



**CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA
CAP – PORTO DO RECIFE
ATA DA 26ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

16/08/2022 - Hora Início: 09h:00min/Hora fim: 11h:30min

Local: Auditório da Porto do Recife S.A.

PAUTA DA REUNIÃO	
-------------------------	--

1.	APRESENTAÇÃO PRÉVIA DOS NOVOS DIRETORES DA EMPRESA PORTO DO RECIFE S.A.
-----------	--

Inicialmente, o Sr. Ismael Gomes Netto, Vice-Presidente do Conselho de Autoridade Portuária da empresa Porto do Recife S.A. agradeceu a presença dos presentes. Nesta presente Ata, faz-se mister registrar as recentes mudanças na Gestão Administrativa da Porto do Recife S.A.. Sendo nomeado para o cargo de Diretor Presidente, o Sr. Tito Lívio de Moraes Araújo Pinto e para o cargo de Diretor Administrativo e Financeiro, o Sr. Carlos Alberto Alves de Almeida, de maneira que, nesta data, o Diretor Técnico, Sr. Vinícius Rocha Pinon Teixeira e o Diretor Comercial e de Operações, Sr. José Divard de Oliveira Filho, ainda remanescem e continuam a integrar a Diretoria Executiva da empresa. xx

2.	APRESENTAÇÃO SOBRE A ATUALIZAÇÃO DO PLANO MESTRE DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE RECIFE E SUAPE, PELA EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA - EPL;
-----------	--

Ainda, o Vice-Presidente deste Conselho de Autoridade Portuária - CAP – Porto do Recife, Sr. Ismael Gomes Netto, participa aos conselheiros, que a pauta da presente Reunião será a apresentação sobre a Atualização do Plano Mestre do Complexo Portuário de Recife e Suape, elaborada pela Empresa de Logística e Planejamento – EPL, que subsidia técnica e operacionalmente o Ministério da Infraestrutura no desenvolvimento do Planejamento Integrado de Transportes – PIT, instituído através da *Portaria Minfra nº123/2020*. No processo de elaboração e atualização do Plano Mestre, em conjunto com a nossa empresa, EPL, temos a presença do Ministério da Infraestrutura, que nesse caso, atua através da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA e da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias – SFPP, e contamos ainda, com o auxílio em experiências internacionais de consultores do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD. Nessa manhã, o auditório da Porto do Recife S.A. foi composto por representantes tanto da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários quanto da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias, as quais integram o Ministério da Infraestrutura; pelos membros do Conselho de Autoridade Portuária – CAP – Porto do Recife; pelos colaboradores da Porto do Recife S.A., das mais diversas áreas; e também, pelos responsáveis pela própria apresentação relativa a Atualização do Plano Mestre, representados por alguns membros da equipe da Empresa de Logística e Planejamento – EPL, a qual subsidiam suas apresentações com slides de confecção própria, que seguem anexos a esta ata. De início, o Sr. Alessandro Reichert, Diretor de Planejamento da empresa EPL, faz uma breve introdução sobre as linhas de atuação da Empresa de Planejamento e Logística, que tem como principal objetivo as soluções de inteligência para infraestrutura e logística de transportes, atuando, sobretudo, no planejamento de infraestrutura de transportes, no licenciamento ambiental, na estruturação e modelagem de concessão e nos estudos e ferramentas de apoio à decisão. Adiante, o Sr. Alessandro Reichert afirma que *“a EPL age nas supramencionadas linhas de atuação, onde no tocante ao Planejamento de Infraestrutura de Transportes, nós somos responsáveis pelos instrumentos de planejamento em três níveis: nível estratégico, tático e operacional, de todos os modos e setores de transportes, quais sejam, o rodoviário, ferroviário, aquaviário, portuário e aeroportuário, onde, em nível estratégico, por exemplo, temos o Plano Nacional de Logística – PNL, que é um instrumento de planejamento com uma visão para 2035, que busca correlacionar todos esses modos e setores de transportes para potencializar os resultados do setor”*. *“Já na atuação relativa à Estruturação e Modelagem de Concessão, afirma que a EPL hoje é uma grande*

