

ATA DA 96ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE VITÓRIA E BARRA DO RIACHO – CAP

Às nove horas, do dia 24 de fevereiro do ano de dois mil e vinte e três, foi realizada, por videoconferência, a 96ª Reunião Ordinária do Conselho de Autoridade Portuária dos Portos de Vitória e Barra do Riacho - CAP, conforme disposto no novo Marco Regulatório e na Lei nº 12.815/2013. A reunião foi presidida pelo Conselheiro Carlos Magno Lopes da Silva Filho, representante da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA/MPOR, nomeado por intermédio da Portaria nº 1.132, de 28 de setembro de 2021, e contou com a presença virtual e participação efetiva dos Conselheiros signatários da presente Ata. Registra-se a presença também virtual dos Convidados Permanentes Daniela Ribeiro Caldellas Quadros, Representante da ANTAQ, Pedro Paulo Zucarato, Representante do Instituto Federal do Espírito Santo – IFES e Watson Barros Valamiel. O Conselho de Autoridade Portuária dos Portos de Vitória e Barra do Riacho cita ainda o Conselheiro Emérito *in memoriam* Pedro Paulo Fatorelli Carneiro pela relevante contribuição nos trabalhos do Colegiado. O Presidente do CAP, após dar boas-vindas aos presentes, solicitou à Secretaria a devida verificação do quórum e a confirmação de que todos tiveram acesso aos documentos que compõem a pauta da reunião, passando à apreciação dos itens de pauta, conforme se segue: **1 - APROVAÇÃO DA MINUTA DA ATA DA 95ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CAP, OCORRIDA EM 03 DE FEVEREIRO DE 2022** – A Ata da 95ª reunião foi aprovada pelos Conselheiros presentes àquela reunião e, considerando a necessidade de publicação tempestiva das atas do Colegiado, no site da Companhia, em cumprimento ao disposto na Lei de Acesso à Informação e princípios norteadores do Direito Público, o CAP autorizou a publicação da mesma apenas com a assinatura da Coordenadora de Governança, conforme autorizado outrora, com registro constante na Ata da 69ª Reunião Ordinária do Conselho. Tal medida adveio da necessidade de afastamento social impingida pela pandemia do Coronavírus, amplamente divulgada na mídia mundial, o que levou este e outros Colegiados a se reunirem por videoconferência, o que dificultou sobremaneira a coleta das assinaturas mecânicas. Contudo, registra-se, em mais esta oportunidade, que as

atas, uma vez divulgadas, não sofrerão quaisquer alterações em seu texto e serão substituídas assim que assinadas por todos os presentes às respectivas reuniões. Registra-se ainda que, conforme deliberado em sua 88ª reunião de 29 de abril de 2022, enquanto perdurar a necessidade das reuniões do CAP por videoconferência, após a aprovação das atas, as assinaturas serão coletadas por meio eletrônico. **2 - POSSE DE CONSELHEIROS** – Não houve encaminhamento para a matéria, sendo mantida sua previsão em pauta para o caso de eventual publicação de portaria de nomeação de conselheiros. **3 - CONTROLE DE MANDATOS DO CAP** – A Secretaria apresentou o Controle de Mandatos do CAP atualizado nesta data, como de praxe, com atenção aos mandatos expirados e prestes a expirar, bem como procede o seu devido acompanhamento. **4 - ATUALIZAÇÕES SOBRE O ATUAL ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO DO PROJETO CADEIA LOGÍSTICA PORTUÁRIA INTELIGENTE – CONTROLE DE ACESSO** – Conforme postulado na reunião anterior, o representante do arrendatário Log-In TVV Vitor Lucas apresentou ao CAP relato sobre as questões operacionais inerentes ao controle de acesso da CODESA (Vports). O representante da Log-In TVV se manifestou no sentido de que entende a importância do controle de acesso de veículos e pessoas e que vem há anos participando das exposições da Autoridade Portuária sobre a operação da portaria avançada, sempre questionando as limitações do modelo e pedindo mais flexibilidade na sua implementação. Entende que houve pouca evolução nas regras impostas pelo Porto de Vitória no que tange ao controle proposto e não estão sendo levadas em consideração as características particulares das operações do porto. O convidado expressou a preocupação do TVV com a forma como está sendo conduzida a ativação da portaria avançada da CODESA (Vports) em Capuaba e os impactos que poderão sofrer os usuários dos terminais ali instalados, assim como o consequente efeito que isso pode representar para a movimentação de cargas no Estado. Seguiu sua explanação elencando os problemas identificados em cada fase do projeto, considerando que atualmente o regime de operação assistida do controle de pessoas é ineficaz no tratamento de casos pontuais que fogem do padrão. Citou exemplos de operações e visitantes que diariamente, e não pontualmente como menciona a CODESA (Vports), são impactados pela falta de flexibilidade do processo. O convidado ressaltou ainda que esses impactos não são enxergados

