



CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA CAP – PORTO DO RECIFE ATA DA 32ª REUNIÃO ORDINÁRIA

10/05/2024 - Hora Início: 09h:25min/Hora fim: 11h:10min

Local: Sala de Reunião da Porto do Recife S.A.

PAUTAS DA REUNIÃO

1. APRESENTAÇÃO DA NOVA PRESIDÊNCIA DO CAP – PORTO DO RECIFE;

Ao iniciar a reunião, o Sr. Tomé Barros Monteiro da Franca, se apresentou brevemente a todos os conselheiros e presentes na reunião, registrou sua satisfação em estar à frente da Presidência deste CAP – Porto do Recife, e contou um pouco sobre a sua trajetória profissional, no que tange à sua experiência na gestão pública. Já atuou anteriormente, como Secretário de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Estado de Pernambuco, no Governo do Estado de Pernambuco, também como Secretário de Saneamento da Cidade do Recife, na Prefeitura da Cidade do Recife e pontuou que, foi recém nomeado para o cargo de Secretário Nacional de Aviação Civil, no Ministério de Portos e Aeroportos. Registrou, também, acerca da coincidência da co-naturalidade entre o mesmo e o atual Ministro de Portos e Aeroportos, por serem pernambucanos, trazendo assim, a possibilidade de um canal de comunicação mais estreito e contribuindo para fortalecer a importância do Porto do Recife. A partir da visita técnica realizada às áreas do Porto Organizado do Recife, anteriormente, o Sr. Tomé Franca pôde perceber a necessidade de investimentos voltados para a infraestrutura aquaviária e terrestre do Ancoradouro recifense, no que diz respeito às obras de dragagem, e da carência de manutenções e obras de melhoramento de sua infraestrutura interna. O Sr. Tomé Franca então levou ao conhecimento do Ministro de Portos e Aeroportos, de maneira sintética, sobre as necessidades de investimentos voltadas para o Porto do Recife, de modo a sugerir que, a atual gestão pudesse elencar em um breve relatório, os principais e mais urgentes projetos de recuperação e modernização da infraestrutura portuária a serem executados. Ao fim de sua fala introdutória, o Presidente deste CAP, Sr. Tomé Franca se colocou a disposição de todos os conselheiros e presentes e registrou: “vim para esta reunião, muito mais no sentido de ouvir, do que de falar”. Dando continuidade às apresentações, os presentes na reunião, se identificaram de maneira breve, informando seus nomes e representações neste CAP, e tecendo alguns apontamentos, como segue: o Sr. Josias Santiago, Presidente do Sindicato dos Estivadores do Estado de Pernambuco, representante do bloco da classe dos trabalhadores, indicado pela Federação Nacional dos Estivadores, e registrou sobre “as dificuldades estruturais enfrentadas pelo Porto do Recife ao longo de tantos anos, agravada pelas sucessivas mudanças de gestões do Ancoradouro, que ficam sujeitas às mudanças políticas que refletem em perdas significativas no quadro técnico de colaboradores e afetam também, a continuidade das ações e planejamentos para o Porto do Recife”; pontuou ainda, que “em sua opinião, o Porto de Suape é tido como a ‘menina dos olhos’ do Estado de Pernambuco, resultando em um certo esquecimento ao Porto do Recife”; na sequência, se apresentou o Sr. Emanuel Rocha, Diretor Administrativo e Financeiro da empresa, a cerca de completar 01 (um) ano no cargo, pontuando sobre a sua trajetória profissional, que em sua maioria, é ligada a área financeira em usinas de açúcar. O referido Diretor, corroborou com a fala acerca das dificuldades enfrentadas em razão da descontinuidade na administração da Porto do Recife S.A., e registrou o exemplo dos 28 (vinte e oito) diretores presidentes que passaram pela empresa, em menos de 23 (vinte e três) anos. Apesar dessa descontinuidade e dos diversos problemas enfrentados pela Porto do Recife S.A., a intenção da atual gestão, desde o primeiro momento, foi no sentido de reorganizar o Ancoradouro, e nesse sentido, vem logrando alguns êxitos. Registrou nesse viés, em relação ao “Resultado Líquido do Exercício” de 2023, que através dos esforços da atual gestão, atingiu um saldo positivo no valor de R\$ 2.349.531 (dois milhões trezentos e quarenta e nove mil e



