



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA ESPECIAL DE ASSUNTOS PARLAMENTARES E FEDERATIVOS

OFÍCIO Nº 492/2024/ASPAR-MPOR

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **LUCIANO BIVAR**
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação - RIC nº 2990, de 2024, de autoria do Deputado Evair Vieira de Melo (PP/ES).

Senhor Primeiro-Secretário,

Reporto-me ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº 270 (8946647), de 14 de outubro de 2024, o qual encaminha o Requerimento de Informação - RIC nº 2990, de 2024, de autoria do Deputado Evair Vieira de Melo (PP/ES), que requer do Senhor Ministro Silvio Costa Filho, "nos termos constitucionais e regimentais, que sejam prestadas informações sobre o Impacto no Desenvolvimento Socioeconômico do Espírito Santo por Déficit Logístico nas atividades portuárias do estado".

A este respeito, encaminho o Despacho nº 165/2024 (8727114), a Nota Informativa nº 2/2024 (8760941) e o Despacho nº 151/2024 (8768704), da Secretaria Nacional de Portos - SNP/MPOR, contendo as informações detalhadas sobre o assunto ora requerido.

Por fim, este Ministério de Portos e Aeroportos encontra-se à disposição para esclarecimentos que se fizerem necessários.

Anexos:

Despacho nº 165/2024 (8727114)

Nota Informativa nº 2/2024 (8760941)

Despacho nº 151/2024 (8768704)

Atenciosamente,

SILVIO COSTA FILHO
Ministro de Estado de Portos e Aeroportos



Documento assinado eletronicamente por **Silvio Serafim Costa Filho, Ministro de Estado de Portos e Aeroportos**, em 14/11/2024, às 18:01, 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 **8952621** e o código CRC **081D3AE8**.



Referência: Processo nº 50020.005186/2024-17



SEI nº 8952621

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativ
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone:



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS
DEPARTAMENTO DE NOVAS OUTORGAS E POLÍTICAS REGULATÓRIAS PORTUÁRIAS
COORDENAÇÃO -GERAL DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS

Despacho nº 165/2024/CGAR-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR

Brasília, na data da assinatura.

Processo nº 50020.005186/2024-17

Interessado: Deputado Evair Vieira de Melo

Assunto: Execução contratual.

Ao Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias

Senhor Diretor,

1. Trata-se do Requerimento de Informação - RIC nº 2990 (8677039), de 2024, de autoria do Deputado Senhor Evair Vieira de Melo - PP/ES, no qual requer ao Senhor Ministro Silvio Costa Filho, **"nos termos constitucionais e regimentais, que sejam prestadas informações acerca do Impacto no Desenvolvimento Socioeconômico do Espírito Santo por Déficit Logístico nas atividades portuárias do Estado."**

2. Nele, o parlamentar solicita as seguintes informações:

I - Como o ministério pretende mitigar os efeitos negativos do aumento da movimentação de contêineres, que resultou em uma crise para os exportadores de café e rochas ornamentais?

II - Quais são as medidas em andamento para aumentar a capacidade operacional dos portos capixabas, especialmente no Porto de Vitória, para evitar prejuízos à competitividade das exportações?

III - Quais investimentos específicos estão sendo realizados pela Vports e pelo governo federal para melhorar a infraestrutura dos portos do Espírito Santo, de forma a atender a demanda crescente e reduzir os gargalos logísticos?

IV - Qual é o cronograma previsto para a conclusão das obras do Porto Central, em Presidente Kennedy, e do porto da Imetame, em Aracruz? Quais benefícios imediatos esses novos portos trarão para aliviar a pressão sobre o Porto de Vitória?

V - Como o governo está incentivando a formação de alianças público-privadas para melhorar a gestão portuária e garantir operações mais eficientes e desburocratizadas?

VI - Quais ações estão sendo planejadas ou implementadas para apoiar especificamente os exportadores de café e rochas ornamentais, setores estratégicos para a economia do Espírito Santo, a superar os desafios logísticos atuais?

VII - Que medidas de fiscalização e monitoramento estão sendo adotadas para garantir que os investimentos e melhorias prometidos sejam efetivamente realizados e tragam os

resultados esperados?

VIII - Quais providências estão sendo tomadas em resposta à Carta Aberta do CENTROROCHAS, que detalha os impactos negativos do déficit logístico no desenvolvimento socioeconômico do Espírito Santo? Existe um plano específico para resolver os problemas apontados na carta?

