



**CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA – CAP/Itaqui**  
Porto do Itaqui, S/Nº, Bairro Itaqui, São Luís/MA, CEP: 65.085-370  
E-mail: [neci@emap.ma.gov.br](mailto:neci@emap.ma.gov.br)  
Fone: (98) 3216-6088 / (98) 9 8456-2039 Fax: (98) 3232-4929

## **CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO DO ITAQUI**

### **ATA DA REUNIÃO DE 26 DE ABRIL DE 2019**

Aos 26 (vinte e seis) dias do mês de abril do ano de 2019 (dois mil e dezenove), às 09:00 horas, na Sede da Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP, situada no Porto do Itaqui, em São Luís/MA, realizou-se a Reunião Ordinária do Conselho de Autoridade Portuária do Porto do CAP/Itaqui relativa ao mês de abril, iniciados os trabalhos e verificado o “quórum” foi aberta a Reunião, o Presidente Senhor Ogarito Borgias Linhares, agradeceu a presença dos Conselheiros e convidados. O Presidente do CAP/Itaqui passou a palavra ao Professor Luis Raimundo Carneiro de Azevedo para apresentar o primeiro item da pauta - **I – Mesas de Integração no Corredor Centro Norte**. Iniciou com falando dos cerrados brasileiros que serão o celeiro da humanidade no início do novo milênio”; Matriz desequilibrada: Custos Internos de Transportes: O dobro da América do Norte, Rússia ou China; Baseada fortemente em rodovias, Solução : Multimodalidade Equilibrada; Perda de Crescimento: Cerca de 1% do PIB aa; OBJETIVOS AMPLOS: Promoção do desenvolvimento de negócios com sustentabilidade; Mobilização de operadores portuários e multimodais (transportadoras, prestadoras de serviços logísticos); Mobilização das Universidades (pesquisa, ensino, extensão); Mobilização das empresas (Federação das indústrias, associações comerciais, sindicatos, sociedade civil, usuários) Complexo Industrial Portuário do Itaqui. Mobilização do poder público – Conselho consultivo (entes federados); OBJETIVOS ESPECÍFICOS: Criar um ambiente competitivo que incentive e auxilie as exportações e Importações; Interagir com o complexo industrial portuário. Avaliação do potencial regional para projetos novos e da demanda de serviços portuários e multimodais; Incremento da eficiência produtiva em áreas consolidadas. Indução ao desenvolvimento de áreas em expansão agrícola e mineral; Considerando que a redução dos custos de transporte, reduz os custos das trocas comerciais e promove sua intensificação, esta deverá ser uma das principais funções da Mesa de Integração. Estas atividades se beneficiarão da realização de um diagnóstico básico das oportunidades, gargalos e problemas associados ao polo portuário. Promoção da formação de cadeias de transporte multimodal porta a porta, entre hinterlândias, reduzindo custos e viabilizando novas alternativas, fomentando a união entre empresas de transportes, armazenagem, etc. Atração de cargas para portos, ferrovias, transportadores rodoviários, aeroportos, etc. Promoção de negócios, entre os participantes da Mesa e parceiros das demais hinterlândias. Acesso ao banco de dados geo referenciados, divulgação, das empresas

participantes das Mesas. Conexão de sua Home Page com a do Corredor. Atração de negócios para as empresas do setor de serviços: consultorias, treinamento, ensino de idiomas, comunicações, informática, etc. Vantagens de caráter regional. Redução dos custos de transportes, para com as demais regiões participantes dos Corredores. Introdução progressiva da cabotagem. Remoção de gargalos, e entraves. Atração de armadores, operadores multimodais, operadores portuários. Investimentos no setor de transportes. Ampliação da hinterlândia do porto, de sua zona de predomínio competitivo. Ampliação gradual do nível de informação recíproca, entre as regiões - membro dos Corredores. Incremento do intercâmbio de comércio, e investimentos, com as demais regiões. Vantagens de caráter regional; Redução dos custos de transportes, para com as demais regiões participantes dos Corredores. Introdução progressiva da cabotagem. Remoção de gargalos, e entraves. Atração de armadores, operadores multimodais, operadores portuários. Investimentos no setor de transportes. Ampliação da hinterlândia do porto, de sua zona de predomínio competitivo. Ampliação gradual do nível de informação recíproca, entre as regiões - membro dos Corredores. Incremento do intercâmbio de comércio, e investimentos, com as demais regiões. A cabotagem brasileira é hoje servida por 22 navios porta containers de diversos tamanhos e capacidades desde 2.500 até 4.800 TEU; Escalas regulares semanais em cada porto (dia fixo da semana) Vários serviços atendendo 16 portos brasileiros.