quinhentos e trinta e um reais), comparado ao ano de 2022, que atingiu um resultado líquido negativo de R\$ 19.834.636 (dezenove milhões oitocentos e trinta e quatro mil seiscentos e trinta e seis reais); Apresentou-se na seqüência, o convidado Sr. Flávio Sotero, que pontuou estar atualmente como Superintendente Federal da Superintendência de Agricultura e Pecuária no Estado de Pernambuco SFA/PE, momento em que fez um breve resumo de sua trajetória profissional, especificamente, na gestão pública desde meados de 2015, tendo passado ao longo desses anos pelo Serviço de Proteção ao Consumidor - PROCON-PE, pela Junta Comercial do Estado de Pernambuco - Jucepe e pelo Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano, oportunidade em que pôde conhecer o Sr. Tomé Franca, em meio aos desafios e dificuldades, enfrentados pelo referido Consórcio à época da pandemia da COVID-19. Pontuou que, o Ministério da Agricultura e Pecuária, está representado neste CAP, através dos membros indicados pela Unidade de Vigilância Agropecuária Internacional - VIGIAGRO. Por fim, registrou seus agradecimentos, com muita satisfação, pelo convite para participar desta reunião, ao passo em que, deu as boas vindas ao Sr. Tomé Franca na sua nova missão à frente da Presidência deste CAP - Porto do Recife, e renovou seus votos de estima e consideração, por ter convivido e dividido parte de sua trajetória profissional com o mesmo; ainda, participou como convidado, também integrante da Superintendência de Agricultura e Pecuária do Estado de Pernambuco - SFA/PE, o Sr. José Carlos, que atualmente atua como Chefe da Divisão de Defesa Agropecuária - DDA-PE. O mesmo registrou brevemente sobre a sua história junto ao Porto do Recife, em anos passados, lembrando as épocas de altas movimentações de cargas havidas no Porto recifense, que resultavam em numerosas demandas nas operações da vigilância agropecuária, nas quais atuava de maneira fiscalizatória. Mais a frente, se apresentou o conselheiro Sr. Rafael Costa, representante do bloco da classe dos trabalhadores, indicado pela Federação Nacional dos Estivadores; Logo após, o conselheiro Sr. Josivan Monteiro, representante do bloco da classe dos trabalhadores, indicado pela Federação Nacional dos Portuários, registrando ser "funcionário efetivo da casa, atuando há 29 anos como Guarda Portuário, no Porto do Recife"; o conselheiro Sr. Fernando Marcelo, representante do bloco da classe dos trabalhadores, indicado pela Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios - FENCCOVID, do qual é Vice-Presidente, se apresentou, e pontuou sempre estar participando deste Conselho, como membro conselheiro. Registrou ainda, a importância dos CAP's voltarem a ser um órgão deliberativo, e não consultivo como atualmente é, pois em sua opinião, "a comunidade portuária poderia trazer grandes colaborações para o desenvolvimento do Porto do Recife, já que acompanham de perto e tem conhecimento acerca da trajetória e das necessidades do Acoradouro". Registrou também, a importância de que "o Porto do Recife e o Porto de Suape sejam olhados como portos complementares, e não como portos rivais". Sinalizou também, como idéia, para que os blocos representantes deste CAP, pudessem se reunir extra oficialmente e assim interagirem acerca das demandas e necessidades deste Acoradouro, aquém das reuniões oficiais deste Conselho. Pontuou também, a importância de um relacionamento mais estreito junto à Prefeitura da Cidade do Recife, a fim de que várias situações pertinentes a ela, a exemplo dos projetos que geram impactos ao Porto do Recife, sejam melhores debatidos. Por fim, o conselheiro Sr. Fernando Marcelo, deu as boas vindas ao Sr. Tomé Franca. Mais adiante, a Coordenadora de Articulação Institucional da Porto do Recife S.A., Sra. Flávia Neves, pontuou que, as representações da Prefeitura da Cidade do Recife, neste CAP, se encontram em dia, e que, nesta Reunião, se faz presente, de maneira online, a Sra. Joana Florêncio, a qual é conselheira titular indicada pela referida Prefeitura, e como sua suplente, que não se encontra presente