3. No que se refere aos itens I e II, cabe informar que o Porto de Vitória é um Porto marítimo, situado nos municípios de Vitória e de Vila Velha. No final de março de 2022 ocorreu o Leilão nº 01/2022, no qual ocorreu a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) e a concessão pública dos Portos de Vitória e de Barra do Riacho.

4. A partir da assinatura do Contrato de Concessão, realizada em setembro de 2022, o controle acionário majoritário da empresa foi repassado ao Fundo de Investimento em Participação - FIP CODESA, gerido pela Quadra Capital. A alteração da razão social para Vports Autoridade Portuária S.A foi registrada em 25 de abril de 2023. Nesse contexto, a gestão do Porto de Vitória passou a ser privada, que deve mitigar os efeitos do aumento da movimentação de contêineres, compatibilizando com as movimentações de e café e rochas ornamentais.

5. Em resposta ao item III, a Vports, por meio do contrato de concessão dos Portos de Vitória e de Barra do Riacho, será responsável pela execução das atividades previstas, comprometendo-se a realizar as seguintes melhorias de infraestrutura portuária: Reforma estrutural do berço de atracação 206 PAUL/PEIÚ; Reforma estrutural do berço de atracação 905 PAUL/GUSA; Recuperação das vias férreas de Capuaba e seus acessos; Substituição dos cabeços de amarração dos berços 201 e 202; Substituição das defensas do berço 905; Implantação de Sistema de Combate a Incêndios no berço 207; Recuperação das estruturas dos armazéns (1, 2, 3 e 4) e adequação da calçada (calçada cidadã), conforme Lei Municipal nº 6.525/2005; Reforma dos armazéns graneleiros do Terminal de Cereais de Capuaba (Silos Horizontais).

6. Durante toda a duração contratual, a Concessionária se compromete a efetuar os investimentos necessários dentre eles, se responsabiliza pela dragagem de manutenção dos acessos aquaviários do Porto de Vitória e de Barra do Riacho, e dos berços de atracação localizados no Porto de Vitória.

7. Ressalta-se que, a Vports, concessionária responsável pelo complexo, desde a privatização da Codesa, possui autonomia administrativa e de gestão e que informou ter colocado o aumento do calado como prioridade de investimento.

8. No que tange ao item IV, o terminal Porto Central e Imetame são Terminais de Uso Privado, portanto deve ser encaminhada para a DNOP/CGAU para manifestação.

9. Com relação ao Item V, o Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), está implementando diversas iniciativas para incentivar parcerias público-privadas (PPPs) e melhorar a gestão portuária no Brasil. Uma das principais ações nesse sentido é o programa "Navegue Simples", lançado em 2024, que visa desburocratizar e simplificar os processos de outorga portuária, além de modernizar a regulamentação dos arrendamentos de terminais.

10. O "Navegue Simples" foi incluído no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) como uma das principais medidas para o setor portuário. O programa busca reduzir o tempo necessário para a obtenção de autorizações e outorgas portuárias de vários anos para apenas doze meses, viabilizando grandes empreendimentos e atraindo mais investimentos privados. Além disso, o governo pretende, com este programa, reduzir custos, melhorar a eficiência da gestão dos contratos portuários e promover a inovação e sustentabilidade no setor.

11. Dentro desse contexto, o governo também qualificou recentemente onze empreendimentos portuários no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), o que lhes confere prioridade nacional e facilita a atração de investimentos privados. Esses projetos incluem terminais em estados como Pará, Rio de Janeiro, Alagoas, e Rio Grande do Sul, entre outros, e estão voltados para a movimentação e armazenagem de cargas variadas, desde grãos até produtos siderúrgicos.

12. O "Navegue Simples" está estruturado em ciclos de quatro anos, com ações anuais de melhoria e inovação, e inclui a criação de um comitê técnico interinstitucional para acompanhar a implementação das medidas. Essas iniciativas estão alinhadas com as metas do governo de aumentar a

competitividade e eficiência dos portos brasileiros, essenciais para o crescimento econômico do país.

13. Essas medidas fazem parte de um esforço mais amplo do governo federal para modernizar a infraestrutura portuária do Brasil e torná-la mais atraente para investidores privados, garantindo operações mais eficientes e menos burocratizadas.

