



CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA
CAP – PORTO DO RECIFE
ATA DA 41ª REUNIÃO ORDINÁRIA

PAUTAS DA REUNIÃO

1. COMPARATIVO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS – PERÍODO MAIO COM PROJEÇÃO PARA JUNHO (2025/2024);

Às dez horas (10h:00min) do dia dez de outubro de dois mil e vinte e cinco (10/10/2025), na sala de reunião da empresa Porto do Recife S.A., sito na Praça Comunidade Luso Brasileira, nº 70 - Bairro do Recife – Recife/PE, se reuniu o Conselho de Autoridade Portuária – CAP Porto do Recife, com a presença do Dr. Tomé Barros Monteiro da Franca, Presidente deste Conselho de Autoridade Portuária - CAP - Porto do Recife e dos seguintes conselheiros: Sr. Edson Bartolomeu Ferreira Gomes Jr., Coordenador de Operações da empresa Porto do Recife S.A., representante do Bloco do Poder Público, indicado pela empresa Porto do Recife S.A.. Também estiveram presentes o Sr. Fernando Marcelo Cavalcanti da Silva, 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 – FENCCOVB; o Sr. Marcelo Cavalcanti Guerra, representante do Bloco da Classe Empresarial, indicada pela Associação do Comércio Exterior do Brasil – AEB; o Sr. Severino Francisco dos Santos Filho, representante do Bloco da Classe dos Trabalhadores, indicado pela Federação Nacional de Portos – FNP; o Sr. Sr. João Emmanuel Poggi de Lemos Neto, representante do Bloco da Classe Empresarial, indicado pelo Sindicato dos Operadores Portuários de Pernambuco - Sindope;; o Sr. Tadao Cassio Kikugawa, representante da Classe empresarial, indicado pela Associação Brasileira de Terminais Portuários – ABTP; o Sr. Denaldo de Jesus Coelho de Araújo, empregados da empresa Porto do Recife S.A., representantes do Bloco da Classe dos Trabalhadores, indicado pela Federação Nacional dos Portuários – FNP; a Sra. Ilza Carla Lopes de Albuquerque Galvão, Diretora Comercial e de Operações da empresa Porto do Recife S.A.; a Sra. Kelly Carolina Barbosa de Araújo, Chefe de Gabinete Interina da empresa Porto do Recife S.A., o Sr. Adriano Nemesio Martins, Diretor Administrativo e Financeiro da empresa Porto do Recife S.A., o Sr. Marcos José Matoso de Lima, Diretor Técnico da empresa Porto do Recife S.A., a Sra. Manoela Miranda Soares, Coordenadora de Projetos da empresa Porto do Recife S.A.; a Sr. Sâmela Laís de Oliveira Andrade, Assessora de Conformidade, Controle Interno e Gestão de Riscos da empresa Porto do Recife S.A.; a Sra. Cristiane Rattacaso de Araújo, Assessora Técnica lotada na Assessoria de Conformidade da empresa Porto do Recife S.A.; e a Sra. Joyce Auxiliadora dos Santos Silva Melo, Apoio Técnico lotada na Assessoria de Conformidade da empresa Porto do Recife S.A.; A Sra. Gilvania Lúcia Mendes de Moura Gomes, Auditora Interna da empresa Porto do Recife S.A.; o Sr. Antônio Carlos Cavalcanti de Faria – Gerente de Operações do RECENTRO; O Sr. André Luiz Pereira - Gestor da Unidade de Operações Área; o Sr. José Teófilo Batista de Queiroz - Representante da Secretaria de Ordem Pública e Segurança; o Sr. Gabriel Moraes - Gerente Geral de Esportes; a Sra. Maristela Bourbom - RECENTRO; e o Sr. Dr. Fábio Viana Fernandes da Silveira, advogado portuário, Sócio-Diretor da empresa Gallotti Advogados. Dando início a reunião, o Sr. Tomé Barros Monteiro da Franca, Presidente deste CAP – Porto do Recife, agradeceu a presença dos conselheiros e convidados presentes, registrando a sua satisfação em rever a todos. Para dar início a apresentação referente ao presente item de pauta, relativo ao **Comparativo da Movimentação de Cargas - setembro, com uma projeção para o mês de outubro (2025/2024)**, convidou o Coordenador de Operações, Sr. Edson Bartolomeu Ferreira Gomes Jr., o qual subsidia sua fala com slides, anexos a esta ata como se nela transcritos estivessem. O mencionado Coordenador explica que "com relação a apresentação do Comparativo da Movimentação correspondente ao mês de setembro, onde verificamos as movimentações obtidas no referido período, observamos que, com relação açúcar granel, foram movimentadas, em setembro de 2024, 38.438 (trinta e oito mil, quatrocentas e trinta e oito) toneladas,