nesta reunião, está a Sra. Ana Paula Vilaça, a qual inclusive já fora presidente do Conselho de Administração desta empresa. Nesse momento, a Sra. Joana Florêncio deu as boas vindas ao Sr. Tomé Franca e se colocou a disposição de todos os conselheiros e presentes, contudo, em função dos problemas técnicos acontecidos no link online da reunião, não fora possível ouvir com clareza as falas havidas na mesa, razão pela qual, a mesma solicitou a licença para se ausentar da presente reunião ao passo em que, também solicitou no caso de haver encaminhamentos ao final desta, que fossem repassados à mesma. Continuando as apresentações, o Diretor Técnico da Porto do



Recife S.A., Sr. Vinícius Teixeira, registrou ser engenheiro civil formado há mais de 45 anos, com experiência profissional, permeada em sua maioria, na iniciativa privada, mas com passagens pelo setor público e por fim, pontuou estar à frente da Diretoria Técnica desta empresa, há quase 3 anos. O Sr. Tomé Franca fez questão de registrar, que por estar na gestão pública há mais de 20 anos, e tendo passado por diversos lugares nesse tempo, "conhece" dessas queixas e reivindicações compartilhadas nesta reunião. Momento em que pontuou, que sua atuação neste CAP, é pela busca de mudanças para o Porto do Recife e que o mesmo não se desanima com as dificuldades e novos desafios que por ventura vierem. Mais adiante, se apresentou o Coordenador de Operações da empresa, e também, conselheiro deste CAP, representante do bloco do Poder Público, indicado pela Porto do Recife S.A., o Sr. Edson Bartolomeu, pontuando que é funcionário do Acoradouro há quase 40 anos, com sua trajetória profissional sempre voltada às operações portuárias, trajetória da qual é bastante orgulhoso. Relembrou então, acerca das perdas de movimentações que geravam receitas consideráveis para o Acoradouro, e que "à época, a perda das referidas movimentações, não tiveram seus impactos e consequências financeiras futuras avaliados". Citou alguns exemplos, como "o incêndio ocorrido há mais de 35 anos, envolvendo um petroleiro atracado no Porto do Recife, que, em razão dele, o Porto cessou a tancagem de combustíveis e as operações de graneis líquidos"; e, "já em meados do ano de 2000, o Acoradouro parou com a movimentação de containers". Relembrou também, "a transferência da carga de trigo para o Porto de Suape, que seria movimentada através da empresa Bunge"; Todo esse histórico de "transposição" de cargas movimentadas no Porto do Recife, para outros Portos vizinhos, geraram perda de receita para o Acoradouro. O referido Coordenador, compartilhou que, havia uma narrativa, no sentido de que as movimentações através do Porto do Recife interferiam na mobilidade urbana da cidade do Recife, 'tese' esta, que o mesmo desacredita completamente. Registrou, também, as boas vindas ao Presidente deste CAP, Sr. Tomé Franca, o qual conheceu de maneira breve, quando o mesmo realizou, anteriormente, uma visita técnica às áreas do Porto Organizado do Recife. Nessa oportunidade, o Sr. Edson Bartolomeu pôde extrair a percepção de que o referido Presidente poderia vir a ser sensível às necessidades do Acoradouro. Por fim, o mencionado Coordenador, desejou-lhe sucesso e que o mesmo pudesse fazer uma boa gestão à frente deste CAP, em prol do Porto do Recife. Mais a frente, se apresentou a Sra. Manoela Soares, atualmente Chefe de Gabinete da Porto do Recife S.A., e corroborou sobre a narrativa supramencionada, pontuando que, "notadamente, não é o caso de o Porto do Recife atrapalhar na mobilidade urbana da cidade do Recife, já que muitas pessoas nem vêem os caminhões de carga circularem pela cidade". Ainda, a referida Chefe de Gabinete pontuou sobre os bons resultados obtidos pela recente Temporada de Navios de Cruzeiro, e ainda, o que ela gerou de receita para a cidade do Recife. O conselheiro Sr. Fernando Marcelo, pontuou sobre "a importância da parceria entre o Porto do Recife e a atração de novos clientes, e os trabalhadores com suas mãos de obra, pois, na sua opinião, a partir dessa parceria é possível realizar ajustes e equalizações, capazes de