hub de estruturação de projetos, de parceria com a iniciativa privada, possuindo diversos projetos em andamento, como exemplo de arrendamentos portuários, de desestatização de portos organizados, concessão de canais de acessos, inclusive projetos nos outros modos de transportes". "No que tange a atuação referente ao Licenciamento Ambiental, possuímos uma gerência alocada a esse propósito, de preparar toda a documentação dos projetos de parceria, de forma a antecipar possíveis problemas e conduzir os processos de licenciamento prévio dos empreendimentos a serem licitados, atuando juntamente com os órgãos competentes". "No que diz respeito à atuação relacionada aos Estudos e Ferramentas de Apoio à Decisão, a EPL conta com diversos repositórios, destacando a importância da ferramenta do Observatório Nacional de Transporte e Logística - ONTL, disponível para o acesso de todos, no site da própria EPL e conta com informações georreferenciadas de todos os modos e setores de transportes, onde obtemos subsídios importantíssimos para o planejamento e entendimento da infraestrutura atual". Neste momento, o Sr. Alessandro Reichert conta um pouco da trajetória da EPL ao longo dos anos, fazendo um breve resumo e frisando grandes marcos e as importantes contribuições realizadas pela empresa no tocante ao Planejamento de Transportes Nacional, desde o ano de 2012, ano da criação da EPL. "O Plano Nacional de Logística, na sua segunda edição, publicado no ano de 2021, é um documento público, também disponível no site da EPL, para o acesso de todos, com visão até o ano de 2035". "Agora, no presente ano de 2022, estamos trabalhando com foco no nível tático em todos os planos setoriais, trabalho esse, com atuação que se relaciona muito com o Porto do Recife e nesse mesmo ano, também já lançamos o PNL na versão em inglês, que demonstra o desenvolvimento e articulação do setor de infraestrutura brasileiro no âmbito internacional". Finalizando a sua apresentação, o Sr. Alessandro Reichert, participa aos ali presentes, que "a EPL já conduziu 72 (setenta e dois) estudos os quais integram a Carteira de Estudos Portuários da referida empresa, entre os anos de 2018-2023, contabilizando 37 (trinta e sete) leilões como bem sucedidos, sobretudo no que tange a arrendamentos portuários, 15 (quinze) estudos em fase de estruturação, 01 (um) estudo em fase preparatória e outros 20 (vinte) com perspectiva de início". Após o exposto, deu-se início as perguntas e questionamentos, onde o primeiro a pedir a palavra foi o conselheiro Sr. Fernando Marcelo Cavalcanti da Silva, que inicia registrando sobre o problema estrutural antigo do Porto, relacionado à ausência de calado, problema esse, que perdurou por cerca de 10 anos, sem que houvesse qualquer processo de dragagem. O que acarretou na perda de diversas cargas para os Portos vizinhos, tanto o de Cabedelo, quanto o de Suape, justamente pela falta de infraestrutura portuária capaz de receber navios de grande porte de forma a nos tornar um Porto menos competitivo diante dos outros. Ambos os Portos do Estado de Pernambuco, passaram a movimentar alguns tipos de cargas semelhantes, resultando, em sua opinião, em um enfraquecimento na receita da empresa e em uma competitividade mais acirrada entre Portos pertencentes ao mesmo complexo portuário. Agregado a isso, o referido conselheiro registra a sua preocupação em relação as constantes mudanças na gestão, que acabam por interferir na continuidade dos projetos em andamento e conseqüentemente no bom funcionamento da empresa. Mais adiante, agora com a palavra, o Coordenador de Projetos, Sr. Alexandre Costa, o qual inicia sua fala registrando "a importância de ser levado em consideração, na modulação desse trabalho relativo à atualização do Plano Mestre, que, ao longo desses 10 últimos anos, houve mudanças significativas, no que tange a parte de regulamentação da exploração das áreas e instalações portuária." Como exemplo, "a legislação referente ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ, que só recentemente, teve autorizada sua atualização e aplicada de maneira absoluta no Porto Organizado do Recife". Cita também, como exemplo, a Lei nº 12.815/2013, onde, "no que tange aos arrendamentos portuários, onde a concessão e arrendamento das áreas operacionais são precedidos de licitação e normativas reguladoras da ANTAQ, processo que muitas vezes é moroso, e acaba por desprestigiar os Portos de menor porte, que necessitam substancialmente do adicional financeiro proveniente desse tipo de receita". "Recentemente, temos a ferramenta do contrato de transição ou de uso temporário, digamos que, mais célere, onde possibilita em alguns casos, a não realização do processo licitatório, mas que ainda sim, estão subordinados diretamente à autorização, regulamentação e agilidade por parte da ANTAQ". "Para os grandes empreendimentos, esse tipo de contrato acaba por não ser tão eficaz, justamente por não abarcar