14. No tocante ao item VI, as perguntas formuladas no Requerimento encaminhado a esta Setorial técnica, alerto a existência do processo (50020.004753/2024-18). Trata-se da Carta aberta expedida pelos presidentes do Centro do Comércio de Café de Vitória e do Centro Brasileiro dos Exportadores de Rochas Ornamentais, na qual solicitaram às autoridades competentes que adotassem medidas para resolver os gargalos do setor portuário no Espírito Santo, atendendo às demandas dos exportadores e garantindo a competitividade dos produtos capixabas.

15. Diante disso, esta Pasta sugeriu expedição de Ofício à empresa Vports, para que prestem os esclarecimentos necessários para apuração dos fatos, com a maior brevidade possível e que os autos do processo 50020.004753/2024-18 fossem encaminhados para ANTAQ, para conhecimento do assunto e sugestão de fiscalização da concessão.

16. Assim, espera-se que a Autoridade Portuária se manifeste acerca dos problemas expostos pela Carta e, tão logo obtivermos informações concretas para o deslinde da apuração, será expedido Ofício com respostas a essa questão.

17. Quanto ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário – PDZ, de 2024, elaborado pela VPorts é possível extrair alguns dados. O plano de ações e investimentos contempla as melhorias operacionais, de investimentos portuários e de acessos aos Portos propostos pelo Plano Mestre. Cabe frisar que o Plano Mestre foi elaborado para então CODESA, de modo que ajustes foram realizados para adequar as ações considerando a atual gestão da Vports.

18. Nele é ressaltado a importância da conclusão do projeto o Cadeia Logística Portuária Inteligente - CLPI para garantir a diminuição de filas em acessos e saídas do Porto, através do credenciamento de veículos com destino ao Porto de Vitória para realizar as operações de recepção ou expedição de cargas, nos cenários de crescimento de demanda. Expõem que as obras das novas portarias foram concluídas em 2021 e desde fevereiro de 2023, a Portaria Principal de Capuaba funciona de forma parcial, visando aprimorar os procedimentos e adaptar a comunidade portuária ao seu funcionamento.

19. O Plano Mestre dispõe que a eficácia do projeto CLPI é essencial a operacionalização do sistema PortoLog. Ele permite o recebimento de informações antecipadas e o uso de tecnologias que agilizem os procedimentos de entrada e saída de veículos, com o escopo de cadenciar a chegada de caminhões, evitando filas nas portarias, reduzindo veículos estacionados em vias públicas e melhorando a gestão dos fluxos de acesso e a fluidez do tráfego interno no Porto de Vitória.

20. O PDZ menciona que foram implantadas janelas operacionais para que os caminhões acessassem às instalações portuárias. Os transportadores fazem a programação para que veículos acessem a área portuária no horário agendado, por meio do TOS (Terminal Operation Sistem) da Vports.

21. É salientado ainda no PDZ que algumas portarias de acesso ao Complexo Portuário podem apresentar déficit de capacidade. Sendo crucial monitorar a capacidade de processamento dessas portarias para verificar possíveis gargalos que poderiam impactar negativamente no recebimento e expedição das cargas devido à falta de capacidade nas portarias, avaliando a extensão das filas, além de planejar soluções para mitigar esse déficit, como a implantação de equipamentos de automação nos processos de entrada e saída das instalações portuárias ou o aumento do número de portarias.

22. A Vports aduz que, com a implantação da nova portaria avançada e novos procedimentos de acessos, não se tem observado a formação de filas no acesso ao Porto Organizado, que segue monitorando a capacidade das portarias e implementará melhorias visando a eficiência e segurança das operações, que foram implantadas janelas operacionais para que os caminhões acessem às instalações portuárias, e que transportadores fazem a programação para que veículos acessem a área portuária no horário agendado, por meio do TOS (Terminal Operation Sistem) Vports.

23. Em resposta ao Item VII, a fiscalização do contrato de concessão do porto de Vitória e Barra do Riacho compete à ANTAQ, sendo assim, o acompanhamento da execução contratual compete exclusivamente à Agência.

24. Em resposta ao item VIII, conforme informado, foram encaminhados os Ofícios n.

121(8744897) e n. 122(8745055), em que esta área técnica solicita manifestação da Vports e da ANTAQ, respectivamente, acerca da matéria.