viabilizar os novos negócios pretendidos, com boas condições para as partes envolvidas". Encerrando as apresentações, também estavam presentes de maneira *online*, o Sr. Rafael Duarte, Gerente Geral da ANTAQ em Recife, convidado permanente deste CAP, representando a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ; o conselheiro Sr. Moacir Cantanhede, representante do bloco do Poder Público, indicado pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA; o conselheiro Sr. Jesualdo da Conceição, representante do bloco da Classe Empresarial, indicado pela Associação Brasileira de Terminais Portuários - ABTP; contudo, em função dos problemas técnicos acontecidos no *link online* da reunião, não fora possível ouvir com clareza as falas havidas pelos presentes na reunião, e nessa justificativa, registraram as suas saídas da reunião. Ainda, esteve presente o conselheiro Sr. Jailson Silvestre, representante do bloco da Classe Trabalhadora, indicado pela Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios - FENCCOVIB, e, mesmo com os problemas técnicos relatados, relacionados à impossibilidade de escuta e compreensão das falas havidas na mesa, através do *link online*, o mesmo permaneceu até término da reunião. xxxxxxxxxx



2. APRESENTAÇÃO SOBRE O PORTO DO RECIFE E O CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA;

Para apresentação do presente item de pauta, fora convidado o Sr. Edson Bartolomeu, Coordenador de Operações e também conselheiro deste CAP, o qual iniciou sua fala, pontuando que sua explanação seria mais voltada para o viés de Operações, já que é a sua área de atuação. O referido Coordenador subsidiou sua fala com os slides 'Porto do Recife - Áreas para Armazenagem e Armazéns/Pátios x Cais' bem como, os slides 'Porto do Recife - Operações', de elaboração de sua Coordenadoria, que vão anexos a esta ata. De início, o Sr. Edson Bartolomeu explanou sobre algumas das áreas para armazenagem, administradas pelo Porto do Recife, como segue: "os Pátios 1A com 13.860m² (treze mil oitocentos e sessenta metros quadrados) e 1B com 11.060m² (onze mil e sessenta metros quadrados), possuindo 24.920m² (vinte e quatro mil novecentos e vinte metros quadrados) de área total, que são áreas alfandegadas, e que se encontram disponíveis para arrendamento, salientando que já há uma procura por parte de algumas empresas para arrendar tanto o Pátio 1A quanto o 1B; os Silos Portuários, que possuem uma capacidade de armazenagem de 25.000t (vinte e cinco mil toneladas), e se encontra disponível para arrendamento; o Armazém 1A, com área total de 10.093m² (dez mil e noventa e três metros quadrados), sendo 4.233m² (quatro mil duzentos e trinta e três metros quadrados) de área não coberta e 5.860m² (cinco mil oitocentos e sessenta metros quadrados) de área coberta; o Armazém 1, possui uma área total de 1.889m² (mil oitocentos e oitenta e nove metros quadrados), também alfandegado e disponível para arrendamento; o Armazém 2, possui uma área total de 8.001m² (oito mil e um metros quadrados), sendo 4.063m² (quatro mil e sessenta e três metros quadrados) de área não coberta e 3.938m² (três mil novecentos e trinta e oito metros quadrados) de área coberta, e sua estrutura fora erguida na época das operações da empresa General Eletric - GE aqui no Porto do Recife, e desde então, mesmo com as operações finalizadas, a estrutura fora mantida, e a referida área se encontra disponível para arrendamento; o Pátio 2, área alfandegada com 23.332m² (vinte e três mil trezentos e trinta e dois metros quadrados) de área total e disponível para arrendamento, atualmente utilizado para o armazenamento de açúcar através dos pulmões infláveis; o Armazém 3B, área alfandegada que possui 4.462m² (quatro mil quatrocentos e sessenta e dois metros quadrados) de área total e que está arrendada para a empresa Agemar Transportes e Empreendimentos mas, se encontra no rol de áreas licitáveis da ANTAQ; o Armazém 5, área alfandegada que possui 11.527m² (onze mil quinhentos e vinte e sete metros quadrados) de área total, sendo 4.027m² (quatro mil e vinte e sete metros quadrados) de área não