as garantias e coberturas a longo prazo, que o interessado necessita e pela limitação temporal que esse tipo de contrato impõe, qual seja, de até 180 dias". A outra questão, que é de extrema importância destacar "é sobre a dinâmica comercial relativa ao mercado de contêineres, onde se faz mister estudar as suas possibilidades e analisar as novas perspectivas de logística diante das recentes mudanças no cenário do transporte marítimo mundial, a fim de que sejam aplicadas ao Porto do Recife". "Por exemplo, o retorno das atividades comerciais, após meses de paralisação devido à pandemia da Covid-19, veio mais forte do que o traslado de mercadorias por contêineres estava preparado para suprir, elevando assim, o preço dos fretes e aumentando os prazos para a exportação e importação de produtos. Para diversos Portos e empresas, essa escassez de contêineres, resulta em cancelamentos, adiamentos e mudança no tipo de acondicionamento das mercadorias." "De forma que, esse cenário trouxe novas oportunidades para o Porto do Recife, com a logística de cargas fora dos contêineres, estocadas em seus diversos armazéns alfandegados". Além das questões supra mencionadas, "havia o problema do reduzido calado, problema estrutural antigo, que perdurou por cerca de 10 anos, resolvido somente recentemente com o processo de dragagem, o qual havia uma projeção de um orçamento inicial de R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais) para as referidas obras, mas que de fato, a executamos com um orçamento de R\$ 27.000.000,00 (vinte e sete milhões de reais), de forma que fora possível somente dragar o canal interno do Porto, restando ainda executar, a dragagem de todo canal de acesso". "Essas dificuldades, tanto pelas normativas, quanto pela falta de planejamento e estratégias, têm levado o Porto do Recife a uma certa estagnação no que tange a competitividade entre os outros Portos e nessa atualização do Plano Mestre, precisamos tentar inserir o Porto do Recife no horizonte de investimentos do mercado, o tornando mais atrativo e visado para novos investidores". Neste momento, o Sr. Elder Souza, Assessor Econômico da empresa EPL, comenta sobre a importância desses relatos internos, afirmando que desenvolvimento do plano de ações do Porto do Recife será baseado neles, juntamente com a identificação das fraquezas, ameaças, forças e oportunidades (componentes da matriz swot), dentre outros fatores relevantes da empresa. Mais adiante, o Diretor Comercial e de Operações, Sr. José Divard de Oliveira Filho, questiona sobre como poderá ocorrer a melhoria do acesso rodoviário, assim como o retorno do acesso ferroviário para o Porto do Recife tendo em vista que a linha férrea não chega até o Porto. Adiciona ainda, que se houver possibilidade de investimento e planejamento para melhoramento da infraestrutura do Porto do Recife, que esse seja um dos pontos a serem analisados, a fim de que esses acessos sejam aprimorados e conseqüentemente, venha a se tornar um Porto mais atrativo. Em resposta ao questionamento levantado pelo Sr. José Divard, a Coordenadora na Gerência de Pesquisa e Desenvolvimento Logístico da empresa EPL, Sra. Samantha Albuquerque informa que, "o que se sabe sobre os acessos ferroviários, é que são advindos de uma concessão privada e em relação à isso não temos tanta gerência, por se tratar de interesse privado, já em relação aos acessos rodoviários, o Porto do Recife, está inserido dentro da zona urbana, onde há uma maior dificuldade até na questão do planejamento, mas que isso será levado também em consideração, na execução dessa atualização do Plano Mestre". Novamente com a palavra, o Sr. Alexandre Costa frisa a importância de investimento para os acessos ao Porto do Recife, para a logística de um modo geral e principalmente para a infraestrutura portuária, para que a empresa se torne mais visada e atrativa, objetivando a concretização de novos negócios e recolocando o Porto no horizonte de investimentos do mercado portuário nacional. Ressalta também, a importância da nova dragagem, realizada recentemente, ser aproveitada da melhor forma, justamente para que o que fora investido na infraestrutura portuária do Porto do Recife, não se torne obsoleto, nem venha a subutilizar os equipamentos já existentes. Questiona também, sobre a falta de marketing de divulgação nas mídias sociais por parte dos meios de comunicação, em torno da empresa, deixando o Porto do Recife muitas vezes "esquecido" perante a sociedade e o mercado portuário. Mais adiante, o Sr. Leandro Silva, Gerente de Pesquisa e Desenvolvimento Logístico da empresa EPL, frisa que as informações e dados apresentados, são basicamente extraídos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, agregadas pelo perfil e matriz dos produtos do Plano Nacional de Logística – PNL, o qual subsidia sua apresentação com slides no *power point*, confeccionados pela própria EPL, que vão anexos a esta ata. Inicia sua fala sobre o Planejamento

