

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO ORGANIZADO DE SANTANA

ATA DA 138ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA PORTO ORGANIZADO DE SANTANA

Data: 15/04/2011

Horário: 09h00min

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

I – Expediente

1.1 - Assinatura da lista de presença dos membros do CAP

Conforme registrado na lista de presença, a qual é parte integrante da ata, compareceram: Raul Moura Sá, Adeílton Barbosa Leite, Mauro Carlos Ferreira de Magalhães, Jarbas Gomes Pereira, Jairo Williams Tavares de Souza, Aldenir Pereira Gomes, Edyr Campos Pacheco, e os convidados Márcio Jean Costa Santana, representante da Transpetro, Fernando Cezar da Silva, representante da Capitania dos Portos e João Alberto Capiberibe Senador do Estado do Amapá

1.2 – Justificativas de Ausência

Os Conselheiros Tarcísio Barbosa Lima e Jurandil dos Santos Juarez, justificaram suas ausências enviando ofício do CAP

1.3 – Apreciação, discussão e votação da ata da 137ª Reunião Ordinária

O Presidente do CAP, Raul Moura Sá, 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 - Comunicação da Presidência

Não Houve.

2.2 - Dos demais Conselheiros

O Diretor Presidente da CDSA José Adeilton destaca a oportuna presença do Senador João Alberto Capiberibe neste momento em que será apresentado no CAP, o problema da logística do estado do Amapá.

O Sr. João Aberto Capiberibe argumenta que ainda não é Senador e veio atendendo convite do conselheiro Jarbas Gomes para escutar e entender quais os problemas portuários, destacando sua preocupação com a urbanização da orla – Comunidade do Ambrosio.

II - Ordem do dia

1 – Sistema de Gerenciamento Ambiental

Com a palavra ao Assessor ambiental da CDSA, José Anel Guevara Torres o mesmo inicia fazendo um resumo da evolução histórica dos sistemas de gestão que servem de base ao SGGA – Sistema Geral de Gestão Ambiental. O SGGA é baseado em quatro pilares: Meio Ambiente, Segurança do Trabalhador, Qualidade de Serviços e Responsabilidade. Atendendo diretriz da CDSA são priorizados os dois primeiros pilares, especificamente na implantação e atendimento da política, objetivos e metas do SGGA, priorizando a conformidade com a legislação e títulos próprios da atividade Portuária. Numa segunda etapa a Gestão da Qualidade e Responsabilidade Social serão retomados aproveitando os procedimentos já implementados. A atividade portuária é sujeita as muitas entidades de

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO ORGANIZADO DE SANTANA

fiscalização das quais se destacam: SEP, ANTAQ, IBAMA, SEMA, IMAP, ANP, Ministério de Agricultura, DNPM, Marinha, ANA, ANVISA, DPF, Receita Federal e Ministério Público, sem esquecer a Prefeitura Municipal de Santana à qual temos subordinação direta. Por outro lado devemos conciliar e consolidar parcerias com cliente e pares técnicos dos quais destacamos: AMCEL, TRANSPETRO, OGMO, Comunidade do entorno, Importadores, AP Marine, UNAMGEM, Ecometals, JARI, Mineração Vila Nova, IEPA/GERCO, UEAP/Pesca, UNIFAP/Lab. Nosso SGGA contempla todas estas entidades de forma a integrar ações dentro da nossa área. O SGGA inicia com a definição da sua Política pela Diretoria da CDSA e é pautada pela padronização de boas práticas operacionais de clara identificação e aferição através de auditoria. A elaboração de procedimentos garante a reprodução eficiente, segura e ambientalmente correta das atividades da CDSA, porém deve ser precedida da capacitação de todos os envolvidos pois *Treinamento transforma boas intenções em bons resultados*. A seguir discorre rapidamente sobre a situação atual na CDSA da: Gestão de Recursos Hídricos, Gestão de Resíduos Sólidos, Gestão da Segurança do Trabalho, Gestão de Matéria-Prima, Gestão de Resíduos Sólidos, Gestão do Ar, Plano Monitoramento de Doenças Vetoriais, Plano de Emergência (PPRA, PCMSO, PCE, PAM), Gestão de Contratadas e Serviços Terceirizados, Indicadores de Desempenho Ambiental. De forma a ilustrar a forma de abordagem reativa de oportunidades de melhoria Ambiental ou de Segurança do Trabalhador, apresenta o formulário de inspeção envolvendo: imagem do ante e depois, problema apontado, opção de solução com prazo de execução e responsável da ação. Encerra apresentação convidando todos a apresentação do Diálogo Semanal de Segurança e Meio Ambiente, realizado toda segunda feira às 08:30 na qual incrementamos nossa cultura de Meio Ambiente e Segurança através de palestrante interna ou externa com tópicos específicos voltados ao SGGA.