coberta e 7.500m² (sete mil e quinhentos metros quadrados) de área coberta, e se encontra disponível para arrendamento; junto ao Armazém 5, existe o Pátio 5, área alfandegada, com 14.594m² (quatorze mil quinhentos e noventa e quatro metros quadrados) de área total e também se encontra disponível para arrendamento; o Armazém 6, área alfandegada, com 9.667m² (nove mil seiscentos e sessenta e sete metros quadrados) de área total, sendo 2.167m² (dois mil cento e sessenta e sete metros quadrados) de área não coberta e 7.500m² (sete mil e quinhentos metros quadrados) de área coberta, disponível para arrendamento, e também se encontra no rol de áreas licitáveis pela ANTAQ; o Pátio 6, com área total de 6.669m² (seis mil seiscentos e sessenta e nove metros quadrados), que é uma área alfandegada para entreposto de cargas, ou seja, destinada às cargas vindas do estrangeiro que se enquadrem em regime aduaneiro que excedam o prazo regulamentar de 90 (noventa) dias para desembarço / nacionalização, admitidas em regime de entreposto que permite a armazenagem de mercadoria estrangeira em recinto alfandegado com postergação no pagamento de impostos, área essa, também disponível para arrendamento; o Terminal Marítimo de Passageiros com uma área total de 15.326m² (quinze mil trezentos e vinte e seis metros quadrados) e anexo, o Armazém 8, com uma área total de 1.889m² (mil oitocentos e oitenta e nove metros quadrados), sendo 89m² (oitenta e nove metros quadrados) de área não coberta e 1.800m² (mil oitocentos metros quadrados) de área coberta". Mais adiante, agora sobre os principais produtos movimentados pelo Ancoradouro, estão: "o açúcar (granel, ensacado e big bags), malte, barrilha (granel e big bags), fertilizante (granel e big bags), trigo, bobinas de aço, álcool etílico não desnaturado e o coque de petróleo". Momento em



que, o referido Coordenador externou sua preocupação acerca da "necessidade de espaços próprios do Porto público, para armazenagens de mercadorias que não necessariamente possuam um arrendamento de área para tal fim, pois, a demanda nesse sentido tem aumentado bastante, além do fator de logística atrativo, pela excelente localização que o Porto do Recife possui". Pontuou também, acerca da operação de açúcar, que, "por ser considerada uma operação bastante morosa, a qual gerava alguns entraves, fora pensado pela atual gestão, a iniciativa voltada para logística aplicada, com utilização de armazéns infláveis para manutenção de carga estocada, solução essa, que tem alavancado as operações de açúcar no Ancoradouro". Ainda, pontuou acerca dos calados operacionais do Porto do Recife, que, "após as obras de dragagem realizadas em 2022, os calados possuem atualmente as seguintes profundidades na maré zero: no Cais 00 - 10,00m; Cais 01 - 9,90m; Cais 02 - 10,90m; Cais 03 - 11,10m; Cais 04 - 11,00m; Cais 05 - 11,10m; Cais 06 - 10,70m; Cais 07 - 8,00m; Cais 08 - 8,00m; e Cais 09 - 8,00m". Sobre o assunto, o referido Coordenador também pontuou "a necessidade de novas obras de dragagem, tanto de aprofundamento, quanto de manutenção". Explanou ainda, brevemente, sobre "a Zona Primária do Porto do Recife, conhecida também como zona de fronteira e abrange uma área que compreende do Cais 00 (Terminal Açucareiro) até o Cais 09, e já o retroporto, vai na área oposta ao Cais, com início na Avenida Alfredo Lisboa até a Av. Ascanio Peixoto, onde fica o acesso de veículos e carga do Porto do Recife". Em relação ao Setor Operacional, o Sr. Edson Bartolomeu pontuou que, "a atuação nas operações portuárias, inclui a checagem para definição de berço de atracação, coordenação de apoio ao prático no cais, a fiscalização das operações de embarque e desembarque bem como, das operações de expedição e recebimento de mercadorias nos armazéns/pátios". "Através do Sistema SIPORT, desenvolvido por colaboradores da Porto do Recife S.A., o qual considera, em sua opinião, um sistema de excelência, onde há o controle operacional através do relatório de pesagem, do registro de entrada com informações do navio e da carga movimentada, da armazenagem e controle de mercadoria". Ainda, "há