Integrado de Transportes relatando que, “foi a partir da precariedade de planejamento das infraestruturas nacionais e de sua ineficiência pela falta de interligação entre os diferentes modos e setores de transportes, que fora instituído através da Portaria MInfra nº123/2020, o Planejamento Integrado de Transportes – PIT, com os principais instrumentos, níveis e planos que fazem parte desse PIT”. Informa ainda que, “no nível estratégico do Planejamento Integrado de Transporte, temos a presença do PNL – Plano Nacional de Logística, onde se tem uma visão de toda a rede de transporte operando de forma integrada, por meio da identificação de necessidades e oportunidades, presentes e futuras, de oferta de capacidade dos subsistemas de transporte, servindo de referencial para os planos setoriais que indicarão as iniciativas a serem executadas no Complexo Portuário analisado”. “Já no nível tático, dando continuidade ao PNL, temos a presença dos Planos Setoriais (terrestres, portuários, aeroviário nacional e hidroviário) e dentro desses Planos Setoriais do nível tático, estão incluídos os Planos Setoriais de Parcerias – PSP e o Plano Geral de Ações Públicas – PGAP, como os principais blocos de ações necessárias específicas para cada setor.” Quando falamos sobre Complexo Portuário, temos a presença do Plano Mestre, que é um instrumento de planejamento de Estado, voltado aos complexos portuários que abrangem portos organizados, considerando as perspectivas do planejamento de transportes em nível estratégico, que visa direcionar ações e investimentos de curto, médio e longo prazo nos portos, na relação porto-cidade e em seus acessos, e, foi instituído pela Portaria MInfra nº 61/2020, a qual estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário. O Plano Mestre, em seu relatório de metodologia, leva em consideração o prognóstico e o diagnóstico dos seguintes macro tema que ele aborda: a) infraestrutura e operações portuárias, que no caso, verifica a infraestrutura portuária, o desempenho operacional, produtividades, fluxo operacional, capacidade de cais e armazenagem e faz a simulação da demanda x capacidade, para que tenhamos noção de possíveis e eventuais problemas que devam ser corrigidos; b) acessos, que englobam tanto o acesso aquaviário, quanto o terrestre, pontuando a situação atual e futura e a relação da demanda x capacidade de cada um desses acessos; c) projeção de demanda de cargas e passageiros, em uma análise quantitativa e qualitativa do mercado atual e as projeções de demanda para o futuro; d) aspectos ambientais, que leva em consideração a conformidade legal perante a legislação ambiental, verifica-se a situação atual dos licenciamentos e o estímulo a sustentabilidade ambiental através de programas, estudos e planos; e) análise da relação porto-cidade, que observa a integração do Complexo Portuário no planejamento urbano, compatibilizando as atividades portuárias com a dinâmica social e urbana do seu entorno, a fim de identificar possíveis conflitos; f) gestão administrativa e financeira da Autoridade Portuária, que analisa as finanças, saúde e bom funcionamento da Autoridade Portuária, de forma menos complexa, levando em consideração, o institucional, as tarifas e a exploração das áreas e instalações portuárias e por fim, g) análise estratégica e plano de ações, a fim de consolidar, para cada um dos temas, as ações que serão colocadas em prática ou observar as que deveriam ter sido colocadas em prática pela Autoridade Portuária ao longo dos anos, tendo essa visão estratégica do Porto Organizado à longo prazo, auxiliando na urgência ou não, de cada ação”. Passado a palavra nesse momento para a Sra. Samantha Albuquerque, Coordenadora na Gerência de Pesquisa e Desenvolvimento Logístico da empresa EPL, que destrinchou um pouco mais sobre cada um dos supracitados macro temas, que são abarcados pelo Plano Mestre, conforme apresentação em slides no *power point*, confeccionados pela própria EPL, que vão anexos a esta ata. “Sobre a Infraestrutura e Operações Portuárias, por exemplo, há de se frisar, que fazemos a caracterização do terminal portuário, observando na infraestrutura portuária, as obras de abrigo portuárias, infraestrutura de acostagem, armazenagem, equipamentos portuários e utilidades, e observando nas operações portuárias, a demanda x capacidade de cargas relevantes movimentadas, a capacidade de movimentação no cais e a capacidade de armazenagem tanto estática quanto dinâmica; Sobre os Acessos, primeiramente quanto ao Acesso Aquaviário, faremos uma parte mais descritiva das operações de acesso das embarcações aos terminais, levando em conta o canal de acesso, as bacias de evolução, fundeadouros, sistemas de controle de tráfego aquaviário, análise da disponibilidade de prático e rebocadores, e projetos relacionados à infraestrutura aquaviária que se encontram em estudo, planejados ou em execução, observando

