

RESPOSTAS AS CONTRIBUIÇÕES PARA ATUALIZAÇÃO DO CAPÍTULO 6 DA PORTARIA APPA Nº 326-2023

Nome	Empresa	E-mail	Contribuição	Respostas
bruno@cattalinterminais.com.br	bruno@cattalinterminais.com.br	bruno@cattalinterminais.com.br	<p>> Tempo de expurgo específico para operações no Pier Público de Granéis Líquidos:</p> <p>a) Procedimento integral p/ aprovação e liberação das Operações - tempo de expurgo: até 08:00hs</p> <p>b) Procedimentos de aguardo da maré favorável p/ desatracação – tempo de expurgo: até 04:00hs</p> <p>> Prancha pra derivados de petróleo: Não estamos atendendo 15.000ton, o pedido é baixar para 12.000ton, considerando que a Cattalini tem restrições de vazão no píer público, devido ao duto portuário possuir um redução em seu diâmetro (de 12 para 8") no trecho do píer público (aproximadamente 60mts de redução). Os demais terminais possuem dutos de 12", em todo o trajeto. Há tratativas em conjunto com a engenharia do Portos do Paraná para mudança do trecho de 8 para 12" e adicional de mais um duto com 12".</p>	Agradecemos suas contribuições.

Nome	Empresa	E-mail	Contribuição	Respostas
			<p>Boa tarde! Segue contribuição:</p> <p>Item 6.2</p> <p>6.2.5 - O Operador Portuário juntamente com os terminais envolvidos na recepção dos produtos, deverão garantir a utilização do número máximo possível de ternos de estiva para descarga do navio, com no mínimo 2 ternos por navio em operação.</p> <p>Item 6.1.5: Adicionar: A APPA se reserva o direito de efetuar uma fila única de navio com LOA acima de 200m em caso de conflito, visando melhor fluidez operacional.</p> <p>Sem mais para o momento.</p> <p>Sds Adriano Cunha Wilson Sons - Paranagua</p>	<p>Agradecemos suas contribuições.</p>

Nome	Empresa	E-mail	Contribuição	Respostas
acordeiro@purefertilizers.com	acordeiro@purefertilizers.com	acordeiro@purefertilizers.com	Boa tarde, importante existir um prazo entre a publicação da nova regra e ela de fato entrar em vigor, uma vez que já existem barcos com ETA para fevereiro/março considerando as regras atuais do porto.	Agradecemos suas contribuições.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA

Nome	Empresa	E-mail	Contribuição	Respostas
cristiano.donati@rochalog.com.br	cristiano.donati@rochalog.com.br	almiranda@rochalog.com.br	<p>Por meio deste, a empresa Rocha Terminais Portuários e Logística S.A., inscrita sob o CNPJ nº 81.716.144/0001-40, vem, respeitosamente, apresentar as contribuições referente a Ordem de Serviço nº. 326/2023, conforme estabelecido na Consulta Publica realizada por esta Autoridade.</p> <p>ü 6.1 PREFERÊNCIAS DE ATRACAÇÃO</p> <p>ü 6.1.1.1 – As atracções no berço 208 serão compartilhadas da seguinte forma:</p> <p>ü Berço 208 – compartilhado com o berço 206;</p> <p>ü 6.1.1.1 – As atracções no berço 208, 209 e 211 serão compartilhadas da seguinte forma:</p> <p>ü Berço 208 – compartilhado com o berço 206;</p> <p>ü Berço 209 – compartilhado com o berço 208;</p> <p>ü Berço 211 – compartilhado com o berço 209;</p> <p>Justificativa: O compartilhamento dos demais berços se justifica em razão das questões operacionais e da mobilidade dos berços e da eventual possibilidade de atracção de navios do tipo PANAMAX nos berços 208 e 211 (item 6.1.5). {Em tempo, há que se observar que por conta das obras do pier T (Corex), que estão previstas no processo licitatório dos arrendamentos denominados PAR-14 e PAR 15, com a previsão de redução de comprimento do berço 211 em 35 metros.</p> <p>ü 6.1.3 – Nos berços 208, 209 e 211 serão efetuadas as operações de navios com descarga de fertilizantes. Para as atracções no berço 208 deve ser observado a preferência para os navios de alivio destinados ao Porto de Antonina conforme estabelecido nos itens 6.3 e seguintes.</p> <p>Justificativa: Por conta da mecanização do berço 208, da possibilidade de atracção compartilhada com o berço 206, pela eventual ocupação dos demais berços com navios de descarga direta (e pela redução de comprimento do berço 211 por conta da construção do Pier T (Corex)), faz-se necessário a inclusão do berço 208 como preferência, respeitando as condições estabelecidas atualmente para os navios de alivio.</p> <p>6.1.3.1.2. Para se beneficiar desta prioridade (2x1) com o uso da correia transportadora para os terminais privados interligados, os navios programados deverão:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Possuir consignação mínima 25.000 toneladas para descarga; • Possuir no mínimo 55% do total da carga a ser descarregada direcionada para a correia transportadora 	Agradecemos suas contribuições.

