



PORTOSRIO

ATA DE REUNIÃO

ATA DA 31ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

Aos doze dias do mês de setembro do ano de dois mil e vinte e cinco, às dez horas e quinze minutos, realizou-se a 31ª Reunião Ordinária do Conselho de Autoridade Portuária do Rio De Janeiro em formato híbrido (por videoconferência pela plataforma Microsoft Teams e presencial no Porto do Rio de Janeiro – Av. Rodrigues Alves, 20 – 1º andar – Sala CCCSP – Centro – Rio de Janeiro – RJ), sob a presidência de Leonardo Cahuê Martins, representante do Ministério de Portos e Aeroportos, contando com a participação dos seguintes representantes: **Poder Público:** Leandro Rodrigo Alves Lima (suplente) – Autoridade Portuária, Ciro Augusto Castilho Silva (titular) - Receita Federal, Capitão de Fragata Pedro Leonardo Marcon (Autoridade Marítima); **Bloco Empresarial:** Carlos Eduardo Moreira Portella (titular) – AEB, Filipe da Costa Coelho (titular) - ABTRA, Luiz Henrique de Vasconcellos Carneiro (titular) – Sindoperj; Roberto Lopes (titular) – ABTP; e dos **Trabalhadores Portuários:** Ernani Florencio Duarte (titular) – FNE; **Convidados:** Claudio Soares – CONSAD, Eduardo Correia Miguez e Victor Gomes Paulo Smith (PortosRio), Capitão Tenente Mauricio Tavares da Silva Sobrinho – Marinha do Brasil, Jonas Soares (ANTAQ), Márcio Fortes – Firjan, Célia Regina Gomes - Sindaerj e Gabriela Campagna – SEENEMAR representando o Governo do Estado.

Item 1 – EXPEDIENTE:

Subitem 1.1 – Verificação do quórum e abertura da reunião. Após verificação do quórum, o presidente deu as boas-vindas aos participantes e declarou aberta a reunião.

Subitem 1.2 – Exame, aprovação e assinatura de Atas de Reuniões anteriores.

O Presidente submeteu à apreciação do Conselho as atas das 28ª, 29ª e 30ª Reuniões Ordinárias do CAP/RJ, referentes aos meses anteriores. Foi registrado que o Conselheiro Leandro havia apresentado oportunamente observações, já devidamente verificadas. Não havendo novas manifestações por parte dos demais conselheiros, as atas foram aprovadas por unanimidade e autorizada a publicação no site da PortosRio.

Subitem 1.3 – Apresentação e eventual posse de conselheiros.

O Presidente registrou a publicação da Portaria nº 457, de 28/07/2025, da Secretaria Nacional/MPOR, publicada no DOU de 21/08/2025, que designou os representantes da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) no Conselho de Autoridade Portuária do Porto do Rio de Janeiro, sendo o Sr. Roberto Lopes como titular e o Sr. Rodrigo Salles como suplente.

Em seguida, foi formalizada a posse do Conselheiro Roberto Lopes, ficando definido que o termo correspondente seria encaminhado por e-mail para assinatura.

Subitem 1.4 – Leitura e eventual distribuição de documentos recebidos/expedidos pelo Conselho. Não houve recebimento ou expedição de documentos pelo Conselho.

Subitem 1.5 – Informações gerais e/ou esclarecimentos preliminares.

Item 2 – ORDEM DO DIA

O Conselheiro Filipe da Costa Coelho (titular – ABTRA) manifestou preocupação quanto a possíveis alterações no sistema de controle de acesso ao Porto do Rio de Janeiro, em decorrência de mudanças na

Superintendência da Guarda Portuária. Informou ter recebido solicitações de associados para que seja encaminhado ofício ao Presidente da PortosRio, com o objetivo de obter esclarecimentos sobre os motivos e impactos das eventuais modificações, considerando que o Sistema de Gerenciamento de Acesso Docas (SGAD) foi amplamente discutido com todas as partes envolvidas. Ressaltou que qualquer alteração sem prévia consulta às partes interessadas causa apreensão no setor, dada a relevância do tema para a segurança e o controle de acesso aos portos, e solicitou que fosse consignado em ata o encaminhamento de pedido de agenda junto à Companhia para tratar do assunto.

