



PORTOSRIO

ATA DE REUNIÃO

ATA DA 24ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DE ITAGUAÍ

Aos vinte e sete dias do mês de junho de dois mil e vinte e cinco, às dez horas, foi realizada, em formato híbrido (por videoconferência pela plataforma Microsoft Teams e presencial no Porto de Itaguaí - Est. Humberto Pedro Francisco, S/Nº, Ilha da Madeira, Itaguaí - RJ), a Vigésima Quarta Reunião Ordinária do Conselho de Autoridade Portuária de Itaguaí (CAP), sob a presidência de Vitor Brasil Paixão da Costa, representante do Ministério de Portos e Aeroportos, contando com a participação dos seguintes representantes: do **Poder Público**: Cintia Castro (suplente) – Autoridade Portuária; José Antonio da Veiga Calado Filho (titular) – Receita Federal, da **Classe Empresarial**: Leonardo Madeira (suplente) - AEB, Ulisses de Oliveira Jorge (suplente) - SINDOPITA, Leonardo Rocha (suplente) – ABTP, Roberto Alexandre Tadashi Tani (suplente) – ACIAPI; e dos **Trabalhadores Portuários**: Ernani Florencio Duarte (titular) – FNE. **Convidados**: Carlos Portella (AEB), Wilson Souza – ACIAPI, Gabriela Campagna – SEENEMAR e representando o Estado e Marcos Cunha (SINDOPITA).

ITEM 1 – EXPEDIENTE:

Subitem 1.1 – Aprovação da Ata da 23ª Reunião Ordinária, de 30/05/2025. Por unanimidade, o Conselho aprovou integralmente a referida ata, autorizando suas publicações no site da PortosRio.

Subitem 1.2 – Posse de conselheiros. Não houve posse de conselheiro.

ITEM 2 – ORDEM DO DIA:

Subitem 2.1 – Relatório mensal de movimentação portuária (maio/2025).

Foi concedida a palavra à Sra. Cíntia Castro, suplente da Autoridade Portuária, para apresentação dos resultados da movimentação portuária relativos ao mês de maio de 2025, bem como para abordar informações sobre o Truck Center e outros pontos operacionais.

A Sra. Cíntia Castro iniciou sua exposição pelos dados estatísticos referentes ao mês de maio, destacando que, à época da elaboração do relatório, ainda não haviam sido impostas restrições operacionais no canal de acesso. Ressaltou que o referido mês foi marcado por recordes de movimentação no Porto de Itaguaí, com destaque para os volumes operados pela CSN. Com relação aos contratos em andamento, informou que o contrato da empresa ENGEPARK foi renovado e encontra-se atualmente em seu segundo termo aditivo, com prazo de vigência estendido por mais 24 meses, tendo como nova data de término o dia 1º de junho de 2027. Complementou registrando que já havia sido solicitado um serviço de pavimentação na área da rotatória localizada em frente ao píer do TECAR. Comunicou que a execução dessa obra ocorrerá no dia de hoje, 27/06/25, a partir das 12h, o que poderá provocar alterações no fluxo de trânsito local, exigindo controle operacional nas imediações da rotatória em razão do asfaltamento. Na sequência, passou à apresentação do relatório estatístico do mês de maio de 2025, com os seguintes destaques: **Movimentação de Cargas TECON: Produto siderúrgico**: queda de 42% no Sepetiba TECON. **Movimentação Livre de Cobrança – Produto Siderúrgico**. Foi informado que, no início de julho, será realizada a cobrança referente à movimentação do produto siderúrgico, conforme previsto para ocorrer em duas ocasiões ao ano. Explicou-se que, ao final de junho, foi iniciado o processo de fechamento dos dados em conjunto com o terminal, tendo em vista que em janeiro não havia sido atingido o mínimo livre de cobrança. Em seguida, destacou os seguintes resultados por tipo de carga: **Carga geral**: aumento de 66% em relação ao mesmo