2 – Ação de Reintegração de Posse.

A Assessora jurídica da CDSA Ronise da Silva explanou aos conselheiros presentes, sobre a área que será objeto de Ação de Reintegração de Posse é a que compreende as três empresas instaladas no entorno do Porto. O que se sabe é que apenas uma delas está em pleno funcionamento, que é o prédio onde funciona o matadouro. Diante dessa situação, a Cia Docas de Santana, já desde o ano de 2005 procurou a PMS para que a mesma tomasse providências no que se refere à área, bem como junto a outros órgãos públicos, no intuito de reunir todas as informações referentes ao levantamento desses imóveis. Destacou que em 2006, a CDSA requereu da Antaq providências para a área, sem resposta. No ano de 2008, a CDSA, junto à SPU (Superintendência de Patrimônio da União), foi em busca de alternativas para o caso, até porque se trata de área de propriedade da União. Ocorre que a SPU até o presente momento, não atendeu às informações solicitadas pela CDSA, alegando sempre a carência de servidores públicos para auxiliar na pesquisa. Em fevereiro de 2010, a CDSA recebeu ofício daquela autarquia para que, em um ano (prazo já expirado) apresentasse medidas concretas para o caso. Nesse intervalo, a Petrobrás manifestou interesse em construir uma base permanente na área portuária, até porque possui já uma balsa-tanque, em caráter provisório, instalada no porto, gerenciada pela sua subsidiária, a Transpetro. Importante deixar claro que uma futura instalação definitiva da Petrobrás na área que se pretende retomar se dará através de procedimento licitatório. No dia 01.04.2011, a Diretoria da CDSA esteve pessoalmente com o Dr. Michel Amazonas Cotta, Advogado-Geral da União, no Estado do Amapá, no sentido de solicitar subsídios para a solução do caso. Em atenção à questão, o AGU colocou-se à inteira disposição da Cia Docas de Santana, inclusive propôs o seu ingresso concomitante com a CDSA, momento em que requisitos de extrema importância foram pontuados, principalmente os referentes à

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO ORGANIZADO DE SANTANA

destinação específica que se quer dar para a área a ser retomada. Opinou principalmente pela apresentação de documentos oficiais junto à Antaq e à Petrobrás. Ainda no sentido de auxiliar a CDSA, o AGU propôs seu intermédio direto à SPU para obtenção de mais informações sobre a área pretendida. Reiterando seus pedidos, a CDSA encaminhou ofício à Petrobrás no sentido de serem informados dados mais consistentes sobre a base de distribuição de combustível que a Transpetro pretende construir na área portuária, devendo ser enfatizada a importância do projeto, bem como os benefícios econômicos e sociais para o Estado do Amapá e para a comunidade santanense. A CDSA encaminhou também recentemente novas informações à PMS acerca das empresas que ocupam a área objeto da reintegração. Por fim, considerando toda essa trajetória administrativa, a CDSA juntamente com a União ingressará com a Ação de Reintegração de Posse o mais breve possível.

3 – Os Gargalos na Logística do Amapá

O Diretor Presidente da CDSA Sr. José Adeilton Barbosa Leite fez uma explanação sobre os gargalos na Logística do Amapá enfatizando que No último quinquênio 2006/2010 a movimentação de cargas no Porto Organizado de Santana cresceu a impressionante taxa de 37,2% a.a. - saiu de 1,58 milhões de toneladas em 2006 para 5,6 milhões de toneladas em 2010. Isto graças, obviamente, a retomada da exploração mineral do Amapá a partir de 2008. É tanto que, em 2010, o minério de ferro foi responsável por 75% do volume embarcado. As expectativas para o próximo quinquênio 2011/2015, conforme tabela I abaixo, apontam para uma taxa de crescimento da ordem de 17,8% a.a., o que colocará o Porto Organizado de Santana na vanguarda do crescimento no Brasil, proporcionalmente falando, na referida década (2006/2015).