PRESIDÊNCIA

(percentual será elevado após 8 meses da entrada em vigor da O.S. Em janeiro/27 o percentual será elevado para em no máximo 60% do total da carga a ser descarregada).
Justificativa: A manutenção da consignação em 25.000 toneladas possibilita uma melhor logística para os importadores/produtores, visto que por conta do dinamismo do mercado muitos navios escalam outros portos e descarregam parte de sua carga. A elevação do percentual de forma escalonada no tempo se faz necessário por conta de contratos de importação já fixados e da necessidade de adequação do mercado/importadores. A fixação do percentual em no máximo 60% se deu por conta de pesquisa de mercado junto a importadores/produtores, que sinalizaram grandes dificuldades em ultrapassar esse limite que volume superior a este com certeza acarretará dificuldades para o mercado/porto.

6.1.5. Nos berços preferenciados para descarga de fertilizantes poderão ser efetuadas operações de navios com até 230 metros de comprimento, desde que tenham consignação superior a 55.000 toneladas, mantidos os conceitos e percentuais anteriormente aqui definidos.
Justificativa: Devido a possibilidade de escala dos navios em outros portos pois o dinamismo do mercado importador realiza transações (venda de produto) durante o transito dos navios, pela condição de um navio por vez atracado e que pode gerar um incremento do tempo de espera. A elevação da consignação pode acarretar em dificuldades de escala e de preferência em nosso porto e pode gerar uma redução de volume para este tipo de navio (PANAMAX).

6.5 Pranchas Exigidas
Berço 209 com correias transportadoras
Ureia 7.000 tons/dia
Outros Produtos 10.000 tons/dia

Justificativa: A incorporação das novas esteiras trouxe ao sistema maior mobilidade para atracação dos navios, agilizando o processo operacional, porém, salienta-se que quando da alteração da O.S 332/21 ocorrida em janeiro/24, se determinou para o segmento um aumento da prancha operacional de 10% sobre as pranchas praticadas anteriormente. A alteração sugerida na OS 326/2023 imputa mais 20% sobre os valores atuais, ou seja, o impacto para o segmento em 1 (um) ano é de um aumento de 30% na prancha. Importante salientar que a capacidade de descarga/hora, na grande maioria das vezes é ditada pela condição da carga nos navios (empedramento), que muitas vezes por conta do “transit time” dos navios, diferença de temperatura entre os portos de embarque e destino, bem como pela condição de espera em nosso porto, esta condição impede a utilização da capacidade nominal das esteiras. Em razão destes fatores sugere-se a manutenção das pranchas atuais com eventual análise no próximo ano.