período do ano anterior. **Contêineres:** aumento de 77%, também em comparação a maio de 2024. Informou que, quanto à movimentação livre de cobrança de contêineres (cujo limite contratual é de 300 mil unidades), foram movimentadas aproximadamente 150 mil unidades no período de julho de 2024 a junho de 2025. **Granel:** queda de 55% no Sepetiba TECON. Com relação aos terminais e berços: **TECAR (berço 101):** queda de 20% na movimentação de carvão coque e coque de petróleo. **Minério de ferro (TECAR):** acréscimo de 7% na movimentação, comparado ao mesmo mês de 2024. **CPBS:** redução de 16% na movimentação de minério de ferro. Ressaltou que o MMC do minério de ferro se encerra em julho de 2025 e, até maio, já haviam sido movimentadas aproximadamente 32 milhões de toneladas. **Navios: Atracações no complexo portuário no mês de maio:** TECAR: 26 navios; TECOM: 23 navios; CPBS: 11 navios; TIG: 17 navios; Porto Sudeste: 17 navios e Ternium: 11 navios. Na movimentação geral do porto, foi registrada uma queda moderada de aproximadamente **1,5%** em comparação ao mesmo período do ano anterior. No entanto, o **faturamento apresentou uma redução mais acentuada, da ordem de 18%**, atribuída à **queda no valor médio do minério de ferro em 2025, que se encontra inferior à média registrada no mesmo período de 2024.** Apresentou, ainda, a composição do faturamento por terminal no mês de maio de 2025: TECAR: R\$ 34 milhões; CPBS: R\$ 8 milhões; Tarifa portuária: R\$ 3 milhões; TECOM: R\$ 1,183 milhão e Contratos diversos: aproximadamente R\$ 700 mil. Registrou, por fim, o encerramento do desconto de 90% sobre a tarifa de granéis aplicado à Ternium, que havia sido informado para o mês de junho, mas que teve fim em 14 de maio de 2025. Concluiu destacando a relevância do Porto de Itaguaí no contexto da PortosRio, representando 55% do faturamento acumulado no ano e 63% do faturamento da companhia no mês de maio de 2025. Encerrada a apresentação da estatística, a Sra. Cíntia manteve-se à disposição para continuidade dos informes e esclarecimentos adicionais. Não houve manifestação por parte dos participantes.

Subitem 2.2 Atualização sobre Obras no Truck Center

A Conselheira Cíntia, dando continuidade à sua apresentação, compartilhou informações atualizadas sobre o cronograma das obras do Truck Center, com base nos dados disponíveis até 30 de junho de 2025. Informou que, apesar da execução de grande parte dos serviços previstos, permanecem em atraso dois itens críticos: A obtenção da licença ambiental e a conclusão do serviço de drenagem do pátio. Em relação à licença, a área ambiental responsável informou que a solicitação foi atualizada e inserida no sistema Sinaflor. A expectativa é de que, a partir do sistema, a documentação seja repassada à Secretaria Municipal competente para a emissão da licença. Contudo, devido a mudanças administrativas em curso na Prefeitura, não foi possível obter previsão de prazo para a liberação do licenciamento. A equipe técnica ambiental reforçou que, uma vez inserida a informação no sistema, não há definição de prazo oficial para retorno da análise.

O conselheiro Ulisses (SINDOPITA) chamou atenção para a existência de nova legislação relacionada à construção de áreas destinadas ao estacionamento de caminhões em zonas portuárias, alertando para a necessidade de verificar a adequação da obra do Truck Center às exigências trazidas por essa norma, que teria sido promulgada após o início da execução do projeto. Ressaltou-se que o descumprimento pode acarretar necessidade de adaptações obrigatórias posteriores, recomendando-se, portanto, o acompanhamento da legislação vigente. Foi solicitado que a Autoridade Portuária verifique a legislação em questão e analise a conformidade da obra com as exigências legais atuais. O registro da discussão foi solicitado para fins de acompanhamento.

Subitem 2.3 Situação do Abastecimento de Água no Porto.

A respeito da situação do abastecimento de água no porto durante o mês, a Sra. Cíntia relatou que o cenário permanece crítico, com agravamento perceptível nas últimas semanas. Informou que o terminal TECOM e a equipe da guarda portuária relataram problemas recorrentes, tendo inclusive compartilhado imagens no grupo interno de qualidade da água, evidenciando elevada turbidez e coloração alterada da água distribuída no complexo portuário. Informou que a empresa Rio+, responsável pelo fornecimento, comunicou que criou mais dois pontos de monitoramento da qualidade da água na área portuária e, com base em seus relatórios, a água estaria dentro dos padrões exigidos, exceto em relação à questão já conhecida do teor de cloro. No entanto, os relatos dos usuários e as evidências fotográficas demonstram incompatibilidade entre os dados apresentados e a qualidade real da água recebida. Foi informado que a Rio+ adotará uma manobra operacional manual, com inspeção prévia da qualidade da água nos reservatórios do porto. Caso a água seja

considerada imprópria, o abastecimento será feito por caminhão-pipa. Contudo, a medida não contempla todos os pontos afetados, como a guarda portuária e o Porto Sudeste, que recebem água diretamente da rede pública, sem passagem por reservatórios. Que diante da persistência do problema e do impacto sobre as operações e sobre a saúde dos trabalhadores, está sendo proposta a realização de nova reunião com a Rio+ no dia 7 de julho. Destacou-se que o grupo de trabalho sobre o tema permanece ativo, com acompanhamento contínuo da situação. Adicionalmente, foi informado que o problema de qualidade da água também afeta moradores do município de Itaguaí, com relatos de roupas manchadas e impossibilidade de consumo da água mesmo após filtragem. Fotos compartilhadas mostraram água amarelada saindo de bebedouros com filtro instalado.