*sempre a demanda atual e futura, utilizando um software de simulação de eventos discretos; no Acesso Terrestre, por sua vez, este, se divide em Rodoviário e Ferroviário, onde no primeiro, vamos observar a conexão com a hinterlândia, o entorno portuário, as portarias de acesso e intraporto, e no segundo, iremos observar, a situação atual, quando houver e a futura, verificando os novos acessos ferroviários em estudo ou planejados”; Quanto a Projeção de Demanda de Carga, a Sra. Samantha Albuquerque informa que mais adiante o seu colega Elder Souza irá destrinchar esse tópico de forma mais esmiuçada, mas explica que, “o ponto de partida dessas projeções são realizadas pelo Plano Nacional de Logística – PNL, que é o documento mãe, e o Plano Mestre vem para ajudar a detalhar, a fim de visualizar se o que fora planejado esta de fato ocorrendo, lembrando que a diferença das entrevistas com os players no PNL é relativa a atuação nacional e com os players no Plano Mestre, relativa a atuação local”; “Em relação aos Aspectos Ambientais, vai ser observado a situação atual de todos os licenciamentos ambientais do Complexo Portuário, se existe algum plano ou programa de estímulo ambiental dentro do Porto, como é a relação do Porto com a comunidade, se há um programa de gerenciamento de riscos ambientais, dentre alguns outros aspectos”; “Já no que tange a relação Porto-cidade, iremos fazer uma visão crítica do Porto e outras estruturas portuárias inseridos na dinâmica urbana, observando a integração do Complexo Portuário no planejamento urbano e identificando os conflitos que possam existir, a fim de compatibilizar as atividades portuárias e seus projetos de expansão com a dinâmica social e o desenvolvimento urbano em seu entorno”. Passado agora para o aspecto da Gestão Administrativa e Financeira da Autoridade Portuária, “faremos uma análise da gestão administrativa da área de Recursos Humanos e da área Financeira, de maneira menos complexa, a fim de compreender a saúde e funcionamento da AP, no geral”; Por fim, “após todas as análises anteriores, iremos agregar essas informações para a Análise Estratégica, de forma a servir como subsidio para a confecção da matriz swot, e posteriormente, elaboração do Plano de Ações e Investimentos, levando em consideração o que foi feito e o que deveria ter sido feito na comparação com o Plano Mestre anterior”. Após todo o exposto, a Sra. Samantha Albuquerque agradece a atenção de todos e passa a palavra para o colega da EPL, o Sr. Elder Souza, Assessor Econômico da empresa EPL. O mesmo, deu início a sua fala, frisando que as informações e dados apresentados, são basicamente extraídos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, agregadas pelo perfil e matriz dos produtos do Plano Nacional de Logística – PNL, conforme apresentação em slides no *power point*, confeccionados pela própria EPL, que vão anexos a esta ata. Falando um pouco sobre a Caracterização do Complexo