enquanto que nesse mesmo mês, em 2025, movimentamos 55.311 (cinquenta e cinco mil, trezentos e onze) toneladas, representando, dessa forma, um acréscimo de 44% (quarenta e quatro por cento). No tocante ao açúcar em sacos, em 2024, no referido mês, foram movimentados, não houve movimentação desse segmento, enquanto que em 2025, no mesmo período, o total movimentado foi de 20.351 (vinte mil, trezentas e cinquenta e uma) toneladas, o que correspondeu a um acréscimo de 100% (cem por cento). No que se refere a barrilha, no referido mês, em 2024, foram movimentadas 14.877 (quatorze mil, oitocentas e setenta e sete) toneladas, enquanto que nesse mesmo período, em 2025, foram movimentadas 14.287 (quatorze mil, duzentas e oitenta e sete) toneladas, representando, dessa forma, um decréscimo de 4% (quatro por cento) na sua movimentação. Sobre os produtos metalúrgicos, em 2024, foram movimentadas 28.294 (vinte e oito mil, duzentas e noventa e quatro) toneladas. Como este ano, em setembro de 2025, não houve movimentação desse segmento, em termos comparativos, consideramos uma movimentação 100% (cem por cento) abaixo. No tocante aos fertilizantes, movimentamos em 2024, no mencionado mês, 22.171 (vinte e duas mil, cento e setenta e uma) toneladas, comparados a 14.197 (quatorze mil, cento e noventa e sete) toneladas, movimentadas no mesmo período, em 2025, resultando em um decréscimo de 36% (trinta e seis por cento). No que diz respeito ao malte, tivemos, em 2024, tivemos uma movimentação de 17.485 (dezesete mil, quatrocentas e oitenta e cinco) toneladas, comparadas a 3.946 (três mil, novecentas e quarenta e seis) toneladas, constando um decréscimo na ordem de 77% (setenta e sete por cento). Relativo ao trigo, foram movimentados, em setembro de 2024, 10.983 (dez mil, novecentas e oitenta e três) toneladas, enquanto que no mesmo período, em 2025, o total movimentado foi de 21.821 (vinte e uma mil, oitocentas e vinte e uma) toneladas, perfazendo um acréscimo de 99% (noventa e nove por cento). No que diz respeito aos diversos, que são as mercadorias que abastecem o Arquipélago de Fernando de Noronha, em 2024, no mencionado mês, tivemos uma movimentação de 30% (trinta por cento) maior do que o que foi movimentado neste ano, considerando que, em setembro de 2024, movimentamos 2.630 (duas mil, seiscentas e trinta) toneladas, enquanto no ano seguinte, em 2025, o total movimentado foi de 1.850 (uma mil, oitocentas e cinquenta) toneladas. Por sua vez, o combustível, que, também, são cargas movimentadas para o Arquipélago de Fernando de Noronha, movimentamos, em 2024, 900 (novecentas) toneladas e nesse mesmo mês, em 2025, o total movimentado foi de 1.536 (uma mil, quinhentas e trinta e seis) toneladas, perfazendo um acréscimo de 71% (setenta e um por cento). Fazendo um comparativo do total de cargas movimentadas entre o ano de 2024 e o ano de 2025, durante o mês de setembro, fechamos período com 135.778 (cento e trinta e cinco mil, setecentas e setenta e oito) toneladas, em 2024, e 133.299 (cento e trinta e três mil, duzentas e noventa e nove) toneladas, perfazendo uma redução de 2% (dois por cento) da movimentação do mencionado período. Na sequência, o Sr. Edson Bartolomeu passou a apresentar o previsto para ser movimentado em outubro de 2025, fazendo um comparativo com o que foi movimentado nesse mesmo mês, em 2024, considerando os navios com escalas confirmadas para este Porto do Recife e os contatos que realizados com os Operadores Portuários, onde podemos observar que "sobre o açúcar granel, movimentamos, em outubro de 2024, 92.156 (noventa e duas mil, cento e cinquenta e seis) toneladas, enquanto que em 2025, nesse mesmo mês, o previsto é que seja movimentado 60.000 (sessenta mil) toneladas, resultando em um decréscimo de 35% (trinta e cinco por cento). Com relação ao açúcar em sacos, em 2024, nesse mesmo mês, foram movimentadas 27.124 (vinte e sete mil, cento e vinte e quatro) toneladas, enquanto que em 2025, no mesmo período, projetamos uma movimentação de 40.000 (quarenta mil) toneladas, o que resultará em uma movimentação 47% maior. Relativo a barrilha, 41.012 (quarenta e uma mil e doze) toneladas em outubro de 2024, já em 2025, nesse mesmo período, prevemos uma movimentação de 25.000 (vinte e cinco mil) toneladas, resultando em uma movimentação 39% mais baixa. Com relação aos produtos metalúrgicos, movimentamos 11.183 (onze mil, cento e oitenta e três) toneladas, em outubro de 2024, já em 2025, no mesmo mês, esperamos uma movimentação em torno de 12.000 (doze mil) toneladas, representando, dessa forma, uma movimentação de 7% a mais. Com relação aos fertilizantes, não houve movimentação nesse mês, em 2024. Já em outubro, em 2025, prevemos uma movimentação de 34.000 (trinta e quatro mil) toneladas, o que representará um crescimento de 100% (cem por cento) a mais. Relativo ao malte, a movimentação prevista para o supracitado mês, em 2025, é de 26.000 (vinte e seis mil) toneladas, enquanto no mesmo período, em 2024, movimentamos 14.826 (quatorze mil, oitocentas e vinte e seis)