TABELA I

PREVISÃO DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO PERÍODO 2011/2015

Ton. X 1000

EMPRESA	PRODUTO	2011	2012	2013	2014	2015
Anglo	Min. Ferro	4.800	5.200	5.500	6.000	6.000
Unangem	Min. Ferro	540	720	900	900	900
Zamapá	Min. Ferro	200	450	573	1.500	2.000
M. Vila Nova	Cromo	135	135	250	250	250
M. Vila Nova	Min. Ferro	135	250	500	500	1.000
AMCEL	Cavaco	800	800	800	880	920
AMCEL	Casca	120	120	120	132	138
Transpetro	Combustível	400	450	450	300	330
Agronegócio(1)	Grãos	-	-	-	1800	2.200
Carga geral	-	70	90	105	135	150
Total (ton.)		7.200	8.215	9.198	12.397	13.888

(1) Após inauguração da BR163 estamos estimando escoar 20 e 25% dos grãos que hoje o estado do Mato Grosso exporta pelos portos de Santos, Paranaguá e Vitória em 2014 e 2015, respectivamente.

Apesar do seu posicionamento geográfico estratégico privilegiado, de praticar a mais baixa tarifa portuária do Brasil, de operar um porto com calado de 12m e de propiciar uma redução unitária no frete de granéis sólidos produzidos na região norte/centro oeste com destino a União Européia e Ásia da ordem de 30%, quando comparado com os portos da região sudeste, o Porto de Santana não conseguirá se desenvolver satisfatoriamente se não

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO ORGANIZADO DE SANTANA

equacionar o problema de inexistência de área para expansão e construção de novas instalações portuárias. Outro problema que merece atenção especial diz respeito ao impacto que causará na cidade de Santana o tráfego constante das cargas destinadas/provenientes de seu porto daqui para frente. Extraído da Tabela I apenas as cargas que circularão pelas vias urbanas de Santana em direção a CDSA, conforme Tabela II, o problema fica evidente.

TABELA II
PREVISÃO DE CARGAS/VEÍCULOS NAS VIAS URBANAS DE SANTANA

Quant. X 1000

Produto	2011		2012		2013		2014		2015	
	Ton	V/Ano	Ton	V/Ano	Ton	V/Ano	Ton	V/Ano	Ton	V/Ano
Ferro	335	27	700	57	1073	88	2.000	163	3.000	245
Cromo	135	11	135	11	250	20	250	20	250	20
Madeira	920	36,8	920	36,8	920	36,8	1012	40,4	1012	40,4
Combust.	350	28	377	30,1	325	26	300	24,0	340	27,2
Geral	8	1,6	9	1,8	10	2,0	13	2,6	15	3,0
Total	1748	104	2141	137	2578	173	3575	250	4617	336
Veíc./h (1)		26		36		48		72		100
Veíc./h (2)		14		14		13		13		14

(1) Madeira – transportada dom/dom; 24hs

Demais – transportada seg/sab; 10hs/dia.

(2) Veículos circulando por hora quando se exclui os minérios.

(1) e (2) Quantidades expressas em unidades de veículos/hora.

O impacto inicial previsto nas vias urbanas do município de 26 veículos/hora em 2011 saltará para 100 veículos/hora em 2015 - sem contar o tráfego normal de veículos e pedestres da cidade.

Entretanto, analisando a mesma tabela, verificamos que este incremento no número de veículos que circularão nas vias urbanas decorre do embarque de minérios (ferro e cromo), em virtude do Porto da Anglo não suportar os embarques adicionais ao previsto para ela e Unangem (6,9 mi ton/ano). Na ausência de outra instalação portuária própria para embarque de minérios próximo ao término da ferrovia, só resta as demais mineradoras à CDSA como única alternativa de escoar seus produtos. Alternativa esta que, além de mal posicionada com relação à ferrovia, não possui *ship load* próprio para embarque de minérios. Diante deste cenário e visando tornar o Porto de Santana um fator de desenvolvimento regional, ao facilitar o embarque de grãos da região centro-oeste do Brasil e de minérios do Amapá, sugerimos as seguintes ações para superar os desafios logísticos do estado:

A ferrovia STN/SRN construída na década de 50 para escoar o manganês, desde 2008 foi repassada a Anglo que por sua vez vem fazendo investimentos constantes para mantê-la e dotá-la de capacidade suficiente para transportar 7 milhões de toneladas de minérios/ano. Isto praticamente atende, a exemplo do seu porto, apenas a sua produção e a da Unangem. Visando atender as demais mineradoras e a AMCEL o ideal seria a expansão da ferrovia conforme sugerido na figura 1. Desta forma todas as cargas atualmente previstas com destino ao Porto Organizado de Santana seriam transportadas de trem e não de caminhão. Com isto teríamos condições de retirar da rodovia algo em torno de 250 mil carretas/ano em 2014 – ano em tese de funcionamento da nova ferrovia, com reflexos altamente positivos na

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO ORGANIZADO DE SANTANA

redução de custos, diminuição dos impactos ambientais, redução de acidentes e conservação da rodovia.

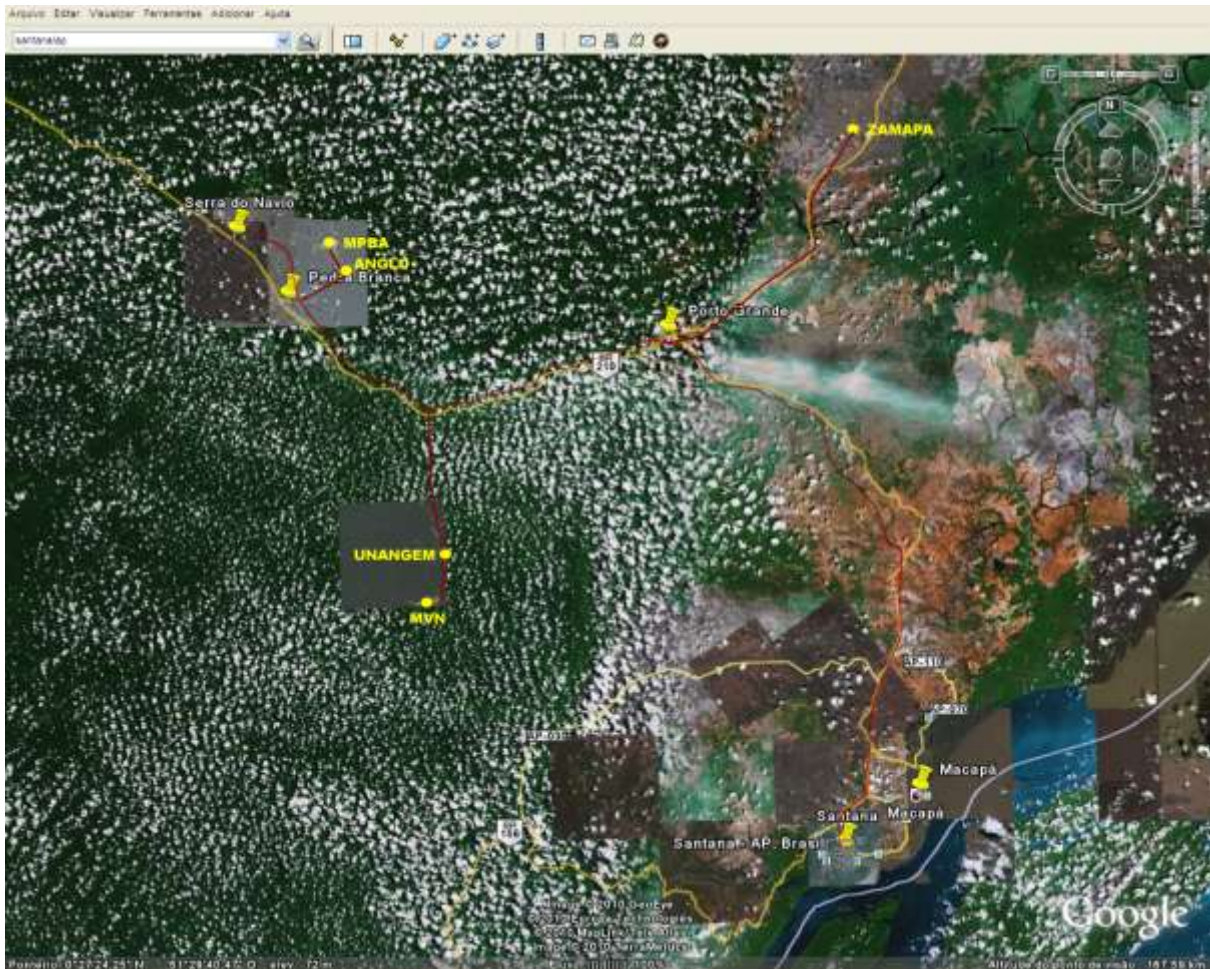


FIGURA 1- Lay out da expansão da ferrovia.

Para tanto seriam necessários a construção de aproximadamente 93km de ferrovia que, tomando como base o preço médio da Ferrovia Transnordestina, importaria em 290,6 milhões de reais (a aquisição de locomotivas e vagões ficariam por conta das empresas). Esta ferrovia conforme previsões contidas na Tab I, só com os produtos da Anglo, Unangem, Mineração Vila Nova, Zamapá e Amcel destinados aos porto teria uma carga garantida da ordem de 10/11,5 milhões de toneladas em 2014/2015. Volume suficiente para viabilizá-la economicamente e para proporcionar ganhos de escala a estas empresas com a redução no custo do frete.

É oportuno ressaltar que de acordo com o “*Diagnóstico do Setor Mineral do Amapá*”, recentemente publicado, os Distritos Mineiros de Amapari/Serra do Navio; Vila Nova; Porto Grande e Tartarugal/Tracajatuba, área de influência da ferrovia, apontam reservas medidas de minério de ferro acima de 340 milhões de toneladas. Em 2007 a MMX planejou construir um píer exclusivo para as suas atividades bem como pêra ferroviária e área de armazenagem para 600 mil toneladas de minérios, além de *ship load* e toda a infraestrutura necessária para embarcar minérios, numa área de 71,5ha contígua a da antiga ICOMI.