pela CODESA (Vports), que controla apenas a aderência dos crachás emitidos, mas não mantém estatística daqueles que esperaram por horas para acesso ou tiveram que retornar à origem com suas cargas, por falta de crachá ou problemas e ausência de cadastro prévio. Ratificou que não existe um plano “B” e que o TVV já sugeriu, sem sucesso, a mudança do formato de crachá físico para virtual ou mesmo biometria, como utilizada no Terminal, bem como a possibilidade de um cadastro expresso, para que aqueles transportadores que não possuem autorização prévia, possam acessar o porto sem impedimentos, realizando cadastro na sua chegada, como já é executado para veículos com cargas em trânsito aduaneiro. Reforçou o argumento, exemplificando que o formato de cadastro atual exige que um transportador de fora do Estado, ou qualquer outra empresa prestadora de serviço, que fará apenas 1 acesso ao porto, em todo o seu tempo de operação, precisa passar por um processo de no mínimo 48 horas entre pré-cadastro, cadastros, emissão de crachás etc., para um acesso de no máximo 4 horas. O convidado seguiu elencando os impactos previstos às operações do porto na próxima fase do projeto, com o controle de veículos de carga a partir de 1º de abril. O primeiro deles sendo a inversão de lógica aplicada à ocupação das vagas, considerando veículo e motorista como item obrigatório para reserva da vaga. Exemplo da falta de um levantamento de premissas básicas do projeto junto aos usuários do porto. A mudança impacta transportadores na sua capacidade de alteração de motoristas e veículos e obriga antecedência que poderá inviabilizar alguns tipos de operações. Pontuou que apesar da evolução obtida na última semana, com a suspensão temporária do controle de vagas em agendamentos de veículos de carga nas movimentações de contêineres cheios, a limitação de vagas pretendida pelo projeto poderá resultar em impacto no *portstay* dos navios operados no porto, na possibilidade de captura de novas oportunidades não previstas em *line up*, limitação na capacidade de reprogramação de serviços não executados para o mesmo dia, entre outros. Frisou ainda que a limitação de vagas por operador busca resolver um problema que não existe mais, fila de caminhões no acesso ao porto. Ratificou que os problemas e preocupações elencados ali, já foram incessantemente abordados junto à CODESA (Vports) em diversos fóruns. Muito pouco se evoluiu para que o controle fosse possível e não trouxesse danos às operações do porto. Salientou que