discutida, apenas, com os conselheiros, no sentido tentar viabilizar novos percursos para as corridas, que não seja pela Ponte do Limoeiro, tendo em vista que esse acaba prejudicando as vias de acesso ao Porto do Recife, dificultando, diretamente, a circulação dos operadores e trabalhadores. Nessa reunião, foram levantados, pelo nosso Coordenador de Operações, alguns critérios sobre as implicações relativas às referidas corridas, relacionadas às Operações Portuárias, para que, dessa forma, possamos compreender a situação atual, com relação a esses eventos". Na sequência, a palavra foi transferida para o Coordenador de Operações da empresa Porto do Recife S.A., Sr. Edson Bartolomeu, para que o mesmo pudesse explicar, de forma breve, os impactos causados ao Porto do Recife devido os mencionados eventos. A princípio, o Coordenador de Operações se apresenta como "sendo um funcionário da casa, há mais de 40 anos e anos e sabe o quanto as corridas têm impactado nas operações portuárias. As programações dos eventos são informadas mas, somos um Porto, que opera 365 dias por ano e 24 horas por dia, em diversas atividades. Movimentamos, no ano passado, aproximadamente, 64 mil caminhões, sem nenhum impacto na mobilidade da cidade, de acordo com as informações repassadas para nós. Essa é uma movimentação importante, considerando que temos um único acesso, de entrada e saída, que é através da Ponte do Limoeiro, conectando à Avenida Norte. Esse percurso, até agora, vinha sido utilizado sem grandes impactos mas, o que tem ocorrido atualmente é que essas corridas têm tido uma crescente de participação social maior. Temos percebido a intensificação no crescimento das programações e, dessa forma, as corridas acontecem, praticamente, quase em todos os finais de semana, muitas delas com ponto de largada pelo Museu do Forte do Brum passando pelo mencionada Ponte. O Porto do Recife não pára em nenhum momento e isso impacta na saída e recebimento de cargas, o que impacta, ainda, na saída dos navios. Têm navios que precisam do horário da maré adequado para desatracar e, nesse sentido, precisam descarregar dentro das suas programações ou, caso contrário, ao perderem o horário da maré, serão obrigados a aguardarem por um período de até quatro dias, atacadados, para, então, conseguirem sair de forma segura. Então, quando fazemos as programações de navios, temos uma série de condições que precisam ser levadas em consideração. Quando nos deparamos com uma situação onde o acesso é travado, devido a grande quantidade de participantes e o trajeto é interrompido, até que o acesso a este Acoradouro volte a ser liberado novamente, isso causará um transtornos nas operações. Inclusive, conforme tratado na reunião anterior, esses transtornos têm impactado até no Porto de Suape, considerando que os trabalhadores do Ogmo saem daqui, dessa região, e se deslocam até lá. Por mais que entendamos os interesses de todos os envolvidos e os benefícios disso para a sociedade e para a cidade como um todo, é necessário que reconheçam que Recife é uma cidade portuária e que precisamos retomar a importância do Porto do Recife para essa cidade. Sempre comentamos que, ao longo dos anos, viemos tentando desfazer uma política que foi contrária, que tentou fechar o Porto. Ressaltamos a importância que o Porto tem como equipamento para a economia do Estado. É uma riqueza, para o Estado de Pernambuco ter dois Portos, considerando que os demais estados no Brasil têm, apenas, um em cada estado, apesar de, atualmente, o Porto do Recife não ter a devida importância, acredito que temos contribuído para o avanço da economia da Cidade. O Porto do Recife perdeu metade da sua capacidade operacional para a revitalização da cidade do Recife. A outra metade da área Operacional, hoje é uma área vibrante, que tem lutado e trabalhado, objetivando trazer mais cargas e está num caminho crescente, considerando que, no último biênio, tivemos um aumento acumulado de 50% da movimentação, estamos trazendo novos investimentos, temos parceiros com empreendimentos importantes para economia do estado e do município, o que, conseqüentemente, gera emprego, tributos e progressos. Além de estarmos em uma luta constante por estarmos localizados no entre dois rios, por termos o assoreamento constante ou pela falta de recursos que seriam necessários para a execução alguma obra, o Porto ainda precisa lidar com mais um entrave. Sempre fomos responsabilizados pelos impactos na mobilidade da cidade e essa narrativa foi revertida. Hoje, pelo contrário, o Porto está tentando evitar que a cidade impacte na movimentação do Porto. Acreditamos que esses eventos poderiam ter seus percursos modificados e que os órgãos envolvidos entendam essa necessidade considerando que temos, apenas, um acesso de entrada e saída. Aqui no Porto trabalha muita gente. Quem está trabalhando aqui e larga, por exemplo, às 6h:00 da manhã, não conseguirá sair do Porto. Precisarás aguardar a desobstrução das vias e isso impacta o ir e vir dos trabalhadores, que muitas das vezes, trabalharam durante a noite toda. Da mesma forma, a nossa