25. Imperioso ressaltar que esta Pasta destacar a importância da sinergia entre a Autoridade Portuária, os representantes dos terminais portuários, os representantes portuários e os usuários para que as atividades do Porto sejam os mais eficientes, dentro de um parâmetro de proporcionalidade e razoabilidade esperados. Para tanto é fundamental que a Autoridade Portuária opere com a devida gestão esperada e que busque a harmonia e eficiência entre as empresas, de forma que não reste desequilíbrio entre as relações contratuais privadas.

26. Dessa forma, considerando os fatos expostos, esta Coordenação sugere encaminhar o presente processo à CGAU para manifestação acerca do item IV, que se refere aos terminais de uso privado Porto Central e Imetame.

27. Por fim, considerando que os demais pleitos suscitados pelo Requerimento dizem respeito às outras Coordenações deste Departamento, restituo o presente processo com a sugestão de encaminhá-lo à CGAU para manifestação e, posteriormente, que seja encaminhado ao Gab. da SNPTA, em resposta ao Requerimento de Informação - RIC nº 2990, (8677039).

28. Sem mais, à disposição para eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários.

Respeitosamente,

CARLOS MAGNO L. S. FILHO
Coordenador-Geral de Arrendamentos Portuários



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Magno Lopes da Silva Filho**, **Coordenador-Geral de Arrendamentos Portuários**, em 26/08/2024, às 17:07, 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 **8727114** e o código CRC **6527BDF0**.



Referência: Processo nº 50020.005186/2024-17



SEI nº 8727114

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Ed. Anexo Oeste - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone:



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

Nota Informativa nº 2/2024/CGAU-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR

Brasília, 28 de agosto de 2024

1. DO ASSUNTO

1.1. Requerimento de Informação. Câmara dos Deputados. Déficit logístico no Estado do Espírito Santo.

2. DA CONTEXTUALIZAÇÃO

2.1. Trata-se do Requerimento de Informação (RIC) nº 2990/2024 (8677039), pelo qual o Deputado Evairi Vieira de Melo (PP/ES) solicita manifestação deste Ministério de Portos e Aeroportos "sobre o impacto no desenvolvimento socioeconômico do Espírito Santo por déficit logístico nas atividades portuárias do Estado". Para tanto, encaminha as seguintes questões:

I - Como o ministério pretende mitigar os efeitos negativos do aumento da movimentação de contêineres, que resultou em uma crise para os exportadores de café e rochas ornamentais?

II - Quais são as medidas em andamento para aumentar a capacidade operacional dos portos capixabas, especialmente no Porto de Vitória, para evitar prejuízos à competitividade das exportações?

III - Quais investimentos específicos estão sendo realizados pela Vports e pelo governo federal para melhorar a infraestrutura dos portos do Espírito Santo, de forma a atender a demanda crescente e reduzir os gargalos logísticos?

IV - Qual é o cronograma previsto para a conclusão das obras do Porto Central, em Presidente Kennedy, e do porto da Imetame, em Aracruz? Quais benefícios imediatos esses novos portos trarão para aliviar a pressão sobre o Porto de Vitória?

V - Como o governo está incentivando a formação de alianças público-privadas para melhorar a gestão portuária e garantir operações mais eficientes e desburocratizadas?

VI - Quais ações estão sendo planejadas ou implementadas para apoiar especificamente os exportadores de café e rochas ornamentais, setores estratégicos para a economia do Espírito Santo, a superar os desafios logísticos atuais?

VII - Que medidas de fiscalização e monitoramento estão sendo adotadas para garantir que os investimentos e melhorias prometidos sejam efetivamente realizados e tragam os resultados esperados?

VIII - Quais providências estão sendo tomadas em resposta à Carta Aberta do CENTROROCHAS, que detalha os impactos negativos do déficit logístico no desenvolvimento socioeconômico do Espírito Santo? Existe um plano específico para resolver os problemas apontados na carta?

2.2. A Coordenação-Geral de Arrendamentos Portuários apresentou as informações de sua competência no Despacho nº 165/2024/CGAR-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR (8727114). Nesse norte, esta setorial irá se ater aos questionamentos que se aplicam às autorizações portuárias, especialmente em relação ao item IV.