O Conselheiro Leandro Rodrigo Alves Lima (suplente – Autoridade Portuária) informou que, até o momento, não há registro de mudanças nos procedimentos. Esclareceu que o SGAD não é de domínio da PortosRio, tendo sido incorporado por meio do desenvolvimento de um módulo de processamento terrestre dentro do sistema existente, o que assegura a continuidade dos procedimentos previamente estabelecidos.

2.1 – Estratégia Nacional de Mitigação e Plano Clima – Mitigação do Setor Transportes – Leonardo Martins.

O Presidente do CAP deu início ao primeiro item da pauta, referente à Estratégia Nacional de Mitigação do Governo Federal e ao Plano Clima, com foco no setor de transportes. Para contextualizar, foram projetadas imagens extraídas da estratégia nacional, consideradas pertinentes a apresentação.

Esclareceu que o Governo Federal disponibilizou, em consulta pública, a Política Nacional sobre Mudança do Clima, que contempla a Estratégia Nacional de Mitigação. Informou que haverá recortes específicos para a mitigação, com a elaboração de Planos Setoriais, abrangendo: conservação da natureza; agricultura e pecuária; energia; transportes; indústria; resíduos; e aspectos urbanos/domésticos.

Esses planos setoriais serão integrados ao Plano Clima, que também contará com a Estratégia Nacional de Adaptação e respectivos planos de adaptação. Ressaltou ainda a existência de estratégias transversais, que irão permear todos os setores, como: transição justa, impactos da transição, meios de implementação, educação e capacitação, pesquisa, inovação, monitoramento, gestão e transparência.

Na sequência, foi apresentado gráfico referente à trajetória de emissões do setor de transportes, com os seguintes destaques: previsão de 115 milhões de toneladas de CO₂ emitidos no ano corrente; elevação até o pico de 126 milhões de toneladas em 2030 (incremento de 11 milhões em relação ao presente); projeção de redução gradual, com 107 milhões de toneladas em 2035.

Para viabilizar as metas estabelecidas, o Plano Setorial de Transportes prevê ações prioritárias, incluindo o aumento do uso de biocombustíveis, com meta de ampliação de 20% até 2030, alcançando 25% do total utilizado; o incremento do uso de combustíveis de baixa emissão na navegação doméstica, estimado em 28% até 2035; o equilíbrio da matriz de transportes, com elevação da participação de ferrovias, cabotagem e hidrovias para 31,5% em 2030 e 38% em 2035; além do estímulo à eletrificação e à adoção de tecnologias de baixo carbono em veículos pesados, embarcações, locomotivas e aeronaves, bem como a concessão de incentivos fiscais e financeiros para substituição de frotas e investimentos em infraestrutura multimodal.

Registrou que algumas medidas já se encontram em execução, como a regulamentação da BR do Mar e programas de fomento à navegação, além de obras previstas no PAC até 2050. Destacou que as ações estruturantes estão detalhadas no Plano e convidou os participantes a acessarem os documentos disponíveis para contribuições durante o período de consulta pública.

A Sra. Gabriela Campagna (SEENEMAR) questionou sobre a definição de cronograma e a realização de reuniões setoriais com os estados, ressaltando a importância de alinhamento com os planos estaduais em andamento (Plano de Logística e Plano de Clima).

O Presidente esclareceu que o documento em consulta pública já apresenta cronogramas e ações, e que esta é a oportunidade de contribuição pelos Estados e sociedade organizada.

O Conselheiro Filipe da Costa Coelho manifestou preocupação quanto à qualidade do biodiesel atualmente distribuído, destacando impactos nos motores em razão de degradação no transporte e armazenamento. Informou que a CNT estuda alternativas como o biometano, embora ainda sem consenso no setor automotivo.

O Sr. Eduardo Correia Miguez (PortosRio) relatou iniciativas da Petrobras no desenvolvimento do Diesel

Renovável (Diesel R), com redução de 20% nas emissões de CO₂ e testes já em curso em embarcações. Propôs a formalização de um protocolo de entendimentos entre a Petrobras, o Ministério e a PortosRio, de modo a acelerar a adoção desse combustível no Porto do Rio, inclusive com possibilidade de incentivos tarifários às embarcações que comprovem redução de emissões.