o monitoramento dos navios em tempo real, realizado através da ferramenta gratuita do Marine Traffic, contudo, existe tentativas de negociação para aprimoramento desse sistema, a fim de que se possa registrar em tempo real, todo movimento realizado na atracação e desatracação do navio, e com isso, evitar possíveis responsabilizações em caso de sinistros". Nesse momento, o Diretor Presidente da Porto do Recife S.A., Sr. Delmiro Gouveia, pontuou acerca "dos altos custos cobrados nas operações envolvendo a utilização de rebocadores no Porto do Recife, onde, por diversas vezes, o Ancoradouro recifense acaba perdendo operações, principalmente quando comparado aos valores cobrados em Portos vizinhos, que acabam sendo valores mais baratos, para utilização do mesmo tipo de rebocador". Em complemento, o Sr. Edson Bartolomeu também pontuou sobre "uma antiga exigência dos práticos, em torno da utilização de rebocadores na manobra de navios com características específicas de calado, classificadas como manobras especiais, e para tal, os práticos exigiam que fossem trazidos rebocadores do Porto de Suape, com um custo bastante elevado, onerando ainda mais a operação no Porto recifense". Continuando a apresentação, o Sr. Edson Bartolomeu explanou também, sobre a existência do "MEP - Movimentação das Embarcações do Porto do Recife, que inclui as informações, atualizadas diariamente, das embarcações atracadas, as embarcações previstas, as embarcações aguardando (ao largo) e as embarcações desatracadas". "Dentro dos procedimentos utilizados pelo Porto do Recife nas operações, está o 'Porto sem papel', que realiza um checklist da documentação da carga e do navio, e, estando em conformidade com o que a Coordenadoria de Operações da Porto do Recife S.A. exige, é dada anuência para atracação e desatracação". "O 'Siscomex Carga', é um checklist da documentação de importação da mercadoria, que vincula toda documentação da carga e parametriza com o sistema 'Siport', de modo a liberar a operação de embarque ou descarga de mercadoria". Há também, o "Portal único do Siscomex", que é um checklist da documentação de exportação da mercadoria, com o registro das exportações de longo curso". O referido Coordenador de Operações, também pontuou sobre a Movimentação de Passageiros: "um segmento que vem em uma crescente aqui no Porto do Recife, trazendo receitas consideráveis para o Estado de Pernambuco". Ainda, explanou também, acerca da 'Movimentação de Mercadoria', oportunidade que trouxe um comparativo do ano de 2023 e 2024,



até o mês de maio, onde se pode observar que, "o total acumulado na movimentação no mês de janeiro de 2023, foi de 145.544t (cento e quarenta e cinco mil quinhentas e quarenta e quatro toneladas), e no mesmo período deste ano, totalizou um quantitativo de 182.842t (cento e oitenta e duas mil oitocentas e quarenta e duas toneladas), representando assim, um acréscimo de 26% (vinte e seis por cento) em relação ao ano anterior"; "no mês de fevereiro de 2023, o total acumulado foi de 103.362t (cento e três mil trezentas e sessenta e duas toneladas), e no mesmo período deste ano, totalizou um quantitativo de 87.285t (oitenta e sete mil duzentas e oitenta e cinco toneladas), representando assim, 18% (dezoito por cento) de acréscimo em relação ao ano anterior"; "no mês de março de 2023, fora obtido um total de 139.459t (cento e trinta e nove mil, quatrocentas e cinquenta e nove toneladas), e em 2024, um total de 187.247t (cento e oitenta e sete mil duzentas e quarenta e sete toneladas), o que representa um aumento de 34% (trinta e quatro por cento) em relação ao ano de 2023"; "no mês de abril de 2023, o total movimentado foi de 81.760t (oitenta e uma mil setecentas e sessenta toneladas) e neste ano de 2024, no mesmo período o total foi de 176.266t (cento e setenta e seis mil duzentas e sessenta e seis toneladas), o que representa um aumento de 116% (cento e dezesseis por cento) em relação ao ano anterior"; por fim, "no mês de maio de 2023, a movimentação total foi de 58.311t (cinquenta e oito mil trezentas e onze toneladas), e a previsão de movimentação