segurança têm tido contratempos para fazer suas rendições porque os rendeiros dos turnos específicos, não consegue chegar a tempo, por serem impactados. O Porto do Recife não pára, temos sempre navios atracados, arrendatários dentro da área portuária, com investimentos pesados, que trazem emprego, impostos, que movimentam a economia e que, também, são impactados. Estamos, de certa forma, tentando sensibilizar todos os envolvidos, no sentido de entrarmos num consenso e de alguma forma, resolvermos os impactos causados. É importante ressaltar que os impactos nas operações existem, transtorno onde, se houver um navio com programação para desatracar e tivermos dificuldades para o prático chegar no Porto, o navio não conseguirá sair dentro de sua programação e o custo com uma manobra está entre US\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil dólares) e US\$ 50.000 (cinquenta mil dólares), impactando, diretamente, a saída desses navios. Os rebocadores e os práticos que tentam se deslocar para tentar fazer as manobras de atracação ou desatracação, cobram por esse serviço e, se o navio perder a maré, ele entra no demurrage, que é uma multa cobrada no transporte marítimo quando um navio fica retido no terminal por mais tempo do que o período acordado, que dependendo do navio, essa multa pode chegar entre 25.000 dólares a 40.000 dólares, então, não podemos ter, a nível de importador e exportador, a preocupação de que o Porto do Recife pode passar por uma situação como essa, de não conseguir dar vazão à sua carga e, conseqüentemente, não conseguir retirar seu navio dentro da programação, por coincidir com algum evento ou outra coisa do tipo na área externa, que dão acesso a este Acoradouro. Essas são as preocupações à nível operacional e logístico, que eu queria expor para os senhores para, tentar sensibilizar, nesse sentido, e justificar o porque da nossa preocupação". Na seqüência, o Presidente deste conselho, Dr. Tomé Franca, recorda que "esse assunto tem sido, frequentemente, discutido nas reuniões e recordo que já ocorreram diversas corridas nesta Cidade onde foi possível conciliar a atuação do Porto com a atividade esportiva, então, acredito que não precisa existir uma dicotomia entre o Porto e os eventos. O que estamos buscando é uma conciliação entre ambas as atividades, até porque essa relação Porto X Cidade é importante, para que a cidade possa entender a importância do Porto para a cidade, para geração de emprego e renda e, ainda, trazer a população para perto, em atividades como essa. Da mesma forma, é importante para o Porto, pois as pessoas passam a conhecer e perceber a realidade portuária. Em outras cidades, que têm uma movimentação ainda maior, como o Porto de Santos, percebemos que a cidade está acontecendo bem ao lado do Porto, sem grandes impactos para esse e para a cidade. Então, na verdade, o que estamos buscando aqui é trazer os impactos ocorridos nas últimas corridas e, talvez, encontrar soluções possíveis, inclusive, sem deixar que as corridas aconteçam." Na seqüência, o Conselheiro Fernando Marcelo, representante do Bloco da Classe dos Trabalhadores, inicia sua fala se apresentando como "Membro deste Conselho há muito tempo e, como recifense, pernambucano e trabalhador, vem, ao longo desses anos, através de vários diálogos, junto à Prefeitura do Recife, externando as dificuldades enfrentadas. É importante que haja mais conversas, entre o Porto do Recife e a Prefeitura. Houve uma época em que a Guarda Portuária participava de uma comissão, juntamente à Prefeitura, buscando melhorias para essas dificuldades. Vale importância a relevância da parceria com a Prefeitura, considerando que o seu representante não participa de forma ativa nas reuniões deste Conselho. Lembramos que, anualmente, conseguimos passar todo o período do carnaval, que dura em torno de 5 dias, sem impactos ao Porto do Recife. Dessa forma, entendemos que há possibilidade de soluções para as dificuldades enfrentadas atualmente, tendo em vista que o número de participantes é cada vez maior e tende a crescer ainda mais. Levando em consideração que os bloqueios são liberados, apenas, quando todos os participantes chegam na linha de chegada e, geralmente, os que chegam no final, ficam dispersos e não seguem o mesmo ritmo; acredito que se invertermos o sentido da corrida, colocando o ponto de largada para a outra direção, que não seja pela Ponte do Limoeiro, é possível que a região portuária não seja tão afetada, tendo em vista que o fluxo de pessoas, no retorno, é considerada menor. Muitos navios são impactados pois, quando estão atracados para operações de trigo ou açúcar, entre outras cargas, os caminhões precisam ter acesso a esse Acoradouro para levar a carga até o navio. A movimentação desses veículos são contínuas e o que vemos no cais nos dias de eventos são operações paradas, tendo em vista que os caminhões estão na parte externa, devido os bloqueios nos acessos. Outro problema, ainda pior, ocorre nos horários de troca de turno, onde os trabalhadores são impedidos de entrar e realizar essa troca. Não queremos impedir as corridas mas, também, não queremos que essas atrapalhem as operações, até porque,