3. DAS INFORMAÇÕES REQUERIDAS

3.1. Antes de adentrar nas informações específicas sobre a IMETAME LOGÍSTICA LTDA. e a PORTO CENTRAL COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO S/A, faz-se necessário esclarecer alguns

conceitos importantes, à luz da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

3.2. As instalações portuárias localizadas fora dos portos organizados são exploradas por meio de autorização, que são formalizadas mediante Contrato de Adesão firmado entre o interessado e a União, por intermédio do Ministério de Portos e Aeroportos. O prazo desses Contratos pode ser de até 25 anos, prorrogável por sucessivas vezes, desde que a atividade portuária seja mantida e sejam realizados os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações, conforme dispuser o regulamento. Cabe à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ acompanhar e fiscalizar a execução dos Contratos.

3.3. São características dos terminais privados explorados mediante autorização que valem destaque:

- a) exercício de atividade econômica em sentido estrito, diferente dos arrendamentos que consistem delegação de serviço público nos moldes do art. 175 da Constituição Federal;
- b) não há pagamento de valores ao Poder Concedente, mas o compromisso do privado de realizar investimentos;
- c) os investimentos realizados nos terminais de uso privado ocorrem por conta e risco do autorizatário, que não poderá pleitear indenização nem reequilíbrio por eventos imprevistos que interfiram na exploração da instalação portuária e nos resultados expectados;
- d) os preços dos serviços portuários explorados mediante autorização são livres (art. 43, II, e art. 45 da Lei nº 10.233, de 2001, e art. 35-A, I, do Decreto nº 8.033, de 2013);
- e) estão sujeitos a uma carga regulatória menos intensa do que as instalações portuárias localizadas dentro do porto organizado;
- f) os terminais privados não têm obrigatoriedade de contratação perante o Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO.

3.4. Dito isto, cabe esclarecer que, por meio do Contrato de Adesão nº 09/2015 – SEP/PR, a IMETAME LOGÍSTICA LTDA. é empresa autorizada a explorar Terminal de Uso Privado (TUP) em Aracruz/ES para a movimentação de carga containerizada, carga geral, granel líquido e granel sólido em área de 1.018.179,74 m², com investimentos estimados na ordem de R\$ 2.383.800.000,00. Conforme previsto em contrato, as capacidades de movimentação são de 2,4 milhões de TEU/ano (carga containerizada), 3 milhões de t/ano (carga geral), 10 milhões de m³/ano (granel líquido e gasoso) e 20,1 milhões de t/ano (granel sólido) e de armazenagem são 40.936 TEU (carga containerizada), 200 mil t (carga geral), 100 mil m³ (combustíveis), 130 mil m³ (gás natural liquefeito – GNL) e 500 mil t (granel sólido). Em consulta ao Painel de Instalações Portuárias da ANTAQ (<https://aquarela.antaq.gov.br/single/?appid=5944b812-2cbd-4680-a7b6-004d0ce476dc&sheet=05d6dc11-6d7d-4bda-8142-fbd3a0ee3904&theme=classic&opt=currsel%2Cctxmenu>), as obras da instalação foram iniciadas e conforme 4º Termo Aditivo ao Contrato, o prazo previsto para início das operações é 31 de maio de 2026.

3.5. Quanto ao empreendimento da PORTO CENTRAL, o Contrato de Adesão nº 03/2017 – MTPA tem como objeto a exploração de um Terminal de Uso Privado (TUP) em Presidente Kennedy/ES para a movimentação de carga containerizada, carga geral, granel líquido e gasoso e granel sólido em área de 14.910.071,53 m². Conforme contrato, os investimentos previstos somam R\$ 6.274.500.000,00 e as capacidades de movimentação são de 400 mil de TEU/ano (carga containerizada), 550 mil de t/ano (carga geral), 34 milhões de t/ano (granel líquido), 3 milhões de t/ano (granel gasoso), 3 milhões de t/ano (granel sólido vegetal) e 3,45 milhões de t/ano (granel sólido mineral) e de armazenagem são 15 mil m² de área (carga containerizada e carga geral) e 300 mil t (granel sólido vegetal) e 38,4 mil t (granel sólido mineral). Segundo o Painel de Instalações Portuárias da ANTAQ (<https://aquarela.antaq.gov.br/single/?appid=5944b812-2cbd-4680-a7b6-004d0ce476dc&sheet=05d6dc11-6d7d-4bda-8142-fbd3a0ee3904&theme=classic&opt=currsel%2Cctxmenu>), as obras da instalação não foram iniciadas e conforme 2º Termo Aditivo ao Contrato, o prazo para início das operações é até 30 de junho de 2025.