Este projeto, que inclusive chegou a ser defendido em Audiência Pública em Santana, infelizmente foi abandonado em virtude da MMX ter se apossado da antiga infraestrutura da ICOMI (Porto e Ferrovia). Esta mudança de planos, extremamente vantajosa para a

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO ORGANIZADO DE SANTANA

MMX/Anglo, é perversa para os munícipes de Santana na medida em que contribuirá para o recrudescimento do conflito porto/cidade, como mostrado anteriormente. Assim o projeto de expansão da ferrovia anteriormente citado, só ficará completo com a retomada da construção deste píer e infraestrutura portuária/ferroviária na sua retroárea, conforme figura 2.



FIGURA 2 – Lay out do projeto da MMX.

Durante a apresentação do EIA-RIMA do empreendimento a MMX apresentou os números da construção de todo o complexo portuário que atualizado pelo IGPM importaria em 201,2 milhões de reais. É oportuno ressaltar que tanto o Porto da ICOMI quanto a área contígua onde seria construído um novo píer é objeto de análise pela ANTAQ visando à concessão de outorga por 25 anos para a Anglo. Pelo que pudemos deduzir em conversas mantidas com os técnicos da ANTAQ a outorga será dada sem impor prazo para construção do segundo píer o que, em nossa opinião, trata-se de um equívoco. Pelos números apresentados o ideal seria que o 2º píer estivesse pronto em 2014 para viabilizar o escoamento dos minérios produzidos pelo Amapá a partir de então. Finalizou sua apresentação agradecendo a atenção de todos.

4 - Fixação da data da próxima reunião

O Presidente do CAP agendou a próxima reunião para o dia 10 de junho de 2011 na sala de reuniões da Companhia Docas de Santana.

III - Assuntos Gerais

1 - O que ocorrer

O Presidente do CAP deu por encerrada a 138ª Reunião do Conselho de Autoridade Portuária. Nada mais a tratar, eu Derlane Santiago, lavrei a presente ata que após lida e analisada será assinada pelo senhor Presidente, e pelos demais Conselheiros.

Santana-AP, 15 de abril de 2011.

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO ORGANIZADO DE SANTANA

Raul Moura Sá
Presidente do CAP/AP

Derlane Santiago Pereira
Secretária do CAP/AP