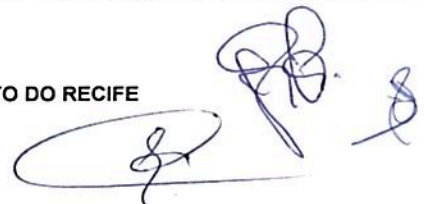


reconhecemos a importância das corridas para a cidade do Recife". Em segmento, o conselheiro, Sr. Severino Francisco, Presidente do Sindicato dos Portuários, ressalta que "todos nós, em consenso, reconhecemos a importância dos eventos esportivos para a cidade do Recife, porém, quando alguma coisa vem "acima do Porto do Recife", nos juntamos para defendê-lo. O nosso objetivo não é impedir que esses eventos continuem acontecendo. Os eventos são importantes, para interação das pessoas, da mesma forma que o Porto do Recife é importante para o desenvolvimento socioeconômico da Cidade. Considerando que a Av. Rio Branco já está inviabilizada para a circulação de veículos, uma sugestão seria que as corridas tivessem como ponto de largada o Marco Zero, seguindo pela Av. Rio Branco, atravessando pela Ponte Buarque de Macedo e, na sequência, circulando pelo Centro da Cidade onde, principalmente aos domingos, a região fica ociosa e, dessa forma, poder trazer movimento para esses locais. Temos a certeza de que os representantes da Prefeitura, juntamente com a Administração do Porto do Recife S.A, encontrarão a solução para as dificuldades apresentadas, direcionando os eventos para longe da entrada e saída da comunidade portuária, onde ocorrem as movimentações, porque, conforme falou o Coordenador de Operações, Sr. Edson Bartolomeu, temos, apenas, um único acesso e isso tem sido discutido ao longo dos anos mas, atualmente, tem tomado uma proporção maior de obstruções. Outro dia, fomos comunicado, por um dos trabalhadores, que o mesmo teve seu acesso impedido, apesar de estar fardado e ter se identificado. O Porto do Recife não pára e o seu funcionamento ocorre durante 24 horas por dia, trazendo emprego e renda para a Cidade, bem como para o Estado. O nosso grande objetivo é definir, em consenso, uma solução que seja boa, tanto para o Porto do Recife quanto para a Prefeitura e para os Recifenses, de forma geral". Em contribuição às informações apresentadas pelos Conselheiros, O Sr. Marcelo Guerra, que também faz parte deste deste CAP, como representante do Bloco da Classe Empresarial, destaca que "ao longo desses anos, tem observado que a Porto do Recife S.A. vem perdendo os seus acessos, dos quais, atualmente, se resume a apenas um, que é pela Ponte do Limoeiro. Precisamos buscar uma solução que concilie as atividades portuárias com os eventos esportivos de forma que nenhum desses venha a ser prejudicado, sem obstruções que afetam o único acesso que temos atualmente". Posteriormente, o Sr. Antônio Carlos Cavalcanti de Faria – Gerente de Operações do RECENTRO inicia sua fala evidenciando que "tem acompanhado o grande crescimento no quantitativo de corridas realizadas em todo Brasil, isso é notório. As pessoas têm trocado programas como bares, restaurantes ou cinemas pela corrida. Recentemente, fizemos um levantamento das corridas realizadas no Centro de Recife e percebemos que o quantitativo quase dobrou e, de uma forma ou de outra, isso não afeta outras empresas, além do Porto do Recife. Foram realizadas outras reuniões, com essa mesma equipe, representantes da Prefeitura, presentes nesta reunião, em outros locais, para discutirmos sobre esse mesmo tema, com diversos "atores", entre eles, estão os representantes dos 91 restaurantes localizados no Bairro do Recife, que vêm sendo impactados. Da mesma forma, temos diversos outros autores que têm sido afetados, como o Hotel Marina, a Expocenter, que é o novo Centro de Convenções localizado no Centro da Cidade, o Moinho, que tem previsão para funcionar, também, como residencial, em dezembro. Têm, ainda, o evento Motto By Hilton Recife, com programação de inauguração prevista para dezembro, o Porto Digital e até mesmo a própria Prefeitura do Recife, que, de certa forma, também é impactada. No último final de semana, ocorreram vários eventos que encejaram, da mesma forma, os bloqueios de algumas vias, pelo mesmo período de tempo. Em função disso, temos vindo conversando, no sentido de encontrarmos uma solução que seja viável, sabendo que as corridas impactam na rotina portuária, principalmente. Semana passada, tivemos uma reunião com Ilza Galvão, Diretora Comercial e de Operações do Porto do Recife e com Kelly Araújo, Chefe de Gabinete Interina da mencionada empresa, na qual foram traçadas algumas estratégias, objetivando dar uma atenção especial voltadas para a Porto do Recife S. A., principalmente para que os caminhões que, na maioria das vezes têm os acessos interditados. O objetivo é em identificar os caminhões que precisam entrar nesse ancoradouro, através de adesivados, para que sejam facilmente identificados e, dessa forma, sejam liberados de forma imediata. Precisamos aprender a conviver com as corridas e os demais eventos, buscando uma solução para não fechar as vias de acesso ao Porto do Recife e "sem fechar o bairro". Ao exemplo das dificuldades enfrentadas por outras empresas, posso citar o dono do Restaurante Bargaço, localizado no centro do Recife, o qual, em um dia de evento, se queixou por ficar sem movimento durante o período de 17h às 21h, devido os bloqueios ocasionados na cidade. Existe o



Projeto de Lei que vem sendo analisado, onde está sendo proposto pela Prefeitura, um ordenamento melhor de circuito das corridas, de modo que não interfira tanto. Entendendo a preocupação do Conselheiro Fernando Marcelo, em sugerir a alteração do sentido de largada da corrida, para que não impacte os acessos do Porto do Recife, porém, atualmente, temos, apenas, um acesso ao bairro que é a pela Ponte do Limoeiro. Em dezembro deste ano, 2025, está prevista a reabertura da Ponte Doze de Setembro, conhecida como Ponte Giratória, o que ensejará a redução dos impactos causados por esses eventos". Na sequência, o Sr. André Luís Pereira, Gestor da Unidade de Operações de Área, se apresentou para os conselheiros e demais convidados desta reunião e passou a falar o segue: "faço parte dessa Companhia há muito tempo e, durante esse período, tenho acompanhado o crescimento da cidade. O Recentro tem o cuidado de publicar a agenda dos eventos realizados nos finais de semana a qual é divulgada de forma antecedente, para que os órgãos se organizem no sentido de entender que naquele dia e horário programado haverá o evento e que esses podem impactar, de alguma forma, o fluxo e acessos e essas lacunas precisam ser identificadas e informadas para que possamos tomar ciência no sentido de buscarmos soluções. Essa é uma preocupação permanente de todos nós, com relação aos acessos, não só do Porto do Recife mas com todos os que serão impactados, devido as interdições durante cada evento realizado na cidade no Recife, que é uma área segregada e que têm vários outros empreendimentos. Em vistas do crescimento das corridas e o aumento do fluxo dos eventos, foi criada uma operação específica para o Novo Hotel e para o Porto do Recife. Informamos que ninguém está impedido de entrar no Porto do Recife. O que ocorre é que: dentro da condição de segurança, não só do Porto do Recife, como qualquer outro trabalhador precisará aguardar a passagem dos atletas, independente da quantidade de participantes. Nesse momento, não será possível a passagem de caminhões ou qualquer outro veículo, considerando que é inseguro tanto para o atleta quanto para o motorista. Em alguns pontos específicos, haverá agentes de trânsito com o objetivo de garantir a segurança viária. Com essa movimentação, passamos a deixar dois batedores na Ponte do Limoeiro, que tem a função de, ao identificar algum trabalhador do Porto do Recife, da Capitania dos Portos, da Secretaria de Turismo e Lazer de Pernambuco (SETUR-PE), da Prefeitura do Recife ou do Tribunal e, havendo condições de segurança, esses profissionais serão acompanhados por um desses batedores, até um ponto determinado. Após a largada da corrida, a Ponte do Limoeiro ficará restrita em torno de 50 minutos, em virtude da segurança viária. A partir desse período, acontecerá o acesso vigiado onde, se chegar algum trabalhador do Porto do Recife, o batedor o acompanhará para que esse motorista tenha segurança para fazer o seu tráfego, tendo o seu acesso garantido nesse sentido. Essa operação ocorre, também, com o Novo Hotel onde, se um hóspede desse hotel estiver com um voo programado, faremos o seu acompanhamento, identificando o veículo solicitado por ele, através de aplicativo, acompanhamos esse hóspede até o seu embarque no veículo solicitado, garantindo a saída daquele local sem empecilho e sem risco de perder seu voo. Essa é uma operação que oferecemos a partir da inauguração do NOVOTEL. Essa mesma articulação será feita no dia do evento Motto By Hilton Recife, objetivando atender outras empresas que têm sido impactadas. Tomando ciência com relação às informações relacionadas aos impactos ocasionados com o crescimento dos eventos, nos reuniremos com os organizadores dos referidos eventos no sentido de tentarmos, junto à Federação Pernambucana de Atletismo - FEPA, nos sensibilizarmos para que sejam realizadas algumas mudanças. A cidade está viva e se movimentando cada vez mais e o trabalho que temos para gerenciar e isso demanda muito tempo entre conversas, planejamento e nos colocamos à disposição para tentar reduzir esses impactos". Dando seguimento a essa pauta, O Coordenador de Operações, o Sr. Edson Bartolomeu, destaca ainda que "é fundamental que se dedique atenção a importância que o Porto do Recife merece, considerando que somos um Porto, que gera economia e que tem uma programação bastante dinâmica. Têm navios que precisam de condições específicas, de maré adequada e que tem uma programação para as descargas. Por exemplo, quando recebemos as cargas do Moinho Cruzeiro do Sul, localizado em Olinda, têm alguns caminhões que vão até lá para realizar o carregamento da carga e, ao voltarem para esse Ancoradouro, para realizar o descarregamento dessa carga nos navios, são impedidos de entrarem, atrasando, dessa forma, a operação desse segmento". Em seguida, o Coordenador de Operações questiona, ainda, "quem são os responsáveis pela definição dos trajetos das corridas e se existe a possibilidade de retirar a Ponte do Limoeiro do circuito das corridas, considerando que temos, apenas, esse único acesso, e que a sua