falta diálogo, parceria e construção em conjunto dos procedimentos. Ressaltou que, em se mantendo a proposta atual, o TVV será impactado, mas junto com ele, todos aqueles que dependem de suas operações para embarque e desembarque de suas cargas, ou que operam e trabalham no porto, também sofrerão. Esses impactos se escalam para perda de receita do Terminal, que resulta em queda de arrecadação, queda de remuneração dos trabalhadores etc. Finalizou reforçando que a preocupação do TVV não é com o controle em si, que é necessário e bem-vindo para organização do porto, mas com o modelo escolhido e a forma com que está sendo implementado, além é claro dos impactos que serão gerados para a comunidade local. Lembrou que o TVV opera no porto desde 1998 e conhece os *stakeholders* do processo logístico local e as suas limitações. Sabe da sensibilidade do mercado e como pequenos imbróglis fazem escapar para outros portos cargas oriundas do Estado do Espírito Santo. O Gerente de Projetos da CODESA (Vports) Anderson Polido relatou que, estando à frente do projeto Cadeia Logística Portuária Inteligente, do qual o controle de acesso é parte integrante, já há mais de um ano, promoveu reuniões, treinamentos e desenvolvimento de softwares destinados ao atendimento das demandas de controle. O projeto herdado do Governo Federal se configura em investimento público da ordem de 38 milhões de reais e teve sua implantação a partir da portaria secundária de acesso ao porto, funcionando desde novembro de 2022 sem maiores dificuldades ou anomalias. Observou que, como todo projeto novo, é natural que surjam efeitos colaterais, sendo também natural que o tratamento destes efeitos seja levado a efeito na medida de seu surgimento. O Gerente de Projetos da CODESA (Vports) reiterou que o diálogo sempre estará aberto e em evolução nas relações entre a CODESA (Vports) e o TVV. Pontuou que a CODESA (Vports) custeou o desenvolvimento de software de integração com o sistema existente no TVV, com o objetivo de atender ao arrendatário e que agora resta necessária a proatividade do TVV em fazer com que a solução seja implementada e se torne funcional. Observou também que a solução do agendamento não atende integralmente ao TVV, que tem suas particularidades e contingências, as quais são objeto de análise e discussão com a CODESA (Vports). O Gerente de Projetos e Conselheiro Anderson Polido pontuou que o controle de acesso é uma necessidade para o atendimento de diversos normativos e que

gargalos pontuais de operação serão identificados e tratados da melhor forma. O Representante da Login-TVV Vitor Lucas observou a recente evolução da integração entre o sistema existente no TVV e a CODESA, com o objetivo de compartilhamento de dados. Destacou que o problema reside no controle do fluxo de veículos de carga e espera que até o mês de abril essa integração entre os sistemas esteja funcional, com a disponibilização para o sistema da CODESA do fluxo de movimentação de contêineres. Pontuou ainda que o TVV trabalhará em soluções para que essa integração entre os sistemas venha a abranger também os veículos que transportam carga geral. Observou ainda a necessidade de integração dos sistemas, uma vez que TVV não dispõe de mão de obra para alimentar manualmente o sistema de cadastro da CODESA. Por fim, o representante da Log-In-TVV reiterou que a empresa considera o controle de acesso necessário e bem-vindo, porém, vê a necessidade de discussão sobre o modelo adotado e suas limitações, entendendo que, atualmente, o processo de cadastro é longo, moroso e custoso, em particular no caso de transportadores eventuais. Concordou que os gargalos de controle de acesso são pontuais, porém, impactam a operação e precisam ser tratados de maneira flexível e imediata. O Conselheiro José Adilson Pereira observou o papel proativo de apoio dos sindicatos na implantação do sistema, entendendo como necessário o controle de acesso e que a CODESA (Vports) deve ter em sua portaria a mesma eficiência dos terminais privados. Observou ainda a necessidade de que o acesso dos trabalhadores seja feito com segurança em todos os horários de trabalho, pontuando a importância da disponibilidade da van de transporte em Capuaba para os trabalhadores que fazem jornada de 3 horas e a preocupação com a segurança, no caso de Vitória cujo modelo de saída, no seu entendimento, não privilegia a saúde e segurança do trabalhador, exposto ao risco de assaltos. O Gerente de Projetos da CODESA (Vports) buscará viabilizar uma alternativa de transporte para atendimento à demanda dos trabalhadores com jornada de 3 horas conforme citado. O Representante da Log-In-TVV destacou que o cadastramento dos transportadores para acesso ao TVV é tarefa de grande monta, que representa metade da movimentação do porto. O Gerente de Projetos da CODESA (Vports) informou que a Companhia tem feito o possível para mitigar os efeitos colaterais e problemas pontuais do controle de acesso, inclusive operando em caráter de