O conselheiro Ulisses reforçou a gravidade da situação, destacando que, além do risco sanitário, o problema tem gerado custos adicionais significativos aos terminais, que foram obrigados a reduzir o intervalo de limpeza dos reservatórios de seis para três meses, sem eficácia duradoura, pois a água contaminada exige novas limpezas em intervalos ainda menores. Defendeu que as tratativas com a Rio+, até o momento baseadas em diálogo e colaboração, não têm surtido efeito prático, e propôs o encaminhamento institucional de ofícios à Anvisa e ao órgão ambiental competente, questionando o cumprimento, por parte da distribuidora, de suas obrigações legais de comunicação sobre a qualidade da água. Citou os seguintes fundamentos legais: Portaria GM/MS nº 888/2021, artigo 14, incisos XIV e XV, que estabelece a obrigação de comunicação, por parte do responsável pelo sistema de abastecimento, aos órgãos ambientais, gestores de recursos hídricos e autoridade de saúde pública (ANVISA), sobre a qualidade da água fornecida e Resolução da Anvisa nº 91/2016, especialmente o artigo 14, que dispõe sobre os critérios mínimos de qualidade da água a serem garantidos ao consumidor final.

Destacou-se que, se tais comunicações estão sendo efetivamente realizadas pela Rio+, não há evidência objetiva de que estejam refletindo a real condição da água distribuída. Foi sugerido o registro em ata e o encaminhamento das medidas propostas para apuração formal por parte das autoridades competentes. Dando seguimento às discussões, foi proposta, para a próxima reunião do CAP, a convocação da representante da ANVISA para apresentar os procedimentos cabíveis e os canais formais para denúncia ou apuração da qualidade da água distribuída, tanto do ponto de vista da saúde pública quanto da legislação sanitária. A ideia é que a ANVISA possa orientar os conselheiros sobre ações efetivas e institucionais que possam ser adotadas, considerando que o problema ultrapassa os limites do porto e afeta todo o município de Itaguaí. Reforçou-se que a situação já se prolonga por tempo significativo, com recorrência de episódios de turbidez, coloração inadequada e relatos de odor na água, sem solução definitiva por parte da distribuidora responsável.

Na sequência, o Sr. Leonardo Madeira (AEB) corroborou as manifestações anteriores e alertou que os impactos já afetam de forma direta a operação portuária. Informou que a Companhia Portuária Baía de Sepetiba (CPBS) está próxima de abrir uma sala de crise interna, dado o esgotamento dos recursos de água bruta utilizados nas atividades de mitigação de particulados, como a umidificação de vias e pilhas de minério. Relatou que o reservatório de água bruta da CPBS encontra-se com apenas 16% da capacidade, em decorrência de uma interrupção no fornecimento, e que a empresa foi informada sobre o envio de caminhões-pipa, sem, no entanto, a devida especificação da quantidade e regularidade de abastecimento. Enfatizou-se, portanto, que a situação já compromete não apenas a saúde e o bem-estar dos trabalhadores e da população local, mas também a regularidade operacional do porto, com potenciais implicações ambientais e logísticas.

Ao final, registrou-se consenso sobre a urgência de medidas mais contundentes e articulação institucional mais robusta junto aos órgãos competentes, com destaque para a necessidade de atuação da ANVISA, órgãos ambientais municipais e estaduais, e eventualmente a agência reguladora responsável pelo serviço de abastecimento de água.