do mês de maio de 2024, refere-se aos navios anunciados até a data de 07/05, que totaliza uma movimentação de 105.273t (cento e cinco mil duzentas e setenta e três toneladas), já representando um aumento de 81% (oitenta e um por cento), em relação ao ano passado". "Com isso, a carga total movimentada de janeiro a maio do ano de 2023, fora de 512.359t (quinhentas e doze mil trezentas e cinquenta e nove toneladas), comparado ao mesmo período do ano de 2024, sendo este mês de maio até o dia 07/05, que atingiu o valor de total 754.990t (setecentas e cinquenta e quatro mil, novecentas e noventa toneladas), representando assim, um acréscimo de 47% (quarenta e sete por cento) em relação ao mesmo período de 2023". Ainda, o referido Coordenador de Operações, Sr. Edson Bartolomeu também ressaltou sobre a 'Movimentação de Mercadoria', demonstrado através de comparativo por tipo de carga entre os anos de 2023 e 2024, entre janeiro até o mês de maio. Pontuou, então, que "dentre as cargas com os principais acréscimos de movimentação no ano de 2024, no referido comparativo com o ano de 2023, estão: o açúcar – granel, que atingiu um acréscimo de 100% (cem por cento) em relação ao ano de 2023; o açúcar – sacos, com um aumento de 72% (setenta e dois por cento) em relação ao ano de 2023; a barrilha, com um aumento de 30% (trinta por cento) em relação ao ano de 2023; as bobinas de aço, com um aumento de 49% (quarenta e nove por cento) em relação ao ano de 2023; o fertilizante, com um aumento de 83% (oitenta e três por cento) em relação ao ano de 2023; o malte, com um aumento de 47% (quarenta e sete) por cento em relação ao ano de 2023; o milho, com um aumento de 100% (cem por cento) em relação ao ano de 2023; e os diversos (carga geral) que, em sua maioria está relacionada à movimentação para o abastecimento de suprimentos da ilha de Fernando de Noronha, com um aumento de 24% (vinte e quatro por cento) em relação ao ano passado". Nesse momento, o Presidente deste CAP, Sr. Tomé Franca, reforçou, com otimismo, pelo momento oportuno de estar como Secretário Nacional de Aviação Civil "a chance de possibilitar um estreitamento no canal de diálogo entre o Porto do Recife e o Ministério de Portos e Aeroportos, na pessoa do Ministro, Sr. Silvio Costa Filho, no que tange à tentativa de atração de investimentos voltados para as ações prioritárias de melhoria do Ancoradouro recifense". Mais adiante, o Sr. Emanuel Rocha, Diretor Administrativo e Financeiro da Porto do Recife S.A., registrou que, "até o dia 09 (nove) de maio, a empresa já possui liquidado 54% (cinquenta e quatro por cento) das suas despesas mensais". Posteriormente, o conselheiro Sr. Fernando Marcelo, registrou sua preocupação "acerca das defensas de cais, que estão em mau estado de conservação, a fim de evitar qualquer responsabilização em um eventual incidente", momento em que, o Dr. Delmiro Gouveia, informou que "já estão sendo licitadas, um conjunto de 09 (nove) defensas, do tipo Yokohama, para serem instaladas ao longo da faixa de cais". Nesse momento, o Sr. Tomé Franca, reiterou sua sugestão, realizada ao início desta reunião, no sentido da atual gestão elaborar um breve relatório, elencando os principais e mais urgentes projetos de recuperação e modernização da infraestrutura do Porto do Recife a serem executados. Ainda, o



Dr. Delmiro Gouveia pontuou sobre "a importância e a necessidade de se buscar novas áreas no Porto Organizado do Recife, destinadas à armazenagem de mercadorias, já que vem se tornando uma demanda crescente dentro do Acoradouro". Sobre isso, o Sr. Edson Bartolomeu registrou um adendo, acerca da "alta demanda havida nas operações de exportação de açúcar, onde além de utilizar a capacidade máxima do terminal açucareiro, de 170.000t (cento e setenta mil toneladas), foram utilizadas outras áreas para armazenagem desse tipo de carga". O Dr. Delmiro Gouveia, também pontuou acerca "dos resultados positivos atingidos pela Porto do Recife S.A. no exercício de 2023, com um resultado líquido do exercício de R\$ 2.349.531 (dois milhões trezentos e quarenta e nove mil e quinhentos e trinta e um reais), saldo positivo esse, conquistado após anos apresentando resultados deficitários, como exemplo do ano de 2022, que atingiu um resultado líquido negativo de R\$ 19.834.636 (dezenove milhões oitocentos e trinta e quatro mil seiscentos e trinta e seis reais)". Mais adiante, o Sr. Edson Bartolomeu registrou que, "as receitas proveniente dos arrendamentos das áreas do Porto Organizado do Recife são consideradas bastante importantes, contudo, também é importante que o Porto do Recife busque outras áreas disponíveis, cobertas ou descobertas, em boas condições, para armazenagem e movimentação de cargas que já são consolidadas no Acoradouro, a fim de que não haja prejuízo na manutenção dessas cargas já existentes". O conselheiro Sr. Fernando Marcelo lembrou da época, "em meados de 2013, quando houve no Porto do Recife, uma operação voltada para a montagem de peças para navios, onde o Acoradouro ganhava bastante receita, que envolvia o desembarço, a montagem e o despacho dessas peças, destinadas em sua maioria para plataformas voltadas à exploração da camada pré-sal". Nesse sentido, o Sr. Edson Bartolomeu pontuou "sobre o Porto do Recife ser um dos únicos portos da região que possui o sistema DAC – Depósito Alfandegado e Certificado, o qual permite a realização de 'exportações virtuais', que considera como exportada, uma mercadoria, para efeitos fiscais, cambiais e de crédito, embora a carga ainda continue no Porto do Recife, em um Depósito Alfandegado Certificado, e isso, gera uma receita muito positiva para o Acoradouro recifense". Destacou também, sobre "os benefícios da excelente logística portuária havida no Porto do Recife, no sentido da proximidade entre os berços de atracação e às áreas de armazenagem, resultando em uma otimização em torno de todo deslocamento da carga até a sua armazenagem". Finalizando a reunião, o Sr. Andrei Lira, Coordenador de Negócios, se apresentou brevemente, informando que "grande parte da sua trajetória profissional foi voltada para a iniciativa privada, contudo, vem encarando os desafios da atuação no setor público, buscando sempre dinamizar os eventuais entraves burocráticos". Logo que assumiu a supracitada Coordenadoria, o mesmo pôde identificar que as novas cargas e novos negócios dependeriam em sua grande maioria, do oferecimento de uma boa infraestrutura portuária, e é nesse sentido que a atual gestão vem atuando. Pontuou também, acerca das "novas cargas intentadas pelo Porto do Recife, tais como movimentação de arroz, ampliação da capacidade na operação de cevada, o retorno da carga de milho, e também, no que tange à disponibilização de novas áreas, em boas condições, voltadas para armazenagem e movimentação de cargas". Mais adiante, o conselheiro Sr. Josias Santiago pontuou acerca "do benefício da mão de obra especializada dos trabalhadores portuários do Estado de Pernambuco, no que tange às operações de açúcar, seja sacaria solta ou pré-lingada, que por vezes, essas operações requerem uma mão de obra específica, pouco ofertada em outros portos". Registrou também, nesse viés, "que a classe trabalhadora portuária atua em parceria com o Porto do Recife, sempre em prol do desenvolvimento do Acoradouro recifense". Por fim, em conclusão ao item de pauta, em relação à apresentação sobre o Conselho de Autoridade Portuária, o conselheiro deste CAP e Coordenador de Operações, Sr. Edson Bartolomeu, teceu as seguintes considerações: "os Conselhos de Autoridade Portuária, na época em que eram regidos pela Lei nº 8.630/1993, tinham seu status como um órgão deliberativo inseridos na administração do porto organizado, contudo, com a aplicação da Lei nº 12.815/2013, os Conselhos de Autoridade Portuária passaram a ter um caráter de órgão consultivo da administração do porto". Em sua opinião, "os portos do Brasil perderam bastante com essa modificação, pois, o caráter deliberativo, era uma maneira de equalizar as decisões tomadas pela alta gestão, levando em consideração também, as deliberações havidas nos CAP's, enquanto órgão da administração dos portos, com participação da classe trabalhadora, da classe,