O Presidente considerou fundamental a participação da Petrobras, ressaltou a importância da articulação entre as Secretarias do Ministério do Meio Ambiente e da Transição Energética e agradeceu as contribuições. Encaminhou aos participantes o link oficial com os documentos em consulta pública.

Não havendo novas manifestações, o presidente deu por encerrada sua apresentação.

2.2 – Impacto das medidas protecionistas dos EUA nas cargas embarcadas no Rio – Sindoperj, ABTP, Logística Brasil e AEB.

O Conselheiro Luiz Henrique de Vasconcellos Carneiro (titular) – Sindoperj, apresentou dados atualizados sobre exportações em contêineres cheios com destino à Costa Leste dos Estados Unidos (de Miami até o Canadá) e ao Golfo do México, enfatizando que os números não consideram transbordos, mas apenas cargas diretas para os EUA e Canadá.

Segundo relatou, após um recorde histórico em julho, quando diversos embarques foram antecipados devido às incertezas geradas pelas medidas tarifárias norte-americanas, registrou-se em agosto uma forte retração no volume exportado. Ressaltou que parte dessa queda pode estar associada ao efeito da antecipação dos embarques, o que exige cautela na análise imediata dos números. Afirmou que será necessário aguardar os próximos meses para melhor avaliação da tendência. Destacou, ainda, que as importações também apresentaram sinais de redução, ainda que em menor escala, o que indica que a questão não se restringe apenas ao efeito das tarifas, mas pode estar relacionada também ao contexto macroeconômico. Comprometeu-se a atualizar mensalmente os dados e sugeriu a inclusão permanente do tema na pauta do Conselho enquanto perdurar o cenário de medidas protecionistas.

O Conselheiro Roberto Lopes (titular) ABTP, informou que, no caso da empresa Rio Brasil, o impacto das medidas protecionistas tem sido limitado, uma vez que a participação da companhia no mercado de exportações para os EUA é inferior a 8% do volume total. Esclareceu que a queda registrada em agosto esteve mais relacionada a cancelamentos de escalas no Porto de Santos, o que afetou a programação logística, do que propriamente à redução de volumes contratados. Ressaltou que a empresa mantém acompanhamento contínuo da situação e comprometeu-se a apresentar, na próxima reunião, material detalhado com dados históricos, de forma a permitir melhor avaliação por parte do Conselho.

Gabriela Campagna (SEENEMAR), destacou que o Governo do Estado do Rio de Janeiro tem realizado acompanhamento sistemático dos efeitos tarifários sobre o comércio exterior, incluindo os reflexos sobre o Porto do Rio de Janeiro. Explicou que, até o momento, os produtos diretamente taxados não geraram impactos críticos para as operações portuárias ou para a balança comercial fluminense, e que os resultados estaduais têm se mantido relativamente positivos.

Salientou que esse monitoramento é conduzido em parceria com entidades como Firjan, CECAF, AEB, Logística Brasil e sindicatos representativos do setor, além de diálogo direto com empresas. Ressaltou, ainda, que a Secretaria de Energia e Economia do Mar permanece como canal aberto para articulação institucional, visando à adoção de medidas rápidas caso o cenário se agrave.

O Conselheiro Carlos Eduardo Moreira Portella (titular) – AEB, observou que o Brasil, em regra, não é grande exportador de produtos com alto valor agregado, nos quais os impactos das tarifas norte-americanas poderiam ser mais severos. Trouxe como exemplo o café em grão, que representa apenas entre 2% e 5% do preço final em cafeterias, sofrendo, portanto, efeitos tarifários limitados. Já produtos industrializados, como o café solúvel, podem sofrer majoração de até 50% do valor final. Ressaltou que o setor exportador brasileiro já possui experiência na adaptação a barreiras tarifárias e não tarifárias, mas que a reciprocidade comercial deve ser considerada como ponto sensível. Alertou que, embora o Brasil busque continuamente agregar valor às suas exportações, é necessário manter monitoramento permanente, sobretudo em relação aos poucos produtos nacionais que possuem maior valor agregado e podem ser mais diretamente afetados pelas medidas em curso.