O Sr. Tadashi (ACIAPI) também fez uso da palavra para reforçar os pontos apresentados pelos conselheiros que o antecederam, destacando que os problemas relacionados ao abastecimento de água não se restringem ao ambiente portuário, afetando de forma ampla o município de Itaguaí e seu entorno. Salientou que a população e o setor produtivo local têm sido impactados não apenas pela baixa qualidade da água fornecida pela empresa Rio+ Saneamento, mas também pela forma de medição e cobrança adotada pela concessionária, que estaria resultando em cobranças desproporcionais e sem correspondência com a efetiva entrega do serviço. O Sr. Tadashi lembrou que já foram realizados dois eventos públicos no município de Itaguaí, com a presença de representantes da Secretaria de Desenvolvimento do Consumidor, ocasião em que foram ouvidas as principais reclamações da população, do comércio e da indústria local em relação à

prestação de serviços da concessionária. Nesse contexto, destacou que a situação exige mobilização conjunta e ofereceu o apoio institucional da Associação Comercial, Industrial e Agropastoril de Itaguaí (ACIAP), colocando-se à disposição para colaborar com a elaboração de nota pública, moção de repúdio ou outro instrumento que o CAP entenda como necessário, a fim de demonstrar que a crise hídrica atual atinge toda a estrutura socioeconômica da cidade.

O Sr. Ulisses relatou que a análise recente da água recebida pelo Porto de Itaguaí apontou **índice de turbidez de 8,44 NTU**, acima do limite recomendado de 5 NTU. Tal valor foi considerado preocupante, sendo possível observar a má qualidade da água até por fotos encaminhadas pelos participantes da reunião.

Em decorrência dos relatos apresentados, o Presidente propôs o envio de ofícios aos órgãos competentes, relatando o problema, e informou que aguardará os resultados da reunião com a concessionária responsável, agendada para o dia 7, com o objetivo de reforçar a cobrança por melhorias no fornecimento de água. Foi ressaltada a gravidade da situação, destacando-se a importância de um posicionamento mais firme por parte do Conselho de Autoridade Portuária, bem como a necessidade de acompanhamento dos desdobramentos na próxima reunião.

Subitem 2.4. Apresentação Técnica – Projeto da Nova Lei dos Portos

O Presidente registrou que a reunião contava com a presença da Sra. Jacqueline Wendpap, CEO do Instituto Praticagem do Brasil, destacando a importância e a oportunidade de sua participação. Foi ressaltada a grande expectativa dos conselheiros em torno do tema da nova Lei dos Portos e o interesse em conhecer os avanços e perspectivas relacionados ao anteprojeto que vem sendo construído.

A Sra. Jacqueline Wendpap deu início a apresentação informando que participou da Comissão de Estudos e Proposição de Atualização da Legislação Portuária (CEPORTOS), instituída pelo presidente da Câmara dos Deputados, com o objetivo de propor um anteprojeto de lei para revisão da Lei nº 12.815/2013. O anteprojeto foi concluído no final de 2024 e, posteriormente, transformado no Projeto de Lei nº 733/2025, que tramita atualmente na Câmara. Uma comissão especial composta exclusivamente por parlamentares foi recentemente constituída para análise da matéria, com prazo de até 40 sessões para a deliberação, podendo este prazo ser abreviado. Relatou que esteve recentemente em missão na Noruega, acompanhando a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), e teve a oportunidade de ouvir o relator do PL, deputado Arthur Maia, bem como o ministro Douglas Alencar, presidente da comissão que elaborou o anteprojeto. Destacou que, apesar da Lei nº 12.815/2013 ser relativamente recente, com apenas 10 anos de vigência, a revisão foi motivada principalmente por três pontos considerados críticos pelo setor: **1 - Prazos contratuais**, especialmente as limitações impostas pelo TCU quanto às renovações; **2 - Regulação da mão de obra portuária avulsa**, incluindo a questão da exclusividade; **3 - Papel dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs)**, cuja atuação atualmente é consultiva, mas que, segundo demanda do setor, deveria ser deliberativa. A proposta do novo marco legal busca consolidar princípios e conceitos ausentes na legislação atual, atendendo à exigência da Lei Complementar nº 95/1998, e adequar os instrumentos jurídicos à realidade operacional do setor. Entre as principais mudanças, destacou-se a atribuição de maior autonomia às autoridades portuárias, as quais passariam a exercer o papel de poder concedente nos arrendamentos portuários. Nos terminais privados, essa função caberia à Praticagem, enquanto ao Ministério dos Portos e Aeroportos caberia a formulação das políticas públicas, com uma atuação mais estratégica e menos gerencial. A Sra. Jacqueline Wendpap detalhou as mudanças previstas no anteprojeto em relação ao papel dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs), destacando que o CAP passa a ser concebido como um elemento de governança do sistema portuário, com atribuições ampliadas e fortalecimento institucional. Enfatizou que o novo CAP manterá um caráter consultivo, porém com matérias de consulta obrigatória, como alterações de PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento), entre outras. Ressaltou que haverá prazos legais para manifestação do CAP, a fim de evitar a paralisação de processos relevantes em razão da inatividade de alguns conselhos. A palestrante observou que o CAP proposto deve atuar como um órgão de pensamento estratégico do setor portuário, e não como um espaço de disputa entre interesses concorrentes – situação que teria ocorrido no passado, especialmente sob a égide da antiga Lei nº 8.630/1993, quando os CAP's tinham poder deliberativo. Citou como exemplo os prejuízos causados por conselhos que impediram, por anos, o reajuste de tarifas portuárias, resultando em desinvestimentos significativos em portos públicos de determinadas regiões. Acrescentou que, além do fortalecimento do CAP, o Ministério dos Portos e Aeroportos também é reposicionado como o grande formulador das políticas públicas do setor, cabendo à autoridade portuária a execução dessas políticas e à ANTAQ uma parcela da regulação. Essa