contingência, dispensando o agendamento na portaria principal até que o sistema de controle esteja funcionando com total efetividade. O Conselheiro Josué King destacou a importância do diálogo nas relações entre a CODESA e os arrendatários, de maneira que a portaria avançada não se torne um gargalo operacional, bem como a importância de que as questões operacionais que afetam a comunidade portuária sejam levadas ao Conselho. O Convidado permanente Watson Valamiel destacou a importância do debate qualificado no Conselho, não obstante o seu caráter consultivo, ressaltando a representatividade da movimentação de carga do TVV para o porto, pontuando que eventuais gargalos de operação podem afetar toda a comunidade portuária, inclusive a remuneração do trabalhador, indissociável de uma movimentação de cargas regular e sem entraves. Por fim, o Convidado Permanente Watson Valamiel observou que, em uma análise mais profunda, um eventual gargalo operacional pode representar uma fuga de carga para outros portos, prejudicando toda a comunidade portuária e também os entes públicos favorecidos pela arrecadação de impostos. O Gerente de Projetos da CODESA (Vports), por derradeiro, reiterou a disponibilidade da Companhia para o diálogo bem como sua proatividade para a solução das questões levantadas, reiterando que diversas reuniões foram promovidas ao longo do ano junto ao arrendatário TVV com vistas à discussão e busca de soluções para questões operacionais. O Conselheiro Josué King observou que questões operacionais, particularmente as que possam se configurar como entraves ou dificuldades para uma operação eficiente devem ser trazidas ao CAP para que o debate qualificado contribua para o seu equacionamento. O Presidente do CAP agradeceu aos presentes e observou que o Conselho estará sempre aberto para que a evolução das tratativas entre a CODESA (Vports) e o TVV sobre as questões atinentes ao controle de acesso sejam levadas ao debate qualificado no CAP. **5 - ATUALIZAÇÕES SOBRE ELABORAÇÃO DO PDZ** - O Coordenador de Planejamento e Desenvolvimento da CODESA (Vports) Leonardo Bianchi atualizou o Conselho sobre o estágio atual da elaboração dos estudos referentes ao novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário – PDZ, a cargo da consultoria contratada pela CODESA (Vports). Os trabalhos foram iniciados recentemente com entrevistas junto aos usuários do porto, com o objetivo de identificar eventuais demandas e gargalos operacionais. A próxima etapa será

uma segunda rodada de entrevistas com representações que não foram abarcadas anteriormente, como trabalhadores e entes públicos. Conforme o Coordenador de Planejamento, o documento final deverá ser apresentado ao CAP no início de agosto próximo ou até antes. O Convidado Permanente Watson Valamiel citou a exiguidade do prazo entre a apresentação do PDZ ao CAP e a apresentação dos comentários do Colegiado sobre o documento. O Coordenador de Planejamento e Desenvolvimento da CODESA (Vports) informou que estão trabalhando para aumentar o prazo de 20 (vinte) para 50 (cinquenta) ou mais dias para debate pelo CAP com o documento completo, que apresentará um cronograma na próxima reunião e destacou que, enquanto ponto focal da Companhia, participa ativamente da elaboração do documento junto à Consultoria contratada, tendo criado grupos temáticos de operações e engenharia para tal fim. O Coordenador de Planejamento e Desenvolvimento da CODESA (Vports) Leonardo Bianchi trará ao colegiado as matérias atinentes ao desenvolvimento do PDZ durante o processo de elaboração, o que deverá se tornar pauta do Conselho até a apresentação do documento para posterior manifestação do CAP. **6 - RELATÓRIO DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS REFERENTE AO MÊS DE DEZEMBRO/2022 e JANEIRO/2023** – O Coordenador de Planejamento e Desenvolvimento da CODESA (Vports) apresentou destaques da movimentação de cargas de dezembro de 2022, sendo que o ano fechou com variação negativa da ordem de 13% em comparação com o ano anterior e variação também negativa da ordem de 23% na comparação com o mesmo mês de 2021. Destacou a boa performance no início do ano com queda ao final, o que se deve à operação no Porto de Vitória de parte da carga que iria para o Terminal de Produtos Siderúrgicos – TPS na primeira metade do ano de 2022. O Coordenador de planejamento apresentou ainda diversos indicadores como estatísticas de tipo de navegação, operação e natureza de carga operada. A movimentação de carga geral apresentou variação positiva da ordem de 5% no resultado acumulado do ano e negativa de 80% no comparativo com o mesmo mês de dezembro do ano anterior. A carga Granéis líquidos apresentou variação negativa de 6% no resultado acumulado e positiva de 39% na comparação com o mesmo mês do ano anterior. A carga Granéis sólidos apresentou números negativos da ordem de 21% no acumulado do ano e 26% no comparativo mês a mês. A movimentação de carga containerizada