Portuário de Suape e Recife, mas especificamente, em relação ao Porto do Recife, no que tange ao tipo de cargas, quanto ao sentido, destino e origem das mesmas, o tipo de navegação e a projeção de demanda. “Podemos observar que a maior movimentação de carga no Porto do Recife, é proveniente dos granéis sólidos agrícolas, seguido de cargas gerais containerizadas e outros granéis sólidos minerais”. “Verificamos que, no ano de 2021, o Porto do Recife movimentou principalmente, outros cereais e produtos agrícolas, sendo, desses, majoritariamente, o açúcar e o malte de cevada; dos produtos químicos industriais, majoritariamente, os fertilizantes e a barrilha, e contabilizando também no somatório das cargas em geral, o milho em grão, metais siderúrgicos, e outros produtos que também foram movimentados”. “No que tange ao tipo de navegação, sentido e a sua origem/destino, no Porto do Recife, a principal forma de navegação foi a de longo curso, sendo o principal destino desse tipo de navegação, os Emirados Árabes Unidos, e a principal origem, as cargas provenientes da Argentina, China, Bélgica, entre outros. Já na navegação de Cabotagem, mesmo que em uma quantidade menor, observamos que o principal destino foi para o Terminal Portuário de Praia Mole e a origem, as cargas provenientes do Porto de Santo Antônio. Com relação ao sentido das cargas, têm-se uma prevalência no desembarque, ou seja, nas importações”. “Agora, em se tratando das Projeções de Demanda do Porto de Recife, continua como carga majoritária, os granéis sólidos agrícolas (açúcares, outros cereais e produtos agrícolas, milho em grão e farelos), com destino para os Emirados Árabes Unidos e origem, da Argentina, Latvia, Uruguai e outros, tendo tido, até 2021, uma movimentação em média de 760.987t (setecentas e sessenta mil, novecentas e oitenta e sete mil toneladas), e projetamos que até 2035, o cenário tendencial é que essa movimentação chegue a 1.382.071t (um milhão, trezentas e*

LISTA DE PRESENÇA

26ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CAP - PORTO DO RECIFE

DATA: 16/08/2022

LOCAL: AUDITÓRIO - PORTO DO RECIFE S.A

HORÁRIO: 9H

PARTICIPANTE	REPRESENTAÇÃO	CPF	TELEFONE	E-MAIL	ASSINATURA
CAPITÃO CARLOS ADRIANO	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[Signature]
LEONARDO BRAGA	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[Signature] lcapa.com.br
JUAREZ PERDEUS	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[Signature]
Carlos Romualdo	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[Signature]
ROSAS SANTO ANTONIO	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[Signature]
RAFAEL COSTA DA SILVA	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[Signature]
Ismael (CORÉ)	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[Signature]
Otto Luiz Bualicer	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[Signature]
FERNANDO MARCELO	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[Signature]