nova autoridade portuária assume, de forma mais clara, o papel de ente regulador, na medida em que elabora regulamentos de exploração com conteúdo econômico, implicando a necessidade de realização de análise de impacto regulatório para tais normativas. Reforçou que, neste novo desenho, o CAP será o órgão de vigilância do caráter regulatório da autoridade portuária, acompanhando e monitorando o cumprimento das exigências legais e regulatórias.

A apresentação seguiu em formato dialogado, a partir de questionamento do Sr. Carlos Portela, que buscou esclarecimentos sobre o conceito de “complexo portuário” e sua aplicação no contexto do Estado do Rio de Janeiro.

A Sra. Jacqueline esclareceu que a constituição de um complexo portuário não depende unicamente da localização geográfica ou da natureza pública ou privada do terminal, mas sim da interferência operacional, concorrência intraportuária e dos interesses locais, sendo uma definição atrelada à política pública e respaldada nos planos mestres dos portos. No caso de Itaguaí, mencionou que o complexo poderá abranger terminais privados como a Ternium e o Porto Sudeste, conforme visão já expressa nos planos mestres. Destacou, por fim, que o Porto do Açu, atualmente fora de qualquer complexo, poderia vir a ser incluído, a depender de análises futuras com base na nova legislação e diretrizes ministeriais. Dando destaque à importância da integração porto-cidade, a Sra. Jacqueline explicou que o anteprojeto trata de forma objetiva os limites de competência do município nas áreas portuárias, buscando mitigar conflitos recorrentes decorrentes de legislações municipais incidentes sobre áreas sob jurisdição federal. Nesse sentido, ressaltou que a proposta delimita com clareza que a atuação normativa municipal se encerra no limite físico da área portuária, independentemente de se tratar de porto público ou terminal de uso privado (TUP), eximindo, por exemplo, a exigência de alvarás municipais para obras já aprovadas por órgãos federais competentes. Além disso, a proposta contempla a criação de um instrumento de compensação financeira, com destinação de parcela da receita da autoridade portuária aos municípios impactados pelas operações portuárias, de modo a permitir a mitigação de externalidades negativas, como sobrecarga na infraestrutura urbana, nos sistemas de saúde e no trânsito local. Reiterou que o CAP será o espaço central para definição das condições tarifárias que viabilizarão esses repasses aos municípios, permitindo maior equilíbrio na relação porto-cidade e contribuindo para o fortalecimento da governança local.

O Sr. Ernani solicitou a palavra, registrando, inicialmente, o pedido de agendamento de nova reunião do CAP para que seja oportunizada a apresentação de uma exposição técnica a ser indicada pela representação dos trabalhadores, com vistas a apresentar contrapontos à visão exposta. O conselheiro destacou que, sob a ótica dos trabalhadores, o projeto de lei possui diversos vícios de origem, desde sua proposição inicial pela Presidência da Câmara dos Deputados, na época atendendo prioritariamente interesses econômicos em detrimento das representações dos trabalhadores e, por vezes, do próprio governo. Registrou discordância quanto à abordagem empresarial do anteprojeto e apontou preocupação com os pontos abordados na apresentação, notadamente sobre os prazos contratuais e as mudanças propostas no regime de mão de obra. Concluiu defendendo que a gestão da mão de obra portuária, atualmente exercida pelos operadores por meio dos OGMO, é resultado de uma reorganização institucional que exigiu forte adaptação da classe trabalhadora e construção de novo modelo de relações capital-trabalho. Alertou, ainda, que mudanças substanciais nessa estrutura devem ser objeto de discussão mais ampla e equilibrada, com participação efetiva dos trabalhadores.