apresentou pequena variação negativa de 6% no acumulado do ano e oscilou positivamente na ordem de 23% no comparativo mês a mês. Quanto ao mês de janeiro de 2023, não pode ser considerado um bom mês em comparação com janeiro do ano anterior, apresentando variação negativa da ordem de 36% na movimentação. Como se trata do mês de janeiro, os números de resultado acumulado e comparação mês a mês são os mesmos. A movimentação de carga geral apresentou variação negativa da ordem de 66%. Granéis líquidos com variação negativa da ordem de 41%. Granéis sólidos com variação negativa da ordem de 26% na movimentação e carga containerizada com variação negativa da ordem de 11%, relacionada à movimentação de mármore e granito, cujo mercado não está aquecido. Destacou a perspectiva do aumento da movimentação de fertilizantes no decorrer do ano que se inicia e apresentou ainda outros indicadores como tempo de espera, estadia e taxa de ocupação, com destaque para a queda na movimentação, prancha média e aumento na taxa de ocupação e, por fim, um resumo dos dados apresentados com destaque para o aumento na movimentação de tubos e acessórios para prospecção de petróleo e, celulose e papéis diversos e outros minerais, bem como destaque negativo para a movimentação de cobre, borrachas e mármore e granitos. Os membros do Colegiado acolheram as informações e esclarecimentos apresentados, agradecendo a disponibilidade do representante a CODESA (Vports). **6 - ASSUNTOS DIVERSOS – 6.1 - COBRANÇA DA TABELA III**

– O Conselheiro Roberto Garofalo trouxe à baila a questão da cobrança da Tabela III, que se refere à Infraestrutura Terrestre Portuária. Observou que, na maioria das operações, o próprio operador da embarcação faz a movimentação da carga no porto, porém, quanto se trata de carga rolante, nem sempre o operador da embarcação é o mesmo operador de terra. Dessa forma, considerando que a norma da ANTAQ cita que a cobrança da Tabela III recai sobre o dono ou o operador da carga, a CODESA (Vports), em conformidade com a norma existente, cobra do operador da embarcação o recolhimento da tarifa correspondente, para atracar o navio. O Conselheiro Roberto Garofalo entende que quem deve pagar as tarifas referidas é o operador portuário contratado pelo dono da carga, ou seja, o operador de terra. O Conselheiro manifestou esse entendimento, considerando que a Tabela III diz respeito à utilização da infraestrutura terrestre, esta utilizada pelo operador

portuário em terra. Pelo exposto, convidou a representante da ANTAQ a se manifestar sobre a matéria, sugerindo que a redação da norma vigente seja revista. A Representante da ANTAQ Daniela Caldellas Quadros sugeriu que a questão fosse levada ao conhecimento da Superintendência de Regulação do Órgão com o detalhamento do solicitado, bem como seja agendada reunião com a Superintendência de Regulação para um detalhamento mais claro da questão levantada. Por fim, o Presidente do CAP convidou aos Conselheiros para que se sintam sempre à vontade em sugerir pautas a serem debatidas nas reuniões, destacando o importante papel do Colegiado enquanto fórum de debate no qual a Comunidade Portuária está representada pela participação do Poder Público, Classe Empresarial e Trabalhadores. Agradeceu a presença e participação de todos e, nada mais havendo a tratar, declarou encerrada a reunião, da qual foi lavrada a presente ata que, lida e achada conforme, seguirá devidamente assinada pelos Conselheiros presentes e pela Coordenadoria de Governança. Registra-se que a presente ata é original e será lavrada em livro próprio.

CARLOS MAGNO LOPES DA SILVA FILHO

Presidente do CAP

*Representante da Secretaria Nacional
de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério de Portos e
Aeroportos*

TED RENAN SANCIO

Membro Titular

*Representante do Ministério da Agricultura, Pecuária e
Abastecimento (MAPA - VIGIAG'RO)*

ANDERSON DIAS DE BARROS POLIDO

Membro Titular

Administração do Porto de Vitória (CODESA)

CARLOS ALBERTO ALLFINGER

Membro Titular

*Representante dos Titulares de Arrendamentos de Instalações
Portuárias do Porto Organizado
Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados
(ABTRA)*

CHRISTINE ROCHA MOREIRA

Membro Titular

*Representante dos Titulares de Arrendamentos de Instalações
Portuárias do Porto Organizado
Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)*

ROBERTO GAROFALO

Membro Titular

*Representante dos Operadores Portuários
Sindicato dos Operadores Portuários (SINDIOPES)*

ADRIANA MORAES DA SILVA HERSBACH

Membro Titular

*Representante dos Usuários dos Serviços Portuários -
Associação Comercial de Vitória (ACV)*

ROBERTO OLIVEIRA PINTO DE ALMEIDA

Membro Suplente

*Representante dos Usuários dos Serviços Portuários -
Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB)*

JOSÉ ADILSON PEREIRA

Membro Suplente

*Representante dos Trabalhadores Portuários Avulsos
Federação Nacional Estivadores (FNE)*

JOSUÉ KING FERREIRA

Membro Suplente

*Representante dos Trabalhadores Portuários
Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga
e Descarga Vigias Portuários Trabalhados de Bloco
Arrumadores e Amarradores de Navios nas Atividades
Portuárias (FENCCOVIB)*

ROBSON LUIZ DE SOUZA

Membro Titular 2

*Representante dos Demais Trabalhadores Portuários
Federação Nacional dos Portuários (FNP)*

ROBSON MARKES FERREIRA

Coordenadoria de Governança

OBSERVAÇÃO: Em sua 97ª Reunião Ordinária, datada de 24 de março de 2023, o Conselho de Autoridade Portuária dos Portos de Vitória e Barra do Riacho determinou a publicação desta Ata (96ª Reunião Ordinária, ocorrida em 24 de fevereiro de 2023), com a aposição da assinatura apenas da Coordenadora de Governança, no site da Companhia, até que se normalize a atual situação do enfrentamento mundial à pandemia do coronavírus, amplamente divulgada na mídia. Registra-se a determinação do CAP de que tão logo seja a presente ata devidamente assinada por todos os Conselheiros presentes àquela reunião, a mesma deverá, imediatamente, ser publicada em substituição à esta, que não sofrerá quaisquer modificações, visto ter sido aprovada e finalizada. A falta de assinatura de todos os Conselheiros se deu em detrimento à necessidade de afastamento social imposta pelo Governo Federal, o que levou o Colegiado a se reunir por intermédio de videoconferência.

ROBSON MARKES FERREIRA

Coordenadoria de Governança