O Presidente do CAP encerrou o debate agradecendo as contribuições dos conselheiros e reforçando a importância do acompanhamento contínuo dos impactos das medidas protecionistas sobre o comércio

exterior, bem como da integração de informações entre entidades públicas e privadas para subsidiar a tomada de decisões.

2.3 - Apresentação relativa à movimentação, combinada com as informações de faturamento (se possível tentar obter detalhamento de cargas mais relevantes destinadas aos EUA e à China) – PortosRio.

O Presidente agradeceu a presença do Sr. Victor Smith, Gerente de Planejamento de Negócios – GEPLAN (PortosRio), e o convidou a apresentar os resultados de movimentação e faturamento referentes ao primeiro semestre de 2025.

Victor esclareceu que os dados de movimentação de carga apresentados correspondem às informações enviadas ao Sistema de Desempenho Portuário da ANTAQ, ressaltando que os resultados do primeiro semestre já se encontram consolidados. Informou, ainda, que foi realizado recorte a partir do Comex Stat, integrante do Sistema de Comércio Exterior, cujos dados são acessados pela PortosRio por meio de bases abertas. Acrescentou que foram considerados os meses de julho e agosto, com a finalidade de avaliar os impactos decorrentes das novas tarifas impostas pelos Estados Unidos.

Informou que a movimentação do primeiro semestre nacional de todas as instalações portuárias ultrapassou cerca de 650 milhões de toneladas. É um crescimento próximo a 7 milhões de toneladas do primeiro semestre de 2025 em relação a 2024. Registrou que foi a maior movimentação nacional acumulada do primeiro semestre dos últimos cinco anos. A PortosRio, nesse cenário, também acompanhou esse crescimento, com um primeiro semestre com pouco mais de 37 milhões de toneladas movimentadas. Também foi o primeiro semestre mais forte dos últimos cinco anos. Um crescimento próximo de 1,7%, que está ranqueando a companhia entre as quatro maiores instalações portuárias em volume físico movimentado.

O Porto do Rio de Janeiro, no primeiro semestre de 2025, movimentou aproximadamente 8,3 milhões de toneladas, demonstrando desempenho expressivo. O impacto do SILOG, sistema implementado em setembro do ano anterior, também foi considerado, pois passou a incluir no envio à ANTAQ as informações referentes às cargas offshore. Excluindo-se essas cargas, a movimentação do Porto totalizou cerca de 8,1 milhões de toneladas, representando um crescimento de 1,4 milhão de toneladas, ou 21,5%, em relação ao mesmo período de 2024.

Ao estratificar a movimentação do Porto, observa-se que 70% do volume corresponde a carga contenerizada, seguida por granel sólido (15%), granel líquido (10%) e carga geral (3%). O crescimento reflete não apenas o aumento da carga containerizada — que subiu cerca de 600 mil toneladas, ou 13% —, mas também a recuperação das exportações de ferro gusa. O volume exportado de ferro gusa atingiu aproximadamente 1,2 milhão de toneladas, crescimento de 400 mil toneladas, ou 50%, em relação a 2024, período em que se registrou queda. Destaca-se que o NCM do ferro gusa foi posteriormente isentado da tarifa aplicada pelos Estados Unidos. Embora tenha havido redução em agosto, acredita-se que tal queda seja pontual e limitada ao mês.

Em relação ao comércio com os Estados Unidos, o Porto registrou fluxo total de exportação de cerca de 1,3 milhão de toneladas no primeiro semestre, com perfil majoritariamente de longo curso (82% embarque e 18% desembarque). Desse total, aproximadamente 1,1 milhão de toneladas correspondem à exportação de ferro gusa, com crescimento de 360 mil toneladas, ou 47%, em comparação ao período anterior, e 82% de crescimento relativo do ferro gusa especificamente.

No entanto, a carga contenerizada apresenta tendência de queda desde 2022. Entre os principais produtos exportados via contêiner, destacam-se as rochas ornamentais (NCM 6802), cuja movimentação caiu cerca de 22% de 2024 para 2025. O café, segunda carga mais exportada via contêiner, também registrou redução em 2025, refletindo principalmente a base elevada de comparação do ano anterior.

Quanto à China, o expositor ressaltou o perfil majoritário de importações, com desembarque de cerca de 1 milhão de toneladas em cargas containerizadas. A pauta de importações mostrou-se bastante diversificada, sem predominância de produtos específicos — sendo que o NCM com maior participação alcançou apenas 5% do total.

Outro ponto relevante foi o avanço da cabotagem de graneis líquidos, que registrou aumento de 72% no semestre, com desembarque de 880 mil toneladas, das quais 780 mil toneladas corresponderam a derivados

de petróleo provenientes de Alagoas.

Diversos conselheiros salientaram a importância de aprimorar a rastreabilidade das exportações por NCM, de modo a identificar possíveis migrações de mercado, como a redução de embarques para os Estados Unidos eventualmente compensada por maior direcionamento para Europa ou China.

Foi ressaltado que tais informações são fundamentais para embasar políticas de estímulo, adoção de benefícios tarifários e abertura de novos mercados estratégicos.

Sobre o café, destacou-se que a queda das exportações em 2025 deveu-se à menor safra em comparação com o recorde de 2024, além da valorização internacional do produto.

No caso das rochas ornamentais, o declínio das exportações foi atribuído à retração da demanda internacional, não estando diretamente relacionado à competição portuária.

A Sra. Gabriela Campagna complementou informando que, em julho, 32 minas produtoras de ferro gusa suspenderam temporariamente suas operações, em razão da incerteza sobre a tarifa norte-americana, o que explicaria a queda observada em agosto.

Leandro Lima acrescentou que, já em setembro, constatava-se recuperação das exportações, com os pátios novamente ocupados por volumes significativos de ferro gusa no Porto do Rio.

Finalizando sua apresentação, o Sr. Victor Smith colocou-se à disposição dos conselheiros para prestar eventuais esclarecimentos adicionais.

2.4 – Acompanhamento do calado dinâmico e da dragagem de Barra Grande – PortosRio.

O Conselheiro Leandro Lima (PortosRio) apresentou o acompanhamento do calado dinâmico, destacando que a autoridade portuária já realizou todas as ações necessárias dentro dos procedimentos operacionais definidos e validados junto à autoridade marítima, garantindo a segurança da navegação. Um ponto crítico identificado é a necessidade de confirmação dos dados pelos comandantes das embarcações, o que tem impactado a celeridade e a previsibilidade das operações.

Ressaltou que o calado dinâmico permite aproveitar áreas navegáveis com maior profundidade, aumentando a eficiência e capacidade do Porto, otimizando a entrada de embarcações e diminuindo a necessidade de utilização do canal varrido. Para avançar, será necessário retomar a discussão com a praticagem e a autoridade marítima, a fim de definir novos procedimentos que possam reduzir ou dispensar a necessidade de confirmação pelo comandante, quando possível.

Em relação às dragagens no Porto do Rio de Janeiro, o Conselheiro informou que há duas dragagens contratadas.

A primeira, referente à dragagem de manutenção em São Cristóvão/Gamboa, teve sua execução suspensa em razão de pendências na licença ambiental junto ao INEA. Foram apresentados novos planos, atualmente em análise, porém a liberação ainda não foi concedida. O contrato foi aditivado, com o objetivo de ampliar sua vigência e possibilitar a execução futura dos serviços.

A segunda dragagem refere-se ao canal de Barra Grande, que, além das questões ambientais, enfrenta restrições decorrentes da exploração de jazidas de sílica em determinados trechos do canal. A execução dessa dragagem ainda depende de posicionamento da ANTAQ e do alinhamento com os órgãos ambientais competentes para sua liberação. O Conselheiro acrescentou que, na próxima reunião, será oportuno convidar o Superintendente de Meio Ambiente para apresentar informações detalhadas sobre o andamento das liberações e dos procedimentos técnicos, de modo a subsidiar a gestão portuária no planejamento das ações subsequentes.

Por fim, destacou-se que ambas as dragagens estão contratadas considerando o que era possível realizar, mas ainda existem impedimentos ambientais que precisam ser superados antes da execução plena das operações.

O Representante do CONSAD, Cláudio Soares, manifestou-se destacando a importância de se detalhar os parâmetros técnicos referentes ao acesso às áreas dragadas e à qualidade ambiental exigida, sugerindo que representantes do INEA participem de reuniões técnicas para esclarecer pendências e apontar soluções concretas. Ele enfatizou que o acompanhamento das licenças e autorizações ambientais é fundamental para evitar atrasos futuros e garantir segurança nas operações.

O Conselheiro Roberto Portella acrescentou que, embora os contratos de dragagem representem avanço, a efetiva execução depende da resolução dos entraves ambientais e da definição de procedimentos claros para uso das áreas de bota-fora, sugerindo que os órgãos reguladores emitam pareceres técnicos detalhados para orientar as operações e facilitar a gestão das dragagens.

Leandro concluiu reforçando que, apesar dos avanços contratuais, os entraves ambientais permanecem como o principal obstáculo para a execução efetiva das dragagens. Ressaltou a importância de convocar representantes da área ambiental para esclarecer o estágio atual dos processos no INEA e indicar quais pendências ainda precisam ser superadas, reiterando que as dragagens estão contratadas, mas sua execução depende da resolução de questões técnicas e ambientais ainda em aberto, sendo imprescindível acompanhar os desdobramentos para viabilizar a operação plena das áreas de Barra Grande e Gamboa.

Ficou sugerido que o Superintendente de Sustentabilidade do Negócio fosse convidado para próxima reunião do CAP, a fim de contribuir com maiores informações.

2.5 - Informes do CONSAD

O Conselheiro Cláudio Soares, Representante dos Empregados no Conselho de Administração (CONSAD), informou que foram realizadas recentemente uma reunião ordinária e uma extraordinária. Na reunião ordinária, foi solicitada a apresentação da execução física e financeira das obras da CDRJ previstas na LOA 2025. Comunicou que o edital referente à expansão do cais da Gamboa, inicialmente estimado em R\$ 210 milhões e com proposta vencedora de R\$ 127 milhões, foi anulado, o que prejudicou o acompanhamento orçamentário da obra, considerada estratégica. Destacou que, caso a execução tivesse sido iniciada, o orçamento poderia ter sido parcialmente comprometido, possibilitando a continuidade do projeto ao longo do tempo. Informou, ainda, que o novo mapa orçamentário e o planejamento de um novo edital serão apresentados na próxima reunião do CONSAD.

Na reunião extraordinária, foram discutidos temas relacionados à composição da Diretoria da companhia, permanecendo vagos os cargos de Diretor de Gestão Portuária e de Diretor de Negócios. A nomeação dos novos diretores aguarda definições da gestão federal, não havendo, até o momento, atualização oficial sobre o assunto.

ASSUNTOS GERAIS (Informes, por conselheiros e convidados, para tratar de diversos temas)

O Conselheiro Luiz Henrique Carneiro abordou temas relacionados ao café brasileiro e ao impacto das exportações, ressaltando a importância do Porto do Rio de Janeiro nesse processo. Destacou que alguns aspectos regulatórios ainda estão em discussão, exigindo estratégias e alinhamento com diversos atores, incluindo a praticagem e a Marinha.

Informou, em seguida, que o Sistema de Gerenciamento de Acesso Docas (SGAD) foi desenvolvido em conjunto pela MUT e pela Companhia Docas, estando em funcionamento há alguns anos, portanto não se trata de uma iniciativa recente. Explicou que a implantação representa apenas uma atualização tecnológica, sem mudanças de procedimento, sendo a responsabilidade do novo Superintendente da Guarda Portuária. Ressaltou que o sistema busca assegurar continuidade operacional, segurança e eficiência, podendo ser adotado pela Companhia sem custos adicionais e com treinamento, se necessário.

O Conselheiro Leandro Rodrigo Alves Lima (suplente – Autoridade Portuária) observou que o controle de acesso envolve aspectos jurídicos, tecnológicos e operacionais, recomendando acompanhamento detalhado e registro de eventuais mudanças para garantir a continuidade das atividades do CAP. Destacou a importância da participação da comunidade portuária na estruturação do sistema e sugeriu a convocação do novo Superintendente da Guarda Portuária para a próxima reunião, a fim de apresentar o status operacional, esclarecer eventuais ajustes e alinhar procedimentos.

O Conselheiro Filipe da Costa Coelho (titular – ABTRA) informou que será encaminhado ofício ao Presidente da Companhia solicitando reunião de esclarecimento, que poderá ocorrer de forma extraordinária por meio do CAP. Reforçou que não deve haver retrocessos na implantação do sistema, que integra controle de acesso e agendamento e conta com o apoio da comunidade portuária. Leandro manifestou concordância, recomendando a manutenção da estratégia apresentada.

O Conselheiro Ciro Augusto Castilho Silva (titular – Receita Federal) relatou ter recebido reclamações de

empresas que encontraram dificuldades para acessar, no sistema da Companhia Docas, informações sobre cargas perigosas. Destacou que o desembarço antecipado depende da apresentação dessa informação pelo importador e que os casos relatados se referem ao Porto do Rio. Sugeriu tratar o assunto com Leandro, para verificar a veracidade das informações e identificar soluções que facilitem o acesso ao documento.

Leandro esclareceu que a conferência de cargas perigosas é de responsabilidade do setor de Meio Ambiente da empresa e observou que, como a Receita também atua no sistema Porto Sem Papel, seria importante avaliar sua participação nesse processo. Caso necessário, sugeriu que sejam feitos ajustes junto à Secretaria Nacional de Portos para garantir maior integração.

O Presidente do CAP informou que seriam convidados para a próxima reunião os Superintendentes da Guarda Portuária, de Tecnologia da Informação e de Sustentabilidade do Negócio, com o objetivo de contribuir para o esclarecimento dos temas tratados. Comunicou, ainda, que a Prefeitura confirmou presença na reunião de outubro, representada por Daniel Mancebo, reforçando a importância da interlocução com a administração municipal.

Por fim, registrou que está sendo agendada reunião com o Diretor-Presidente da Companhia Docas, Dr. Flávio Vieira da Silva, prevista para 9 de outubro, destinada a alinhar assuntos de interesse do CAP/RJ.

ENCERRAMENTO DOS TRABALHOS

Não havendo outros assuntos a serem tratados, o Presidente agradeceu a participação dos conselheiros e convidados, declarando encerrada a reunião às doze horas e vinte minutos e solicitou a lavratura da presente ata.

(assinado eletronicamente)

Leonardo Cahuê Martins

Presidente do CAP/RJ

(assinado eletronicamente)

Juliana Rodrigues Fonseca

Assistente Sênior de Órgãos Colegiados Substituta

Poder Público:

(assinado eletronicamente)

Leandro Rodrigo Alves Lima

Membro suplente – Autoridade Portuária

(assinado eletronicamente)

Capitão de Fragata Pedro Leonardo Marcon

Membro titular - Autoridade Marítima

(assinado eletronicamente)

Ciro Augusto Castilho Silva

Membro titular - Receita Federal

Classe Empresarial:

(assinado eletronicamente)

Carlos Eduardo Moreira Portella

Membro titular – AEB

(assinado eletronicamente)

Luiz Henrique de Vasconcellos Carneiro

Membro titular – Sindoperj

(assinado eletronicamente)

Roberto Lopes

Membro titular – ABTP

(assinado eletronicamente)

Filipe da Costa Coelho

Membro titular - ABTRA

Trabalhadores Portuários:

(assinado eletronicamente)

Ernani Florencio Duarte

Membro titular – FNE



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Henrique de Vasconcellos Carneiro**, **Usuário Externo**, em 07/01/2026, às 15:59, 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 **CIRO AUGUSTO CASTILHO SILVA**, **Usuário Externo**, em 07/01/2026, às 19:29, 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 **Carlos Eduardo Collares Moreira Portella**, **Usuário Externo**, em 07/01/2026, às 20:03, 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 **Leonardo Cahuê Martins**, **Presidente do CAP/RJ**, em 15/01/2026, às 09:47, 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 **Leandro Rodrigo Alves Lima**, **Superintendente**, em 02/02/2026, às 11:01, 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 04/02/2026, às 10:50, 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?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](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 **10459401** e o código CRC **E69A9128**.



Referência: Processo nº 50905.002930/2021-15



SEI nº 10459401

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