A Sra. Jacqueline também reforçou a importância do fortalecimento dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP's) como fóruns legítimos e estratégicos de participação e articulação entre os diversos entes públicos e privados que compõem a governança portuária. Alertou, no entanto, para as limitações estruturais e funcionais enfrentadas por diversos órgãos públicos com atuação no setor, como é o caso da Receita Federal, cuja escassez de pessoal e recursos compromete a efetividade da atuação estatal em áreas críticas como a aduana. Na sequência destacou a importância de criar condições adequadas para o exercício das funções públicas nos portos e sugerida a realização de nova reunião do CAP, com inclusão da perspectiva dos trabalhadores, para enriquecer o debate sobre a proposta legislativa. Abordou-se também a estrutura tarifária, enfatizando que as receitas devem ser integralmente aplicadas em custeio e investimento, sem superávits não revertidos em melhorias, o que poderia indicar ineficiência na gestão. Mencionou-se, ainda, a necessidade de transparência na composição das tarifas e a adequação orçamentária, destacando que eventuais subsídios cruzados entre portos devem ser formalmente questionados. Por fim, recomendou-se aprofundar a análise do orçamento e avaliar alternativas institucionais para ampliar a autonomia administrativa e financeira do Porto de Itaguaí. Ao final, ressaltou que o anteprojeto da nova Lei dos Portos contempla ferramentas que viabilizam essas transformações, e que mesmo no atual marco legal já existem

caminhos possíveis para o exercício da autonomia e da defesa dos interesses regionais.

Ao fim da apresentação sobre o anteprojeto da nova Lei dos Portos, o Presidente agradeceu à Sra. Jacqueline Wendpap pela presença e pela valiosa contribuição, destacando a importância da exposição para os debates do Conselho. A Sra. Jacqueline Wendpap agradeceu o convite e colocou-se à disposição para futuras contribuições nas discussões do Conselho, inclusive se comprometendo a acompanhar o desenvolvimento do projeto de lei. Informou, ainda, que não conhece pessoalmente o Porto de Itaguaí e demonstrou interesse em realizar visita técnica em outra oportunidade.

ITEM 3 – ASSUNTOS GERAIS:

O Sr. Marcos Cunha, representante do bloco empresarial e do SINDOPITA, registrou sua manifestação acerca das restrições operacionais enfrentadas no acesso aquaviário ao Porto de Itaguaí, decorrentes da ausência de dragagens regulares de manutenção. Enalteceu a apresentação da Sra. Jacqueline sobre o novo marco regulatório portuário e destacou a pertinência da fala do conselheiro Ernani quanto à relação capital-trabalho, embora tenha optado por não estender esse debate neste momento. Em relação à infraestrutura, ressaltou que o Porto de Itaguaí enfrenta um problema antigo, comum a diversos portos brasileiros, que se agrava pela ausência de ações efetivas por parte do Governo Federal. Segundo o conselheiro, os terminais vêm acumulando prejuízos expressivos, com perda de receita decorrente da impossibilidade de exportações, especialmente no segmento de contêineres e granéis. Frisou que os principais armadores estão sendo prejudicados e que os esforços para resolução da situação já foram encaminhados à presidência da PortosRio, ao Ministério de Portos e Aeroportos e à Secretaria Nacional de Portos, sem retorno efetivo até o momento. Destacou ainda que o Porto de Itaguaí é responsável por aproximadamente 65% da receita da PortosRio há mais de uma década, sem, contudo, receber os investimentos devidos em infraestrutura. Criticou a necessidade de judicialização como única forma de obter resposta institucional, o que não condiz com a política das grandes empresas. Nesse sentido, defendeu que o acesso aquaviário seja tratado como infraestrutura essencial e sugeriu que, diante da incapacidade operacional do poder público, o governo considere a concessão dos canais de acesso à iniciativa privada. Citou o exemplo de Paranaguá, onde o processo está mais avançado. Reforçou que o município de Itaguaí também tem sido impactado diretamente, com perda de arrecadação de ISS e ICMS devido à redução das operações portuárias. Ressaltou que, nos últimos 15 anos, os investimentos na manutenção do canal de acesso têm sido arcados exclusivamente pelos operadores portuários, tanto TUP's quanto terminais arrendados, sem ressarcimento ou contrapartida compatível, apesar de se tratar de responsabilidade pública.