Nome	Empresa	E-mail	Contribuição	Respostas
Douglas Soares Pires	HARBOR Operadora Portuária Ltda	douglas@harborop.com.br	<p>6.1.1.1 As atracções no berço 208 serão compartilhadas da seguinte forma:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berço 208 – compartilhamento com o berço 206; • Berço 209 – compartilhamento com o berço 211; <p>Comentário: Fazer a inserção do compartilhamento do berço 209 com o berço 211;</p> <p>6.1.3. Nos berços 209 e 211 serão efetuadas as operações de navios com descarga de fertilizantes.</p> <p>Comentário: De acordo.</p> <p>6.1.3.1 Terão prioridade os navios que se utilizem das instalações automatizadas de descarga, correias transportadoras, na proporção de dois por um (2x1), ou seja, dois navios com descarga pelas correias transportadoras (considerando os dois berços integrados) e um com descarga convencional.</p> <p>Comentário: De acordo. Importante destacar que com a possibilidade de obras (futuro arrendamento) na construção do píer do berço 212, teremos uma redução de aprox. 35 m no berço 211 onde será necessário a integração com o berço 208 evitando assim a redução de disponibilidade de berços aos importadores.</p> <p>6.1.3.1.1. Para aplicabilidade do item 6.1.3.1, quando referido a descarga convencional, deverá ser seguido o Line up específico já estabelecido, ou seja, não será permitida atracção de um convencional com chegada posterior a qualquer prioritário.</p> <p>Comentário: De acordo.</p>	Agradecemos suas contribuições.

6.1.3.1.2 Para se beneficiar desta prioridade (2x1) com o uso da correia transportadora para os terminais privados interligados, os navios programados deverão:

- Possuir consignação mínima 30.000 toneladas para descarga; (manter os 25.000 Tons atuais)

Comentário: Entendemos que esta regra (25 mil Tons de consignação da carga para esteira atuais) está plenamente adequada a realidade dos navios que aportam em Paranaguá visto que muitos navios antes de atracar no Porto de Paranaguá passam por outros portos (Itaqui, Salvador, Vitória, São Francisco, etc.) e nem sempre chegam em Paranaguá com carga elevada.

- Possuir no mínimo 55% o total da carga a ser descarregada direcionada para a correia transportadora.

Comentário: De acordo.

6.1.5 Nos berços preferenciados para descarga de fertilizantes poderão ser efetuadas operações de navios com até 230 metros de comprimento, desde que tenham consignação superior a 60.000 (nossa sugestão é a de manter 55.000 toneladas), mantidos os conceitos e percentuais anteriormente aqui definidos.

Comentário: Entendemos que o volume de 55.000 Tons, até o correto entendimento e uma mudança mercadológica (fato atual que os navios passam por outros Portos antes de aportar no Porto de Paranaguá) recomendamos que seja mantida a consignação de 55.000 Tons.

6.4.1.1. Nas descargas de granéis nos berços 208, 209 e 211, aos navios que se utilizem integralmente das instalações automatizadas, será admitido um único operador.

6.4.1.2. Nas descargas de granéis nos berços 208, 209 e 211, aos navios que se utilizem das instalações automatizadas e, complementarmente, de descarga direta, será admitido um único operador para o sistema automatizado (infraestrutura interligada) e até dois operadores que se utilizem do sistema de descarga direta, desde que a operação de

descarga direta não interfira em qualquer momento a operação de descarga que utilize do sistema automatizado.

Comentário: De acordo.

6.5 Pranchas Exigidas

BERÇO 209 COM CORREIAS TRANSPORTADORAS

- URÉIA – Manutenção de prancha de 7.000 Tons/dia
- Outros Produtos – Manutenção da prancha de 10.000 Tons/dia

Comentário: Entendemos que a prancha de descarga já teve a devida alteração na última revisão da referida ordem de serviço recentemente.

Importante ressaltar que o peso específico da Uréia é de 0,732 Tons/m³, ou seja, a energia produtiva para descarregar 10.000 tons de uréia corresponderia a 13.662 Tons de um produtos com peso específico da ordem de 1,0 Ton/m³. Dessa forma, entendemos que a manutenção das pranchas atuais permanecem desafiadoras e produtivas.

Nome	Empresa	E-mail	Contribuição	Respostas
Danilo Martins de Souza	COPADUBO	danilo@copadubo.com.br	<p>- Considerando que os 3 berços (211,209,208) são automatizados para descarga via correias transportadoras;</p> <p>- Considerando que um dos berços já tem prioridade para descarga no formato 2x1, sendo dois navios preferenciais para descarga via esteira + 1 convencional 209.</p> <p>- Considerando que o berço 208 tem prioridade para alívio de carga, desviando a maior parte do produto para descarga em outro município (ANTONINA)</p> <p>- Considerando a capacidade estática dos 06 armazéns de retaguarda para descarga de fertilizantes via esteira é de aprox 440k, (no momento) enquanto os demais armazéns que não são interligados, tem a capacidade estática de aprox 2.600k;</p> <p>- Considerando que os importadores que utilizam de suas próprias estruturas e não são interligados via esteira, precisam ter as mesmas prioridades que os 06 Armazéns interligados, caso contrário, .serão prejudicados por ter que descarregar o produto via dala e transporta-los para seus respectivos armazéns, aumentando o custo operacional, pior cenário, pagar valores exorbitantes de demurrage por não aderir a descarga via dala,</p> <p>.</p> <p>Solicitamos respeitosamente pela manutenção da Portaria APPA 326-2023 ora vigente, mantendo o berço 211 como prioritário para descarga convencional.</p>	Agradecemos suas contribuições.

Nome	Empresa	E-mail	Contribuição	Respostas
Cristiano	ROCHAMAR	oprpng@rochamar.com	<p>6.1.3.1 - Não está claro se a proporção 2 x 1 será para cada berço, ou seja 209 2 x 1 e 211 2 x 1 contabilizados separadamente. - se contabilizado separadamente, uma vez atracado o convencional em qualquer dos berços automaticamente o próximo será um prioritário?</p> <p>6.1.3.1.2 - Data corte, navios anunciados ou em curso não podem ser afetados pela nova OS visto que alguns possuem um transit time de 30 dias ou mais.</p> <p>6.1.4 - Como sugestão navios de granel vegetal e sal poderiam compartilhar a preferencia do 205</p> <p>Sugestão: 1) prancha navios Panamax deve ser aumentada. Ureia 8.000 tons /dia e outros produto 12.000 tons/dia.</p> <p>Justificativa: navios Panamax possuem 7 porões e ocupam +230m espaço cais além de restringir espaço demais berços. Logo navio Panamax demandam operação com no mínimo 2 equipes por operador (ternos a bordo) simultaneamente.</p>	<p>Agradecemos suas contribuições.</p> <p>A proporção será de 2x1 nos Berços 209 e 211 de forma integrada, ou seja, a cada dois navios que se utilizem da preferência das correias transportadoras, será programado um navio de descarga direta, ou um navio que não se enquadre nas preferências, seguindo o regular line-up.</p>