3.6. Além disso, há outra instalação portuária autorizada para a movimentação de carga containerizada e carga geral no Estado. O Contrato de Adesão nº 06/2020 – MInfra autorizou à PETROCITY PORTOS S/A a exploração de Terminal de Uso Privado (TUP) em uma área de 1.743.912 m² em São Mateus/ES. Conforme previsto no Anúncio Público nº 04/2019

(https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?yPDszXhdoNcWQHJaQIHJmJIqCNXRK_Sh2SMdn1U-tzMi-gVamaBFQyjLutY6icp0-amXJ8nnmS9xMq3qxMGwtWHJn_GbfBm5gVWsH-Euq6aRal3ziqdaUjPVs2J6pz89), as estimativas de movimentação são de 1.163.250 t/ano (carga geral e granel líquido voltadas ao atendimento do setor de óleo e gás), de 3.300.000 t/ano (carga geral, rochas ornamentais), 475.200 veículos/ano, 19.210.000 t/ano (carga containerizada). A autorização foi celebrada em 15 de maio de 2020, mas em razão da de dificuldades no pedido de licenciamento ambiental do empreendimento, foi solicitada a prorrogação do prazo para início das operações, resultando na assinatura do Primeiro Termo Aditivo que dilatou o prazo para o dia 26 de janeiro de 2027. Além disso, destaca-se que o empreendimento prevê a aplicação de R\$ 3.157.941.034,43 (três bilhões, cento e cinquenta e sete milhões, novecentos e quarenta e um mil trinta e quatro reais e quarenta e três centavos) em investimentos e segundo o Painel de Instalações Portuárias da ANTAQ (<https://aquarela.antaq.gov.br/single/?appid=5944b812-2cbd-4680-a7b6-004d0ce476dc&sheet=05d6dc11-6d7d-4bda-8142-fbd3a0ee3904&theme=classic&opt=currsel%2Cctxmenu>), as obras da instalação não foram iniciadas.

3.7. Por fim, importa informar que a PORTOCEL – TERMINAL ESPECIALIZADO DE BARRA DO RIACHO S/A, pessoa jurídica autorizada a explorar Terminal de Uso Privado (TUP) em Aracruz/ES diante do Contrato de Adesão (Adaptação) nº 106/2016 – ANTAQ, solicitou emissão de Declaração de Adequação junto a esta Secretaria Nacional de Portos para alterar o perfil de carga da sua instalação portuária visando a inclusão de carga containerizada, estimando as capacidades de movimentação em 1.2 milhões de t/ano e de armazenagem em 38.75 mil t. Sendo emitida a Declaração de Adequação, que está em trâmites finais nesta Secretaria, a PORTOCEL poderá iniciar a fase instrutória do procedimento junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Atualmente, este TUP está em operação das cargas atualmente autorizadas, segundo o Painel de Instalações Portuárias da ANTAQ (<https://aquarela.antaq.gov.br/single/?appid=5944b812-2cbd-4680-a7b6-004d0ce476dc&sheet=05d6dc11-6d7d-4bda-8142-fbd3a0ee3904&theme=classic&opt=currsel%2Cctxmenu>), e possui a capacidade de movimentação de 1 milhão de t/ano (granel sólido) e 18,984 milhões de t/ano (carga geral) e a capacidade de armazenagem de 251,25 mil t (carga geral).

3.8. Com a capacidade cada vez mais restrita do poder público em realizar investimentos, a expansão do setor portuário por intermédio da participação da iniciativa privada pelos regimes de concessão, arrendamento ou autorização é fundamental para ampliar, de maneira planejada e ordenada, a oferta de infraestrutura portuária e promover maior concorrência, o que por sua vez melhora a eficiência operacional e reduz os custos para os usuários. No que diz respeito às políticas públicas vigentes, a análise relacionada às outorgas de autorização de terminais privados considera, de maneira preponderante, o aumento na oferta de serviços portuários.