que deveriam ser mudanças pontuais. Existem alguns pilares que motivaram essa alteração legislativa e talvez, apenas esses pilares pudessem ser aperfeiçoados. De uma maneira geral, o que se busca com esse Projeto de Lei é resgatar um pouco da Lei nº 8630/1993. Essa Lei, até hoje, é considerada um grande marco no sistema portuário e que deveria ser aperfeiçoado, sem precisar ter feito uma grande mudança, em 2013, ainda mais sobre uma estrutura de medida provisória, onde o tempo de tramitação foi extremamente curto para que um a mudança radical no nosso modelo portuário. Havia uma pressão dos empresários sobre os terminais privados e a concorrência com os arrendamentos dos terminais quanto a questão de movimentação de carga própria e carga de terceiros, que ensejaram a Medida Provisória Nº 595/2012. Temos estudando a estrutura do PL 733/2025 e observamos que esse tenta se resgatar muito da Lei Nº 8630/1993 mas, existe um ponto central que foi o grande gatilho da questão capital X trabalho que é a questão do trabalhador portuário. Houve uma força tarefa conjunta que reuniu a Federação dos trabalhadores, a Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP, a Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP e o Ministério de Portos e Aeroportos, no sentido que houvesse uma convergência de entendimentos entre a relação capital X trabalho e que fosse apresentado um substitutivo com relação a esse tópico. Ou seja, o assunto foi equacionado. Obviamente que a gente só tem o equacionamento final quando a lei passa a ter vigência, mas houve um grande ponto que poderia gerar o maior conflito do PL, hoje está equacionado porque houve essa força tarefa que ensejou esse equacionamento. Está em tramitação uma minuta da portaria sobre a Guarda Portuária, que é um documento importante que vai regulamentar a atuação da guarda, de forma efetiva, na legislação. Essa portaria está em tramitação no Ministério de Portos e Aeroportos, que trás algumas seguranças para a Guarda, principalmente com relação aos limites da terceirização e quanto a parte de capacitação”. Na sequência, o advogado, Dr. Fábio Viana Fernandes Da Silveira passou a fazer um flashback histórico, o que motivou a necessidade de mudança legislativa e, basicamente, o grande crescimento do ponto de vista logístico no Brasil, frente aos seus parceiros internacionais, havendo a necessidade que o sistema Portuário do Brasil vem desde 1983 e isso deu início com o PL Nº 8 de 1991, que deu origem à Lei Nº 8.630/1983. Quem acompanhou pôde observar que houve uma grande mudança de mentalidade no Brasil, relativo a investimento portuário, desde 1983, e dessa forma, pudemos dar uma grande virada de chave e o investimento privado passa a entrar com força no Brasil . Ainda nesse ano, tivemos a criação da figura do operador portuário privado, dos contratos de arrendamento com investimentos e, ainda, a criação dos terminais privados da forma que vemos nos dias atuais. Isso fez com que o Brasil desse uma alavancada do ponto de vista global e do ponto de vista da movimentação de cargas. Se pegássemos todas as estatísticas portuárias poderíamos observar que cada mudança legislativa implementada, gera segurança jurídica para o investidor privado, o que colabora para que o Brasil tenha um crescimento do quantitativo da movimentação de cargas , bem como o crescimento da receita portuária pois, quando se tem segurança jurídica e estabilidade regulatória, o agente privado investe, seja brasileiro ou estrangeiro, levando em consideração que o Brasil é extenso e com grande número de habitantes”. Dando continuidade, o Dr. Fábio apresentou, ainda, as principais diretrizes da comissão que foi criada para poder gerar o anteprojeto, reduzir burocracias e aumentar competitividade, Nesse momento, ele explica que “entende a burocracia não como uma lentidão na análise de um processo mas, na verdade, a burocracia pode ser entendida como muitos agentes intervenientes na tomada da decisão. Por exemplo, hoje, o reequilíbrio contratual passa por duas análises no Tribunal de Contas da União, três análises do Poder Concedente e por duas análises da ANTAC. São sete análises, em três órgãos. Além disso, a manifestação original da Autoridade Portuária, que é onde tudo começa como motivador entre o arrendatário e a Administração do Porto, onde é encaminhado o projeto de reequilíbrio, com novos investimentos para Brasília e tudo isso torna o processo mais demorado. O nosso sistema jurídico é blindado para que não haja favorecimento ou fraude e, cada vez mais, poder visar a proteção do próprio Estado. Um ponto muito interessante é a questão dos prazos dos contratos de arrendamento. Se fôssemos dividir o PL em alguns principais pilares, o primeiro seria a relação ao capital X trabalho. Onde tudo deriva da questão considerada como exclusividade da dotação de mão de obra pelo OGMO e o outro é sobre os prazos dos contratos de arrendamento. O Governo Federal tentou, no Decreto Nº 9048/2017, fazer uma purificação de prazos de contratos de arrendamento para que tivéssemos um nivelamento e acabasse com os prazos distintos e que permitisse a unificação de contratos onde,





muitas das vezes, o mesmo arrendatário ganhar duas licitações, lotes, vizinhos e planta . Isso acontece muito em terminais de graneis líquidos, onde entra na licitação, ganha, e, na sequência, ganha mais uma e, assim, unifica a operação. Porém, os contratos possuem prazos distintos e os prazos originais, muitas vezes é um contrato de 15 + 15 e outro e 20+20. Por isso surgiu o conceito da unificação de contratos, com reequilíbrio contratual e o tribunal de Contas falou: o conceito é ótimo, mas não através de decreto, o ideal é feita através de Lei., então, trazemos isso para dentro da lei. Hoje, temos um problema legislativo, que acabou sendo resolvido por decreto que, em 2013, quando saiu a lei Nº 12.815/2013, a Presidente do Brasil, à época, Dilma Roussef, fez um veto no dispositivo da lei que acaba vetando o dispositivo de prazo que, por incrível que pareça, os prazos dos terminais privados é definido pela lei e prazos de contrato de arrendamento é definido pelo decreto, pois o veto de prazo acabou alcançando o dispositivo de prazo e hoje não temos na legislação portuária, na lei um dispositivo que dispõe sobre o prazo do contrato de arrendamento, apenas em decreto. Dessa forma, houve a alteração de 50 para 70 anos porém, nem todo mundo conseguia esse prazo. Sempre houve a intenção de unificar todos esses prazos. Então, a proposta com relação aos 70 anos, com a possibilidade de que todos os contratos de arrendamento, vigente, que tenha sido licitado, poderá chegar aos 70 anos de prazo, mediante a realização de investimentos que justifiquem. Precisamos entender que a prorrogação de arrendamento portuário é uma ferramenta de reequilíbrio contratual. Então, se por exemplo, eu quiser fazer um investimento adicional e esse investimento não se paga no período contratual , para isso, preciso de um prazo adicional para que esse investimento seja amortizado, dentro de uma modelagem que é definida pela ANTAQ. Feito isso, o prazo é calculado. A concessão portuária não tem contrato de arrendamento de arrendamento. A licitação é realizada com relação à concessão. Então, quando analisamos a 2112F da Constituição, teremos os modelos que a união pode transferir para execução de atividades que são de competência dela. Uma das formas é por autorização, que são os terminais privados e a outra forma é através de regime de concessão ou permissão. O poder concedente faz uma licitação do Porto inteiro. Quem ganha essa licitação tem o direito a explorar a atividade definida no Edital e, no caso do Porto de Vitória - VPORTS, o vencedor não poderá explorar diretamente a área, ou seja, não poderá ser o operador portuário, mas pode contratar os parceiros para a atividade, pelo prazo que ele quiser , dentro do limite da concessão. A concessão segue a regra dos 70 anos (35 + 35). E os os contratos que já existiam, todos tem a segurança jurídica da garantia de preservação do seu contrato da mesma forma da licitação. Vencido esse prazo licitado, ele pode, ou não, pactuar com a atuar com a VPORTS. Ela passa a ter a prerrogativa de que manter o parceiro e os contratos de arrendamento vigente, já na celebração do contrato de concessão, eles têm a opção de adotar o modelo da concessão e o nome desse contrato é "contrato de exploração". A única coisa que a lei trás com relação a esse contrato é o fato de que o porto pode ser concedido. Depois de ser concedido, a relação entre os concessionários e seus parceiros, é totalmente privada, através de um modelo chamado de "contrato de exploração". Só conhece o contrato de exploração quem trabalha com a VPORTs, que são os antigos arrendatários. A consultoria jurídica do Ministério de Portos traçou um modelo de contrato esse foi encaminhado para a VPORTS. Considerando isso, todo o contrato de exploração passou por uma consulta, em Brasília, para que fosse um norte e dessa forma, a VPORTS tem autonomia para definir o modelo de negócio. Ele é considerado um Porto organizado, continua sendo um Porto público, vinculado a todas as diretrizes do ministério, sendo fiscalizado pela ANTAQ, ele é Porto Público Organizado, tem Ogmo, tem CAP, e Guarda Portuária. A diferença é que é uma Autoridade Portuária Privada, a qual não possui mais arrendamento, apenas Contrato de Exploração. Todos esses contratos precisam ter o limite da concessão. Os contratos têm sido celebrados com prazos bem menores, que variam entre 5, 10 ou 15 anos, considerando que a VPORTs está experimentando o modelo. O fortalecimento e descentralização do poder concedente com o aumento do poder de gestão das autoridades portuárias , é um modelo que já foi testado, deu certo e que já vem sendo implementado através do convênio de descentralização da gestão portuária. Hoje no Brasil, apenas três portos assinaram esse convênio de descentralização de atividades onde, parte da competência do Ministério de Portos e Aeroportos é deslocada para a administração do porto e, nesse ponto que o convênio elenca, ele passa a atuar com a palavra final para decisão. Temos dois portos delegados, que é o Porto de Paranaguá e o Porto de Suape, e é natural que portos delegados queiram assinar o convênio de centralização considerando que, quando a União concorda em fazer a delegação