PRESIDÊNCIA

Nome	Empresa	E-mail	Contribuição	Respostas
Cristiano Donati	Rocha Terminais Portuarios e Logística S.A	cristiano.donati@rochalog.com.br	<p>Prezados(as), boa tarde!</p> <p>Por meio deste, a empresa Rocha Terminais Portuários e Logística S.A., inscrita no CNPJ nº 81.716.144/0001-40, apresenta, respeitosamente, suas contribuições para a proposta de alteração da Ordem de Serviço nº 326/2023, que trata do Regulamento de Programações, Operações e Atracações de Navios.</p> <p>Abaixo segue o detalhamento das contribuições:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6.1 PREFERÊNCIAS DE ATRACAÇÃO • 6.1.1.1 – As atracções no berço 208, 209 e 211 serão compartilhadas da seguinte forma: Berço 208 – compartilhado com o berço 206; Berço 209 – compartilhado com o berço 208; Berço 211 – compartilhado com o berço 209; Justificativa: O compartilhamento dos demais berços se justifica em razão das questões operacionais e da mobilidade dos berços e da eventual possibilidade de atracção de navios do tipo PANAMAX nos berços 208 e 211 (item 6.1.5). • 6.1.3 – Nos berços 208, 209 e 211 serão efetuadas as operações de navios com descarga de fertilizantes. Para as atracções no berço 208 deve ser observado a preferência para os navios de alívio destinados ao Porto de Antonina conforme estabelecido nos itens 6.3 e seguintes. Justificativa: Por conta da mecanização do berço 208, da possibilidade de atracção compartilhada com o berço 206, pela eventual ocupação dos demais berços com navios de descarga. • 6.1.3.1.2. Para se beneficiar desta prioridade (2x1) com o uso da correia transportadora para os terminais privados interligados, os navios programados deverão: Possuir consignação mínima 25.000 toneladas para descarga; Possuir no mínimo 55% do total da carga a ser descarregada direcionada para a correia transportadora (percentual será elevado após 8 meses da entrada em vigor da O.S. Em janeiro/27 o percentual será elevado para em no máximo 60% do total da carga a ser descarregada). 	Agradecemos suas contribuições.

PRESIDÊNCIA

Justificativa: A manutenção da consignação em 25.000 toneladas possibilita uma melhor logística para os importadores/produtores, visto que por conta do dinamismo do mercado muitos navios escalam outros portos e descarregam parte de sua carga. A elevação do percentual de forma escalonada no tempo se faz necessário por conta de contratos de importação já fixados e da necessidade de adequação do mercado/importadores. A fixação do percentual em no máximo 60% se deram por conta de pesquisa de mercado junto a importadores/produtores, que sinalizaram grandes dificuldades em ultrapassar esse limite e que o percentual superior a 60, com certeza acarretará extrema dificuldade para o mercado.

- 6.1.5. Nos berços preferenciados para descarga de fertilizantes poderão ser efetuadas operações de navios com até 230 metros de comprimento, desde que tenham consignação superior a 55.000 toneladas, mantidos os conceitos e percentuais anteriormente aqui definidos.

Justificativa: Devido a possibilidade de escala dos navios em outros portos pois o dinamismo do mercado importador realiza transações (venda de produto) durante o trânsito dos navios, pela condição de um navio por vez atracado e que pode gerar um incremento do tempo de espera. A elevação da consignação pode acarretar dificuldades de escala e de preferência em nosso porto e pode gerar uma redução de volume para este tipo de navio (PANAMAX).

- 6.5. Prancha Exigida

Berço 209 com correias transportadoras

Ureia 7.000 tons/dia

Outros Produtos 10.000 tons/dia

Justificativa: A incorporação das novas esteiras trouxe ao sistema maior mobilidade para atracação dos navios, agilizando o processo operacional, porém, salienta-se que quando da alteração da O.S 332/21 ocorrida em janeiro/24, se determinou para o segmento um aumento da prancha operacional de 10% sobre as pranchas praticadas anteriormente. A alteração sugerida na OS 326/2023 imputa mais 20% sobre os valores atuais, ou seja, o impacto para o segmento em 1 (um) ano é de um aumento de 30% na prancha. Importante salientar que a capacidade de descarga/hora, na grande maioria das vezes é ditada pela condição da carga nos navios (empedramento), que muitas vezes por conta do "transit time" dos navios, diferença de temperatura entre os portos de embarque e destino, bem como pela condição de espera em nosso porto, esta condição impede a utilização da capacidade nominal das esteiras. Em razão destes fatores sugere-se a manutenção das pranchas atuais com eventual análise no próximo ano.