**CONCLUSÕES:** O crescimento da produção no CCN será estimulado pela competitividade gerada pelos projetos de infraestrutura: FNS; BR158 (pavimentada), Hidrovia Tocantins/Araguaia;(Eclusas)Ampliação das capacidades portuárias; MA – 006 e Anel Rodoviário do Soja. Corredor Centro Norte de Transporte não se limitará a produção/exportação de soja e produtos de mineração e refino, será fundamental para o abastecimento do Nordeste do Brasil com milho, arroz, algodão, além de ter potencial para produção/exportação de açúcar, álcool e produtos da agro- pecuária; Vai desafogar sistemas importantes como Santos e Paranaguá abrindo espaço para o crescimento dos portos do sul e sudeste; As mesas de integração terão um papel fundamental no desenvolvimento do corredor centro norte e agregação de valor nos produtos exportados.

**II – Apresentação Preliminar do PDZ – Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Itaquí em fase final de elaboração pela EMAP através da FEESC.** O Presidente passou a palavra para a senhora Luciana Kuzolitz. Iniciou a apresentação informando que o PDZ é um instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o porto. O PDZ é um instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência aos instrumentos de planejamento estratégico Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP e o respectivo Plano Mestre do Complexo Portuário. O uso do PDZ é um requisito legal e tem o objetivo de amparar a EMAP no fortalecimento dos instrumentos de gestão, buscando o alinhamento das

iniciativas e do emprego eficiente dos recursos públicos, e desta forma impactando de forma positiva no valor da infraestrutura de transporte e logística do Porto do Itaqui. O horizonte de planejamento do PDZ é de: i - Curto prazo: 4 anos; ii – Médio prazo: 10 anos; e, iii - Longo prazo: 20 anos. A atualização do PDZ será realizada dez meses após a publicação do respectivo Plano Mestre – ocorre a cada quatro anos ou sempre que necessário. O Plano Operacional do PDZ do Porto do Itaqui é composto por 68 ações que detalham as indicações de melhorias e investimentos definidas no Plano Mestre do Complexo Portuário do Itaqui, e as ações identificadas no decorrer da elaboração do diagnóstico da situação atual, além da definição do zoneamento do Porto do Itaqui. AÇÕES: Desenvolvimento e uso sustentável da infraestrutura portuária. Conectividade com o ecossistema do setor portuário maranhense. Implantar um "PORT CENTER" do Complexo do Itaqui. O PORTO QUE CRESCE: Viabilizar arrendamento da área atual do PRC para implantação de novo terminal. Desenvolver o Plano de Negócios do Porto do Itaqui e Porto Grande. Aumentar a capacidade de armazenagem e estimular a crescente demanda por exportação de granel sólido vegetal e de granel sólido mineral, contribuindo para a sustentabilidade operacional portuária. Viabilizar arrendamento para Terminal de Fertilizantes (TEFER). Regular a situação das arrendatárias para com o Porto do Itaqui aumenta a arrecadação, possibilitando novos investimentos em infraestrutura, entre outros. Reestabelecer a movimentação de contêineres. Incentivar o uso da cabotagem no transporte de cargas. Dar suporte à implantação da segunda fase do Tegram. Dar suporte à expansão do terminal de fertilizantes da COPI. Reequilíbrio econômico -financeiro dos Contratos de Arrendamento. Regularizar e licitar a área da Petróleo Sabbá S.A. Regularizar a área da Moinhos Cruzeiro do Sul S.A. com possibilidade de adensamento de novas áreas. Licitar a área ocupada pela Ipiranga Produtos de Petróleo S.A (IQI03). Reestruturação e ampliação de áreas de pátio e de armazenagem na área primária. Regularizar e licitar o arrendamento de área ocupada pela Petrobras Petróleo Brasileiro S.A. SUPORTE AO CRESCIMENTO – Amplia a competitividade na movimentação de celulose, proporcionando bons níveis de serviço nas operações e maior capacidade disponível para o atendimento desta demanda. Maior eficiência e, também, melhor gestão do espaço físico dos berços. Proporciona que o espaço físico seja melhor destinado e, conferirá ganhos na produtividade das operações. INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA - Centralização dos fluxos de entrada e saída e a melhoria no controle das operações. Também evitará filas ou pontos de estrangulamento, além de permitir o aumento de velocidade das operações ferroviárias e da capacidade de movimentações de cargas nas instalações portuárias. Hub de distribuição combustíveis. A movimentação de cargas de granel líquido – combustíveis e químicos representam 29%(vinte e nove por cento) das operações portuárias realizadas no Porto. Principal via de escoamento de granel sólido vegetal da Região Norte e Nordeste. A localização geográfica do Porto do Itaqui e instalações de alto nível favorecem escoamento de granel sólido vegetal a partir das zonas produtoras do Estado Mato Grosso e da nova fronteira agrícola brasileira localizada na região do Matopiba. Após o esclarecimento de

dúvidas com relação a este assunto a reunião foi encerrada. Cumprida integralmente a Ordem do Dia e não havendo mais nada a ser tratado, foi encerrada a reunião.

Ogarito Borgias Linhares  
Presidente do CAP/Itaqui

Neci Rosa da Costa Oliveira  
Secretária Executiva do CAP/Itaqui