O Sr. Leonardo Rocha reforçou a gravidade da situação enfrentada no Porto de Itaguaí em decorrência da ausência de dragagem de manutenção no canal de acesso, destacando os impactos operacionais e financeiros já observados no primeiro mês de restrição. Segundo projeções realizadas, as perdas superam R\$ 100 milhões apenas no primeiro mês, com perspectivas ainda mais preocupantes para o mês de julho. Classificou como omissão da autoridade portuária a falta de resposta imediata e eficaz frente à crise, alertando para consequências sérias não apenas sobre as empresas operadoras, mas também sobre a balança comercial do país, a arrecadação do município de Itaguaí e as finanças do Estado do Rio de Janeiro. Enfatizou que os efeitos potenciais podem atingir níveis bilionários ainda em 2025, caso não haja uma ação rápida, coordenada e estruturante. Ressaltou também que o Porto de Itaguaí é responsável por cerca de 60% a 70% da arrecadação da PortosRio, e, ainda assim, sofre com décadas de ausência de investimentos estruturais por parte da autoridade portuária. Criticou o atual modelo de alocação de recursos, citando que, apesar de Itaguaí não contar com dragagens realizadas diretamente pela autoridade portuária há mais de 25 anos, uma dragagem está atualmente em curso no Porto do Rio de Janeiro, cuja movimentação é substancialmente inferior. Considerou essa política como desequilibrada, injusta e insustentável. Diante disso, solicitou que o CAP/Itaguaí exerça protagonismo institucional no debate sobre a distribuição dos investimentos e do custeio pela autoridade portuária, propondo que o conselho questione formalmente os critérios adotados e as prioridades de alocação de recursos. Por fim, agradeceu a disponibilidade do colegiado para incluir o tema na pauta da próxima reunião extraordinária, considerando-o estratégico para a economia local, regional e nacional.

O Sr. Ulisses solicitou a palavra para registrar a sua preocupação com a situação crítica da infraestrutura aquaviária do Porto de Itaguaí. Justificou sua manifestação pela pertinência da conexão feita anteriormente pelo Sr. Marcos Corrêa, que remete ao impacto regulatório e à governança portuária. O conselheiro relembrou que o primeiro episódio de restrição de acesso ao canal ocorreu em 5 de junho, quando o canal

foi fechado por algumas horas, impedindo a entrada e saída de navios. Ao final daquele dia, houve liberação parcial com restrições operacionais, as quais vêm afetando diretamente a atividade portuária. Passados 22 dias do ocorrido — até a data da reunião, 27 de junho —, não há qualquer informação oficial por parte da Autoridade Portuária sobre as providências adotadas: se foi solicitada dragagem emergencial, se há novo levantamento batimétrico em andamento, nem quais medidas estão sendo tomadas. Destacou ainda que a última apresentação de receita tarifária portuária, referente ao mês de abril e divulgada na reunião de maio, apontava uma arrecadação superior a R\$ 6,65 milhões apenas naquele mês, valor suficiente para justificar a execução de ações emergenciais de manutenção da infraestrutura aquaviária. Ressaltou que a última dragagem de manutenção realizada pela Autoridade Portuária no Porto de Itaguaí ocorreu há 17 anos, o que, segundo o conselheiro, não pode ser classificado de outra forma senão como um ato de omissão. Lembrou que o Porto de Itaguaí é um dos mais relevantes do país em volume de movimentação, ocupando o segundo ou terceiro lugar nacionalmente, e que o complexo portuário de Itaguaí, conforme conceito introduzido no novo projeto de marco legal, é fundamental para a logística nacional. Reforçou sua importância não apenas para o Estado do Rio de Janeiro, mas também para Minas Gerais, que utiliza o porto como principal corredor logístico para escoamento da produção de minério de ferro — especialmente pelas operações da CSN e do Porto Sudeste — além de contar com um novo terminal arrendado recentemente. O conselheiro finalizou sua manifestação dirigindo-se à presidência do conselho, solicitando que o CAP adote medidas urgentes para restabelecer as condições mínimas de navegabilidade e operação no canal de acesso, salientando que não se trata de um pedido de investimentos para ampliação ou melhoria da infraestrutura, mas sim da exigência do cumprimento das condições básicas para o pleno funcionamento das atividades portuárias. Enfatizou: “O que estamos pedindo hoje é apenas que tenhamos condições normais de trabalho.”

O conselheiro Ernani ressaltou a recorrência do tema da dragagem no Porto de Itaguaí e questionou a eficácia do planejamento estratégico da autoridade portuária, considerando inaceitável a continuidade de prejuízos operacionais decorrentes da ausência de ações preventivas. Destacou que os contratos comerciais e operacionais firmados pela PortosRio exigem a manutenção da infraestrutura aquaviária, sendo inadmissível que as falhas nesse aspecto afetem o trabalho e os compromissos das empresas e trabalhadores. Observou que, embora exista representação da iniciativa privada tanto no Conselho de Administração quanto no CAP, não tem havido retorno concreto sobre o tratamento do tema no âmbito do Conselho de Administração, o que, segundo ele, compromete a articulação entre os colegiados. Criticou ainda a ausência de diretores da PortosRio nas reuniões do CAP, especialmente em temas recorrentes como dragagem, e defendeu a presença obrigatória desses gestores nas discussões. Apoiou a proposta de realização presencial da reunião extraordinária sobre dragagem, com a presença do presidente da PortosRio, e alertou que a gestão estratégica do porto precisa ser efetiva, com planejamento executado e responsabilidades claramente assumidas.

Ainda sobre a dragagem no Porto de Itaguaí, o Sr. Wilson (ACIAPI) solicitou a palavra para registrar que sua empresa, ao longo de dois anos e meio, enfrentou sérias dificuldades para viabilizar operações nas instalações da Vale Sul, devido à limitação de calado. Informou que o modelo de negócio da empresa previa a atracação de navios com capacidade mínima de 60 mil toneladas, o que não foi possível por ausência de dragagem adequada no trecho em questão. Apesar dos esforços realizados à época, a dragagem não foi executada, inviabilizando o uso das estruturas da Vale Sul, que são de alto valor e seguem subutilizadas. Ressaltou que, caso fosse realizada uma dragagem pontual naquele trecho, o terminal poderia operar plenamente, contribuindo para o aumento da movimentação e do faturamento do Porto de Itaguaí. Finalizou agradecendo o espaço e destacando a pertinência do tema, reforçando a necessidade de atenção à dragagem como condição essencial para o aproveitamento da infraestrutura existente.

Em seguida, foram dados informes sobre a reunião extraordinária agendada para o dia 2 de julho de 2025, às 9h, com a presença do Diretor-Presidente da PortosRio. O Presidente destacou a importância de ampla participação dos conselheiros e representantes, especialmente diante da relevância do tema da dragagem emergencial no Porto de Itaguaí. Foi sugerido, inclusive, que haja presença da equipe de engenharia da autoridade portuária para esclarecer aspectos técnicos da situação e apoiar a definição de medidas urgentes a serem tomadas. Considerou-se relevante o engajamento da classe empresarial, com possível apresentação de perdas operacionais, de forma a reforçar o posicionamento institucional do CAP. O presidente solicitou o envio imediato da convocação oficial para a reunião extraordinária, indicando o local como “a confirmar”. Finalizando o item dos Assuntos Gerais, o Presidente propôs, em caráter excepcional, a alteração da data da próxima reunião ordinária, tradicionalmente realizada na última sexta-feira de cada

mês, em razão de seu período de férias. Sugeriu-se, então, que a reunião referente ao mês de julho seja realizada na primeira semana de agosto, no dia 08/08/2025, com a retomada do calendário regular nas últimas semanas dos meses subsequentes (agosto a novembro). Também foi acordado que não haverá reunião no mês de dezembro, em função do recesso de fim de ano. A proposta foi aprovada pelos conselheiros presentes.

ITEM 4 – ENCERRAMENTO

Informou-se por fim, que a próxima reunião está agendada para o dia 2 de julho de 2025.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente agradeceu a presença e a colaboração de todos os conselheiros, ressaltou a importância do engajamento nas tratativas em andamento e declarou encerrada a 24ª Reunião Ordinária do CAP/Itaguaí.

(assinado eletronicamente)

Vitor Brasil Paixão da Costa

Presidente

Conselho de Autoridade Portuária de Itaguaí

(assinado eletronicamente)

Juliana Rodrigues Fonseca

Assistente Sênior de Órgãos Colegiados

Substituta



Documento assinado eletronicamente por **Vitor Brasil Paixão Costa, Presidente do CAP/ITAGUAÍ**, em 02/10/2025, às 17:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Juliana Rodrigues Fonseca, Assistente Sênior de Órgãos Colegiados Substituto(a)**, em 02/10/2025, às 17:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **10342000** e o código CRC **E34A710B**.



Referência: Processo nº 50905.001594/2021-93



SEI nº 10342000

Rua Dom Gerardo 35, 10º andar - Edifício Sede - Bairro Centro
Rio de Janeiro/RJ, CEP 20090-905
Telefone: 2122198600 - www.portosrio.gov.br