de um porto, ela está transferindo essa gestão para o Governo do Estado. É natural que o governo do estado queira, também, absorver um pouco dessa capacidade plena de gestão. , atuando com esse tipo de autonomia e, apenas, apenas um porto Federal assumiu esse desafio, que foi o Porto de Santos, que é a única Docas Federal que assinou o convênio de descentralização. No início, muitos se surpreenderam pelo fato do Porto de Santos estar concordando com a descentralização de um Porto com uma força, como o mencionado Porto. Foi um desafio mas houve um grande alinhamento institucional e, como são Portos em que a gestão é muito conectada, tendo em vista que as Docas Federal é 100% conectada com Brasília. Foi um desafio mas que, até hoje, percebemos tem dado certo. O segundo pilar é a questão relativa a ao fortalecimento entre a s administrações portuárias. Com o fortalecimento das Administrações portuárias, o CAP passa a aparecer com evidência. O CAP surge em 1983, forte, presente e determinantes de área do Porto e essa foi a filosofia que, quem faz parte deste conselho há mais tempo, sabe como era força desse Conselho na legislação antiga. Em 2013, com a centralização de competências em Brasília, o Conselho de Autoridade Portuária, com a sua força deliberativa, se esvaziou porque, com a Administração sem a sua capacidade decisória, ficaria difícil manter um CAP deliberativo com o um Porto que não era mais deliberativo e que seria necessário subordinar as questões para Brasília. A partir daí, o CAP passou a ser consultivo, acompanhando o próprio modelo. Com o retorno das competências para a administração portuária, faz sentido o referido Conselho voltar a ter um papel deliberativo. Nas audiências públicas realizadas no ano de 2024, isso foi tratado de forma intensa e o anteprojeto, o CAP voltava a ser híbrido, onde parte das atuações seriam deliberativas. Na apresentação do Projeto de Lei isso foi modificado, ampliando e trazendo mais competência e o CAP passa a ter quatro grandes blocos, ampliando seu número de intervenientes mas, ainda assim, mantém sua função consultiva, reforçando o seu papel técnico-opinativo e padroniza o funcionamento em todo o país. XXX

Por fim, como ninguém mais quis fazer uso da palavra, deu por encerrada a reunião, determinando a mim, Lilian Kelli Gomes Floriano da Silva, Assistente Técnica, lotada na Coordenadoria de Articulação institucional da empresa Porto do Recife S.A., que lavrasse a presente Ata, que lida e achada conforme, vai rubricada por esta Assistente _____ e assinada pelos membros deste Conselho de Autoridade Portuária presentes e demais convidados. xxx

Membros Conselheiros do CAP – Porto do Recife:

NOME	BLOCO	ASSINATURA
TOMÉ BARROS MONTEIRO DA FRANCA	PODER PÚBLICO	
EDSON BARTOLOMEU FERREIRA GOMES JR	PODER PÚBLICO	
RONALDO DA COSTA LIMA	PODER PÚBLICO	
FERNANDO MARCELO CAVALCANTI DA SILVA	CLASSE DOS TRABALHADORES	
JOSIVAN MONTEIRO DA SILVA	CLASSE DOS TRABALHADORES	
DENALDO DE JESUS COELHO DE ARAÚJO	CLASSE DOS TRABALHADORES	
MARCELO CAVALCANTI GUERRA	CLASSE EMPRESARIAL	
TATIANA RODRIGUES CHAVES	CLASSE EMPRESARIAL	
TADAO CASSIO KIKUGAWA	CLASSE EMPRESARIAL	
SEVERINO FRANCISCO DOS SANTOS FILHO	(CLASSE EMPRESARIAL)	

Convidados:

NOME	ASSINATURA
ILZA CARLA LOPES DE ALBUQUERQUE GALVÃO	



ADRIANO NEMESIO MARTINS	
MARCOS JOSÉ MATOSO DE LIMA	
KELLY CAROLINA BARBOSA DE ARAÚJO	
MANOELA MIRANDA SOARES	
SÂMELA LAÍS DE OLIVEIRA ANDRADE	
CRISTIANE RATTACASO DE ARAÚJO	
JOYCE AUXILIADORA DOS SANTOS SILVA MELO	
GILVANIA LÚCIA MENDES DE MOURA GOMES	
ANTÔNIO CARLOS CAVALCANTI DE FARIA – GERENTE DE OPERAÇÕES	
ANDRÉ LUIZ PEREIRA	
JOSÉ TEÓFILO BATISTA DE QUEIROZ	
GABRIEL MORAIS	
MARISTELA BOURBOM	
FÁBIO VIANA FERNANDES DA SILVEIRA	