4. DA CONCLUSÃO

4.1. Sem mais, restitui-se o presente processo para ciência e, se de acordo, trâmites necessários para consolidação e envio de resposta ao Requerimento de Informação (RIC) nº 2990/2024 (8677039) do Deputado Evairi Vieira de Melo (PP/ES).

Respeitosamente,

Ana Carolina Souza do Bomfim
Coordenadora-Geral de Autorizações Portuárias



Documento assinado eletronicamente por **Ana Carolina Souza do Bomfim**, Coordenadora-Geral de Autorizações Portuárias, em 28/08/2024, às 11:26, 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 **8760941** e o código CRC **73D0D544**.



Referência: Processo nº 50020.005186/2024-17



SEI nº 8760941

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Ed. Anexo Oeste - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone:



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS
DEPARTAMENTO DE NOVAS OUTORGAS E POLITICAS REGULATÓRIAS PORTUÁRIAS

Despacho nº 151/2024/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR

Brasília, na data da assinatura.

Processo nº 50020.005186/2024-17

Interessado: @interessados_virgula_espaco@

Assunto: Requerimento de Informação - RIC nº 2990, de 2024 (Preliminar). Câmara dos Deputados. Déficit logístico no Estado do Espírito Santo.

Ao Gabinete da Secretaria Nacional de Portos:

Senhor Chefe de Gabinete Substituto,

1. Faço referência ao Despacho nº 262/2024/CHGAB-SNP-MPOR/SNP-MPOR (8700744), que encaminha o Ofício nº 376/2024/ASPAR-MPOR (8677049), da Assessoria de Assuntos Parlamentares e Federativos deste Ministério, o qual trata do Requerimento de Informação (RIC) nº 2990/2024 (8677039), pelo qual o Deputado Evári Vieira de Melo (PP/ES) solicita manifestação desta Pasta "sobre o impacto no desenvolvimento socioeconômico do Espírito Santo por déficit logístico nas atividades portuárias do Estado". Para tanto, encaminha as seguintes questões:

I - Como o ministério pretende mitigar os efeitos negativos do aumento da movimentação de contêineres, que resultou em uma crise para os exportadores de café e rochas ornamentais?

II - Quais são as medidas em andamento para aumentar a capacidade operacional dos portos capixabas, especialmente no Porto de Vitória, para evitar prejuízos à competitividade das exportações?

III - Quais investimentos específicos estão sendo realizados pela Vports e pelo governo federal para melhorar a infraestrutura dos portos do Espírito Santo, de forma a atender a demanda crescente e reduzir os gargalos logísticos?

IV - Qual é o cronograma previsto para a conclusão das obras do Porto Central, em Presidente Kennedy, e do porto da Imetame, em Aracruz? Quais benefícios imediatos esses novos portos trarão para aliviar a pressão sobre o Porto de Vitória?

V - Como o governo está incentivando a formação de alianças público-privadas para melhorar a gestão portuária e garantir operações mais eficientes e desburocratizadas?

VI - Quais ações estão sendo planejadas ou implementadas para apoiar especificamente os exportadores de café e rochas ornamentais, setores estratégicos para a economia do Espírito Santo, a superar os desafios logísticos atuais?

VII - Que medidas de fiscalização e monitoramento estão sendo adotadas para garantir que os investimentos e melhorias prometidos sejam efetivamente realizados e tragam os

resultados esperados?

VIII - Quais providências estão sendo tomadas em resposta à Carta Aberta do CENTROROCHAS, que detalha os impactos negativos do déficit logístico no desenvolvimento socioeconômico do Espírito Santo? Existe um plano específico para resolver os problemas apontados na carta?

2. Acerca do assunto, no tocante às atribuições deste Departamento, as setoriais técnicas se manifestaram conforme documentos a seguir:

I - Despacho nº 165/2024/CGAR-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR (8727114); e

II - Nota Informativa nº 2/2024/CGAU-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR (8760941).

3. Neste sentido, estando de acordo com as manifestações citadas, encaminho os autos a este Gabinete, à consideração superior, com proposta de encaminhamento à ASPAR-MPOR.

Respeitosamente,

BRUNO NERI DA SILVA

Diretor de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Neri da Silva**, **Diretor(a) do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias**, em 04/09/2024, às 11:53, 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 **8768704** e o código CRC **18D008AC**.



Referência: Processo nº 50020.005186/2024-17



SEI nº 8768704

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Ed. Anexo Oeste - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: