

ADMINISTRAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DE SUAPE

# PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO ORGANIZADO DE SUAPE



**PDZ DO PORTO ORGANIZADO DE SUAPE – 2020**

IPOJUCA/PE, DEZEMBRO DE 2022



# **PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO ORGANIZADO DE SUAPE – 2020**

ALTERAÇÃO 2022

## **RELATÓRIO CONSOLIDADO**

Ipojuca - PE, dezembro de 2022

## **GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO**

**Paulo Henrique Saraiva Câmara**  
Governador

**Luciana Barbosa de Oliveira Santos**  
Vice-governadora

**Geraldo Julio de Mello Filho**  
Secretário de Desenvolvimento Econômico

## **ADMINISTRAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DE SUAPE**

**Francisco Leite Martins Neto**  
Diretor-presidente (DP)

### **DIRETORIA**

**Thairyne Jessica Martins de Oliveira**  
Diretora de Planejamento e Gestão (DPG)

**Nilson Monteiro da Silva Filho**  
Diretor de Gestão Portuária (DGP)

**João Alberto Costa Faria**  
Diretor de Articulação Social e Gestão Fundiária (DSF)

**Claudio Menna Barreto Valença**  
Diretor de Engenharia (DEG)

**Carlos André Vanderlei de Vasconcelos Cavalcanti**  
Diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade (DMS)

**Jorge Luís Miranda Vieira**  
Diretor de Administração e Finanças (DAF)

**Luiz Alberto Silveira Barros**  
Diretor de Desenvolvimento de Negócios (DDN)

# PDZ DO PORTO ORGANIZADO DE SUAPE 2020 – ALTERAÇÃO 2022

## EQUIPE TÉCNICA

### COORDENAÇÃO GERAL E EXECUTIVA

**Francisco Leite Martins Neto**  
Diretor-presidente

**Roberto Salomão do Amaral e Melo**  
Coordenador de Planejamento e Urbanismo

### GRUPO DE TRABALHO – GT

Alexandra West Chianca	Coord. de Projetos de Infraestrutura / DEG
Alexandre de Castro Cardoso Reis	Coord. Executivo de Desenvolvimento de Negócios / DDN
Bernardo Costa Ramalho	Coord. de Gestão Emergência e Licenciamento Ambiental / DMS
Cândida Efigênia Lima Ramalho de Freitas	Coord. Executiva de Planejamento e Urbanismo / DPG
Danielle Coutinho Cavalcante	Assessora de Comunicação / DP
Eduardo Jose Pereira da Silva	Coord. do ISPS Code / DP
Eduardo Carvalho Beltrão	Economista / DGP
Felipe Fonseca de Meneses Cavalcanti	Coord. de Operações Portuárias / DGP
Grace Kelly Felix de Souza	Coord. Executiva de Comunicação / DP
Heloíse M. de Oliveira Pedrosa	Chefe de Núcleo / DP
Ivan Sergio Moury Fernandes	Coord. de Manutenção e Segurança / DGP
João Alexandre de Sousa Neto	Coord. Executivo de Cartografia / DPG
José Gleidson Dantas da Cunha	Coord. de Informações Territoriais / DPG
Mariângela Lauriano da Silva C. Barbosa	Técnica Cadista / DPG
Mícia Rayane Oliveira	Chefe de Núcleo / DPG
Priscila D'arc Muniz	Assessora de Comunicação / DP
Sérgio Henrique Moura da Silva	Técnico Cadista / DPG
Tahiana Dutra Gurgel Cavalcanti Lima	Ass. Especial de Negócios e Projetos Portuários / DP

NOTA: Inclui a relação dos técnicos que trabalharam na atualização aprovada pela Portaria Minfra nº 1.551/2021 e os que participaram desta alteração.

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>19</b>
<b>1. INFORMAÇÕES GERAIS</b> .....	<b>26</b>
1.1. LOCALIZAÇÃO .....	26
1.2. DADOS CADASTRAIS .....	28
1.3. MARCOS LEGAIS DO PORTO ORGANIZADO .....	28
1.4. DELIMITAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO (POLIGONAL) .....	30
1.4.1 Memorial descritivo da área do Porto Organizado de Suape .....	30
1.5 ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E DE GESTÃO .....	35
<b>2. ZONEAMENTO</b> .....	<b>41</b>
2.1. ÁREAS E INSTALAÇÕES AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS .....	41
2.1.1. Terminal de passageiros .....	45
2.1.2. Instalações de acostagem .....	45
2.1.2.1. Instalações de acostagem - Porto Externo .....	46
2.1.2.2. Instalações de acostagem - Porto Interno .....	61
2.1.3. Instalações de armazenagem .....	70
2.1.3.1. Armazéns retroportuários .....	76
2.1.3.2. Pátios .....	76
2.1.3.3. Silos .....	78
2.1.3.4. Tancagem .....	79
2.1.4. Equipamentos de Operações Portuárias .....	80
2.1.5. Proposição de Reorganização de Áreas do PDZ .....	82
2.1.6. Sobre o Zoneamento do PDZ .....	83
2.1.6.1 Expansões .....	86
2.2. ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS ARRENDADAS .....	92
2.3. ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA ARRENDAMENTO .....	95
2.4. ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS .....	97
2.5. ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS EM EXPLORAÇÃO INDIRETA .....	99
2.6. ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA EXPLORAÇÃO INDIRETA .....	101
2.7. TERMINAIS DE USO PRIVADO DENTRO DA POLIGONAL DO PORTO .....	103
2.8. ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS .....	104
2.9. ÁREAS DE INTERESSE PORTUÁRIO FORA DO PORTO ORGANIZADO .....	106
<b>3. INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO</b> .....	<b>108</b>
3.1. ENERGIA ELÉTRICA .....	108
3.2. ABASTECIMENTO DE ÁGUA .....	109
<b>4. RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO</b> .....	<b>111</b>
4.1. SERVIÇOS DE APOIO OPERACIONAL .....	111
4.1.1. Sistema de monitoramento do tráfego aquaviário .....	111
4.1.2. Praticagem .....	111
4.1.3. Rebocagem .....	113
4.1.4. Serviços de apoio à embarcação .....	115
4.1.4.1. Apoio a serviços operacionais .....	115
4.1.4.2. Apoio a serviços ambientais .....	116

<b>5. LICENCIAMENTO AMBIENTAL.....</b>	<b>117</b>
5.1. LICENÇAS AMBIENTAIS DO PORTO DE SUAPE .....	117
5.2. PROGRAMAS E PLANOS AMBIENTAIS EXECUTADOS PELO PORTO .....	119
<b>6. ISPS CODE .....</b>	<b>122</b>
<b>7. VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO .....</b>	<b>124</b>
7.1. VIAS DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA .....	124
7.2. VIAS DE CIRCULAÇÃO FERROVIÁRIA .....	126
<b>8. ACESSOS TERRESTRES .....</b>	<b>127</b>
8.1. RODOVIÁRIOS .....	127
8.2. FERROVIÁRIOS .....	132
8.3. DUTOVIÁRIOS .....	134
<b>9. ACESSOS AQUAVIÁRIOS .....</b>	<b>137</b>
9.1. CANAL DE ACESSO .....	137
9.2. BACIA DE EVOLUÇÃO .....	138
9.3. ÁREAS DE FUNDEIO .....	139
9.4. BARRA .....	140
9.5. SINALIZAÇÃO NÁUTICA .....	140
9.6. INTERFERÊNCIAS NOS ACESSOS AQUAVIÁRIOS .....	142
9.7. HISTÓRICO DE ACIDENTES .....	143
9.8. VENTOS .....	143
9.9. PLUVIOSIDADE .....	144
9.10. NEBULOSIDADE .....	145
9.11. NÍVEL DE REDUÇÃO E ZERO HIDROGRÁFICO .....	146
9.12. MARÉS .....	146
9.13. ONDAS .....	147
9.14. CORRENTES .....	149
9.15. TAXA DE ASSOREAMENTO .....	154
<b>10. INTERFERÊNCIA DOS PLANOS DIRETORES DOS MUNICÍPIOS DE IPOJUCA E CABO DE SANTO AGOSTINHO NA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO DE SUAPE .....</b>	<b>156</b>
10.1. INTEGRAÇÃO DO PORTO NO PLANEJAMENTO URBANO .....	156
<b>11. PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS .....</b>	<b>169</b>
11.1. MELHORIAS OPERACIONAIS .....	170
11.1.1 Atuação da Autoridade Portuária para garantia dos níveis de produtividade desenvolvidos nos terminais .....	172
11.1.2. Instalação de pátios de triagem e estacionamento de caminhões .....	173
11.1.3. Utilização de terminais alfandegados fora da área primária do Porto .....	175
11.1.4 Implantação do projeto referente a VTMS .....	176
11.1.5. Implantação de um sistema de monitoramento dos tempos de estadia das cargas, nos armazéns e pátios .....	177
11.1.6. Plano de manutenção .....	178
11.1.7. Realização de obras de melhorias na via de acesso do TUP EAS .....	179

<b>11.2. PROPOSIÇÕES DE INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS .....</b>	<b>180</b>
<b>11.2.1. Novos terminais .....</b>	<b>182</b>
11.2.1.1. Novo Terminal de Contêineres (Tecon II) .....	183
11.2.1.2. Terminal de Veículos de Suape – TVS .....	185
11.2.1.3. Terminal de Granéis Sólidos Minerais .....	186
11.2.1.4. Terminal de Múltiplos Usos I .....	189
11.2.1.5. Terminal de Múltiplos Usos II e pêra ferroviária .....	191
11.2.1.6. Novo Terminal de Granéis Líquidos .....	193
11.2.1.7. Terminal de Regaseificação (Regás) .....	196
11.2.1.8. Novo Terminal de Carga Geral .....	199
<b>11.2.2. Estrutura <i>Offshore</i> .....</b>	<b>201</b>
<b>11.2.3. Arrendamento do Terminal de Veículos de Suape (TVS) .....</b>	<b>203</b>
<b>11.2.4. Expansão após 2030 .....</b>	<b>204</b>
<b>11.3. PROPOSIÇÕES DE INVESTIMENTOS EM ACESSOS AO PORTO .....</b>	<b>205</b>
11.3.1. Dragagem de aprofundamento – Porto Externo .....	209
11.3.2. Construção da nova via primária .....	211
11.3.3. Integração viária .....	213
11.3.4. Readequação da guarita de entrada .....	215
11.3.5. Guarita de saída .....	216
11.3.6. Implantação do Arco Metropolitano .....	218
11.3.7. Fomento ao aumento e à realização de melhorias de infraestrutura das rodovias da hinterlândia do Complexo Portuário .....	220
11.3.8. Conclusão das obras de implantação da Ferrovia Transnordestina (Ramal SUAPE – SPS 8 e 9) .....	221
11.3.9. Monitoramento das restrições do canal de acesso do Porto de Suape .....	222
11.3.10. Adequação da largura do canal de acesso do Porto de Suape .....	223
11.3.11. Elaboração de estudos para ampliação da entrada interna do canal do Porto de Suape .....	224
<b>11.4. GESTÃO PORTUÁRIA .....</b>	<b>225</b>
<b>11.4.1. Melhoria da gestão portuária .....</b>	<b>225</b>
11.4.1.1. Realização de esforços comerciais junto a armadores, agentes e operadores de contêineres .....	227
11.4.1.2. Programa de treinamento pessoal .....	228
11.4.1.3. Implantação de uma sistemática de custeio das Autoridades Portuárias .....	229
11.4.1.4. Elaboração de um Plano de Ação para as receitas e gastos do Porto de Suape .....	230
11.4.1.5. Implementação de um sistema de gestão da qualidade no Porto de Suape .....	230
<b>11.4.2. Melhoria dos aspectos institucionais .....</b>	<b>231</b>
<b>11.4.3. Ampliação e melhorias das malhas de transporte terrestre .....</b>	<b>232</b>
11.4.3.1. Programas de promoção à formação de pessoal qualificado e participação do Porto em projetos sociais .....	233
11.4.3.2. Investir em áreas rentáveis para que investidores privados sejam atraídos .....	234
11.4.3.3. Realização de parcerias com universidades e centros de pesquisa buscando inovações .....	235

<b>11.5. MEIO AMBIENTE</b> .....	<b>237</b>
11.5.1. Sistema de Monitoramento Ambiental (IDA) .....	240
11.5.2. Planejamento portuário seguindo os preceitos ambientais .....	241
11.5.3. Programas de uso do solo .....	242
11.5.4. Cumprimento das exigências ambientais .....	243
11.5.5. Manutenção de atendimento à legislação quanto ao gerenciamento de riscos, atendimento a emergências e de saúde e segurança dos trabalhadores no Complexo Portuário .....	244
11.5.6. Implantação do sistema de gestão ambiental e de saúde e segurança do trabalho no Complexo Portuário .....	245
11.5.7. Continuidade dos programas de gerenciamento e monitoramento exigidos pela licença ambiental no Complexo Portuário .....	246
<b>11.6. PORTO-CIDADE</b> .....	<b>248</b>
11.6.1. Impactos da atividade portuária nos municípios .....	248
11.6.2. Fomento e participação no processo de atualização do Plano Diretor de Ipojuca .....	250
11.6.3. Acompanhamento, fomento e realização de iniciativas socioambientais com as comunidades no entorno do Complexo Portuário .....	251
<b>12. PROJEÇÃO DE CARGAS</b> .....	<b>257</b>
<b>13. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>261</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>262</b>
ANEXO I - Limites do Porto Organizado de Suape – Decreto de 25.05.2011 .....	262
ANEXO II - Planta Geral Zoneamento do Porto Organizado .....	262
ANEXO III – Carta Náutica .....	262

# LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 1</b> - Integração dos instrumentos de planejamento portuário .....	20
<b>Figura 2</b> - Localização do Porto de Suape .....	26
<b>Figura 3</b> - Limites do Porto Organizado de Suape – Decreto Federal de 25.05.2011 .....	34
<b>Figura 4</b> - Organização administrativa geral da Empresa Suape .....	36
<b>Figura 5</b> - Organização da Presidência / Empresa Suape .....	36
<b>Figura 6</b> - Organização da Diretoria de Gestão Portuária – DGP .....	38
<b>Figura 7</b> - Vista superior do Porto Interno e do Externo .....	41
<b>Figura 8</b> - Áreas e instalações afetas às operações portuárias .....	42
<b>Figura 9</b> - Instalações gerais de acostagem do Porto de Suape .....	45
<b>Figura 10</b> - Instalações de acostagem do Porto Externo .....	46
<b>Figura 11</b> - Localização e traçado do molhe .....	48
<b>Figura 12</b> - Cais de Múltiplos Usos (CMU) .....	49
<b>Figura 13</b> - Píer de Granéis Líquidos 1 (PGL-1) .....	52
<b>Figura 14</b> - Berço B do PGL-1 .....	53
<b>Figura 15</b> - Píer de Granéis Líquidos 2 (PGL-2) .....	55
<b>Figura 16</b> - Visão geral da dutovia do PGL-2 .....	56
<b>Figura 17</b> - Píer de Granéis Líquidos 3A (PGL-3A) .....	58
<b>Figura 18</b> - Píer de Granéis Líquidos 3B (PGL-3B) .....	59
<b>Figura 19</b> - Braços mecânicos do Píer de Granéis Líquidos 3B .....	60
<b>Figura 20</b> - Cabrestante do Píer de Granéis Líquidos 3B .....	60
<b>Figura 21</b> - Instalações de Acostagem do Porto Interno .....	61
<b>Figura 22</b> - Vista aérea Cais 1 .....	62
<b>Figura 23</b> - Vista aérea Cais 2 (Tecon 1) .....	64
<b>Figura 24</b> - Vista aérea Cais 3 (Tecon 1) .....	66
<b>Figura 25</b> - Vista aérea Cais 4 (público) .....	67
<b>Figura 26</b> - Vista aérea Cais 5 .....	69
<b>Figura 27</b> - Instalações de armazenagem do Porto Organizado de Suape .....	70
<b>Figura 28</b> - Localização dos pátios de armazenagem .....	76
<b>Figura 29</b> - Visão geral dos silos de armazenagem da empresa Bunge Alimentos S.A. ....	78
<b>Figura 30</b> - Proposta do zoneamento no Complexo de Suape – Visão Geral .....	84
<b>Figura 31</b> - Proposta de ocupação do Porto Organizado em curto prazo .....	87
<b>Figura 32</b> - Proposta de ocupação do Porto Organizado em médio prazo .....	89
<b>Figura 33</b> - Proposta de ocupação do Porto Organizado em longo prazo .....	92
<b>Figura 34</b> - Localização das áreas afetas arrendadas .....	93

<b>Figura 35</b> - Áreas disponíveis para arrendamento na conformação atual do Porto .....	96
<b>Figura 36</b> - Mapa das áreas e instalações não afetadas às operações portuárias .....	97
<b>Figura 37</b> - Áreas não afetadas às operações portuárias em exploração indireta .....	99
<b>Figura 38</b> - Áreas não afetadas disponíveis para exploração indireta .....	103
<b>Figura 39</b> - Localização dos Terminais Privados existentes dentro da poligonal do Porto Organizado e alienados antes da Lei 8.630/1993 .....	104
<b>Figura 40</b> - Localização das áreas alfandegadas do Porto Organizado de Suape .....	105
<b>Figura 41</b> - Área de interesse portuário fora do Porto Organizado - Usina Salgado .....	106
<b>Figura 42</b> - Área de interesse portuário fora do Porto Organizado - Suape Global .....	107
<b>Figura 43</b> - Localização das subestações que atendem o Complexo Industrial Portuário de Suape .....	108
<b>Figura 44</b> - Serviços de Rebocagem - exemplo de rebocadores atracados no Cais 4, no Porto Interno .....	115
<b>Figura 45</b> - Sistema de segurança do Porto de Suape - Visão geral .....	123
<b>Figura 46</b> - Mapa das vias de circulação interna .....	125
<b>Figura 47</b> - Vias de circulação ferroviária .....	126
<b>Figura 48</b> - Mapa dos acessos rodoviários ao Porto de Suape .....	128
<b>Figura 49</b> - Malha Ferroviária administrada pela TLSA .....	133
<b>Figura 50</b> - Mapa dos acessos dutoviários .....	136
<b>Figura 51</b> - Acessos Aquaviários - Visão Geral .....	137
<b>Figura 52</b> - Áreas de fundeio do Porto de Suape .....	139
<b>Figura 53</b> - Mapa da sinalização náutica do Porto de Suape .....	140
<b>Figura 54</b> - Carta Náutica com a representação da sinalização náutica - Visão geral .....	141
<b>Figura 55</b> - Zonas de interferência dentro do Porto .....	142
<b>Figura 56</b> - Histograma direcional dos vetores de vento (Novembro, 2019 - Novembro, 2020) .....	144
<b>Figura 57</b> - Série temporal dos dados de ondas, medidos na estação HMSUWAVE, ao longo do período de novembro de 2019 a novembro de 2020: altura significativa total (em metros), direção média das ondas (em graus) e período médio das ondas (em segundos) .....	148
<b>Figura 58</b> - Gráfico do tipo boxplot, agrupado para cada mês, para melhor visualização das variações sazonais de altura significativa de onda .....	148
<b>Figura 59</b> - Rosa dos ventos para ondas totais com direção média e altura significativa das ondas, referente ao período de novembro de 2019 a novembro de 2020 .....	149
<b>Figura 60</b> - Rosa dos ventos dos dados de correntes observados na superfície, na camada intermediária e no fundo, durante todo o período (novembro de 2019 - novembro de 2020) .....	150
<b>Figura 61</b> - Medições das correntes do mês de dezembro de 2019 - período de estiagem .....	151
<b>Figura 62</b> - Medições das correntes do mês de junho de 2020 - período chuvoso .....	152

<b>Figura 63</b> - Intensidade das correntes - período chuvoso .....	152
<b>Figura 64</b> - Intensidade das correntes - período de estiagem .....	153
<b>Figura 65</b> - PD do município de Ipojuca - Macrozoneamento .....	159
<b>Figura 66</b> - PD do município de Ipojuca - Zonas da Macrozona de Equilíbrio Urbano - Ambiental .....	159
<b>Figura 67</b> - PD do município do Cabo de Santo Agostinho - Macrozoneamento .....	162
<b>Figura 68</b> - PD do Complexo Industrial Portuário de Suape – Zoneamento (Decreto Estadual N° 37.160/2011) .....	165
<b>Figura 69</b> - Mapa - Sobreposição dos zoneamentos dos planos diretores do município de Ipojuca e de Suape .....	166
<b>Figura 70</b> - Zoneamento do Plano Diretor de Suape 2030 (Decreto Estadual N° 37.160/2011) .....	168
<b>Figura 71</b> - Vistas dos pátios de triagem em operação em Suape a partir de 2020 – Empresas Êxito e Sulog .....	174
<b>Figura 72</b> - Localização do futuro Terminal de Contêineres (Tecon II) .....	183
<b>Figura 73</b> - Terminal de Veículos de Suape .....	185
<b>Figura 74</b> - Localização do futuro Terminal de Granéis Sólidos Minerais .....	186
<b>Figura 75</b> - Localização do futuro Terminal de Múltiplos Usos I .....	189
<b>Figura 76</b> - Localização do futuro Terminal de Múltiplos Usos II e Pêra Ferroviária .....	191
<b>Figura 77</b> - Localização do futuro Terminal de Granéis Líquidos .....	193
<b>Figura 78</b> - Localização do futuro Terminal de Regaseificação (Regás).....	196
<b>Figura 79</b> - Localização do futuro Terminal de Carga Geral .....	199
<b>Figura 80</b> - Futura expansão pós-2030 .....	204
<b>Figura 81</b> - Dragagem de aprofundamento - Porto Externo .....	209
<b>Figura 82</b> - Proposta da nova via primária .....	211
<b>Figura 83</b> - Proposta de Integração viária (rotatória principal) .....	213
<b>Figura 84</b> - Readequação da guarita de entrada e saída (guarita principal) .....	215
<b>Figura 85</b> - Localização da guarita de saída .....	216

# LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> - Coordenadas geográficas do Complexo Industrial Portuário de Suape .....	27
<b>Tabela 2</b> - Informações do cadastro nacional da pessoa jurídica .....	28
<b>Tabela 3</b> - Quantitativo de profissionais por departamento .....	38
<b>Tabela 4</b> - Quadro geral - áreas e instalações afetas às operações portuárias .....	43
<b>Tabela 5</b> - Características gerais das instalações de armazenagem .....	71
<b>Tabela 6</b> - Características gerais dos armazéns retroportuários do Porto de Suape .....	76
<b>Tabela 7</b> - Características gerais dos pátios do Porto de Suape .....	77
<b>Tabela 8</b> - Capacidade de armazenagem de granéis líquidos no Porto de Suape .....	79
<b>Tabela 9</b> - Características gerais dos equipamentos de operações portuárias .....	80
<b>Tabela 10</b> - Novos Terminais resultantes da proposta de expansão do Porto de Suape .....	85
<b>Tabela 11</b> - Relação dos contratos de arrendamento situados em áreas operacionais do Porto Organizado de Suape .....	93
<b>Tabela 12</b> - Informações contratuais dos terminais portuários inseridos em áreas afetas às operações portuárias .....	94
<b>Tabela 13</b> - Características gerais das operações dos terminais portuários inseridos em áreas operacionais do Porto .....	95
<b>Tabela 14</b> - Informações gerais das áreas disponíveis para arrendamento .....	97
<b>Tabela 15</b> - Informações gerais relativas às áreas não operacionais .....	98
<b>Tabela 16</b> - Áreas e instalações não afetas às operações portuárias em exploração indireta .....	100
<b>Tabela 17</b> - Quadro geral de áreas e instalações não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta .....	102
<b>Tabela 18</b> - Terminais privados existentes dentro da poligonal do Porto Organizado e alienados antes da Lei 8.630/1993 .....	103
<b>Tabela 19</b> - Áreas alfandegadas do Porto Organizado de Suape .....	105
<b>Tabela 20</b> - Informações gerais da SE PORTO .....	109
<b>Tabela 21</b> - Informações gerais sobre o abastecimento de água .....	110
<b>Tabela 22</b> - Relação das embarcações de apoio portuário .....	112
<b>Tabela 23</b> - Informações gerais sobre os serviços de rebocagem .....	114
<b>Tabela 24</b> - Apoio aos serviços operacionais (tripulação e embarcação) .....	115
<b>Tabela 25</b> - Apoio aos serviços ambientais (retirada de resíduos, fornecimento de água potável, fornecimento de óleo lubrificante e atendimento a emergências) .....	116
<b>Tabela 26</b> - Situação de licenciamento do Porto de Suape .....	117
<b>Tabela 27</b> - Planos de contingência desenvolvidos pelo Porto de Suape .....	119
<b>Tabela 28</b> - Planos para ações rotineiras do Porto de Suape .....	120
<b>Tabela 29</b> - Quadro geral ISPS Code – Declaração de Cumprimento por empresa .....	123
<b>Tabela 30</b> - Relação dos acessos internos do Porto de Suape .....	124
<b>Tabela 31</b> - Acessos terrestres rodoviários ao Porto de Suape .....	127
<b>Tabela 32</b> - Dados operacionais dos pátios ferroviários do entorno de Suape .....	133
<b>Tabela 33</b> - Características gerais das dutovias existentes no Porto de Suape .....	134
<b>Tabela 34</b> - Histórico de acidentes no Porto de Suape .....	143
<b>Tabela 35</b> - Dados pluviométricos em mm (média de 30 anos) para cada mês no município de Ipojuca .....	145
<b>Tabela 36</b> - Informações sobre a maré - Porto de Suape .....	147
<b>Tabela 37</b> - Intervalo de intensidade e média das velocidades de corrente .....	150
<b>Tabela 38</b> - Ações propostas pelo Plano Mestre do Porto de Suape voltadas às operações .....	171

<b>Tabela 39</b> - Ações propostas pelo PDZ 2020 do Porto de Suape voltadas às operações .....	171
<b>Tabela 40</b> - Atualização do PDZ 2020 do Porto de Suape - Ações propostas voltadas às operações .....	171
<b>Tabela 41</b> - Status da atuação da Autoridade Portuária para garantia dos níveis de produtividade desenvolvidos nos terminais .....	172
<b>Tabela 42</b> - Cronograma da criação de um pátio de triagem .....	175
<b>Tabela 43</b> - Cronograma da utilização de terminais alfandegados fora da área primária do Porto .....	176
<b>Tabela 44</b> - Cronograma de implantação do projeto referente a VTMS .....	177
<b>Tabela 45</b> - Cronograma de implantação de um sistema de monitoramento .....	177
<b>Tabela 46</b> - Cronograma de implantação do Plano de Manutenção .....	178
<b>Tabela 47</b> - Cronograma da realização de obras de melhorias na via de acesso do TUP EAS .....	179
<b>Tabela 48</b> - Investimentos portuários propostos pelo Plano Mestre do Porto de Suape .....	181
<b>Tabela 49</b> - Investimentos portuários propostos pelo PDZ 2020 do Porto de Suape .....	181
<b>Tabela 50</b> - Atualização do PDZ 2020 do Porto de Suape - Investimentos portuários propostos ....	181
<b>Tabela 51</b> - Cronograma da implantação do Tecon II (SUA05) .....	184
<b>Tabela 52</b> - Cronograma da implantação do TVS .....	186
<b>Tabela 53</b> - Cronograma da implantação do TGSM .....	188
<b>Tabela 54</b> - Cronograma da implantação do TMU I .....	190
<b>Tabela 55</b> - Cronograma da implantação do TMU II .....	193
<b>Tabela 56</b> - Cronograma de implantação dos terminais de granéis líquidos .....	195
<b>Tabela 57</b> - Cronograma de implantação do Terminal de Regaseificação (Regás) .....	199
<b>Tabela 58</b> - Cronograma de implantação do Terminal de Carga Geral .....	201
<b>Tabela 59</b> - Cronograma de implantação do molhe .....	202
<b>Tabela 60</b> - Cronograma de implantação dos píeres .....	202
<b>Tabela 61</b> - Cronograma de arrendamento do Terminal de Veículos de Suape (TVS) .....	204
<b>Tabela 62</b> - Ações propostas pelo Plano Mestre do Porto de Suape voltadas às proposições de investimentos em acessos ao Porto .....	207
<b>Tabela 63</b> - Ações propostas pelo PDZ 2020 do Porto de Suape voltadas às proposições de investimentos em acessos ao Porto .....	208
<b>Tabela 64</b> - Atualização do PDZ 2020 do Porto de Suape - Ações voltadas às proposições de investimentos em acessos ao Porto .....	208
<b>Tabela 65</b> - Cronograma de dragagem de aprofundamento .....	210
<b>Tabela 66</b> - Cronograma de construção da nova via primária .....	212
<b>Tabela 67</b> - Cronograma de integração viária .....	214
<b>Tabela 68</b> - Cronograma de readequação da guarita de entrada .....	216
<b>Tabela 69</b> - Cronograma de implantação da guarita de saída .....	217
<b>Tabela 70</b> - Cronograma de implantação do Arco Metropolitano .....	219
<b>Tabela 71</b> - Cronograma de fomento ao aumento e à realização de melhorias de infraestrutura das rodovias da hinterlândia do Complexo Portuário .....	220
<b>Tabela 72</b> - Cronograma de monitoramento das restrições do canal de acesso do Porto de Suape .....	223
<b>Tabela 73</b> - Cronograma de adequação da largura do canal de acesso do Porto de Suape .....	223
<b>Tabela 74</b> - Cronograma de elaboração de estudos para ampliação da entrada interna do canal do Porto de Suape .....	224

<b>Tabela 75</b> - Ações propostas pelo Plano Mestre do Porto de Suape voltadas à melhoria da gestão portuária .....	<b>226</b>
<b>Tabela 76</b> - Ações propostas pelo PDZ 2020 do Porto de Suape voltadas à melhoria da gestão Portuária .....	<b>226</b>
<b>Tabela 77</b> - Atualização do PDZ 2020 do Porto de Suape - Ações propostas voltadas à melhoria da gestão portuária .....	<b>226</b>
<b>Tabela 78</b> - Cronograma da realização de esforços comerciais junto a armadores, agentes e operadores de contêineres .....	<b>227</b>
<b>Tabela 79</b> - Cronograma do programa de treinamento pessoal .....	<b>229</b>
<b>Tabela 80</b> - Cronograma da implantação de uma sistemática de custeio das Autoridades Portuárias .....	<b>229</b>
<b>Tabela 81</b> - Cronograma da implementação de um sistema de gestão da qualidade no Porto de Suape .....	<b>231</b>
<b>Tabela 82</b> - Ações propostas pelo Plano Mestre do Porto de Suape em relação aos aspectos institucionais .....	<b>231</b>
<b>Tabela 83</b> - Cronograma de ampliação e melhorias das malhas de transporte terrestre .....	<b>232</b>
<b>Tabela 84</b> - Cronograma dos programas de promoção à formação de pessoal .....	<b>234</b>
<b>Tabela 85</b> - Cronograma de investimento em áreas rentáveis para atrair investidores .....	<b>235</b>
<b>Tabela 86</b> - Cronograma da realização de parcerias com universidades e centros de pesquisa buscando inovações .....	<b>236</b>
<b>Tabela 87</b> - Ações propostas pelo Plano Mestre do Porto de Suape voltadas às melhorias ambientais .....	<b>238</b>
<b>Tabela 88</b> - Ações propostas pelo PDZ 2020 do Porto de Suape voltadas às melhorias ambientais .....	<b>239</b>
<b>Tabela 89</b> - Atualização do PDZ 2020 do Porto de Suape - Ações propostas voltadas às melhorias ambientais .....	<b>239</b>
<b>Tabela 90</b> - Cronograma de monitoramento do IDA .....	<b>240</b>
<b>Tabela 91</b> - Cronograma de planejamento portuário seguindo preceitos ambientais .....	<b>242</b>
<b>Tabela 92</b> - Cronograma de programas de uso do solo .....	<b>243</b>
<b>Tabela 93</b> - Cronograma de planejamento para impor o cumprimento das exigências ambientais .....	<b>244</b>
<b>Tabela 94</b> - Cronograma de manutenção de atendimento à legislação quanto ao gerenciamento de riscos, atendimento a emergências e de saúde e segurança do trabalhador no Complexo Portuário .....	<b>244</b>
<b>Tabela 95</b> - Cronograma de implantação dos Sistemas de Gestão Integrada (SGI) para Qualidade, Meio Ambiente, Segurança e Saúde no Trabalho no Complexo Portuário .....	<b>246</b>
<b>Tabela 96</b> - Cronograma de continuidade dos programas de gerenciamento e monitoramento exigidos pela licença ambiental no Complexo Portuário .....	<b>247</b>
<b>Tabela 97</b> - Cronograma de fomento e participação no processo de atualização do plano diretor de Ipojuca .....	<b>251</b>
<b>Tabela 98</b> - Revisão nas projeções de carga apresentadas no Plano Mestre do Porto de Suape .....	<b>259</b>

# LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

<b>ABNT</b>	Associação Brasileira de Normas Técnicas
<b>AID</b>	Áreas de Influência Direta
<b>AII</b>	Áreas de Influência Indireta
<b>AIS</b>	Automatic Identification System
<b>ANTAQ</b>	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
<b>ANTT</b>	Agência Nacional de Transportes Terrestres
<b>ANVISA</b>	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
<b>CAP</b>	Conselho da Autoridade Portuária
<b>CELPE</b>	Companhia Energética de Pernambuco
<b>CESPORTOS</b>	Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos
<b>CGGI</b>	Coordenação-Geral de Gestão Integrada.
<b>CGMP</b>	Corregedoria Geral do Ministério Público
<b>CHESF</b>	Companhia Hidrelétrica do São Francisco
<b>CMU</b>	Cais de Múltiplos Usos
<b>COMPESA</b>	Companhia Pernambucana de Saneamento
<b>CONPORTOS</b>	Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos
<b>CONAMA</b>	Conselho Nacional do Meio Ambiente
<b>CONRAD</b>	Conselho de Administração
<b>CPRH</b>	Agência Estadual de Meio Ambiente
<b>CSN</b>	Companhia Siderúrgica Nacional
<b>DC</b>	Declaração de Cumprimento
<b>CNT</b>	Confederação Nacional do Transporte
<b>DNTA</b>	Diretoria do Departamento Nacional de Transportes Aquaviários
<b>DHN</b>	Diretoria de Hidrografia e Navegação
<b>DMS</b>	Diretoria de Meio Ambiente e Sustentabilidade
<b>DNIT</b>	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
<b>EAR</b>	Estudo de Avaliação de Risco
<b>EIAs</b>	Estudos de Impactos Ambientais
<b>EMPETUR</b>	Empresa de Turismo de Pernambuco
<b>ETA</b>	Estação de Tratamento de Água
<b>EVTEA</b>	Estudo de Viabilidade Econômica, Técnica, Financeira e Ambiental
<b>FUNDAJ</b>	Fundação Joaquim Nabuco
<b>FDAO</b>	Folga Dinâmica Abaixo da Quilha
<b>FUNDARPE</b>	Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco
<b>GLP</b>	Gás Liquefeito de Petróleo
<b>GNL</b>	Gás Natural Liquefeito

<b>ICTs</b>	Instituições de Pesquisa Científica e Tecnológica
<b>IDA</b>	Índice de Desempenho Ambiental
<b>IBGE</b>	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
<b>IPHAN</b>	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
<b>ISPS CODE</b>	International Ship and Port Facility Security Code
<b>LOA</b>	Length Overall (Comprimento de fora a fora)
<b>LPUOS</b>	Lei de Parcelamento e de Uso e Ocupação do Solo
<b>MEUA</b>	Macrozona de Equilíbrio Urbano-Ambiental
<b>MLWS</b>	Mean Low Water Springs (Nível Médio das Baixa-Marés de Sizígia)
<b>MSR</b>	Macrozona de Sustentabilidade Rural
<b>MInfra</b>	Ministério de Infraestrutura
<b>MT</b>	Ministério dos Transportes
<b>NM</b>	Nível Médio
<b>NMM</b>	Nível Médio do Mar
<b>NR</b>	Nível de Redução
<b>OGMO</b>	Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalho Portuário
<b>OMS</b>	Organização Mundial de Saúde
<b>PC</b>	Posto de Controle
<b>PD</b>	Plano Diretor
<b>PDI</b>	Plano de Desenvolvimento Integrado
<b>PDI/RMR</b>	Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Recife
<b>PDPMI</b>	Plano Diretor Participativo do Município de Ipojuca
<b>PDZ</b>	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento
<b>PED</b>	Plano Estratégico de Desenvolvimento Econômico
<b>PGL</b>	Pier de Granéis Líquidos
<b>PGO</b>	Plano Geral de Outorgas
<b>PLNP</b>	Plano Nacional de Logística Portuária
<b>PM</b>	Plano Mestre
<b>PNL</b>	Plano Nacional de Logística
<b>PPI</b>	Programa de Parcerias de Investimentos
<b>PPU</b>	Portable Pilot Unit
<b>PSP</b>	Plano de Segurança Portuária
<b>OMASST</b>	Qualidade, Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho
<b>REP</b>	Regulamento de Exploração do Porto de Suape
<b>RIMA</b>	Relatório de Impacto Ambiental
<b>RNEST</b>	Refinaria Abreu e Lima
<b>RMR</b>	Região Metropolitana do Recife
<b>SEP</b>	Secretaria de Portos
<b>SEP/PR</b>	Secretaria de Portos da Presidência da República

<b>SGB</b>	Sistema Geodésico
<b>SGI</b>	Sistemas de Gestão Integrada
<b>SINDOPE</b>	Sindicato dos Operadores Portuários
<b>SIRGAS</b>	Sistema de Referência Geodésico
<b>SNPTA</b>	Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
<b>STPP/RMR</b>	Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife
<b>TCU</b>	Tribunal de Contas da União
<b>TDF</b>	Tronco Distribuidor Ferroviário
<b>TECON</b>	Terminal de Contêineres
<b>TGSM</b>	Terminal de Granéis Sólidos Minerais
<b>TLSA</b>	Transnordestina Logística S. A
<b>TMU</b>	Terminal de Múltiplos Usos
<b>TPB</b>	Tonelagem de Porte Bruto
<b>TUP</b>	Terminais de Uso Privado
<b>UPAD's</b>	Unidades de Apoio à Decisão do Prático
<b>UTM</b>	Universal Transversal Mercator
<b>VTMIS</b>	Vessel Traffic Management and Information System
<b>ZAIL</b>	Zona de Atividade Industrial e Logística
<b>ZAP</b>	Zona de Atividade Portuária
<b>ZCIT</b>	Zona de Convergência Intertropical
<b>ZCS</b>	Zona Central de Serviços
<b>ZEA</b>	Zona de Equilíbrio Ambiental
<b>ZI</b>	Zona Industrial
<b>ZP</b>	Zona de Praticagem
<b>ZIP</b>	Zona Industrial Portuária
<b>ZPC</b>	Zona de Preservação Cultural
<b>ZPEC</b>	Zona de Preservação Ecológica
<b>ZRU</b>	Zona de Requalificação Urbana
<b>ZSO</b>	Zona de Sustentabilidade da Orla
<b>ZUP</b>	Zona de Urbanização Preferencial



# INTRODUÇÃO

No âmbito do arcabouço regulatório do setor portuário, a publicação da recente Portaria MInfra n.º 61, de 10 de junho de 2020, ao tempo que aprimorou o arcabouço normativo que trata da elaboração e atualização dos instrumentos de planejamento do setor portuário, parte da compreensão de que o processo de planejamento deve ser constante, uma vez que a dinâmica econômica altera as diretrizes estratégicas e administrativas dos portos organizados, tornando essencial que esse aprimoramento dos regramentos busque, cada vez mais, a elaboração de um planejamento mais atual e alinhado com a realidade posta às autoridades portuárias.

Pela nova Portaria MInfra n.º 61, os instrumentos de planejamento do setor portuário nacional, de caráter contínuo, são:

**I. Plano Mestre (PM)** – constitui-se no instrumento de planejamento de Estado voltado aos complexos portuários que abrangem os portos organizados, considerando as perspectivas do planejamento de transportes em nível estratégico, que visa a direcionar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos portos, na relação porto-cidade e em seus acessos, sendo sua elaboração de responsabilidade do Poder Concedente;

**II. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ)** – constitui-se no principal instrumento de planejamento da Autoridade Portuária, que contempla as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do Porto Organizado. Portanto, sua elaboração é de responsabilidade da Autoridade Portuária; e

**III. Plano Geral de Outorgas (PGO)** - instrumento de planejamento de Estado, aderente às diretrizes do planejamento nacional de transportes, aos planos mestres e aos PDZ, com a finalidade de orientar investidores e consolidar projetos de outorga do setor portuário, sendo sua elaboração também de responsabilidade do Poder Concedente.

A referida Portaria revogou a norma anterior - Portaria SEP/PR n.º 03, de 7 de janeiro de 2014 -que regulava a edição dos três citados instrumentos de planeamento, e ainda a extinção do Plano Nacional de Logística Portuária - PLNP, que passará a ser absorvido pelo Plano Nacional de Logística - PNL. (Figura 1)

**Figura 1** - Integração dos instrumentos de planeamento portuário



Fonte: CPU/DPG/SUAPE

No que se refere especificamente à atualização e alteração dos PDZs, destacam-se como os principais avanços decorrentes da publicação da Portaria MInfra n.º 61/2020 os seguintes pontos:

- a) Simplificação do conteúdo exigido para compor o PDZ, dando prioridade às ações de promoção do desenvolvimento portuário, inclusive com a previsão de áreas de interesse da Autoridade Portuária fora do Porto Organizado, para a expansão do Porto;
- b) Apresentação do PDZ em formato digital;
- c) Reformulação das diretrizes para a elaboração do documento;
- d) Anexo específico que trata do check-list das informações que deverão conter o documento, evitando que a Administração Portuária seja consultada sobre os motivos da não apresentação de determinadas informações;
- e) Alteração do prazo previsto para a atualização do PDZ, que passou de dez meses para um ano, após a publicação de um novo Plano Mestre; e
- f) Estabelecimento de regras claras sobre os pedidos de alteração pontual do documento.

Recentemente, por meio da Portaria MInfra n.º 1.551, de 22 de dezembro de 2021, foi aprovada uma nova atualização do PDZ, de forma a atender os termos da Portaria MInfra n.º 61/2020, em especial, o que dispõe os artigos 12 e 14, considerando para tanto a publicação, em 2019, pelo Poder Concedente, do novo Plano Mestre de SUAPE. Além disso, cabe destacar que tal alteração decorreu por solicitação do Poder Concedente, por meio do Ofício N.º 37/2020/CGGI/DGMP-SNPTA/SNPTA, de 02 de setembro de 2020, com vistas ao alinhamento do PDZ de SUAPE então vigente ao seu novo Plano Mestre.

O presente documento apresenta uma alteração pontual desse Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Suape – PDZ SUAPE 2015-2030 vigente, com base nos regramentos estabelecidos na Portaria MInfra n.º 61/2020, e tem por finalidade atender manifestações de interesse para implantação de novos negócios, bem como, ampliar a oferta de áreas operacionais no âmbito do Porto Organizado, por meio da reconversão de três áreas então classificadas no PDZ vigente como áreas não afetadas (ANA), em áreas afetadas. Os demais termos do PDZ vigente não impactados por essa alteração permanecem válidos e inalterados.

Cabe destacar que todo o trabalho apresentado nesta alteração foi desenvolvido, do mesmo modo que o PDZ vigente, em consonância com as diretrizes estabelecidas na referida Portaria e baseado no conhecimento decorrente da leitura da realidade e do potencial do Porto e da região, bem como na conformação normativa estratégica com vistas a contribuir para que a Administração Portuária de Suape tenha ganhos e eficácia no seu processo de planejamento.

Cabe ainda destacar que o PDZ vigente, em grande medida mantido nesta alteração, compilou as análises que foram desenvolvidas ao longo de todo o processo de atualização por parte da equipe técnica da Autoridade Portuária. Destaca-se que todas as etapas desse processo estiveram em consonância com os instrumentos de planejamento portuário, normas e especificações técnicas, e demais legislação vigente afeta ao PDZ. Desse modo, esta atualização do PDZ do Porto Organizado de SUAPE – 2021 constituiu-se no resultado de um trabalho multidisciplinar, desenvolvido por um grupo de trabalho, especialmente constituído para essa tarefa no âmbito da Autoridade Portuária, formado por técnicos de diversas áreas afetas à elaboração deste Plano. Importante destacar que esse processo contribuiu, de forma significativa, para o aprofundamento, internalização e difusão de uma visão holística e sistêmica da área do porto organizado e sua área de influência por parte da equipe técnica envolvida, ao tempo que contribuiu, no âmbito dessa atualização, para uma maior e desejada sinergia entre as instalações portuárias, as infraestruturas e os meios ambiente e urbano, na perspectiva do planejamento portuário de curto, médio e longo prazos.

A seguir são expostos, de forma resumida, os objetivos, a metodologia e a estrutura de apresentação constantes do PDZ vigente e mantidos, em sua maior parte, neste relatório.

## **OBJETIVOS**

A Portaria MInfra n.º 61/2020 definiu que o PDZ tem por objetivo geral estabelecer as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do Porto Organizado, devendo contemplar na sua elaboração as seguintes diretrizes para cada horizonte de planejamento – curto, médio e longo prazos:

- I. Promoção do desenvolvimento do Porto;
- II. Otimização do uso das áreas, das instalações e da infraestrutura do Porto;
- III. Adequação das áreas e instalações do Porto visando à eficiência das operações portuárias e dos acessos ao Porto;

- IV. Integração do Porto com os modais de transporte terrestre;
- V. Definição do ordenamento das áreas e instalações do Porto conforme as estimativas de movimentação de cargas e passageiros;
- VI. Atendimento às políticas nacionais para o setor portuário, observando, no que couber, as demais políticas para o transporte de cargas, em especial as do transporte aquaviário, de desenvolvimento social, econômico e ambiental;
- VII. Atendimento às projeções de demanda, os cálculos de capacidade e o Plano de Ações e Investimentos estabelecidos no Plano Mestre;
- VIII. Alternativas para a expansão das atividades portuárias, por perfil de carga; e
- IX. Observância aos licenciamentos ambientais.

Considerando o disposto no Art. 12 da Portaria MInfra n.º 61/2020, este documento tem por finalidade apresentar a alteração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Suape – PDZ SUAPE 2015-2030, conforme dispõe a Seção III da referida portaria.

## **METODOLOGIA**

Destaca-se que o desenvolvimento do presente estudo obedeceu ao estabelecido na Portaria MInfra n.º 61/2020, em especial no que dispõe a Seção III da referida portaria.

Considerando o fato gerador que motivou a alteração do PDZ SUAPE 2020 vigente - atender manifestações de interesse para implantação de novos negócios, bem como, ampliar a oferta de áreas operacionais no âmbito do Porto Organizado - esta alteração manteve as bases da metodologia empregada no PDZ vigente, que teve por referência uma metodologia de análise sistêmica comparativa, de ordem quantitativa e qualitativa, entre os respectivos PM e PDZ vigentes.

Considerando, ainda, a atualidade dos estudos elaborados no âmbito do PDZ SUAPE vigente - aprovado em dezembro de 2021 - ressalta-se que as propostas de alteração apresentadas neste relatório não impactaram, de forma significativa, o zoneamento atualmente vigente, permanecendo nesta atualização, de um modo geral, as principais diretrizes já estabelecidas quanto à adequação das áreas, instalações e infraestruturas portuárias previstas nos respectivos instrumentos de planejamento vigentes, inclusive no que se refere aos horizontes de planejamento das ações previstas.

Considerando, ainda, a atualidade dos estudos elaborados no âmbito do PDZ SUAPE vigente – aprovado em fevereiro de 2020 – bem como as análises realizadas em relação aos dois instrumentos – PM e PDZ, ressalta-se que as propostas de atualização apresentadas neste relatório não impactaram, de forma significativa, o zoneamento atualmente vigente, permanecendo nesta atualização, de um modo geral, as principais diretrizes já estabelecidas quanto à adequação das áreas, instalações e infraestruturas portuárias previstas nos respectivos instrumentos de planejamento vigentes, inclusive no que se refere aos horizontes de planejamento das ações previstas.

### **C) ESTRUTURA DO TRABALHO**

Este PDZ do Porto Organizado de Suape – 2021 está dividido em 12 capítulos, além deste primeiro que corresponde ao presente capítulo de Introdução. Essa estruturação tem por base os termos estabelecidos Portaria MInfra n.º 61/2020, em especial, seu no Anexo I.

A seguir, será apresentada uma breve descrição do conteúdo de cada um destes 12 capítulos que compõem este documento:

**Capítulo 1 – INFORMAÇÕES GERAIS** - compreende os aspectos da localização geográfica do Porto, incluindo a delimitação do Porto Organizado (poligonal), bem como seus dados cadastrais, marcos legais e estrutura administrativa e de gestão;

**Capítulo 2 – ZONEAMENTO** - descrição da situação atual do Porto e o que se espera com a expansão, apresentando as áreas e instalações afetas às operações portuárias, áreas arrendadas e arrendáveis; áreas e instalações não afetas às operações portuárias existentes, em exploração indireta, disponíveis para exploração indireta; terminais de uso privado dentro da poligonal; áreas e instalações alfandegadas; e áreas de interesse portuário fora do Porto Organizado;

**Capítulo 3 – INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO** - inclui informações relacionadas à provisão de energia elétrica e abastecimento de água;

**Capítulo 4 - RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO** - inclui a relação sintética dos processos e sistemas de monitoramento e/ou controle do tráfego aquaviário (AIS, VTMISS etc.) e terrestres (rodoviário, ferroviário etc.);

**Capítulo 5 - LICENCIAMENTO AMBIENTAL** - descrição da situação do licenciamento ambiental, incluindo tabela com as seguintes informações: licenças ambientais que o Porto possui, número de identificação, data de emissão, órgão emissor e data de validade;

**Capítulo 6 - ISPS CODE** – descrição da situação dos certificados ISPS Code, incluindo tabela com as seguintes informações por instalação portuária: número de identificação, nome da instalação, se possui ou não declaração de cumprimento (DC), data de concessão da DC e validade da DC;

**Capítulo 7 - VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO** - descrição das vias de circulação rodoviária internas, vias de circulação ferroviária internas ativas, incluindo suas respectivas informações técnicas;

**Capítulo 8 - ACESSOS TERRESTRES** – inclui a identificação das rodovias das hinterlândias federais, estaduais e vias municipais que dão acesso ao Porto; das ferrovias e das concessionárias que fazem parte do complexo portuário e das suas redondezas; e das dutovias que chegam ao Porto, incluindo as respectivas informações técnicas por tipo de acesso;

**Capítulo 9 - ACESSOS AQUAVIÁRIOS** – inclui informações sobre o canal de acesso, bacia de evolução, áreas de fundeio e hidrovias, incluindo também a nova carta náutica aprovada pela Capitania dos Portos de Pernambuco;

**Capítulo 10 - INTERFERÊNCIA DOS PLANOS DIRETORES DOS MUNICÍPIOS DE IPOJUCA E CABO DE SANTO AGOSTINHO NA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO DE SUAPE-** descrição das interferências do município no zoneamento do Porto e medidas para ajuste da política municipal às prerrogativas da atividade portuária; e

**Capítulo 11 – PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS** - esboça uma série de ações que tem por objetivo detalhar o plano de melhorias e investimentos definido no Plano Mestre, além de apresentar as propostas de melhorias desenvolvidas ao longo do PDZ. Tal plano tem por objetivo direcionar as ações do Porto no horizonte de curto, médio e longo prazos. Neste capítulo, também é descrito os aspectos relacionados à gestão e à interação porto-cidade.

**Capítulo 12 - PROJEÇÃO DE CARGAS** - refere-se ao resultado da atualização da análise quantitativa da movimentação de carga no último Plano Mestre;

Por fim, o Capítulo 13 apresenta as CONSIDERAÇÕES FINAIS em relação à atualização do PDZ, conforme apresentada neste documento.

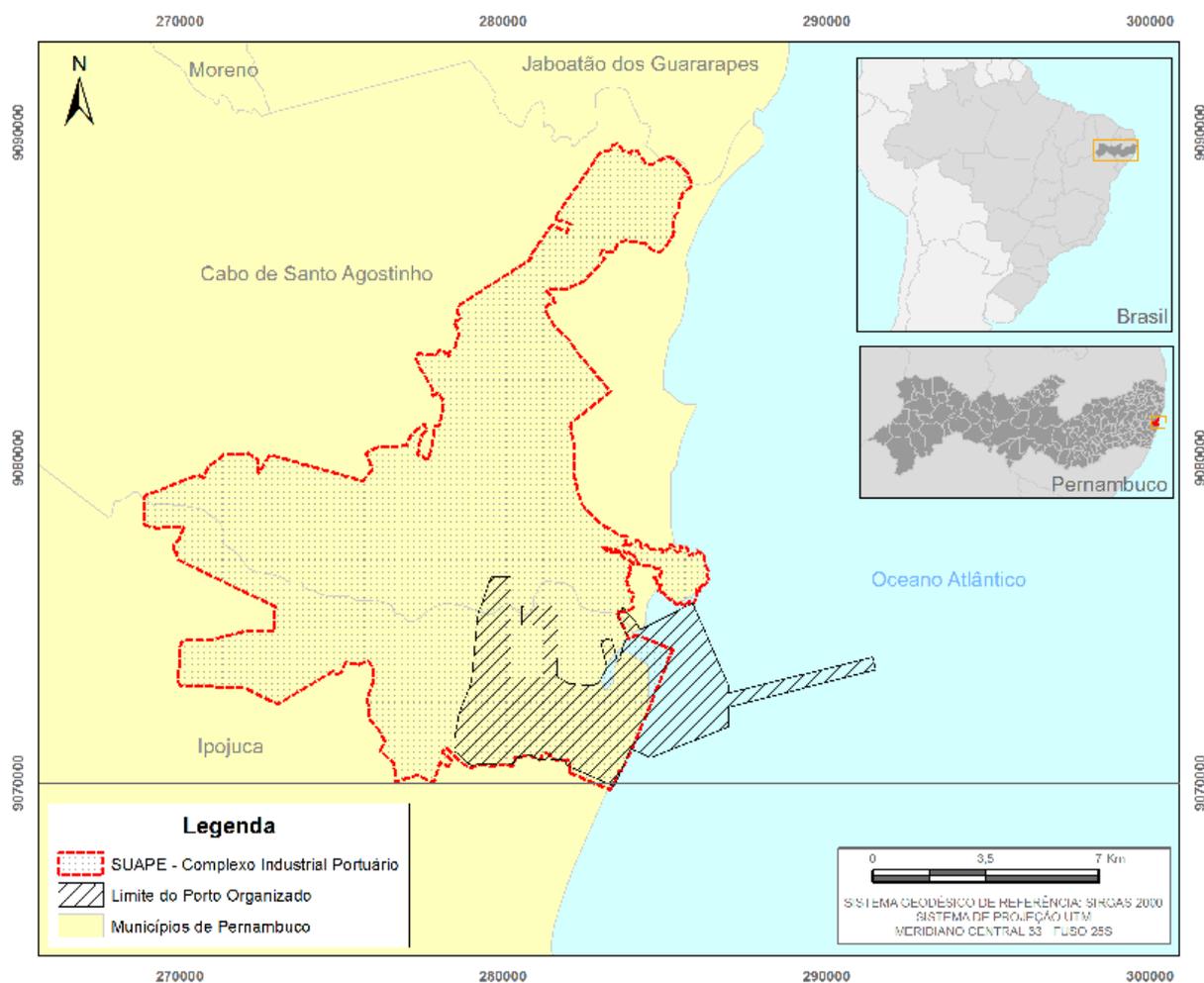
# 1. INFORMAÇÕES GERAIS

Neste item serão tratados os aspectos relacionados à situação institucional, gestão e estrutura administrativa do Complexo Industrial Portuário de Suape. Para tanto, serão apresentadas informações referentes à localização do Complexo, dados cadastrais e aos marcos legais que o instituíram.

## 1.1. LOCALIZAÇÃO

O Porto de Suape se encontra no Litoral Sul do Estado de Pernambuco, entre a foz dos rios Ipojuca e Massangana, e entre o Cabo de Santo Agostinho e o Pontal do Cupe, distante 40 km ao sul da cidade do Recife. O Complexo Industrial Portuário de Suape ocupa 13.000ha, em meio a áreas de uso industrial, de preservação ambiental e cultural, sem interferências às atividades urbanas locais. (Figura 2)

Figura 2 - Localização do Porto de Suape



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

O Complexo é uma instituição pública criada pela Lei Estadual nº 7.763/78, que trata de um porto marítimo público localizado entre os municípios de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, ambos integrantes da Região Metropolitana do Recife.

O Porto possui Áreas de Influência Direta e Indireta – AID e AII, onde a AID-1 compreende os municípios de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho e a AID-2 abrange uma superposição dos municípios da Região Metropolitana do Recife e dos municípios integrantes do Território Estratégico de Suape (Jaboatão dos Guararapes, Escada, Moreno, Sirinhaém, Ribeirão e Rio Formoso), além do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, que estão na AID-1.

No que diz respeito à AII, é composta por municípios dos estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte, exceto aqueles considerados nas AIDs. Para os efeitos das propostas expostas neste relatório, foram priorizadas ações voltadas à AID-1 e à AID-2, com destaque especial para os oito municípios que compõem o Território Estratégico de Suape.

A área do Complexo Industrial Portuário de Suape tem sua sede administrativa estabelecida no km 10 da Rodovia PE 60, Engenho Massangana, Ipojuca –PE, CEP 55.590-000.

**Tabela 1** - Coordenadas geográficas do Complexo Industrial Portuário de Suape

<b>COORDENADAS</b>	<b>PONTO DE SUAPE</b>
Latitude	08° 22'S a 08° 25'S.
Longitude	34° 55'W.

Fonte: CIT/DPG/SUAPE

## 1.2. DADOS CADASTRAIS

O Complexo Industrial Portuário de Suape tornou-se uma empresa pública pela Lei Estadual nº 7.763/78.

**Tabela 2** - Informações do cadastro nacional da pessoa jurídica

<b>DADOS CADASTRAIS</b>	
<b>Pessoa jurídica</b>	SUAPE - COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO GOVERNADOR ERALDO GUEIROS
<b>CNPJ</b>	11.448.933/0001-62
<b>Endereço</b>	Km 10, Rodovia PE 060, Engenho Massangana. Ipojuca/PE
<b>Site</b>	<a href="http://www.suape.pe.gov.br/">http://www.suape.pe.gov.br/</a>
<b>Telefone</b>	(81) 3527-5000
<b>E-mail</b>	suape@suape.pe.gov.br
<b>Personalidade jurídica</b>	Empresa Pública

Fonte: Ministério da Economia

## 1.3. MARCOS LEGAIS DO PORTO ORGANIZADO

A área do Porto Organizado de Suape, no estado de Pernambuco, é definida conforme o Decreto Presidencial de 25 de maio de 2011.

O artigo 1º do referido Decreto estabelece que a área é constituída pelas instalações portuárias terrestres localizadas no município de Ipojuca, no estado de Pernambuco, tais como cais, píeres de atracação, armazéns, pátios, edificações em geral, vias e passeios, e terrenos ao longo das faixas marginais. Ainda cita que todas essas instalações são abrangidas pela poligonal da área do Porto Organizado, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Suape e pela infraestrutura de proteção e acessos aquaviários.

A disposição sobre a exploração direta e indireta pela União de Portos e instalações portuárias, e sobre atividades desempenhadas pelos operadores portuários é definida pela Lei Federal nº 12.815/13.

Com objetivo de regular o funcionamento dos setores da Empresa Suape, foi instituído um conjunto de normas, leis e diretrizes referentes à administração e exploração do Porto Organizado de Suape.

- Lei Estadual nº 7.763/78 – criação da empresa Suape - Complexo Industrial Portuário, com a finalidade de realizar atividades relacionadas à implantação de complexo industrial-portuário nas áreas delimitadas em Decretos de declaração de utilidade e necessidade públicas, expedidos pela União, Estado de Pernambuco ou municípios.
- Lei Estadual nº 16.441/2018 - Dispõe sobre SUAPE - Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros, empresa pública criada pela Lei nº 7.763, de 7 de novembro de 1978.
- Decreto Estadual nº 8.447/83 – Aprova as normas de uso do solo, uso dos serviços e de preservação ecológica do Complexo Industrial Portuário.
- Convênio/92-DNTA, de 9 de abril de 1992, entre a União e o Estado de Pernambuco, visando à exploração comercial do Porto de Suape.
- Portaria MINFRA/DNTA nº 57, de 9 de abril de 1992 – Autoriza o Governo de Pernambuco a explorar o Porto de Suape.
- Decreto Estadual nº 15.750/92 – Autoriza a Empresa Suape a executar o Convênio/92-DNTA.
- Lei Federal nº 10.233/01 - Criação do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transporte Terrestre, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.
- Deliberação CAP 01/2010 – Aprovação do PDZ de Suape 2010.
- Decreto Estadual nº 37.160/11 – Criação do Plano Diretor Suape 2030.
- Elaboração do Plano de Arrendamento do Porto de Suape em 2012.
- Lei Federal nº 12.815/13 – Regulação da exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

- Resolução Normativa N° 02-Antaq, de 13 de fevereiro de 2015 - Destinada às administrações dos portos organizados, aos arrendatários de áreas e instalações portuárias, aos operadores portuários e aos autorizatários de instalações portuárias, e tem por objeto estabelecer obrigações para a prestação de serviço adequado, bem como definir as respectivas infrações administrativas, nos termos da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, e da Lei n° 12.815, de 5 de junho de 2013.
- Lei Federal n° 13.303/16 – Dispõe sobre o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias.
- Portaria N° 61- MInfra, de 10 de junho de 2020 - Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário - Planos Mestres (PM), Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e Plano Geral de Outorgas (PGO).
- Portaria n° 444, de 11 de fevereiro de 2020 - Aprova o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado de SUAPE, nos termos que especifica.
- Resolução N° 8.022-Antaq, de 11 de setembro 2020 - Esta resolução tem por objeto a revogação expressa de atos administrativos já revogados tacitamente, cujos efeitos tenham se exaurido no tempo e atos vigentes, cuja necessidade ou significado não pôde ser identificado, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, em cumprimento às determinações do Decreto n° 10.139, de 28 de novembro de 2019.

## 1.4. DELIMITAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO (POLIGONAL)

### 1.4.1 MEMORIAL DESCRITIVO DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO DE SUAPE

A área de que trata este memorial possui 3.232,58 ha (três mil, duzentos e trinta e dois hectares e cinquenta e oito ares) e perímetro de 48.169,86 m (quarenta e oito mil, cento e sessenta e nove metros e oitenta e seis centímetros), e se encontra representada graficamente na Figura 3 e no Anexo I.

Inicia-se a descrição deste perímetro no vértice ARREC, definido pelas coordenadas E: 283.448,421 m e N: 9.069.896,934 m com azimute  $23^{\circ} 19' 49,74''$  e distância de 1.264,65 m até o vértice MOLHE1, definido pelas coordenadas E: 283.949,266 m e N: 9.071.058,182 m com azimute  $113^{\circ} 30' 01,77''$  e distância de 531,37 m até o vértice MOLHE2, definido pelas coordenadas E: 284.436,559 m e N: 9.070.846,296 m com azimute  $113^{\circ} 30' 02,21''$  e distância de 150,53 m até o vértice MOLHE3, definido pelas coordenadas E: 284.574,603 m e N: 9.070.786,271 m com azimute  $68^{\circ} 30' 01,15''$  e distância de 2.583,59 m até o vértice OCEAN1, definido pelas coordenadas E: 286.978,422 m e N: 9.071.733,145 m com azimute  $0^{\circ}$  e distância de 613,03 m até o vértice CAN1, definido pelas coordenadas E: 286.978,422 m e N: 9.072.346,174 m com azimute  $76^{\circ} 00' 11,38''$  e distância de 4.698,37 m até o vértice CAN2, definido pelas coordenadas E: 291.537,289 m e N: 9.073.482,560 m com azimute  $346^{\circ} 36' 37,50''$  e distância de 402,61 m até o vértice CAN3, definido pelas coordenadas E: 291.444,056 m e N: 9.073.874,227 m com azimute  $255^{\circ} 59' 16,93''$  e distância de 4.602,58 m até o vértice CAN4, definido pelas coordenadas E: 286.978,422 m e N: 9.072.759,829 m com azimute  $0^{\circ}$  e distância de 234,11 m até o vértice OCEAN2, definido pelas coordenadas E: 286.978,422 m e N: 9.072.993,942 m com azimute  $336^{\circ} 17' 18,01''$  e distância de 2.785,14 m até o vértice CABO, definido pelas coordenadas E: 285.858,421 m e N: 9.075.543,965 m com azimute  $242^{\circ} 43' 39,57''$  e distância de 1.811,35 m até o vértice MAS1, definido pelas coordenadas E: 284.248,421 m e N: 9.074.713,966 m com azimute  $330^{\circ} 15' 19,38''$  e distância de 322,49 m até o vértice MAS2, definido pelas coordenadas E: 284.088,421 m e N: 9.074.993,969 m com azimute  $315^{\circ} 43' 31,84''$  e distância de 558,66 m até o vértice MAS3, definido pelas coordenadas E: 283.698,421 m e N: 9.075.393,973 m com azimute  $209^{\circ} 21' 33,63''$  e distância de 318,14 m até o vértice CLUST1, definido pelas coordenadas E: 283.542,442 m e N: 9.075.116,695 m com azimute  $152^{\circ} 20' 51,97''$  e distância de 533,65 m até o vértice CLUST2, definido pelas coordenadas E: 283.790,112 m e N: 9.074.643,996 m com azimute  $154^{\circ} 58' 06,02''$  e distância de 98,90 m até o vértice CLUST3, definido pelas coordenadas E: 283.831,960 m e N: 9.074.554,382 m com azimute  $169^{\circ} 27' 11,81''$  e distância de 87,10 m até o vértice CLUST4, definido pelas coordenadas E: 283.847,903 m e N: 9.074.468,751 m com azimute  $217^{\circ} 15' 14,72''$  e distância de 62,55 m até o vértice CLUST5, definido pelas coordenadas E: 283.810,040 m e N: 9.074.418,966 m com azimute  $200^{\circ} 06' 29,13''$  e distância de 86,95 m até o vértice CLUST6, definido pelas coordenadas E: 283.780,148 m e N: 9.074.337,318 m com azimute  $224^{\circ} 24' 35,10''$  e distância de 51,41 m até o vértice CLUST7, definido pelas coordenadas E: 283.744,171 m e N: 9.074.300,592 m com azimute  $196^{\circ} 56' 18,33''$  e distância de 191,52 m até o vértice CLUST8, definido pelas coordenadas E: 283.688,373 m e N: 9.074.117,381 m com azimute  $186^{\circ} 40' 52,27''$  e distância de 89,96 m até o vértice CLUST9, definido pelas coordenadas E: 283.677,907 m e

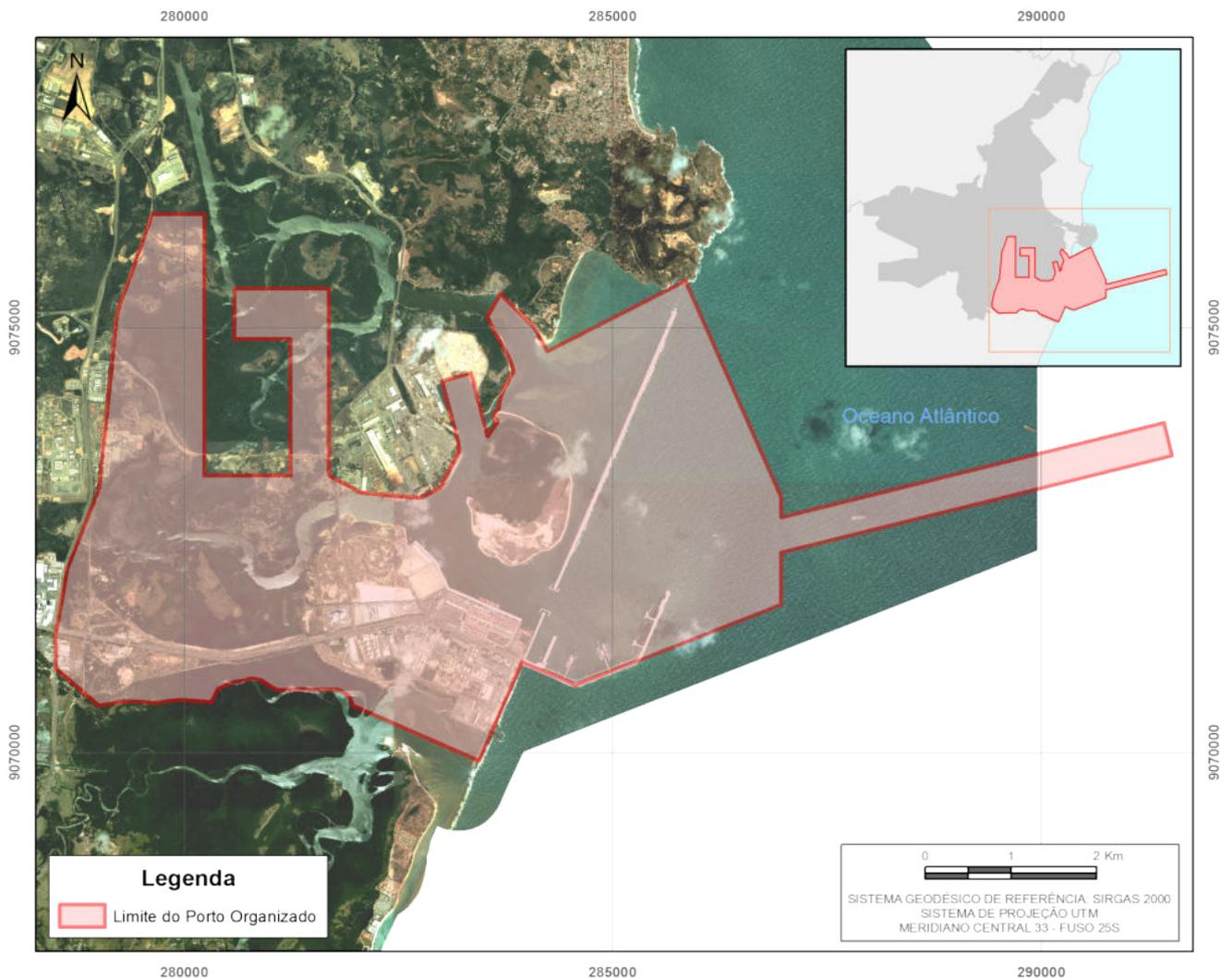
N: 9.074.028,035 m com azimute  $244^{\circ} 39' 27,73''$  e distância de 39,36 m até o vértice CLUST10, definido pelas coordenadas E: 283.642,337 m e N: 9.074.011,189 m com azimute  $206^{\circ} 05' 11,85''$  e distância de 76,37 m até o vértice CLUST11, definido pelas coordenadas E: 283.608,753 m e N: 9.073.942,595 m com azimute  $134^{\circ} 22' 45,21''$  e distância de 77,80 m até o vértice CLUST12, definido pelas coordenadas E: 283.664,356 m e N: 9.073.888,184 m com azimute  $213^{\circ} 27' 09,57''$  e distância de 209,64 m até o vértice CLUST13, definido pelas coordenadas E: 283.548,792 m e N: 9.073.713,272 m com azimute  $345^{\circ} 13' 06,75''$  e distância de 769,26 m até o vértice CLUST14, definido pelas coordenadas E: 283.352,528 m e N: 9.074.457,076 m com azimute  $255^{\circ} 13' 07,02''$  e distância de 350,00 m até o vértice CLUST15, definido pelas coordenadas E: 283.014,111 m e N: 9.074.367,780 m com azimute  $165^{\circ} 13' 07,18''$  e distância de 740,01 m até o vértice CLUST16, definido pelas coordenadas E: 283.202,910 m e N: 9.073.652,261 m com azimute  $174^{\circ} 46' 27,67''$  e distância de 117,48 m até o vértice CLUST17, definido pelas coordenadas E: 283.213,610 m e N: 9.073.535,268 m com azimute  $207^{\circ} 29' 00,08''$  e distância de 480,09 m até o vértice CLUST18, definido pelas coordenadas E: 282.992,052 m e N: 9.073.109,357 m com azimute  $242^{\circ} 18' 24,16''$  e distância de 254,29 m até o vértice V3, definido pelas coordenadas E: 282.766,892 m e N: 9.072.991,179 m com azimute  $274^{\circ} 51' 09,73''$  e distância de 706,13 m até o vértice V2, definido pelas coordenadas E: 282.063,289 m e N: 9.073.050,914 m com azimute  $298^{\circ} 50' 49,95''$  e distância de 417,95 m até o vértice AMP1, definido pelas coordenadas E: 281.697,202 m e N: 9.073.252,565 m com azimute  $0^{\circ}$  e distância de 616,40 m até o vértice AMP2, definido pelas coordenadas E: 281.697,202 m e N: 9.073.868,960 m com azimute  $0^{\circ} 00' 40,90''$  e distância de 1.583,42 m até o vértice CLUST19, definido pelas coordenadas E: 281.697,516 m e N: 9.075.452,384 m com azimute  $270^{\circ} 00' 00,94''$  e distância de 1.100,00 m até o vértice CLUST20, definido pelas coordenadas E: 280.597,513 m e N: 9.075.452,389 m com azimute  $180^{\circ}$  e distância de 599,77 m até o vértice CLUST21, definido pelas coordenadas E: 280.597,513 m e N: 9.074.852,615 m com azimute  $90^{\circ} 00' 00,95''$  e distância de 650,00 m até o vértice CLUST22, definido pelas coordenadas E: 281.247,515 m e N: 9.074.852,612 m com azimute  $180^{\circ}$  e distância de 1.600,02 m até o vértice CLUST23, definido pelas coordenadas E: 281.247,515 m e N: 9.073.252,595 m com azimute  $270^{\circ} 00' 00,83''$  e distância de 1.000,00 m até o vértice CLUST24, definido pelas coordenadas E: 280.247,512 m e N: 9.073.252,599 m com azimute  $0^{\circ} 00' 39,63''$  e distância de 2.201,86 m até o vértice EXP1, definido pelas coordenadas E: 280.247,935 m e N: 9.075.454,458 m com azimute  $0^{\circ}$  e distância de 870,03 m até o vértice EXP2, definido pelas coordenadas E: 280.247,935 m e N: 9.076.324,492 m com azimute  $270^{\circ} 00' 00,66''$  e distância de 621,69 m até o vértice EXP3, definido pelas coordenadas E: 279.626,249 m e N: 9.076.324,494 m com azimute  $195^{\circ} 46' 10,68''$  e distância de 124,70 m até o vértice EXP4, definido pelas coordenadas E: 279.592,358 m e N: 9.076.204,483 m com azimute  $199^{\circ} 35' 25,13''$  e distância de 748,42 m até o vértice PONT, definido pelas coordenadas E: 279.341,420 m e N: 9.075.499,390 m com azimute  $200^{\circ} 13' 34,69''$  e distância de 248,82 m

até o vértice TDF1, definido pelas coordenadas E: 279.255,394 m e N: 9.075.265,909 m com azimute  $193^{\circ} 32' 57,14''$  e distância de 67,22 m até o vértice TDF2, definido pelas coordenadas E: 279.239,645 m e N: 9.075.200,557 m com azimute  $193^{\circ} 28' 37,00''$  e distância de 73,42 m até o vértice TDF3, definido pelas coordenadas E: 279.222,534 m e N: 9.075.129,158 m com azimute  $189^{\circ} 13' 45,30''$  e distância de 53,35 m até o vértice TDF4, definido pelas coordenadas E: 279.213,978 m e N: 9.075.076,502 m com azimute  $186^{\circ} 12' 42,94''$  e distância de 72,57 m até o vértice TDF5, definido pelas coordenadas E: 279.206,126 m e N: 9.075.004,363 m com azimute  $185^{\circ} 40' 22,02''$  e distância de 1.909,52 m até o vértice TDF6, definido pelas coordenadas E: 279.017,376 m e N: 9.073.104,199 m com azimute  $201^{\circ} 42' 38,63''$  e distância de 1.020,10 m até o vértice TDR, definido pelas coordenadas E: 278.640,020 m e N: 9.072.156,462 m com azimute  $189^{\circ} 45' 02,48''$  e distância de 780,03 m até o vértice NAL1, definido pelas coordenadas E: 278.507,913 m e N: 9.071.387,700 m com azimute  $180^{\circ} 37' 21,29''$  e distância de 397,85 m até o vértice NAL2, definido pelas coordenadas E: 278.503,590 m e N: 9.070.989,872 m com azimute  $131^{\circ} 29' 35,98''$  e distância de 674,00 m até o vértice LIMITE, definido pelas coordenadas E: 279.008,438 m e N: 9.070.543,325 m com azimute  $80^{\circ} 37' 04,28''$  e distância de 285,72 m até o vértice ATER1, definido pelas coordenadas E: 279.290,332 m e N: 9.070.589,902 m com azimute  $86^{\circ} 46' 31,65''$  e distância de 121,55 m até o vértice ATER2, definido pelas coordenadas E: 279.411,688 m e N: 9.070.596,739 m com azimute  $94^{\circ} 54' 39,50''$  e distância de 268,02 m até o vértice ATER3, definido pelas coordenadas E: 279.678,729 m e N: 9.070.573,794 m com azimute  $79^{\circ} 28' 07,20''$  e distância de 131,30 m até o vértice ATER4, definido pelas coordenadas E: 279.807,822 m e N: 9.070.597,793 m com azimute  $83^{\circ} 59' 40,48''$  e distância de 159,86 m até o vértice ATER5, definido pelas coordenadas E: 279.966,805 m e N: 9.070.614,518 m com azimute  $93^{\circ} 46' 36,50''$  e distância de 228,77 m até o vértice ATER6, definido pelas coordenadas E: 280.195,077 m e N: 9.070.599,449 m com azimute  $95^{\circ} 42' 37,34''$  e distância de 128,92 m até o vértice ATER7, definido pelas coordenadas E: 280.323,362 m e N: 9.070.586,621 m com azimute  $27^{\circ} 21' 27,90''$  e distância de 174,49 m até o vértice ATER8, definido pelas coordenadas E: 280.403,549 m e N: 9.070.741,597 m com azimute  $64^{\circ} 24' 49,00''$  e distância de 197,48 m até o vértice ATER9, definido pelas coordenadas E: 280.581,659 m e N: 9.070.826,881 m com azimute  $84^{\circ} 11' 47,03''$  e distância de 99,24 m até o vértice ATER10, definido pelas coordenadas E: 280.680,390 m e N: 9.070.836,916 m com azimute  $75^{\circ} 08' 01,93''$  e distância de 110,80 m até o vértice ATER11, definido pelas coordenadas E: 280.787,485 m e N: 9.070.865,344 m com azimute  $98^{\circ} 29' 11,92''$  e distância de 113,34 m até o vértice ATER12, definido pelas coordenadas E: 280.899,580 m e N: 9.070.848,618 m com azimute  $124^{\circ} 01' 22,96''$  e distância de 149,42 m até o vértice ATER13, definido pelas coordenadas E: 281.023,425 m e N: 9.070.765,011 m com azimute  $116^{\circ} 03' 20,58''$  e distância de 87,54 m até o vértice ATER14, definido pelas coordenadas E: 281.102,065 m e N: 9.070.726,561 m com azimute  $91^{\circ} 33' 33,07''$  e distância de 122,97 m até o vértice ATER15, definido pelas coordenadas E: 281.224,991 m e N: 9.070.723,215

m com azimute  $78^{\circ} 23' 19,37''$  e distância de 99,26 m até o vértice ATER16, definido pelas coordenadas E: 281.322,219 m e N: 9.070.743,193 m com azimute  $93^{\circ} 16' 10,98''$  e distância de 175,98 m até o vértice ATER17, definido pelas coordenadas E: 281.497,908 m e N: 9.070.733,156 m com azimute  $90^{\circ} 44' 52,48''$  e distância de 302,61 m até o vértice ATER18, definido pelas coordenadas E: 281.800,491 m e N: 9.070.729,206 m com azimute  $114^{\circ} 25' 05,10''$  e distância de 136,54 m até o vértice ATER19, definido pelas coordenadas E: 281.924,819 m e N: 9.070.672,761 m com azimute  $158^{\circ} 17' 46,38''$  e distância de 136,01 m até o vértice ATER20, definido pelas coordenadas E: 281.975,117 m e N: 9.070.546,392 m com azimute  $113^{\circ} 47' 19,39''$  e distância de 1.610,10 m até o vértice ARREC, encerrando este perímetro.

Todas as coordenadas aqui descritas estão georreferenciadas ao Sistema Geodésico Brasileiro (SGB) e se encontram representadas no Sistema UTM, referenciadas ao Meridiano Central 33 WGr, fuso 25S, tendo como DATUM o SIRGAS-2000. Todos os azimutes e distâncias, área e perímetro foram calculados no plano de projeção UTM. (Figura 3)

**Figura 3** - Limites do Porto Organizado de Suape – Decreto Federal de 25.05.2011



## 1.5 ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E DE GESTÃO

A articulação da Empresa Suape para desenvolvimento de suas atividades envolve a necessidade de definição de sua estrutura organizacional. Nesse caso, ressalta-se o modelo de gestão do Porto, que consiste na forma pela qual as atividades portuárias são organizadas, com auxílio de procedimentos, normas, regras e ferramentas, as quais devem estar alinhadas à missão e visão do Porto de Suape.

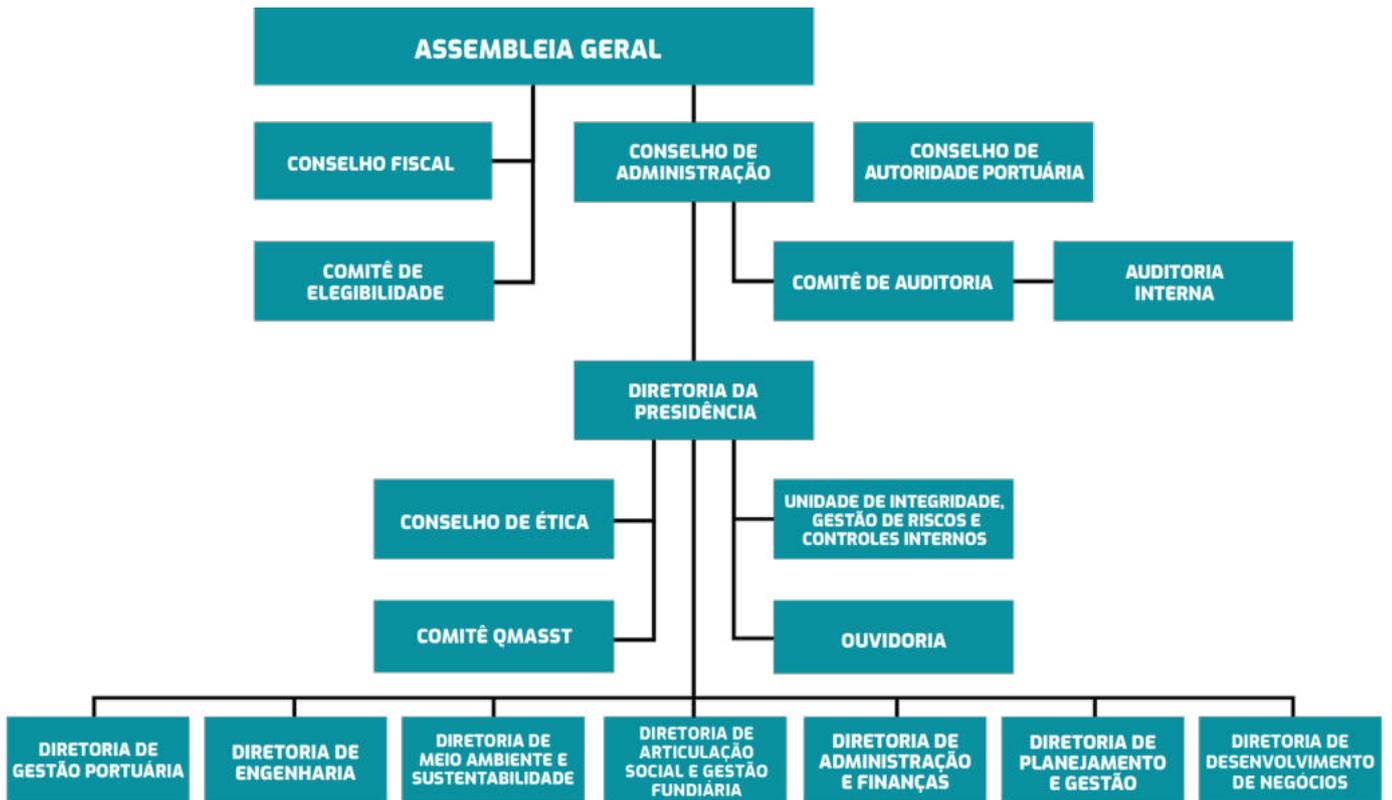
- **Missão:** Realizar a gestão das operações portuárias com segurança e eficiência e garantir a adequação da infraestrutura do Complexo Industrial Portuário, de forma sustentável, promovendo o ordenamento do território e atraindo investimentos que contribuam para o desenvolvimento do Estado de Pernambuco.
- **Visão:** Atingir, até 2023 a excelência administrativa, sendo referência regional em sustentabilidade, consolidando-se como o polo mais atrativo para investimentos da região, tornando-se o hub port do Norte/Nordeste e reconhecido internacionalmente pela eficiência dos serviços portuários.

No que diz respeito aos órgãos estatutários que estão previstos na revisão do Estatuto da empresa, tem-se:

- Assembleia Geral;
- Comitê de Elegibilidade;
- Conselho Fiscal;
- Conselho de Administração (CONSAD);
- Comitê de Auditoria; e
- Auditoria Interna.

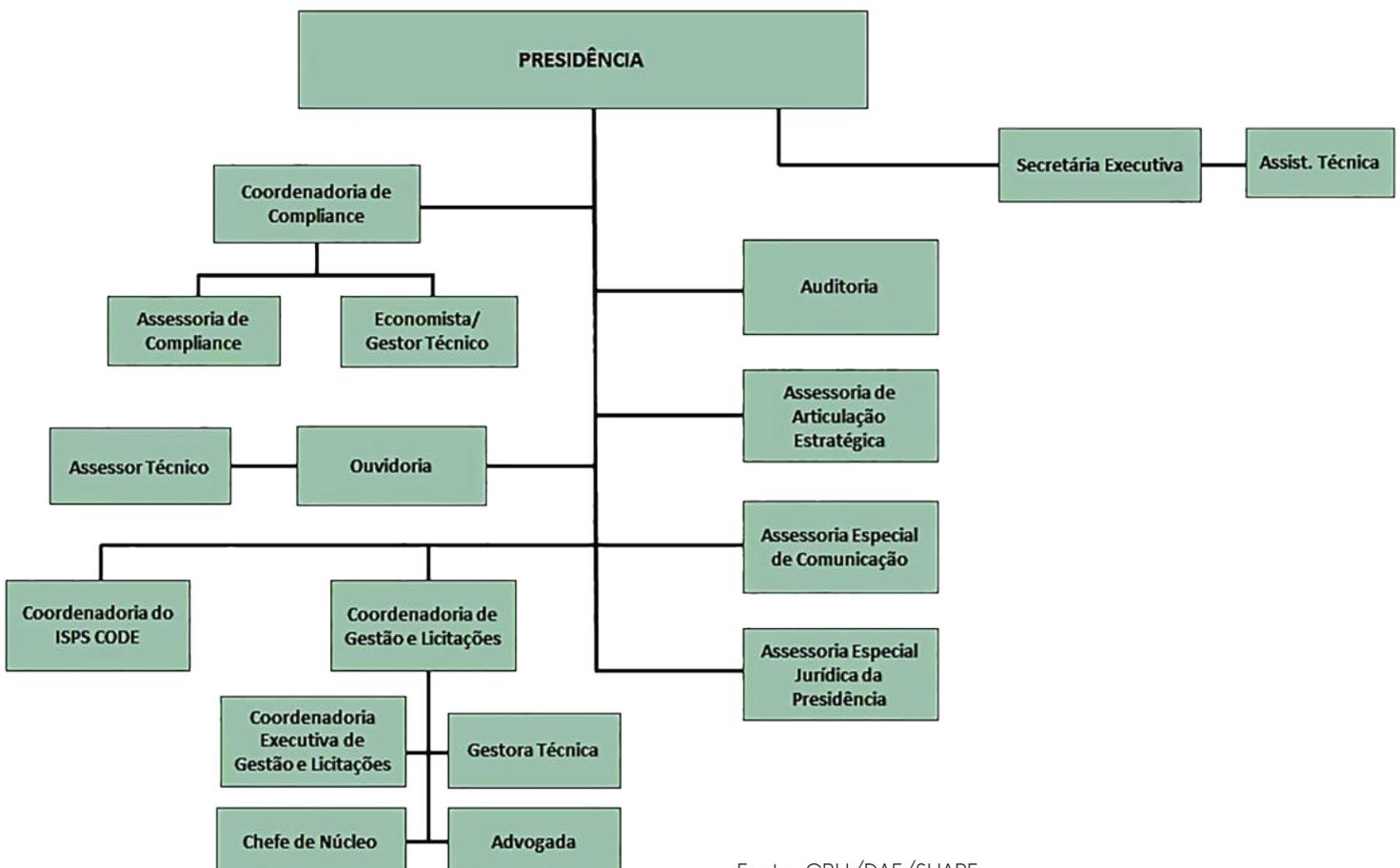
Na área portuária, deve-se assinalar a presença do CAP (Conselho de Autoridade Portuária) que cumpre as suas responsabilidades definidas por lei (Brasil, 2013). A estrutura administrativa da Empresa Suape, bem como os respectivos organogramas das unidades existentes, consta a seguir.

Figura 4 - Organização administrativa geral da Empresa Suape



Fonte: CRH/DAF/SUAPE

Figura 5 - Organização da Presidência / Empresa Suape



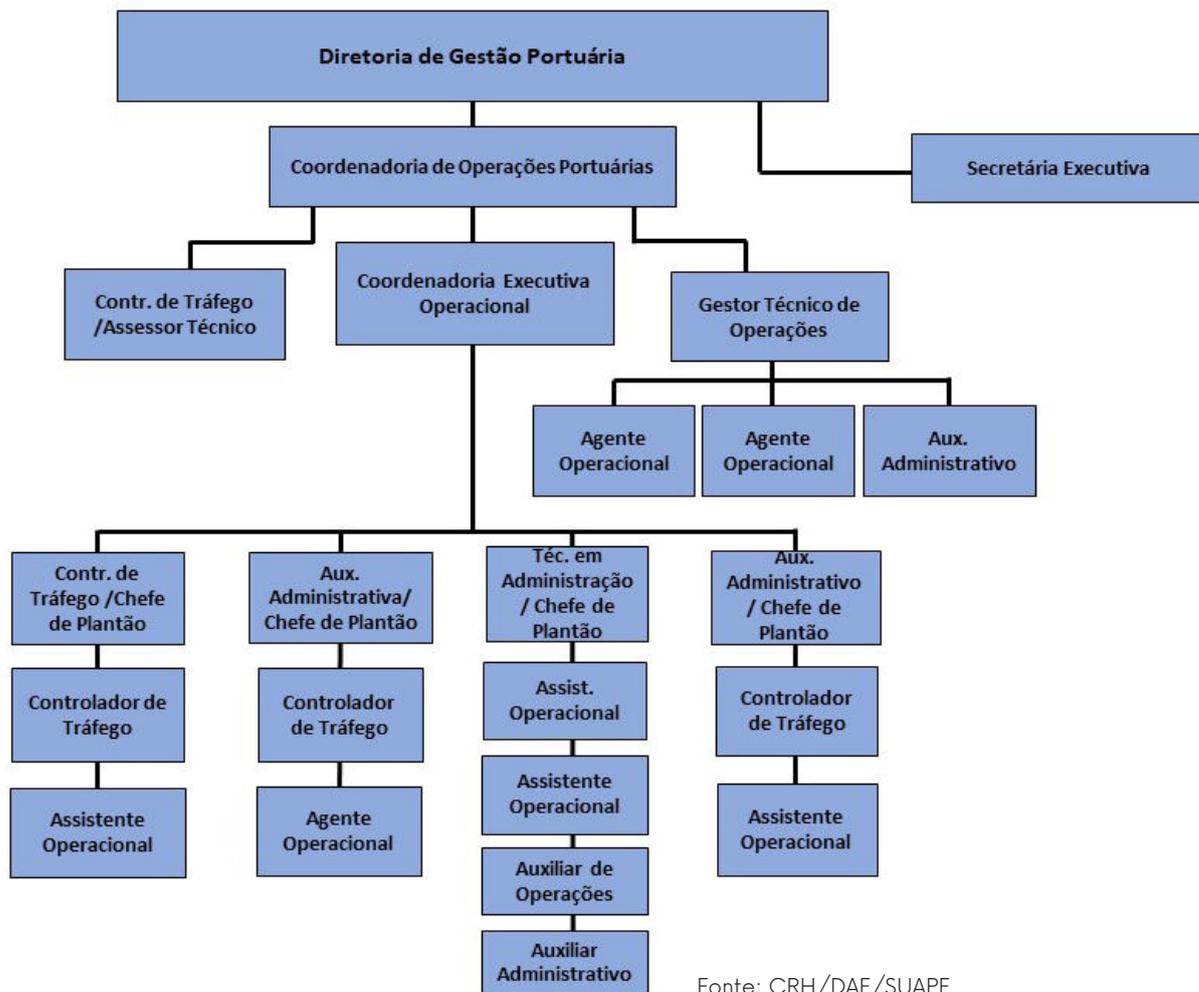
Fonte: CRH/DAF/SUAPE

No âmbito do organograma geral da empresa, são desenvolvidas diversas atividades relacionadas às distintas diretorias e coordenadorias, tais quais:

- Operação: atracação de navios, operação da balança;
- Fiscalização: operadores e contratos de arrendamento, cadastramento de operadores;
- Manutenção: infraestrutura, canal de acesso e sinalização náutica, instalações de interesse geral, inclusive cais público;
- Manutenção ambiental: remoção de resíduos e de lixo, limpeza, monitoramento da qualidade do ar e da água, segurança do trabalho, cuidados com a carga perigosa;
- Obras de expansão;
- ISPS Code, segurança geral;
- Planejamento físico e ambiental de longo prazo: elaboração do PDZ e atendimento à problemática ambiental;
- Comercial e relações públicas: atendimento e procura de novas cargas, atendimento a clientes, ouvidoria, site, internet, relações com a mídia, atendimento em congressos e exposições, relações com órgãos públicos nacionais e internacionais, inclusive municípios;
- Assessoria jurídica;
- Informática: manutenção dos equipamentos, introdução de sistemas novos;
- Secretaria;
- Assessorias (inclusive Auditoria interna);
- Comissão de licitação;
- Administração e serviços gerais: compras, controle patrimonial, arquivo permanente, almoxarifado, limpeza, controle e manutenção dos carros de serviço;
- Pessoal: folha de pagamento, seleção e administração de pessoal, assistência médico-hospitalar, treinamento;
- Orçamento: elaboração, controle;
- Finanças: faturamento, compras, pagamentos, controle contratual, tesouraria.

As atividades de administração do porto, vigilância e de fiscalização dos arrendatários e dos operadores portuários ficam sob responsabilidade da Diretoria de Gestão Portuária. A seguir é apresentada a estrutura da Diretoria de Gestão Portuária.

**Figura 6** - Organização da Diretoria de Gestão Portuária – DGP



A Administração Portuária de Suape conta com 270 funcionários, divididos em departamentos e nas mais variadas funções. Os funcionários possuem, em média, 46 anos de idade e média salarial de R\$ 6.451,37. Na tabela a seguir consta o quantitativo de funcionários divididos por departamento.

**Tabela 3** - Quantitativo de profissionais por departamento

DEPARTAMENTO	QUANTIDADE DE FUNCIONÁRIOS
<b>DIRETORIA DA PRESIDÊNCIA</b>	03
Ouvidoria	02
Assessoria Especial de Comunicação	08
Coordenadoria de Gestão e Licitações	05
Assessoria Especial Jurídica da Presidência	09
Coordenadoria de Compliance	04
Coordenadoria do ISPS CODE	10
Assessoria de Articulação Estratégica	03
Assessoria Especial de Projetos e Negócios Portuários	04

<b>DEPARTAMENTO</b>	<b>QUANTIDADE DE FUNCIONÁRIOS</b>
<b>DIRETORIA DE MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE</b>	03
Coordenadoria de Monitoramento e Licenciamento Ambiental	03
Coordenadoria de Desenvolvimento Ambiental Responsabilidade Socio-ambiental e Sustentabilidade	08
Unidade de Educação Ambiental e Resíduos Sólidos	04
Coordenadoria de Gestão Ambiental Portuária	09
Unidade de Gestão do Parque Metropolitano Armando de Holanda Cavalcanti	01
<b>DIRETORIA DE GESTÃO FUNDIÁRIA E PATRIMÔNIO</b>	02
Coordenadoria de Proteção ao Patrimônio	06
Coordenadoria de Assistência Social	06
Coordenadoria de Gestão Fundiária	07
<b>DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS</b>	02
Coordenadoria Administrativa	19
Unidade de Tecnologia da Informação e Comunicação	06
Coordenadoria de Recursos Humanos	17
Coordenadoria de Finanças	10
Unidade de Monitoramento e Gestão	02
Assessoria Especial de Projetos Estratégicos	01
<b>DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO</b>	02
Coordenadoria de Planejamento e Urbanismo	03
Coordenadoria de Informação Territorial	12
Unidade de Estratégia de Gestão	04
Unidade de Inovação	03
Assessoria Executiva de Projetos e Negócios Estratégicos	03
<b>DIRETORIA DE GESTÃO PORTUÁRIA</b>	04
Coordenadoria de Operações Portuárias	20
Coordenadoria de Manutenção e Projetos	06
Unidade de Contratos, Faturamento, Processos e Estatística	15
<b>DIRETORIA DE ENGENHARIA</b>	04
Assessoria Executiva de Obras Portuárias	03
Coordenadoria de Obras de Infraestrutura	09
Coordenadoria de Projetos de Infraestrutura	03
Unidade de Gestão de Contratos e Monitoramento	02
<b>DIRETORIA DE DESENVOLVIMENTO DE NEGÓCIOS</b>	03
Coordenadoria de Relações Governamentais	03
Unidade de Desenvolvimento de Negócios	02
Coordenadoria de Prospecções	01
Coordenadoria de Concessões e Participações	02
Cedidos	11
Licença sem vencimento	02
Contrato suspenso	01
Aposentadoria por invalidez	01
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>270</b>

As atividades como praticagem, serviços de rebocadores e atracação são de natureza privada, portanto, não implicam a participação da Empresa Suape. No que diz respeito às operações de carga e descarga, são resultados de negociações entre empresas operadoras portuárias ou SINDOPE e os respectivos sindicatos. Esses sindicatos são formados por representantes dos trabalhadores portuários registrados e/ou cadastrados no Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalho Portuário - OGMO/SUAPE, através da celebração de convenções ou acordos coletivos de trabalho, consoantes à legislação portuária vigente no país. Os serviços de balança, de alocação de berços e de manutenção da sinalização marítima são de responsabilidade da Empresa Suape.

## 2. ZONEAMENTO

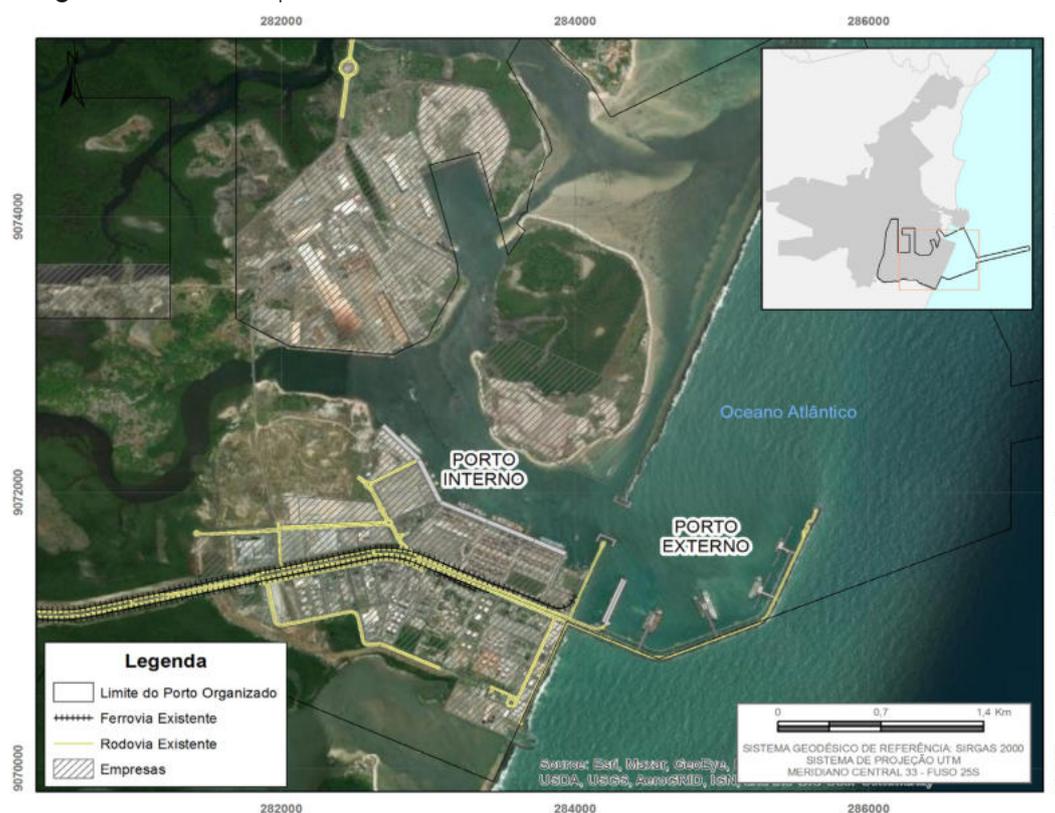
Este item compreende o levantamento dos diferentes aspectos do zoneamento do Porto Organizado de Suape, nomeadamente aqueles descritos e detalhados no item 2 do Anexo I, da Portaria MInfra n.º 61/2020.

### 2.1. ÁREAS E INSTALAÇÕES AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

O Porto de Suape está dividido em duas grandes áreas, conectadas através de uma passagem pelos arrecifes, em uma abertura que tem ambas as extremidades (cabeços) protegidas por estruturas (barretas), permitindo uma largura total de 250 metros, conforme descritas a seguir:

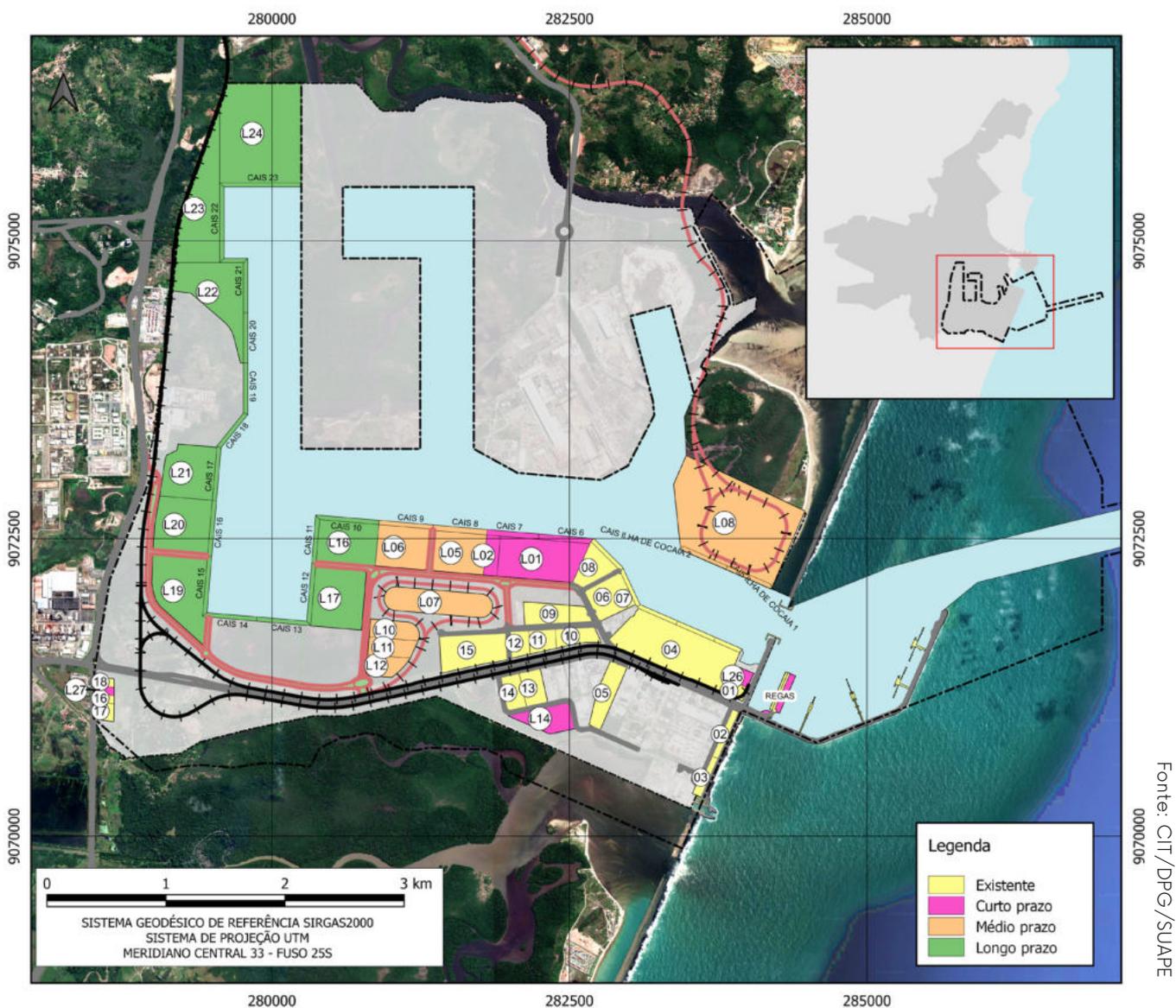
- **PORTO EXTERNO:** compreende as áreas abrigadas entre o molhe artificial e arrecifes naturais, nas quais estão contidos a bacia de evolução do Porto Externo, os Píeres de Granéis Líquidos (PGLs) e o Cais de Múltiplos Usos (CMU);
- **PORTO INTERNO:** corresponde à área que começa no acesso ao Porto Interno (abertura entre cabeços nos arrecifes naturais), canais internos e bacia de evolução do Porto Interno, além dos berços de atracação, do Cais 1 ao Cais 5 e, ainda, a parte molhada até os berços de atracação do Estaleiro Atlântico Sul (EAS).

Figura 7 - Vista superior do Porto Interno e do Externo



A seguir é apresentado uma visão geral de todas as áreas e instalações afetas às operações portuárias existentes e projetadas, no curto, médio e longo prazo, contidas na área do Porto Organizado de Suape. Cabe ressaltar que, não há previsão de mudanças nesta atualização do PDZ no âmbito da configuração apresentada.

**Figura 8 - Áreas e instalações afetas às operações portuárias**



**Tabela 4 - Quadro geral - áreas e instalações afetadas às operações portuárias**

<b>NOME</b>	<b>ÁREA</b>	<b>PERFIL</b>	<b>TIPO DE INSTALAÇÃO</b>	<b>CENÁRIO</b>	<b>ID</b>
Pátio Público Multiuso	23232,54	Carga	Pátio público	Existente	01
Pandenor Importação e Exportação LTDA	30626,3	Granéis líquidos/gasosos	Armazenagem	Existente	02
Temape - Terminais Marítimos de Pernambuco	27209,49	Granéis líquidos/gasosos	Armazenagem	Existente	03
Tecon Suape	372411,39	Carga Containerizada	Pátio	Existente	04
Tequimar - Terminal Químico de Aratu S.A	79082,71	Granéis líquidos/gasosos	Armazenagem	Existente	05
Pátio de Veículos (SUA01)	90000	Carga	Pátio	Existente	06
Área disponível	10141	Carga	Pátio	Existente	07
Retroárea do Cais 5 (SUA07)	72542,93	Terminal de grãos sólidos	Pátio	Existente	08
Pátio Público de Veículos 2	86163,42	Carga	Pátio público	Existente	09
LocalFrio - Atlântico	49965,77	Carga Containerizada	Pátio	Existente	10
LocalFrio (Transição)	40986,26	Carga Containerizada	Pátio	Existente	11
Pátio Público de Veículos 1	36438,93	Carga	Pátio público	Existente	12
Decal Brasil LTDA	54402,19	Granéis líquidos/gasosos	Armazenagem	Existente	13
Área disponível	50815,96	Granéis líquidos/gasosos	Armazenagem	Existente	14
Bunge Moinho	149943,97	Granéis sólidos	Armazenagem	Existente	15
Transpaz - Transporte Rodoviário de Cargas	10026,28	Carga	Pátio	Existente	16
Windrose Serviços Marítimos e Rep. LTDA	20925,4	Carga Containerizada	Pátio	Existente	17
TOC Empreendimentos	9987,52	Carga Geral/Containerizada	Pátio	Existente	18
Molhe	104859,41	N/A	Instalação de abrigo	Existente	MOLHE
CMU A	6626,22	Carga Geral	Instalação de acostagem	Existente	CMU A
CMU B	7386,57	Carga Geral	Instalação de acostagem	Existente	CMU B
PGL 1 A	2137,67	Granéis Líquidos	Instalação de acostagem	Existente	PGL 1 A
PGL 1 B	2111,45	Granéis Líquidos	Instalação de acostagem	Existente	PGL 1 B
PGL 2 A	2204,15	Granéis Líquidos	Instalação de acostagem	Existente	PGL 2 A
PGL 2 B	2412,67	Granéis Líquidos	Instalação de acostagem	Existente	PGL 2 B
PGL 3A	4120,53	Granéis Líquidos	Instalação de acostagem	Existente	PGL 3A
PGL 3B	4401,55	Granéis Líquidos	Instalação de acostagem	Existente	PGL 3B
Cais 1	8315,69	Carga Geral	Instalação de acostagem	Existente	Cais 1
Cais 2	11888,77	Contêineres	Instalação de acostagem	Existente	Cais 2
Cais 3	11714,86	Contêineres	Instalação de acostagem	Existente	Cais 3
Cais 4	11279,1	Carga Geral	Instalação de acostagem	Existente	Cais 4
Cais 5	11769,2	Granéis Sólidos	Instalação de acostagem	Existente	Cais 5
Tecon II (SUA05)	234452,01	Carga Containerizada	Pátio	Curto Prazo	L01
Suape (Lote 02)	39058,27	Não definido	Projetado/A definir	Curto Prazo	L02
Suape (Lote 14)	81966,41	Não definido	Projetado/A definir	Curto Prazo	L14
Cais 6	20127,47	Carga containerizada	Instalação de acostagem	Curto Prazo	Cais 6
Cais 7	19609,08	Carga containerizada	Instalação de acostagem	Curto Prazo	Cais 7
Área disponível (Lote 26)	21823,98	Granéis líquidos	Armazenagem	Curto Prazo	L26
Área disponível (Lote 27)	10045,03	Carga Geral/Containerizada	Pátio	Curto Prazo	L27
Área para atividade semi-industrial	33375,11	Gás natural liquefeito (GNL)	Terminal de Regaseificação	Curto Prazo	Regás

<b>NOME</b>	<b>ÁREA</b>	<b>PERFIL</b>	<b>TIPO DE INSTALAÇÃO</b>	<b>CENÁRIO</b>	<b>ID</b>
SUAPE (Lote 05)	144276,52	Não definido	Projetado / A definir	Médio Prazo	L05
SUAPE (Lote 06)	148566,52	Não definido	Projetado / A definir	Médio Prazo	L06
SUAPE (Lote 07)	171226,63	Não definido	Projetado / A definir	Médio Prazo	L07
SUAPE (Lote 08)	735394,4	Não definido	Projetado / A definir	Médio Prazo	L08
SUAPE (Lote 10)	59795,1	Não definido	Projetado / A definir	Médio Prazo	L10
SUAPE (Lote 11)	57492,13	Não definido	Projetado / A definir	Médio Prazo	L11
SUAPE (Lote 12)	50918,71	Não definido	Projetado / A definir	Médio Prazo	L12
Cais 8	20320	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Médio Prazo	Cais 8
Cais 9	15925	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Médio Prazo	Cais 9
Cais Ilha de Cocaia 1	13169,32	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Médio Prazo	Cais Ilha de Cocaia 1
Cais Ilha de Cocaia 2	13363,22	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Médio Prazo	Cais Ilha de Cocaia 2
SUAPE (Lote 16)	173310,89	Não definido	Projetado / A definir	Longo Prazo	L16
SUAPE (Lote 17)	212217,46	Não definido	Projetado / A definir	Longo Prazo	L17
SUAPE (Lote 19)	240727,08	Não definido	Projetado / A definir	Longo Prazo	L19
SUAPE (Lote 20)	203875,34	Não definido	Projetado / A definir	Longo Prazo	L20
SUAPE (Lote 21)	183943,6	Não definido	Projetado / A definir	Longo Prazo	L21
SUAPE (Lote 22)	248172,68	Não definido	Projetado / A definir	Longo Prazo	L22
SUAPE (Lote 23)	286443	Não definido	Projetado / A definir	Longo Prazo	L23
SUAPE (Lote 24)	566884,24	Não definido	Projetado / A definir	Longo Prazo	L24
Cais 10	18112,5	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Longo Prazo	Cais 10
Cais 11	13654,26	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Longo Prazo	Cais 11
Cais 12	17662,71	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Longo Prazo	Cais 12
Cais 13	15347,5	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Longo Prazo	Cais 13
Cais 14	15347,5	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Longo Prazo	Cais 14
Cais 15	17132,5	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Longo Prazo	Cais 15
Cais 16	16520	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Longo Prazo	Cais 16
Cais 17	15798,87	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Longo Prazo	Cais 17
Cais 18	12520,02	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Longo Prazo	Cais 18
Cais 19	14967,16	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Longo Prazo	Cais 19
Cais 20	14751,07	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Longo Prazo	Cais 20
Cais 21	15366,15	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Longo Prazo	Cais 21
Cais 22	22216,6	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Longo Prazo	Cais 22
Cais 23	23362,2	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Longo Prazo	Cais 23
Cais	7000,79	Projetado / A definir	Instalação de acostagem	Longo Prazo	Cais

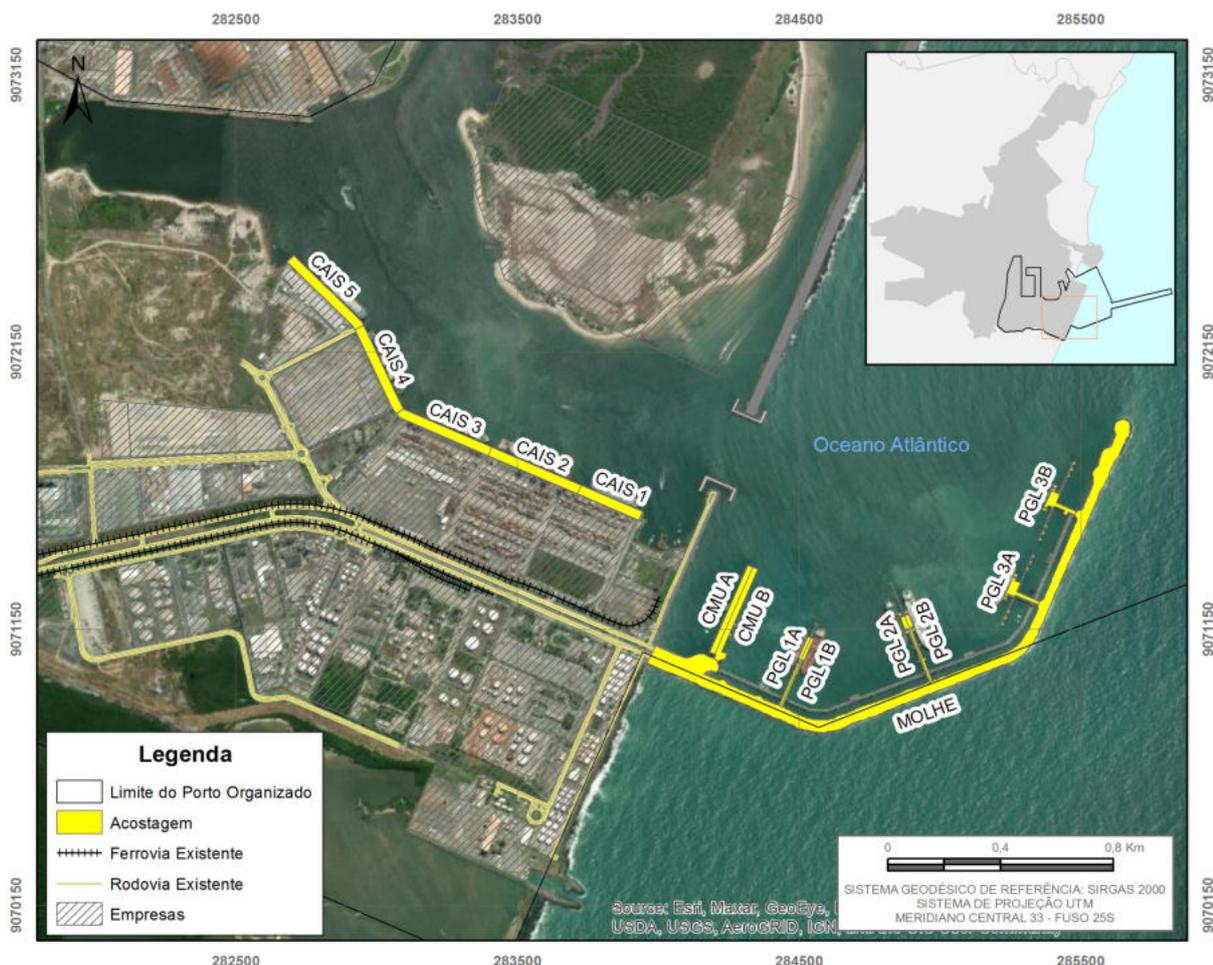
## 2.1.1. TERMINAL DE PASSAGEIROS

O Porto de Suape não possui terminal de passageiros e nem prevê essa atividade para o futuro. Todas as atracções de embarcações turísticas de grande porte são direcionadas para o Porto do Recife.

## 2.1.2. INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM

O Porto de Suape opera navios nos 365 dias do ano, em regime de 24 horas. Em 2020, movimentou 25.698.628 de toneladas de carga, tendo destaque as cargas referentes aos graneis líquidos e às cargas containerizadas. No que tange às instalações de acostagem, verifica-se sua presença tanto no Porto Externo, quanto no Porto Interno (Figura 9).

Figura 9 - Instalações gerais de acostagem do Porto de Suape



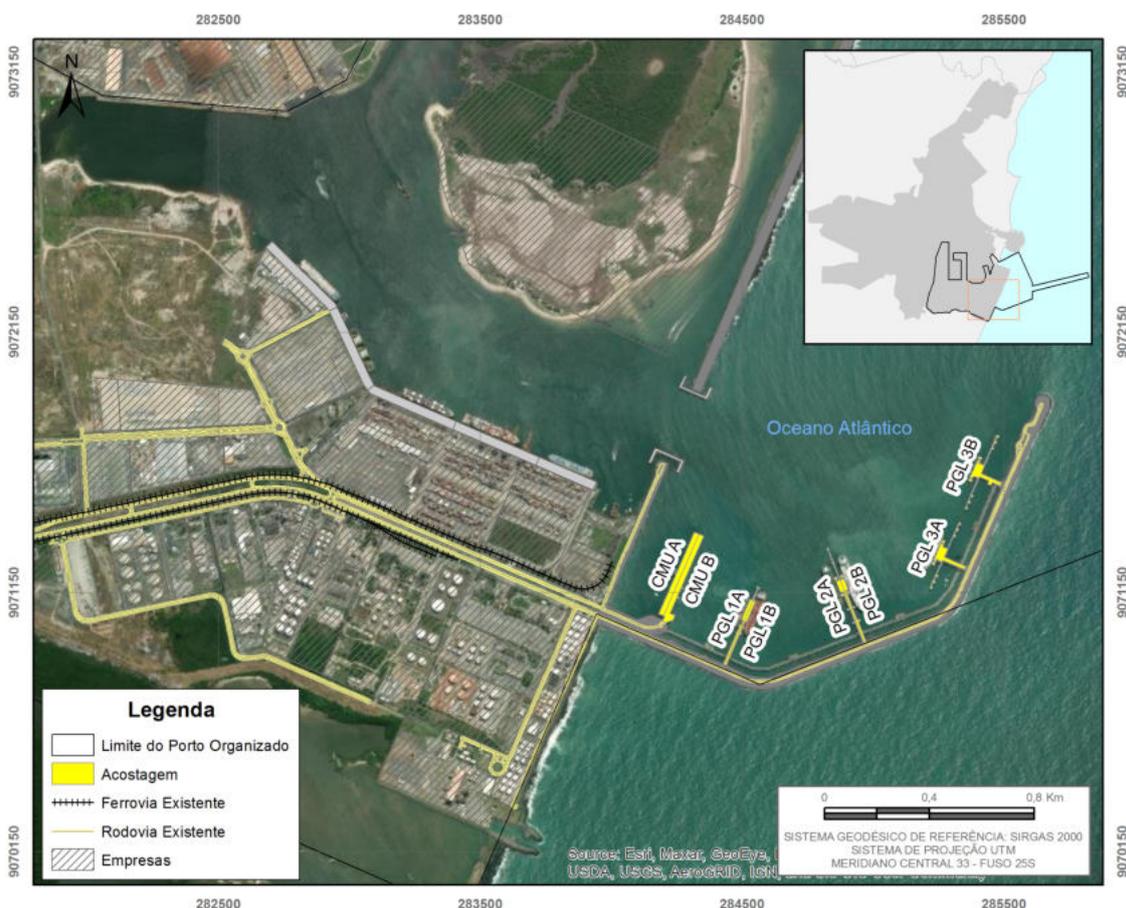
### 2.1.2.1. Instalações de Acostagem - PORTO EXTERNO

O Porto Externo de Suape conta com cinco instalações de acostagem, sendo quatro píeres destinados ao recebimento de granéis líquidos e um cais de múltiplo uso (CMU). Com dois berços no CMU e nos PGL-1 e PGL-2, e apenas um berço no PGL-3A e PGL-3B, o Porto Externo soma oito berços, totalizando 1.647 metros de instalações de acostagem entre cais e píeres. (Figura 10)

O Porto Externo de Suape contempla, em sua maioria, a operação de granéis líquidos, podendo ser realizada em todos os oito berços. A plataforma de operação de cada píer conta com prédio para apoio das atividades, braços mecânicos para conexão aos *manifolds* dos navios, nos PGL-2, PGL-3A e PGL-3B (PGL-1 somente operável por mangotes), além de dutovias, sendo elas e os braços mecânicos instalados pelos terminais operadores de granéis líquidos, portanto, de responsabilidade privada, e estrutura de acesso ao navio. Os navios têm seus cabos lançados nos *dolphins* de amarração e de atracação, estruturas presentes na plataforma de operação ou anexas à essa, através de cabrestantes ou cabeços de amarração.

De um modo geral, em relação ao estado de conservação das estruturas dos PGLs, observa-se que apresentam um estado operacional satisfatório.

Figura 10 - Instalações de acostagem do Porto Externo



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

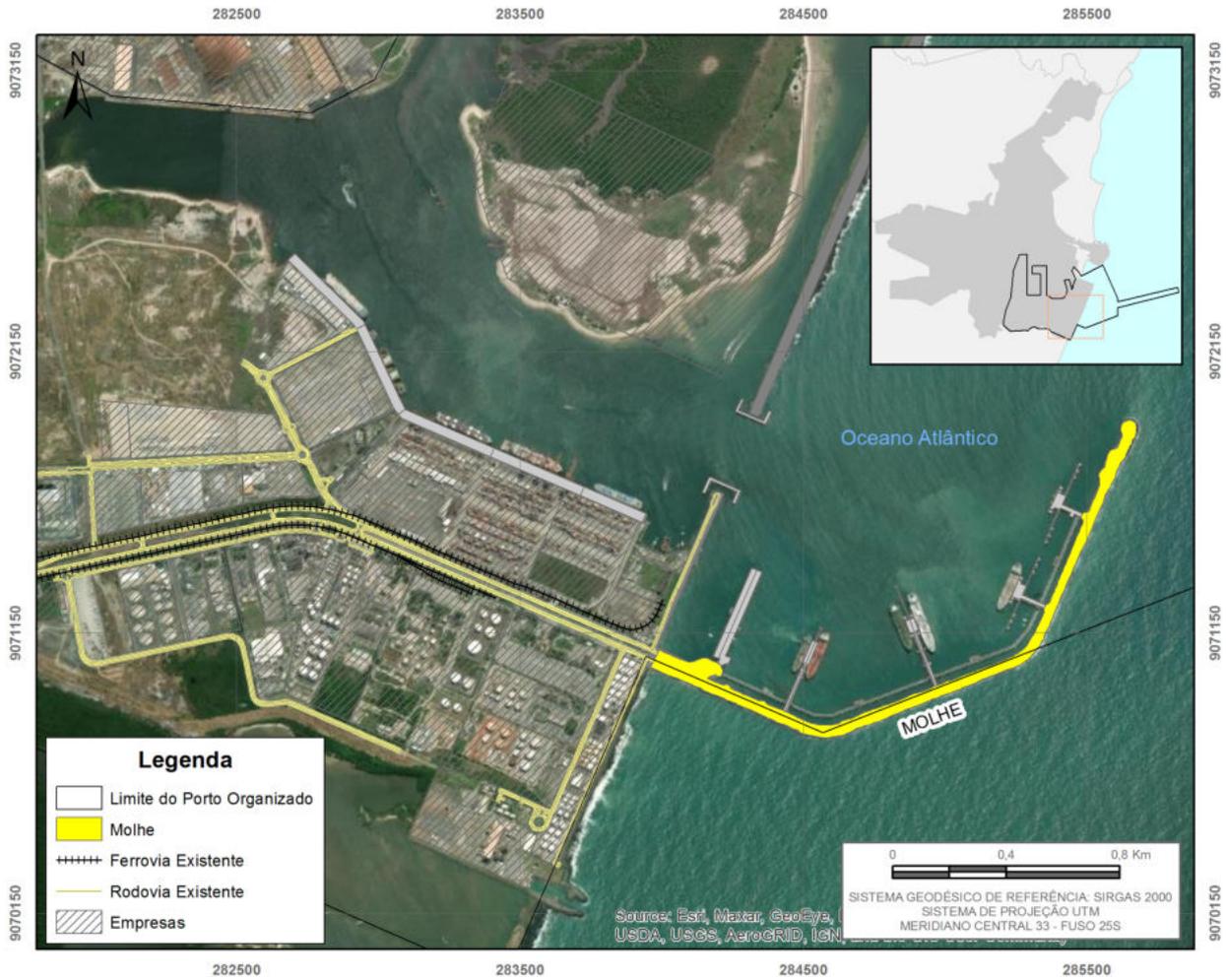
Contudo, dentre as não conformidades levantadas pela equipe técnica da Diretoria de Engenharia, destacam-se o comprometimento da estrutura metalmecânica do PGL-2; a deterioração de guarda corpos; estruturas de apoios de dutos e pórticos, bem como a ocorrência de equipamentos enferrujados. Em relação às estruturas civis, foi realizado estudo em 2020 que consistiu em inspeções visuais, inspeções subaquáticas e ensaios nas 11 estruturas do Porto Interno e do Externo, onde foram levantadas todas as patologias existentes e cadastradas em tabela para posterior tratamento com intervenções por estrutura (com patologias que vão de fissuras, corrosão da armadura, desagregação do concreto, descolamento de placas até uma estaca com rompimento pontual), verificando também a existência de dispositivos de drenagens com obstruções e cabines de comando inoperantes.

As instalações de acostagem são protegidas por uma obra marítima de proteção chamada molhe de abrigo, que consiste em uma estrutura costeira artificial que se estende mar adentro. É nessa estrutura que se conectam os PGLs e CMU, além de proporcionar abrigo parcial das ondas e correntes, gerando condições mais seguras de atracação e estadia dos navios nos berços, por conseguintes garantindo segurança às operações portuárias de carga e descarga nos píeres e cais do Porto Externo.

#### **2.1.2.1.1. Molhe**

Constitui-se na estrutura marítima localizada no Porto Externo que serve de proteção e abrigo para as instalações de acostagem. Atualmente a esteira portuária de abrigo ao porto (molhe) se encontra em obras de reforço. A obra foi dividida em três fases. A primeira fase, finalizada, reforçou 70% do cabeço do molhe. A segunda fase iniciou em novembro de 2020, com escopo de reforço dos 30% restantes do cabeço, além de recuperar a parte interna do molhe, que estende-se até o PGL 3B, tendo previsão de 12 meses de execução para o término desta etapa. A terceira fase será iniciada no segundo semestre de 2021, consistindo no desmonte da Crista do Molhe, posicionando-se no talude externo e inserindo na crista, formando uma berma de sacrifício e restauração da crista com pedras de 8 a 12 toneladas, tendo previsão de duração de obra de 17 meses.

Figura 11 - Localização e traçado do molhe



Fonte: CIT/DPG/SUAPE



A) FICHA TÉCNICA - MOLHE	
Ano de Construção	1984
Tipo de Estrutura	Molhe de proteção
Extensão	2.398,20 m
Método Construtivo	Enrocamento
Profundidade	14 m

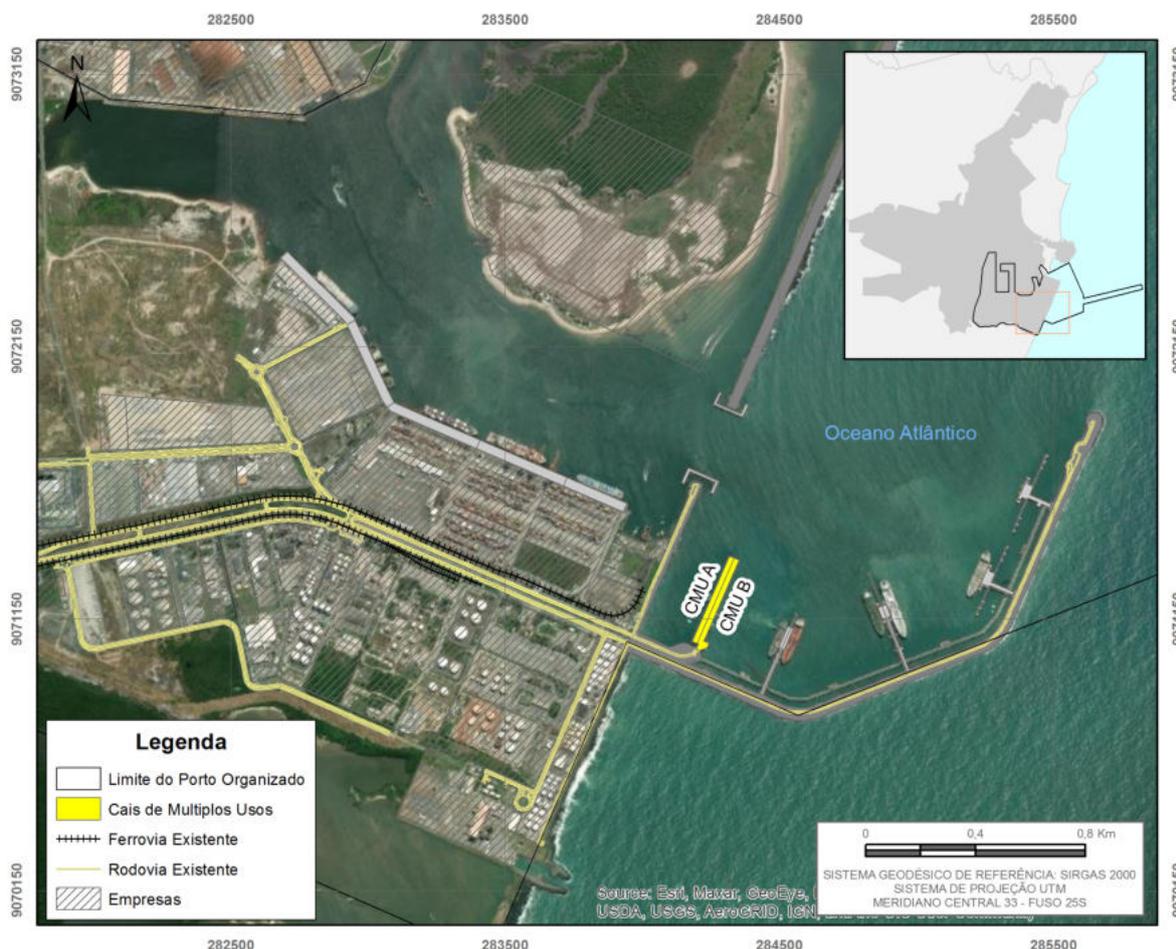
Fonte: CIT/DPG/SUAPE

### 2.1.2.1.2. Estruturas Abrigadas

#### a) Cais de Múltiplos Usos (CMU)

O Cais de Múltiplos Usos (CMU) é uma plataforma que, devido ao formato de "I" e grandes dimensões, atende à movimentação de variadas naturezas de carga como carga geral, granéis sólidos (por exemplo, o embarque de coque de petróleo) e granéis líquidos, como descarga de óleo combustível e óleo vegetal.

Figura 12 - Cais de Múltiplos Usos (CMU)





É possível inferir que a estrutura já teve grande mudança no perfil da movimentação de carga, uma vez que iniciou o funcionamento para a movimentação de carga geral, como contêineres, açúcar em sacos, caixas e máquinas e, atualmente, sua operação inclui a movimentação de óleo vegetal e óleo combustível, apresentando uma vocação na movimentação de gás natural liquefeito (GNL). Todas as demais cargas e operações desse berço, não previstas no presente PDZ, serão objeto de disciplinamento por meio do Regulamento de Exploração do Porto de Suape (REP) vigente à época.

A estrutura em "I" da plataforma está localizada na área do Porto Externo, próximo aos cabeços de proteção e barreira de arrecifes naturais, como é possível visualizar na Figura 12.

O CMU foi recuperado estruturalmente, com obras finalizadas em 2015, sendo necessário haver intervenções de novas manutenções estruturais padrão até 2025. O cais tem o berço CMU-B homologado para operações de transbordo na modalidade *Ship to Ship*.

<b>A) FICHA TÉCNICA - CMU</b>				
	Ano de Construção	1986		
	Tipo de Estrutura de Acostagem	Cais em formato "I"		
	Dimensões	CMU-A	Comprimento de 342m e Largura de 39 m	
		CMU-B	Comprimento de 323m e Largura de 39 m	
	Quantidade de Defensas	CMU-A	-	
CMU-B		07		
Equipamentos	<i>Shiploaders</i> para coque com capacidade de 625 t/h			
<b>B) DADOS OPERACIONAIS</b>				
	Profundidades	CMU-A	9,8 m	
		CMU-B	13,6 m	
	Comprimento dos navios-tipo (LOAs)	CMU-A	160 m	
		CMU-B	280 m	
	Capacidade (Tonelada de Porte Bruto)	CMU-A	20.000t	
		CMU-B	80.000t	

Fonte: DPG/SUAPE

## b) Píer de Granéis Líquidos 1 (PGL-1)

O Píer de Granéis Líquidos 1 (PGL-1) é atualmente utilizado na movimentação de derivados de petróleo e químicos. O PGL-1 foi a primeira estrutura de acostagem do Porto Externo a ser construída no Porto de Suape. Todas as demais cargas e operações desse berço, não previstas no presente PDZ, serão objeto de disciplina-mento através do Regulamento de Exploração do Porto de Suape (REP) vigente à época.

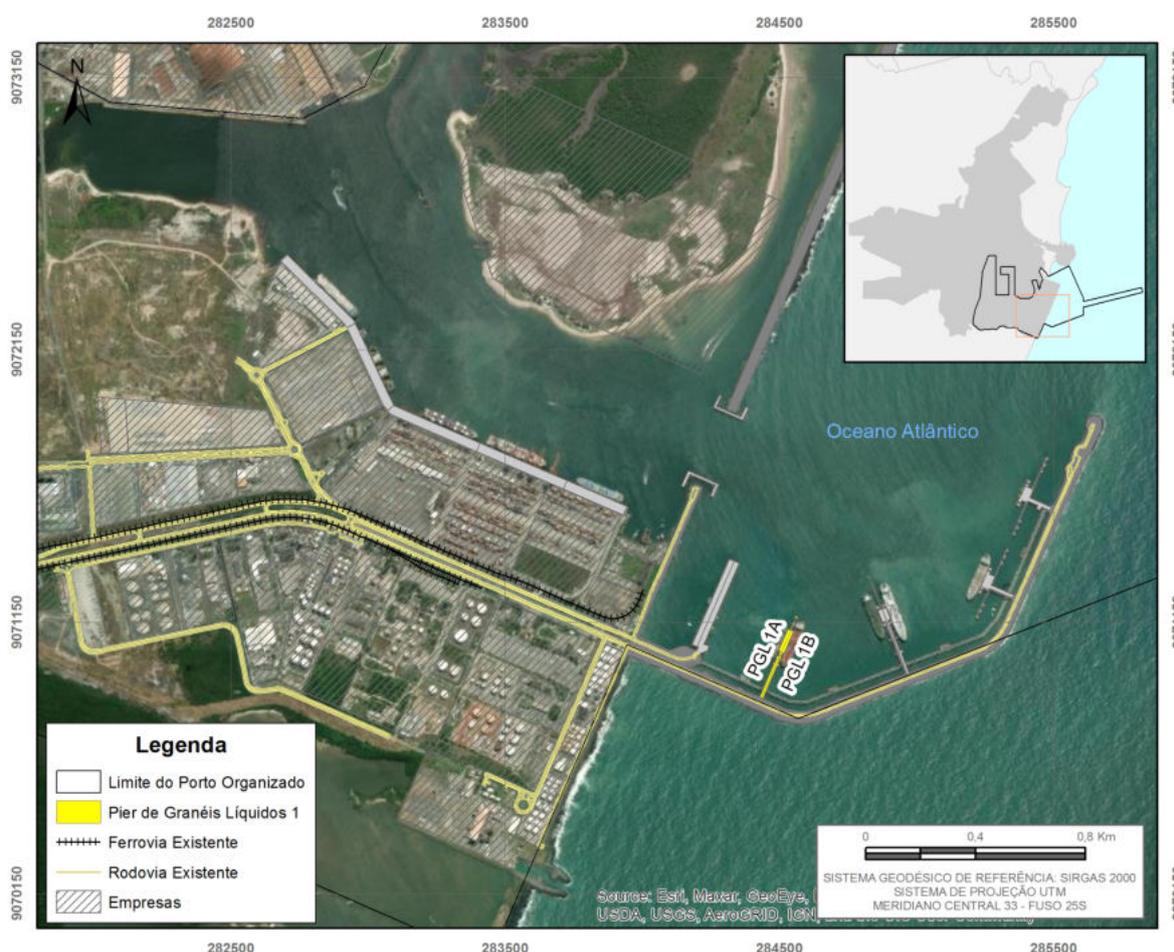
Com a estrutura apoiada em estacas protendidas de concreto armado, teve as primeiras dutovias implantadas através de uma ponte de acesso, que deu origem ao início do molhe atual.

Atualmente o PGL-1 encontra-se em bom estado de conservação, mantidas suas cargas de projeto, necessitando fazer manutenções estruturais padrão na estrutura de concreto.

A) FICHA TÉCNICA - PGL1				
	Ano de Construção	1983		
	Tipo de Estrutura de Acostagem	Pier em formato "I"		
	Dimensões	PGL-1A	Comprimento de 331m e Largura de 25 m	
		PGL-1B	Comprimento de 331m e Largura de 25 m	
	Quantidade de Defensas	PGL-1A	04	
PGL-1B		04		
B) DADOS OPERACIONAIS				
Profundidades	PGL-1A	12,5 m		
	PGL-1B	12,3 m		
Comprimento dos navios-tipo (LOAs)	PGL-1A	200 m		
	PGL-1B	200 m		
Capacidade (Tonelada de Porte Bruto)	PGL-1A	45.000 t		
	PGL-1B	45.000 t		

Fonte: DPG/SUAPE

Figura 13 - Pier de Granéis Líquidos 1 (PGL-1)



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

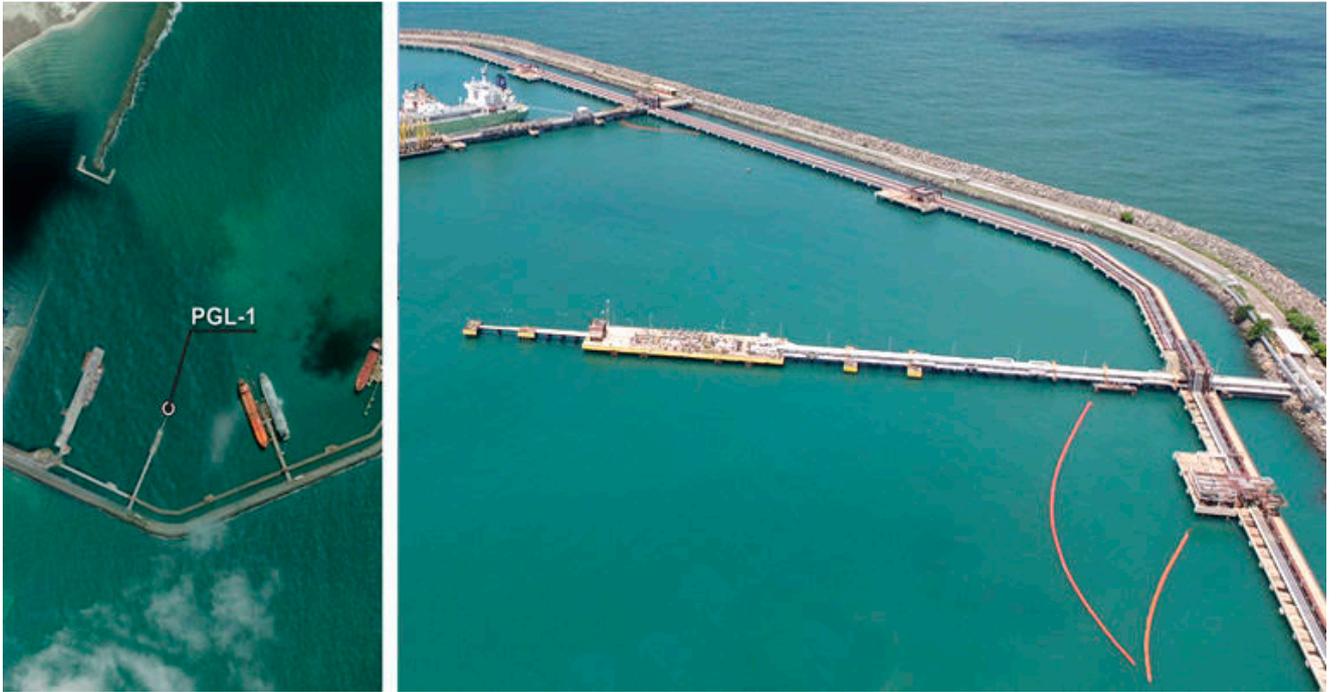


Figura 14 - Berço B do PGL-1



Fonte: COOM/DP/SUAPE

### c) Píer de Granéis Líquidos 2 (PGL-2)

O Píer de Granéis Líquidos 2 (PGL-2) se destina à movimentação de derivados de petróleo e álcool. Em comparação com o PGL-1, essa estrutura de acostagem tem o dobro da capacidade, levando em conta o navio tipo, possibilitando o atendimento a uma maior variabilidade de navios-tipo, resultado do dimensionamento de seus berços que supera o dos berços do PGL-1, em comprimento e profundidade, além de uma melhor capacidade (TPB) dos equipamentos alocados.

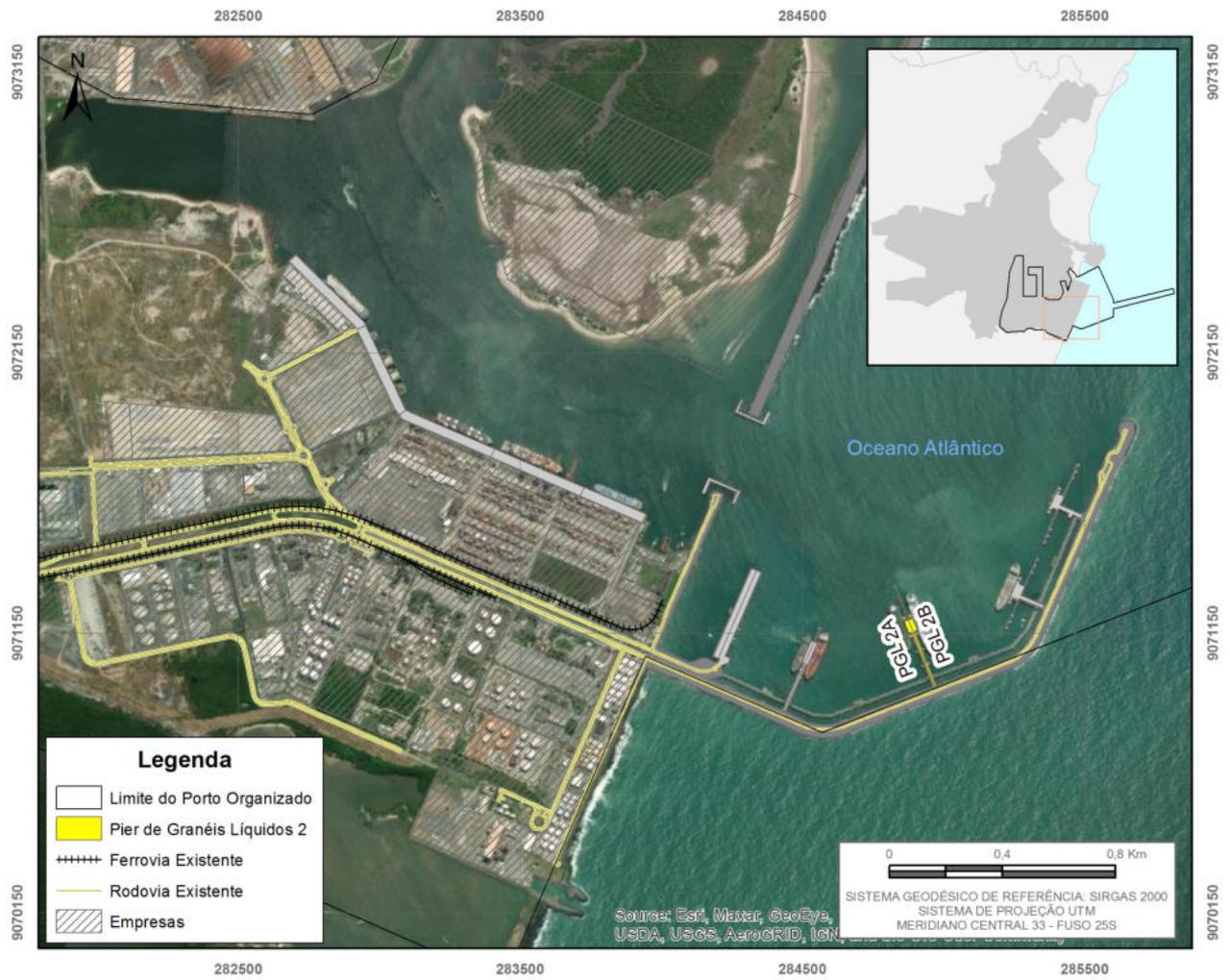
Atualmente o PGL-2 se encontra com projeto executivo de restauração finalizado, com orçamento das obras e serviços já aprovados para execução em 2021.

Todas as demais cargas e operações desse berço, não previstas no presente PDZ, serão objeto de disciplinamento através do Regulamento de Exploração do Porto de Suape (REP) vigente à época. O píer é homologado para operações *Ship to Ship*.

<b>A) FICHA TÉCNICA - PGL2</b>				
	Ano de Construção	2000		
	Tipo de Estrutura de Acostagem	Píer em formato "I"		
	Dimensões	PGL-2A	Comprimento de 389m e Largura de 30m	
		PGL-2B	Comprimento de 389m e Largura de 30m	
Quantidade de Defensas	PGL-2A	02		
	PGL-2B	02		
<b>B) DADOS OPERACIONAIS</b>				
	Profundidades	PGL-2A	12,5 m	
		PGL-2B	12,3 m	
	Comprimento dos navios-tipo (LOAs)	PGL-2A	200 m	
		PGL-2B	200 m	
Capacidade (Tonelada de Porte Bruto)	PGL-2A	45.000 t		
	PGL-2B	45.000 t		
	Equipamentos	04 Braços mecânicos com capacidade 1.500 m <sup>3</sup> /h 04 Braços mecânicos com capacidade 500 a 900 m <sup>3</sup> /h 04 Braços mecânicos com capacidade 1.000 a 1.670 m <sup>3</sup> /h 04 Braços mecânicos com capacidade 500 a 900 m <sup>3</sup> /h		

Fonte: DPG/SUAPE

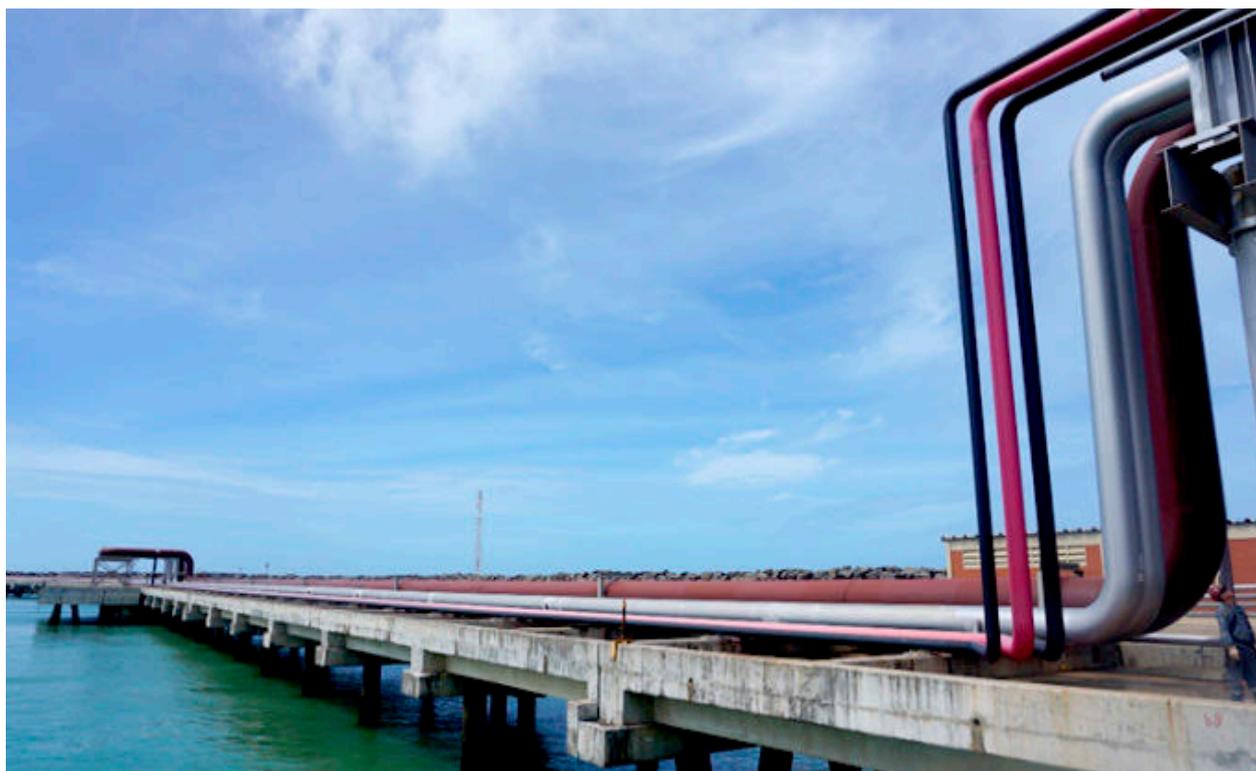
Figura 15 - Pier de Granéis Líquidos 2 (PGL-2)



Fonte: CIT/DPG/SUAPE



**Figura 16** - Visão geral da dutovia do PGL-2



Fonte: COM/DP/SUAPE

#### d) Píer de Granéis Líquidos 3 (PGL-3A e 3B)

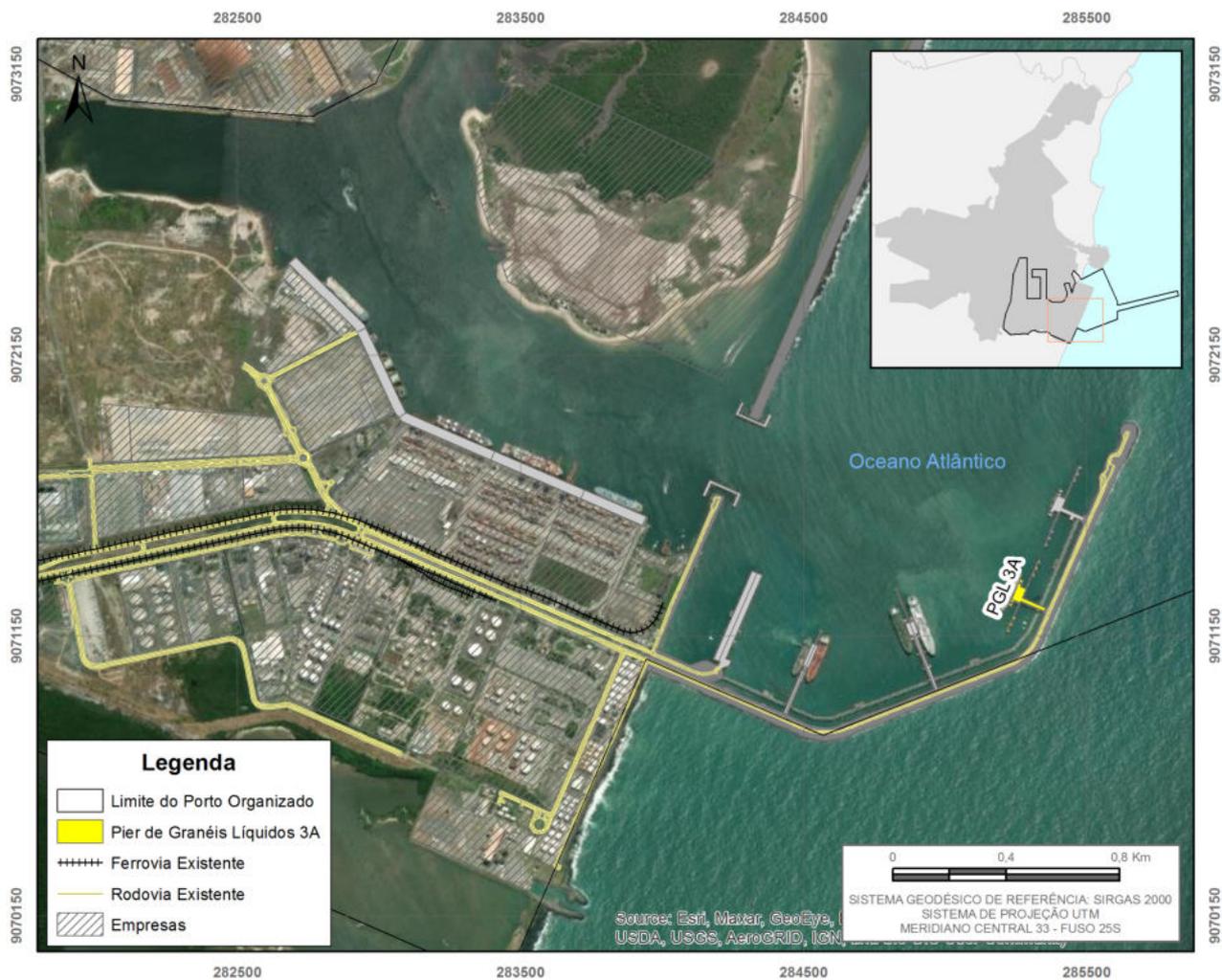
Os Píeres de Granéis Líquidos 3 (PGL-3A e 3B) são as estruturas de acostagem do Porto Externo mais recentes, construídas concomitantes às obras de extensão da extremidade norte do molhe de proteção existente.

Atualmente o PGL-3A e o 3B encontram-se em bom estado de conservação, com manutenções realizadas pelo Porto de Suape. Todas as demais cargas e operações desse berço, não previstas no presente PDZ, serão objeto de disciplinamento através do Regulamento de Exploração do Porto de Suape vigente à época. Ambos os píeres são homologados para operações de transbordo na modalidade *Ship to Ship*.

<b>A) FICHA TÉCNICA - PGL 3A e 3B</b>		
Ano de Construção		2013
Tipo de Estrutura de Acostagem		Pier em formato "T"
Dimensões	PGL-3A	Comprimento de 277m e Largura de 50m
	PGL-3B	Comprimento de 308m e Largura de 50m
Quantidade de Defensas	PGL-3A	04
	PGL-3B	04
<b>B) DADOS OPERACIONAIS</b>		
Profundidades	PGL-3A	17,3 m
	PGL-3B	17,3 m
Comprimento dos navios-tipo (LOAs)	PGL-3A	280 m
	PGL-3B	300 m
Capacidade (Tonelada de Porte Bruto)	PGL-3A	170.000 t
	PGL-3B	170.000 t
Equipamentos	PGL-3A	03 Braços mecânicos com capacidade 500 a 2.800 m <sup>3</sup> /h
	PGL-3A	02 Braços mecânicos com capacidade 600 a 4.000 m <sup>3</sup> /h
	PGL-3A	02 Braços mecânicos com capacidade 500 a 1.000 m <sup>3</sup> /h
	PGL-3B	01 Braço mecânico com capacidade 500 a 1.000 m <sup>3</sup> /h
	PGL-3B	03 Braços mecânicos com capacidade 600 a 4.000 m <sup>3</sup> /h

Fonte: DPG/SUAPE

Figura 17 - Píer de Granéis Líquidos 3A (PGL-3A)



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

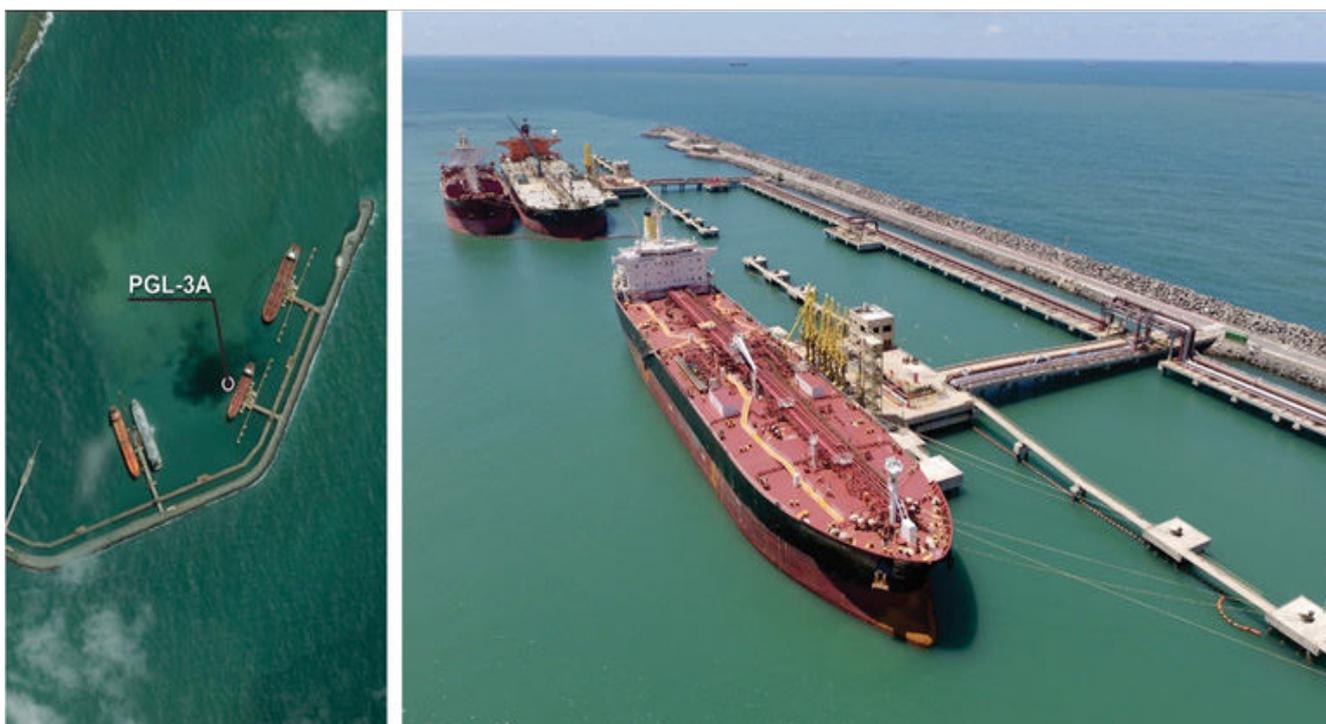
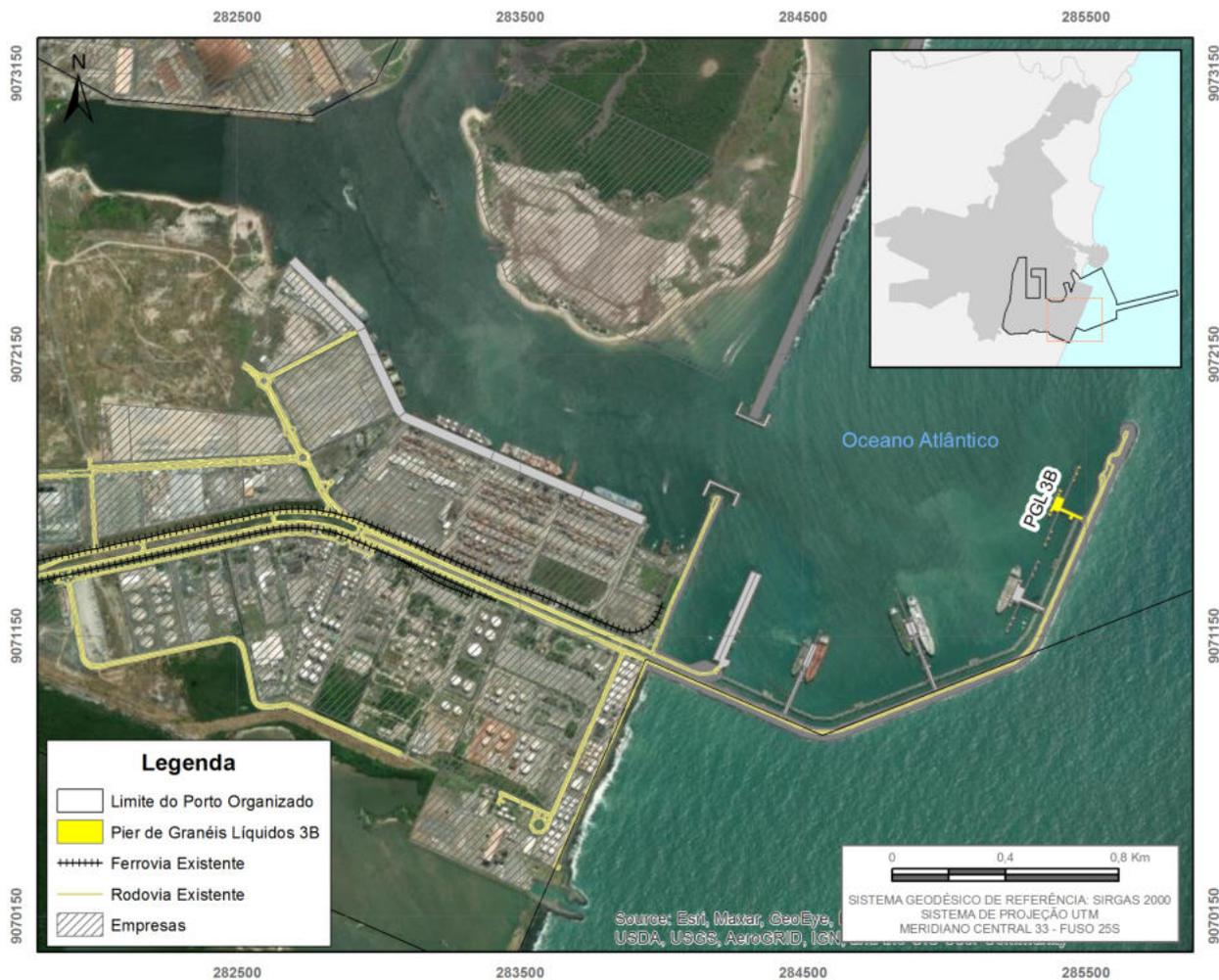


Figura 18 - Píer de Granéis Líquidos 3B (PGL-3B)



Fonte: CIT/DPG/SUAPE



Figura 19 - Braços mecânicos do Píer de Granéis Líquidos 3B



Fonte: CCOM/DP/SUAPE

Figura 20 - Cabrestante do Píer de Granéis Líquidos 3B



Fonte: CCOM/DP/SUAPE

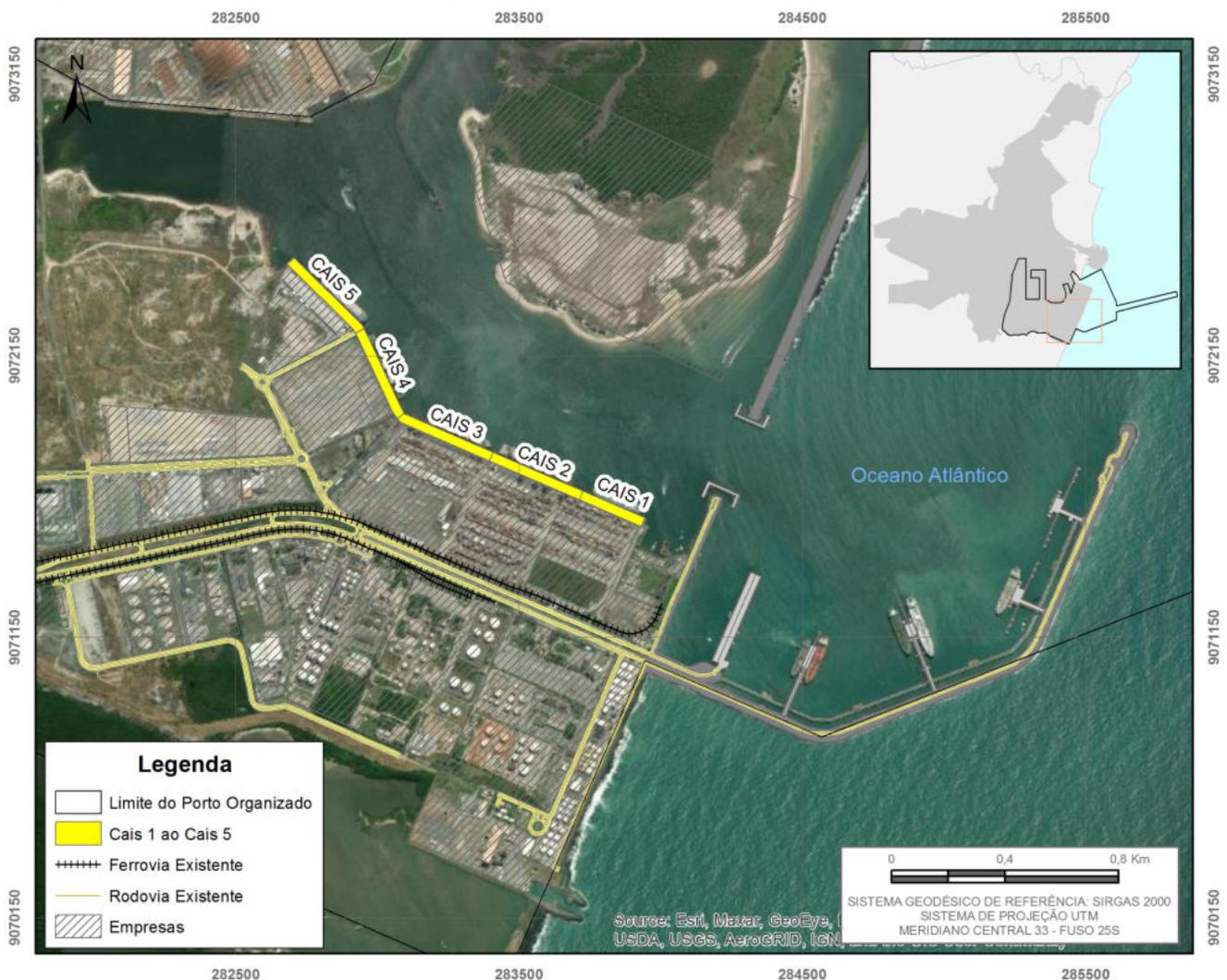
### 2.1.2.2. Instalações de Acostagem - PORTO INTERNO

Caracterizado pela área abrigada do Porto de Suape, possui 15,50 metros de profundidade de projeto e um canal interno de 2.700 metros de extensão, entre o acesso ao Porto Interno (barretas) e o final do cais EAS-1S, e 435 metros de largura entre a boia de boreste (final de navegação) e o Cais 3.

O Porto Interno de Suape possui cinco berços de atracação, todos em boas condições de operação, distribuídos ao longo de 1.619 metros de cais.

A figura abaixo apresenta em detalhes a estrutura de seus berços. Na sequência será apresentada cada uma das estruturas de cais que compõe o Porto Interno da área do Porto Organizado de Suape.

Figura 21 - Instalações de acostagem do Porto Interno

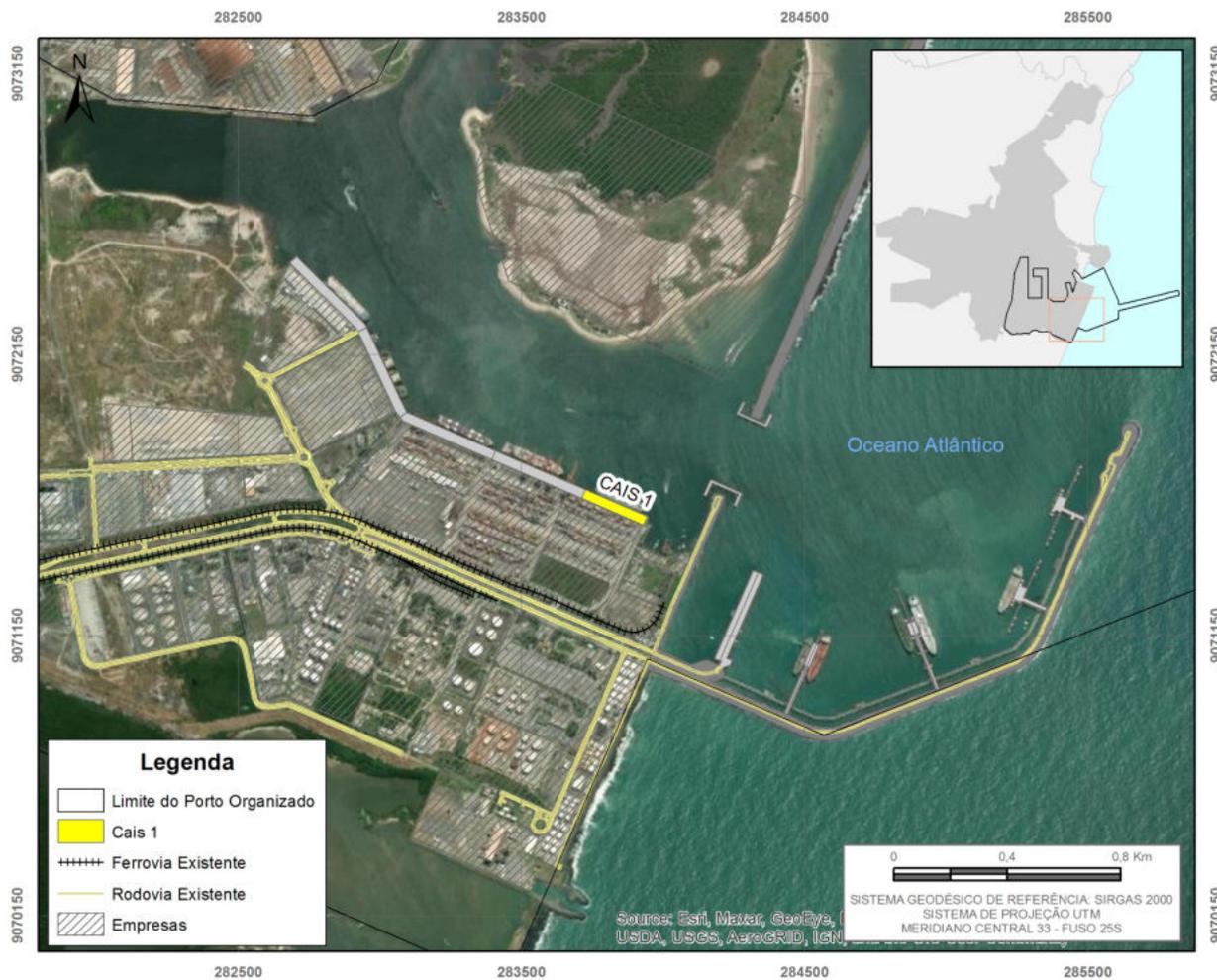


Fonte: CIT/DPG/SUAPE

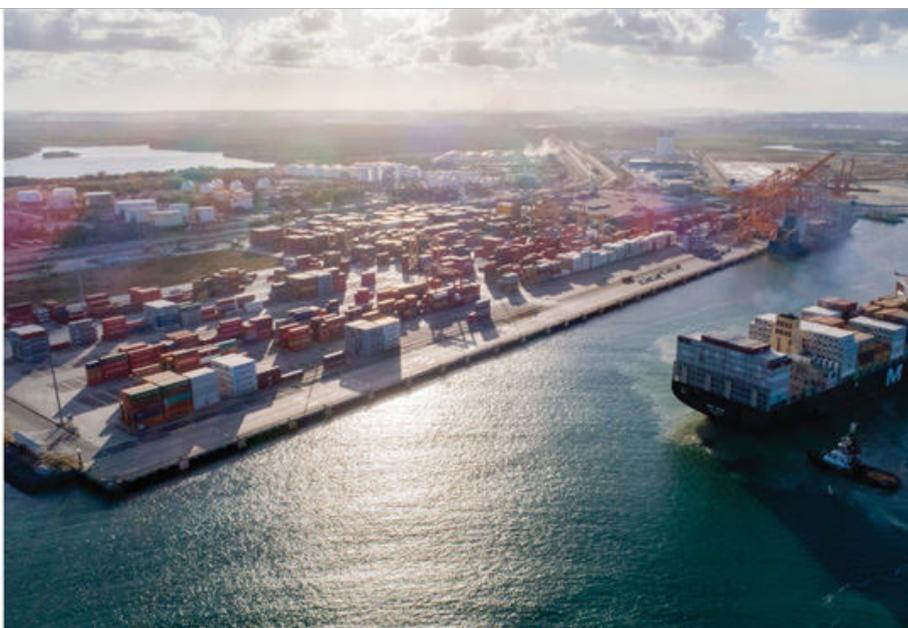
## a) Cais 1 (Público)

O Cais 1 é de uso público, sendo utilizado atualmente para a movimentação de carga geral solta e contêineres. É homologado para operações *Ship to Ship*.

Figura 22 - Vista aérea Cais 1



Fonte: CIT/DPG/SUAPE



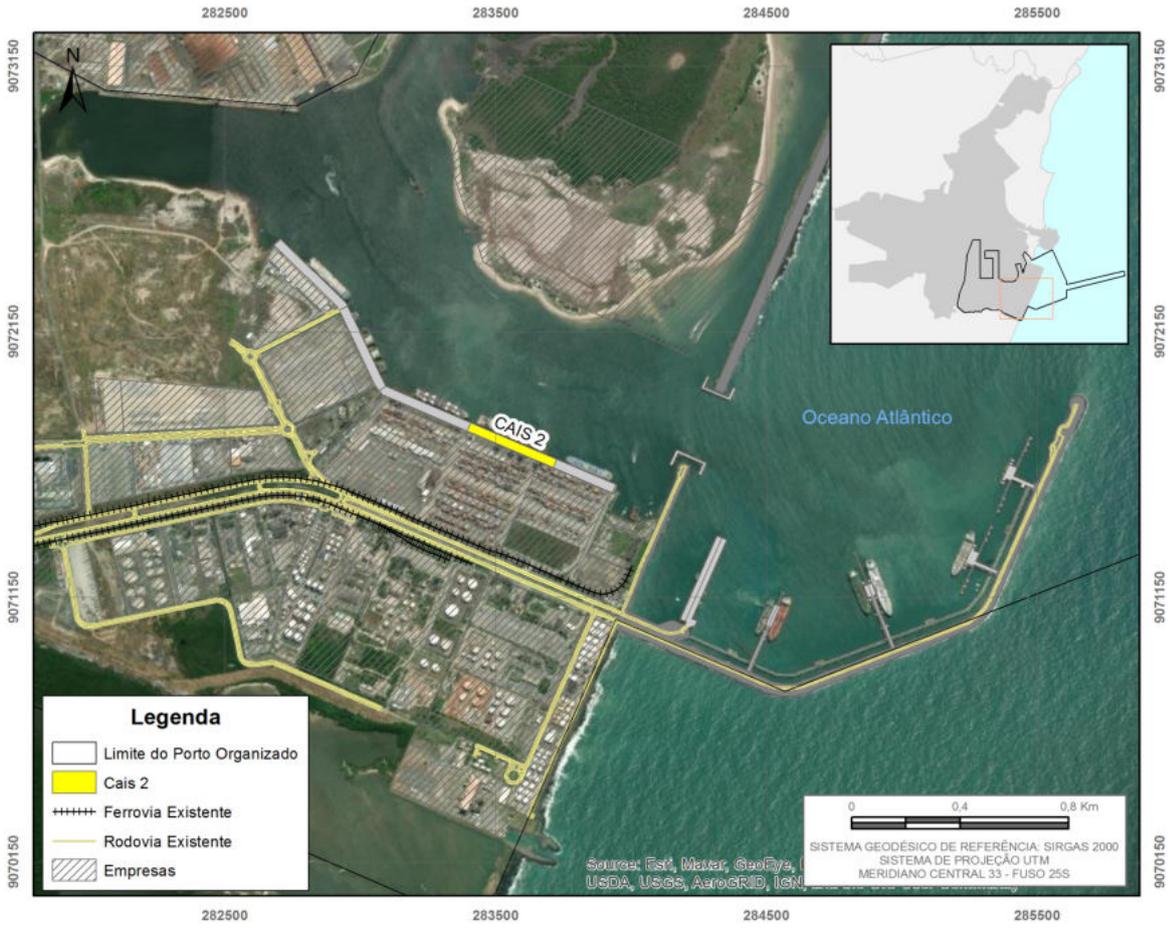
<b>A) FICHA TÉCNICA - CAIS 1</b>	
Ano de Construção	1999
Tipo de Estrutura de Acostagem	Cais
Comprimento	275 m
Quantidade de Defensas	12
Equipamentos	-
<b>B) DADOS OPERACIONAIS</b>	
Calado Autorizado	14,4 m
Capacidade (TPB)	120.000 t

#### b) Cais 2 (Tecon 1)

O berço do Cais 2 é de uso privado, sendo um dos cais operados pela empresa Tecon Suape (Tecon 1), decorrente do arrendamento realizado no ano de 2001, que marcou a criação de um terminal especializado na movimentação de contêineres no Porto. O Cais 2 é contíguo à sua área de armazenagem já preparada para a recepção e armazenagem de contêineres e carga geral solta.

<b>A) FICHA TÉCNICA - CAIS 2</b>	
Ano de Construção	1999
Tipo de Estrutura de Acostagem	Cais
Comprimento	330 m
Quantidade de Defensas	13
<b>B) DADOS OPERACIONAIS</b>	
Calado Autorizado	14,4 m
Capacidade (TPB)	120.000 t
Equipamentos	02 Portêineres Super Post Panamax para contêineres de 20, 40 e 45 pés e capacidade de SWL = 65 toneladas
	02 Portêineres Super Post Panamax para contêineres de 20, 40 e 45 pés e capacidade de SWL = 51 toneladas

Figura 23 - Vista aérea Cais 2 (Tecon 1)



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

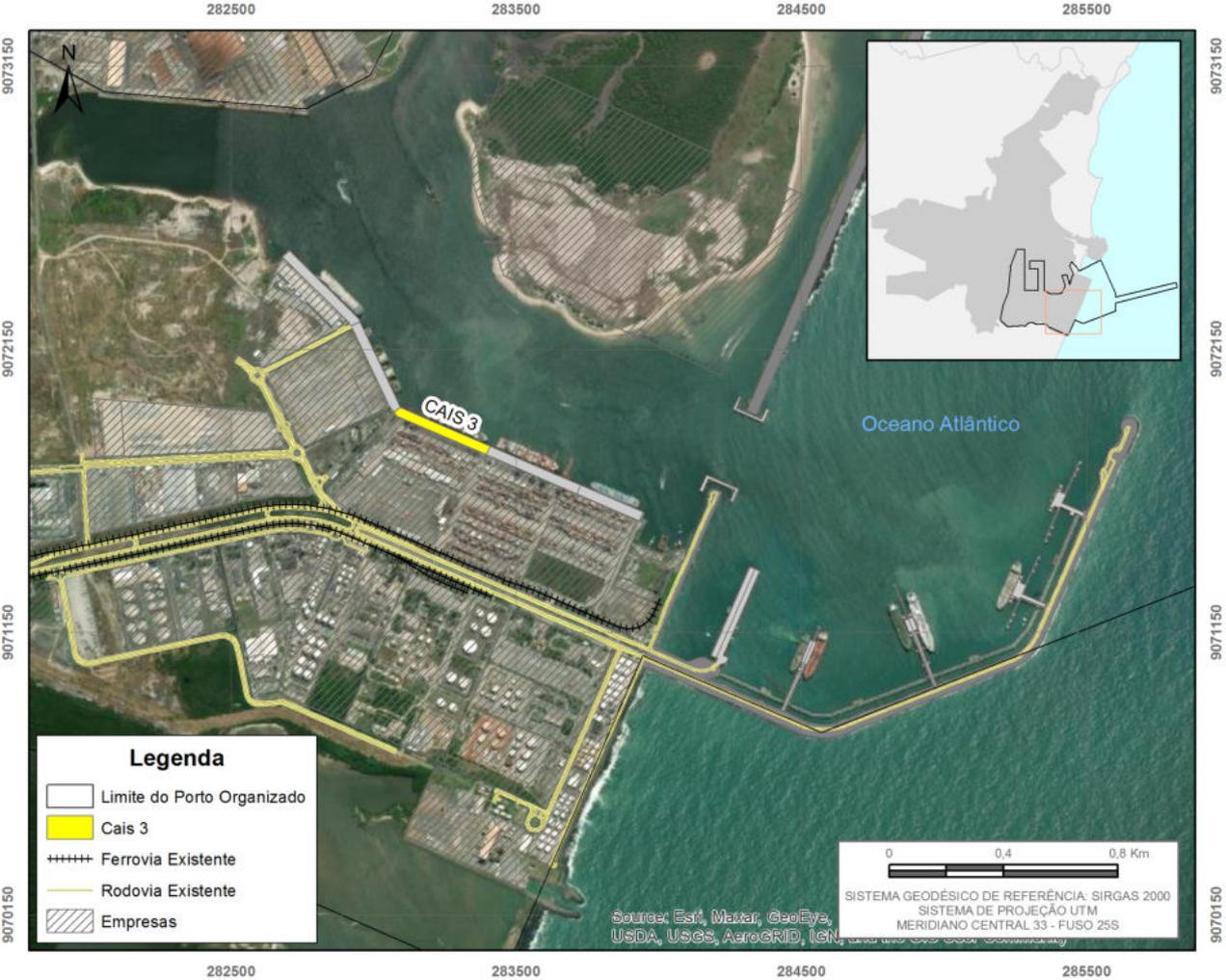


c) Cais 3 (Tecon 1)

O berço do Cais 3 é também de uso privado, fazendo parte do mesmo arrendamento anteriormente citado (Cais 2), sendo, portanto, operado pela empresa Tecon Suape (Tecon 1). Do mesmo modo que o Cais 2, o Cais 3 é também contíguo à sua área de armazenagem, sendo igualmente preparada para a recepção e armazenagem de contêineres e carga geral solta.

<b>A) FICHA TÉCNICA - CAIS 3</b>	
Ano de Construção	1999
Tipo de Estrutura de Acostagem	Cais
Comprimento	330 m
Quantidade de Defensas	13
<b>B) DADOS OPERACIONAIS</b>	
Calado Autorizado	11,3 m
Capacidade (TPB)	120.000 t
Equipamentos	02 Portêineres Post Panamax para contêineres de 20, 40 e 45 pés e capacidade de SWL = 65 toneladas
	02 Portêineres Super Post Panamax para contêineres de 20, 40 e 45 pés e capacidade de SWL = 51 toneladas

Figura 24 - Vista aérea Cais 3 (Tecon 1)



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

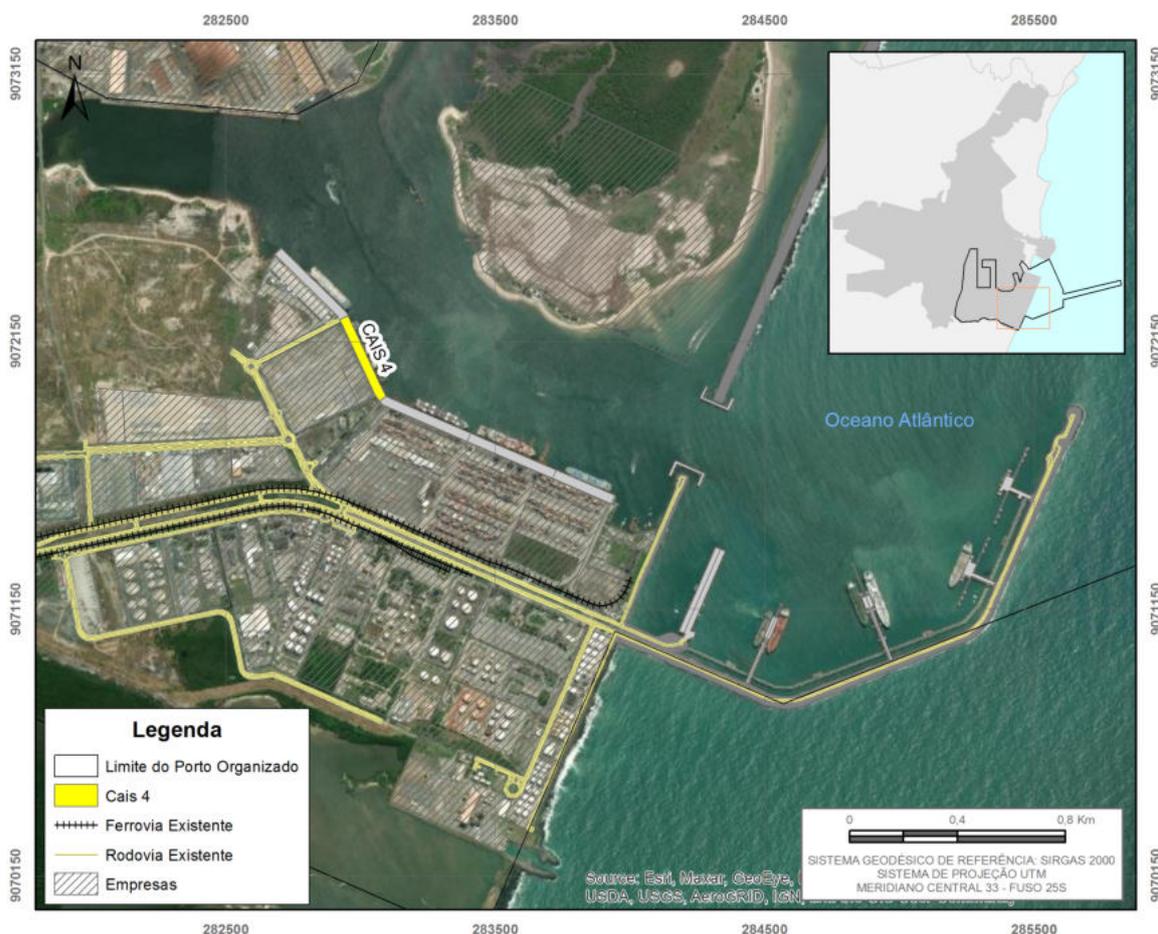


## d) Cais 4 (Público)

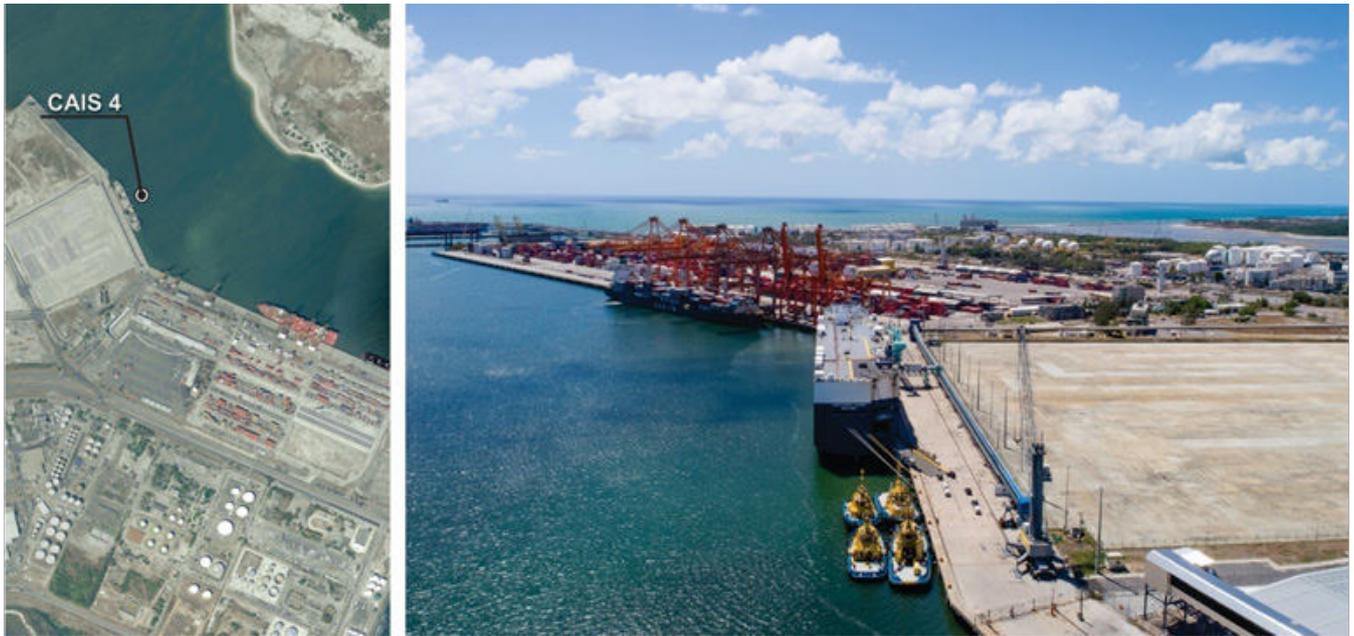
O Cais 4 é de uso público e atualmente movimenta granéis sólidos e carga geral, principalmente descarga de trigo a granel e embarque e descarga de veículos no sistema *Roll On Roll Off (RoRo)*. A movimentação de grãos (trigo) se dá através da conexão com a Bunge Alimentos por uma esteira rolante até o moinho da referida empresa.

A) FICHA TÉCNICA - CAIS 4	
Ano de Construção	2001
Tipo de Estrutura de Acostagem	Cais
Comprimento	330 m
Quantidade de Defensas	12
Equipamentos	Descarregador de trigo com capacidade 800t/h
B) DADOS OPERACIONAIS	
Calado Autorizado	11,8 m
Capacidade (TPB)	120.000 t

Figura 25 - Vista aérea Cais 4 (público)



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

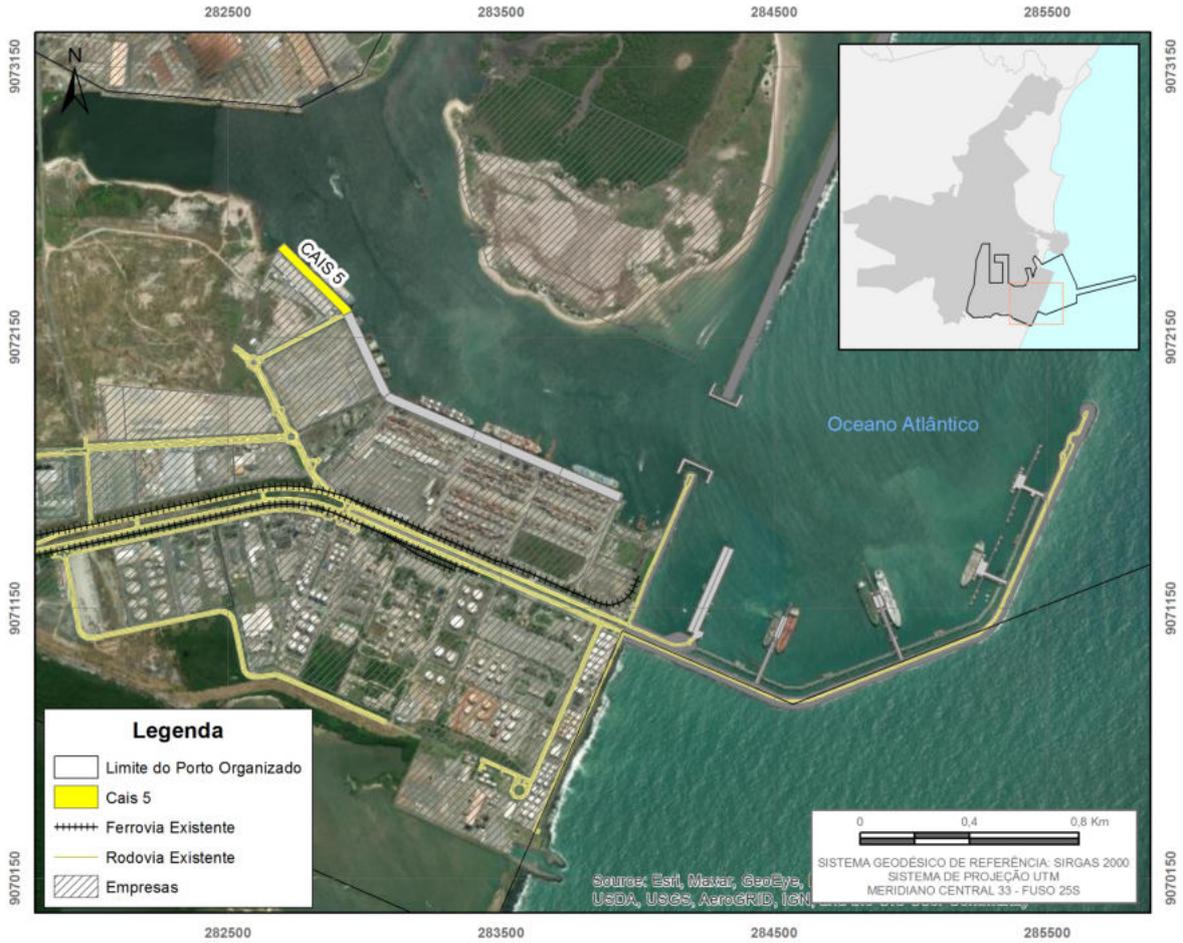


A área contígua ao Cais 4 tem como vocação a movimentação de carga geral, principalmente veículos, devido ao posicionamento estratégico dos pátios de armazenagem desta natureza de carga.

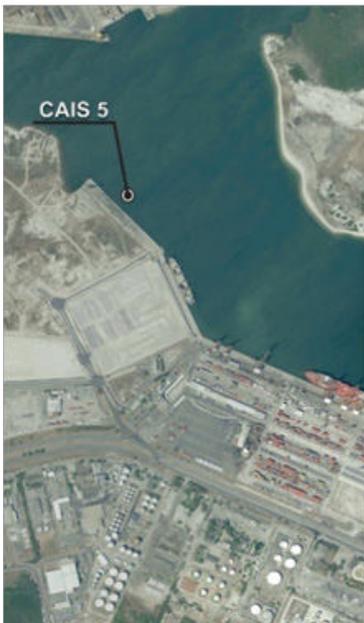
#### e) Cais 5

O Cais 5 é vocacionado para carga geral, em especial, veículos no sistema RoRo e granéis sólidos, como o clínquer, a escória e, futuramente, o coque de petróleo. Atualmente abriga em sua retroárea o Terminal de Granéis Sólidos Suape (TGSS) (SUA07). Com uma capacidade máxima de movimentação de 750 mil toneladas de açúcar por ano, permitiu reduzir o tempo de embarque do açúcar no Porto, possibilitando a utilização de navios de maior porte. Além do açúcar, outros granéis vegetais e fertilizantes estão entre as cargas previstas para esse berço.

Figura 26 - Vista aérea Cais 5



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

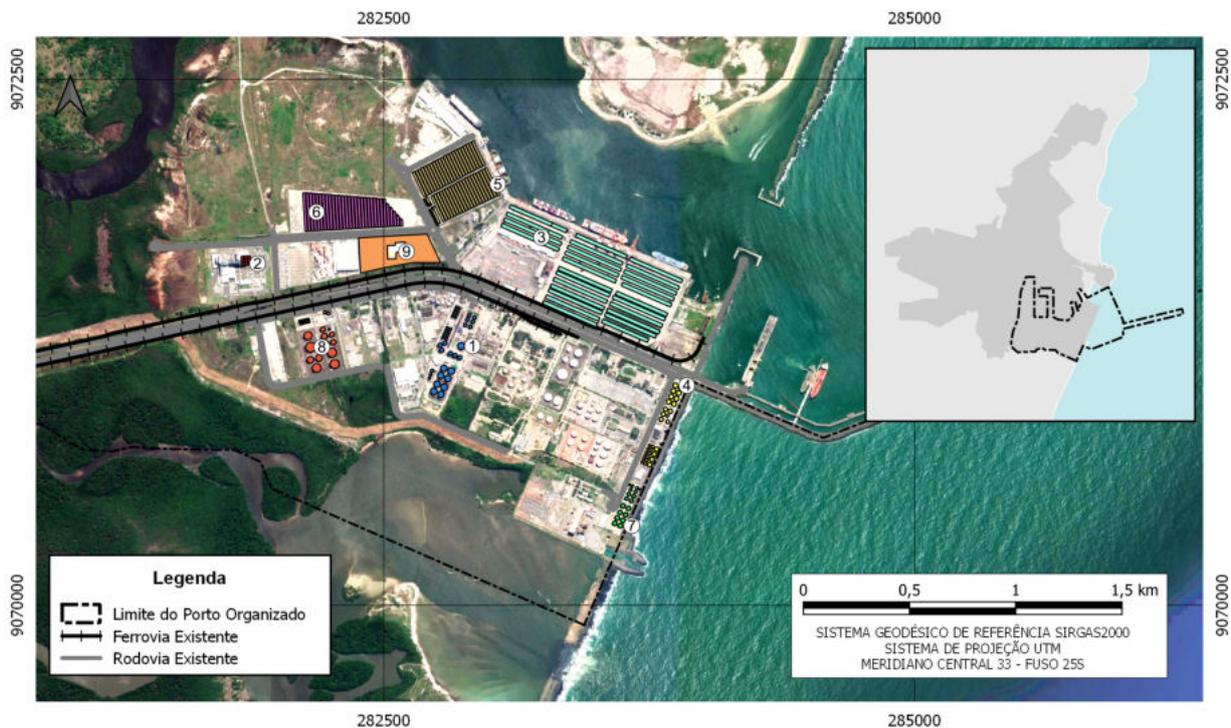


A) FICHA TÉCNICA - CAIS 5		
Ano de Construção	2009	
Tipo de Estrutura de Acostagem	Cais	
Comprimento	343 m	
Quantidade de Defensas	12	
B) DADOS OPERACIONAIS		
Calado Autorizado	12,6 m	
Capacidade (TPB)	120.000 t	
Equipamentos	Shiploader com capacidade 125t/h e 2.300t/h a granel	

### 2.1.3. INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM

As instalações de armazenagem do Porto Organizado de Suape incluem armazéns, pátios, silos e dispositivos de tancagem. Neste tópico serão detalhadas as características gerais das estruturas de armazenagem presentes na retroárea portuária.

Figura 27 - Instalações de armazenagem do Porto Organizado de Suape



- ARMAZENAGEM
- |                |             |
|----------------|-------------|
| 1 TEQUIMAR     | 6 PPV 2B    |
| 2 BUNGE MOINHO | 7 TEMAPE    |
| 3 TECON        | 8 DECAL     |
| 4 PANDENOR     | 9 LOCALFRIO |
| 5 PPV 2A       |             |

Fonte: CIT/DPG/SUAPE

**Tabela 5 - Características gerais das instalações de armazenagem**

NUMERAÇÃO MAPA	EMPRESA	TIPO DE INSTALAÇÃO	CAPACIDADE	AREA (M <sup>2</sup> )	VOLUME (M <sup>3</sup> )	UNIDADE
1	Tequimar	Tanque	3777 m <sup>3</sup>	261,54	3777	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	3777 m <sup>3</sup>	261,54	3777	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	3777 m <sup>3</sup>	261,54	3777	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	4128 m <sup>3</sup>	285,86	4128	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1030 m <sup>3</sup>	72,74	1030	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	2620 m <sup>3</sup>	185,06	2620	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1478 m <sup>3</sup>	104,46	1478	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	9784 m <sup>3</sup>	691,22	9784	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	9784 m <sup>3</sup>	691,22	9784	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	9784 m <sup>3</sup>	691,22	9784	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	9784 m <sup>3</sup>	691,22	9784	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	9784 m <sup>3</sup>	691,22	9784	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	9784 m <sup>3</sup>	691,22	9784	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	9784 m <sup>3</sup>	691,21	9784	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	4128 m <sup>3</sup>	285,86	4128	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	4128 m <sup>3</sup>	285,86	4128	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	2828 m <sup>3</sup>	195,82	2828	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	2828 m <sup>3</sup>	195,82	2828	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	2828 m <sup>3</sup>	195,82	2828	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	2828 m <sup>3</sup>	195,82	2828	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1524 m <sup>3</sup>	105,55	1524	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1524 m <sup>3</sup>	105,55	1524	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1524 m <sup>3</sup>	105,55	1524	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1524 m <sup>3</sup>	105,55	1524	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1524 m <sup>3</sup>	105,55	1524	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1528 m <sup>3</sup>	105,55	1528	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1045 m <sup>3</sup>	72,37	1045	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1045 m <sup>3</sup>	72,37	1045	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1045 m <sup>3</sup>	72,37	1045	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1045 m <sup>3</sup>	72,37	1045	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1045 m <sup>3</sup>	72,37	1045	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1045 m <sup>3</sup>	72,37	1045	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1045 m <sup>3</sup>	72,37	1045	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1045 m <sup>3</sup>	72,37	1045	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1524 m <sup>3</sup>	105,55	1524	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1524 m <sup>3</sup>	105,55	1524	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Esfera	11180 m <sup>3</sup>	774,16	11180	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	2828 m <sup>3</sup>	195,82	2828	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	9784 m <sup>3</sup>	745,14	9784	m <sup>3</sup>
1	Tequimar	Tanque	1045 m <sup>3</sup>	71,97	1045	m <sup>3</sup>
2	Bunge Moinho	Silo	5500 t	160,40	-	t
2	Bunge Moinho	Silo	5500 t	160,40	-	t
2	Bunge Moinho	Silo	5500 t	160,40	-	t
2	Bunge Moinho	Silo	5500 t	160,40	-	t
2	Bunge Moinho	Silo	5500 t	160,40	-	t
2	Bunge Moinho	Silo	5500 t	160,40	-	t

NUMERAÇÃO MAPA	EMPRESA	TIPO DE INSTALAÇÃO	CAPACIDADE	AREA (M <sup>2</sup> )	VOLUME (M <sup>3</sup> )	UNIDADE
2	Bunge Moinho	Silo	5500 t	160,40	-	t
2	Bunge Moinho	Silo	5500 t	160,40	-	t
2	Bunge Moinho	Silo	5500 t	160,40	-	t
3	Tecon	Pátio	240 unidades	4109,02	-	unidades
3	Tecon	Pátio	228 unidades	4364,83	-	unidades
3	Tecon	Pátio	66 unidades	1242,40	-	unidades
3	Tecon	Pátio	66 unidades	1140,78	-	unidades
3	Tecon	Pátio	246 unidades	4271,22	-	unidades
3	Tecon	Pátio	216 unidades	3845,08	-	unidades
3	Tecon	Pátio	240 unidades	4271,22	-	unidades
3	Tecon	Pátio	246 unidades	4377,75	-	unidades
3	Tecon	Pátio	246 unidades	4377,74	-	unidades
3	Tecon	Pátio	246 unidades	4377,76	-	unidades
3	Tecon	Pátio	246 unidades	4377,75	-	unidades
3	Tecon	Pátio	246 unidades	4377,75	-	unidades
3	Tecon	Pátio	246 unidades	4377,75	-	unidades
3	Tecon	Pátio	246 unidades	4377,75	-	unidades
3	Tecon	Pátio	252 unidades	4466,25	-	unidades
3	Tecon	Pátio	252 unidades	4466,25	-	unidades
3	Tecon	Pátio	252 unidades	4466,23	-	unidades
3	Tecon	Pátio	252 unidades	4466,25	-	unidades
3	Tecon	Pátio	252 unidades	4466,25	-	unidades
3	Tecon	Pátio	252 unidades	4466,25	-	unidades
3	Tecon	Pátio	216 unidades	4466,25	-	unidades
3	Tecon	Pátio	252 unidades	4466,25	-	unidades
3	Tecon	Pátio	252 unidades	4466,25	-	unidades
3	Tecon	Pátio	252 unidades	4466,25	-	unidades
3	Tecon	Pátio	240 unidades	4253,18	-	unidades
3	Tecon	Pátio	210 unidades	4790,77	-	unidades
3	Tecon	Pátio	270 unidades	4790,77	-	unidades
3	Tecon	Pátio	198 unidades	3512,36	-	unidades
3	Tecon	Pátio	198 unidades	3512,36	-	unidades
4	Pandenor	Tanque	100 m <sup>3</sup>	28,49	100	m <sup>3</sup>
4	Pandenor	Tanque	970 m <sup>3</sup>	79,13	970	m <sup>3</sup>
4	Pandenor	Tanque	1900 m <sup>3</sup>	133,73	1900	m <sup>3</sup>
4	Pandenor	Tanque	750 m <sup>3</sup>	50,64	750	m <sup>3</sup>
4	Pandenor	Tanque	1900 m <sup>3</sup>	133,73	1900	m <sup>3</sup>
4	Pandenor	Tanque	1900 m <sup>3</sup>	133,73	1900	m <sup>3</sup>
4	Pandenor	Tanque	1900 m <sup>3</sup>	133,73	1900	m <sup>3</sup>
4	Pandenor	Tanque	4750 m <sup>3</sup>	316,53	4750	m <sup>3</sup>
4	Pandenor	Tanque	4750 m <sup>3</sup>	316,53	4750	m <sup>3</sup>
4	Pandenor	Tanque	1900 m <sup>3</sup>	133,73	1900	m <sup>3</sup>
4	Pandenor	Tanque	4750 m <sup>3</sup>	316,53	4750	m <sup>3</sup>
4	Pandenor	Tanque	1900 m <sup>3</sup>	133,73	1900	m <sup>3</sup>
4	Pandenor	Tanque	4750 m <sup>3</sup>	316,53	4750	m <sup>3</sup>
4	Pandenor	Tanque	970 m <sup>3</sup>	79,13	970	m <sup>3</sup>

NUMERAÇÃO MAPA	EMPRESA	TIPO DE INSTALAÇÃO	CAPACIDADE	AREA (M²)	VOLUME (M³)	UNIDADE
4	Pandenor	Tanque	970 m³	79,13	970	m³
4	Pandenor	Tanque	970 m³	79,13	970	m³
4	Pandenor	Tanque	970 m³	79,13	970	m³
4	Pandenor	Tanque	970 m³	79,13	970	m³
4	Pandenor	Tanque	5100 m³	281,84	5100	m³
4	Pandenor	Tanque	5100 m³	281,84	5100	m³
4	Pandenor	Tanque	5100 m³	281,84	5100	m³
4	Pandenor	Tanque	5000 m³	281,84	5000	m³
4	Pandenor	Tanque	2500 m³	127,61	2500	m³
4	Pandenor	Tanque	7606 m³	379,20	7606	m³
4	Pandenor	Tanque	7606 m³	379,20	7606	m³
4	Pandenor	Tanque	7606 m³	379,20	7606	m³
4	Pandenor	Tanque	7606 m³	379,20	7606	m³
4	Pandenor	Tanque	7606 m³	379,20	7606	m³
4	Pandenor	Tanque	7606 m³	379,20	7606	m³
4	Pandenor	Tanque	7606 m³	379,20	7606	m³
4	Pandenor	Tanque	7606 m³	379,20	7606	m³
4	Pandenor	Tanque	7606 m³	379,20	7606	m³
4	Pandenor	Tanque	7606 m³	379,20	7606	m³
4	Pandenor	Tanque	3100 m³	204,33	3100	m³
5	PPV 2A	Pátio	6 unidades	75,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	96 unidades	1440,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	114 unidades	1425,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	114 unidades	1425,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	114 unidades	1425,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	114 unidades	1425,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	114 unidades	1425,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	112 unidades	1400,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	112 unidades	1400,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	112 unidades	1400,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	110 unidades	1375,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	110 unidades	1375,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	110 unidades	1375,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	110 unidades	1375,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	108 unidades	1350,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	108 unidades	1350,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	108 unidades	1350,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	108 unidades	1350,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	108 unidades	1350,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	106 unidades	1325,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	14 unidades	175,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	24 unidades	300,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	34 unidades	425,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	58 unidades	723,50	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	5 unidades	62,50	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1274,98	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades

NUMERAÇÃO MAPA	EMPRESA	TIPO DE INSTALAÇÃO	CAPACIDADE	AREA (M <sup>2</sup> )	VOLUME (M <sup>3</sup> )	UNIDADE
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1274,25	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	164 unidades	1440,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	192 unidades	1440,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
5	PPV 2A	Pátio	102 unidades	1275,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	146 unidades	1825,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	145 unidades	1812,50	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	144 unidades	1800,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	142 unidades	1775,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	140 unidades	1750,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	138 unidades	1725,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	137 unidades	1712,50	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	136 unidades	1700,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	134 unidades	1675,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	132 unidades	1650,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	130 unidades	1625,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	129 unidades	1612,50	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	127 unidades	1587,50	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	126 unidades	1575,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	124 unidades	1550,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	122 unidades	1525,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	120 unidades	1500,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	119 unidades	1487,50	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	117 unidades	1462,50	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	116 unidades	1450,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	114 unidades	1425,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	112 unidades	1400,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	111 unidades	1387,50	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	109 unidades	1362,50	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	108 unidades	1350,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	106 unidades	1325,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	86 unidades	1075,00	-	unidades

NUMERAÇÃO MAPA	EMPRESA	TIPO DE INSTALAÇÃO	CAPACIDADE	AREA (M <sup>2</sup> )	VOLUME (M <sup>3</sup> )	UNIDADE
6	PPV 2B	Pátio	71 unidades	887,50	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	56 unidades	700,00	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	41 unidades	512,50	-	unidades
6	PPV 2B	Pátio	26 unidades	325,00	-	unidades
7	Temape	Tanque	500 m <sup>3</sup>	41,34	500	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	500 m <sup>3</sup>	41,74	500	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	3000 m <sup>3</sup>	200,81	3000	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	3000 m <sup>3</sup>	200,81	3000	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	1750 m <sup>3</sup>	128,52	1750	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	1750 m <sup>3</sup>	128,52	1750	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	1750 m <sup>3</sup>	128,52	1750	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	1750 m <sup>3</sup>	128,52	1750	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	3000 m <sup>3</sup>	200,81	3000	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	3000 m <sup>3</sup>	200,81	3000	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	4500 m <sup>3</sup>	313,76	4500	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	4500 m <sup>3</sup>	313,76	4500	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	4500 m <sup>3</sup>	313,76	4500	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	4500 m <sup>3</sup>	313,76	4500	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	5000 m <sup>3</sup>	348,33	5000	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	5000 m <sup>3</sup>	348,04	5000	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	5000 m <sup>3</sup>	348,64	5000	m <sup>3</sup>
7	Temape	Tanque	5000 m <sup>3</sup>	345,70	5000	m <sup>3</sup>
8	Decal	Outro	-	66,00	-	m <sup>3</sup>
8	Decal	Outro	-	66,00	-	m <sup>3</sup>
8	Decal	Outro	-	66,00	-	m <sup>3</sup>
8	Decal	Outro	-	66,00	-	m <sup>3</sup>
8	Decal	Outro	-	66,00	-	m <sup>3</sup>
8	Decal	Outro	-	66,00	-	m <sup>3</sup>
8	Decal	Outro	-	66,00	-	m <sup>3</sup>
8	Decal	Outro	-	66,00	-	m <sup>3</sup>
8	Decal	Tanque	18813,834 m <sup>3</sup>	1299,64	18813,83	m <sup>3</sup>
8	Decal	Tanque	543,468 m <sup>3</sup>	54,27	543,47	m <sup>3</sup>
8	Decal	Tanque	3091 m <sup>3</sup>	160,65	3091,00	m <sup>3</sup>
8	Decal	Tanque	3091 m <sup>3</sup>	161,11	3091,00	m <sup>3</sup>
8	Decal	Tanque	5219,471 m <sup>3</sup>	365,92	5219,47	m <sup>3</sup>
8	Decal	Tanque	16290,444 m <sup>3</sup>	1126,71	16290,44	m <sup>3</sup>
8	Decal	Tanque	8665,748 m <sup>3</sup>	609,95	8665,75	m <sup>3</sup>
8	Decal	Tanque	5216,469 m <sup>3</sup>	365,63	5216,47	m <sup>3</sup>
8	Decal	Tanque	7094,261 m <sup>3</sup>	495,45	7094,26	m <sup>3</sup>
8	Decal	Tanque	8660,936 m <sup>3</sup>	601,15	8660,94	m <sup>3</sup>
8	Decal	Tanque	24098,991 m <sup>3</sup>	1667,97	24098,99	m <sup>3</sup>
8	Decal	Tanque	10667,553 m <sup>3</sup>	740,14	10667,55	m <sup>3</sup>
8	Decal	Tanque	10697,340 m <sup>3</sup>	740,08	10697,34	m <sup>3</sup>
8	Decal	Tanque	20230,296 m <sup>3</sup>	1391,18	20230,30	m <sup>3</sup>
8	Decal	Tanque	20152,519 m <sup>3</sup>	1392,46	20152,52	m <sup>3</sup>
9	Localfrio	Pátio	4426 unidades	44760,74	-	unidades

### 2.1.3.1. Armazéns Retroportuários

A tabela abaixo apresenta o resumo dos armazéns localizados fora do Porto Organizado.

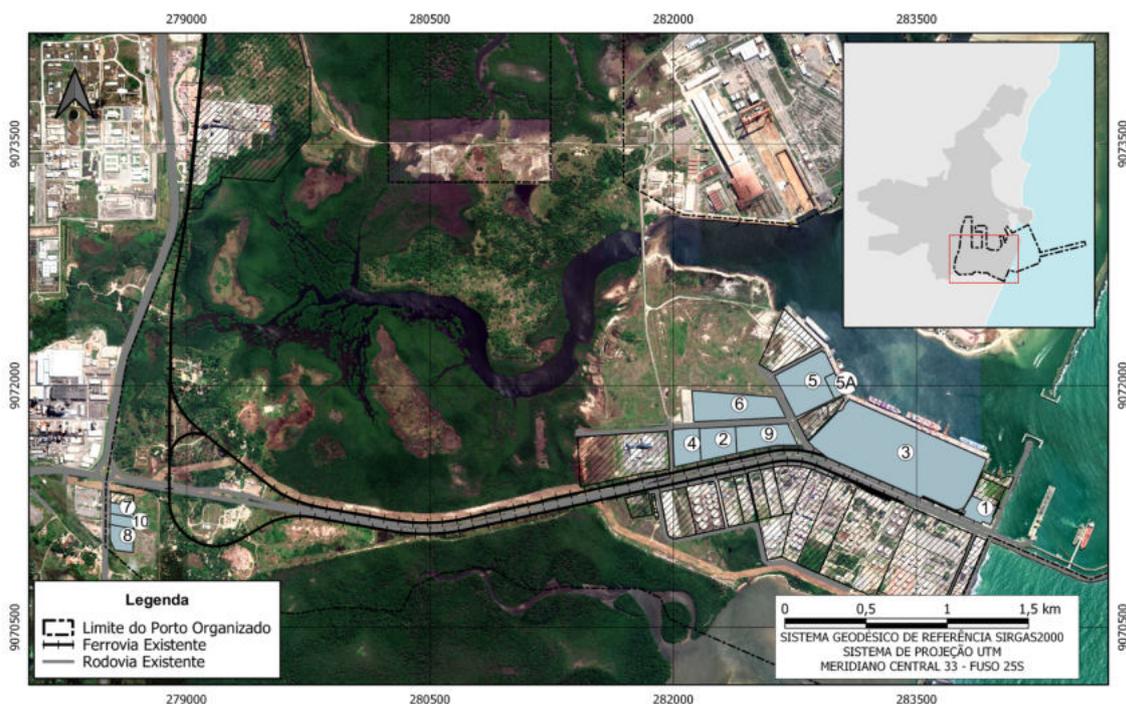
**Tabela 6** - Características gerais dos armazéns retroportuários do Porto de Suape

TIPO	ÁREA (M²)	CAPACIDADE	TIPO DE PRODUTO	SITUAÇÃO	OPERAÇÃO
Armazém 01	12.000	1.800 mil ton	Carga Geral	Alfandegado	Wilson Sons
Armazém 02	8.000	1.200 mil ton	Carga Geral	Geral	Wilson Sons
Armazém 03	4.000	8,8 mil ton	Carga Geral	Geral	Windrose
Armazém 04	1.000	2,2 mil ton	Carga Geral	Geral	Windrose
Armazém 05	15.400	50 mil ton	Carga Geral	Alfandegado	JSL

### 2.1.3.2. Pátios

Os pátios localizados na área do Porto Organizado de Suape possuem múltiplas finalidades, conforme pode ser constatado na Figura 28 e na Tabela 7 abaixo. A delimitação física dos pátios e suas características gerais encontram-se apresentadas, respectivamente, na Figura 27 e na Tabela 5. Dentre esses pátios, merece destaque o pátio do Tecon Suape, que apresenta a maior área para distribuição de cargas, seguido do pátio de carga geral, operado pela empresa Localfrío.

**Figura 28** - Localização dos pátios de armazenamento



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

	Pátios
	Demais Instalações

- |                               |                                   |
|-------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Pátio Público Multiuso      | 6 Pátio de Veículos 2 B           |
| 2 Localfrío - Suata           | 7 Área disponível                 |
| 3 TECON Suape                 | 8 Windrose                        |
| 4 Pátio de Veículos 1         | 9 Localfrío - Atlântico Terminais |
| 5 Pátio de Veículos 2A- SUA01 | 10 Transpaz                       |
| 5A Área Arrendável 2          |                                   |

**Tabela 7** - Características gerais dos pátios do Porto de Suape

<b>TIPO</b>	<b>ÁREA (M<sup>2</sup>)</b>	<b>CAPACIDADE (TON)</b>	<b>TIPO DE PRODUTO</b>	<b>SITUAÇÃO</b>	<b>OPERAÇÃO</b>
Pátio do Tecon Suape	380.000	588.000	Carga geral	Arrendado	Tecon Suape
Pátio de Múltiplo Uso (PMU, antigo PCON)	23.000	2.700	Multiuso	Uso público	Suape
Pátio de Carga Geral da Localfrio	91.000	96.000	Carga geral	Arrendado	Localfrio
Pátio Público de Veículos 1 (PPV1)	37.000	2.744	Veículos	Uso público	Suape
Pátio Público de Veículos 2 (PPV2)	100.000	6.750	Veículos	Uso público	Suape
Pátio Público de Veículos 3 (SUA01)	90.000	6.795	Veículos	Uso público	Suape
Área disponível (Antiga FedEx)	10.000	6.000	Carga geral	Disponível	-
Transpaz	10.000	5.000	Carga geral	Arrendado	Transpaz
Windrose	20.000	15.000	Carga geral	Arrendado	Windrose
Área Arrendável 1	26.167	A definir	A definir	Uso público	A definir
Área Arrendável 2	10.400	A definir	A definir	Uso público	Suape

### 2.1.3.3. Silos

Os silos do Porto Organizado de Suape são destinados, fundamentalmente, ao armazenamento de granéis sólidos. A empresa Bunge Alimentos S.A possui nove silos com 45.000 toneladas de capacidade total nas instalações do Moinho de Grão, além de silos na área da fábrica de produção e gorduras, produção de margarina e refino de óleo.

A delimitação física desses silos e suas características gerais encontram-se apresentadas, respectivamente, na Figura 27 e na Tabela 5.

**Figura 29** - Visão geral dos silos de armazenagem da empresa Bunge Alimentos S.A.



Fonte: CCOM/DP/SUAPE

Instalado numa uma área de 10.500 m<sup>2</sup>, o Terminal de Granéis Sólidos Suape, atual retroárea do Cais 5 (SUA07), têm previstos, em seu EVTEA (2018), investimentos da ordem de R\$ 79 milhões para a ampliação da armazenagem. Ao todo serão cinco silos de 6.000 toneladas, um *ship unloader* de 400 ton/h e duas tulhas com capacidade de 100 ton/h cada, perfazendo uma capacidade de armazenamento da ordem de 30 mil toneladas, sendo voltada para granéis sólidos de origem vegetal, como malte, cevada, trigo e milho.

#### 2.1.3.4. Tancagem

O Porto Organizado de Suape possui 658.597 m<sup>3</sup> de capacidade de armazenagem de granéis líquidos, incluso navio cisterna utilizado como tancagem flutuante de GLP. Abaixo é apresentado um quadro resumo das instalações e suas respectivas capacidades.

**Tabela 8** - Capacidade de armazenagem de granéis líquidos no Porto de Suape

<b>INSTALAÇÃO</b>	<b>CAPACIDADE (TON)</b>	<b>TIPO DE PRODUTO</b>	<b>QUANTIDADE DE TANQUES</b>
Petrobras S.A /Transpetro	108.724	Combustíveis/GLP	10 Tanques + 05 Esferas
Navio Cisterna - GLP	67.500	GLP	-
Pool Petroquímico	87.264	Combustíveis	16
Tequimar/Ultracargo	142.209	Combustíveis/ Produtos Químicos	39 Tanques + 1 Esfera
Temape	52.200	Combustíveis	18
Pandenor	55.800	Combustíveis	24
Distribuidoras de GLP	4.500	GLP	-
Decal	140.400	Combustíveis	12
Área de expansão (Decal)	-	-	-

No ano de 2017, quatro terminais de armazenamento de granéis líquidos instalados no Porto anunciaram projetos de expansão para o parque de tancagem de combustíveis. Atualmente os parques de tancagem localizados no Porto Organizado de Suape têm a capacidade de armazenamento próximo de 700 mil toneladas, como apresentado na tabela cima.

Dentre os projetos de expansão, apenas o terminal da Pandenor possui termo aditivo assinado, o que envolve a expansão de sua capacidade.

## 2.1.4. EQUIPAMENTOS DE OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

Na tabela abaixo, estão relacionados os equipamentos existentes no Porto de Suape e suas principais características.

**Tabela 9** - Características gerais dos equipamentos de operações portuárias

TIPO	QT	LOCALIZAÇÃO	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	CAPACIDADE	OPERADOR	ANO DE FABRICAÇÃO
<i>Shiploader</i>	2	CMU	Ruim	625 t/h	Petrobras	2015
Braços Mecânicos	4	PGL-2	Bom	1.500 m <sup>3</sup> /h	Decal	2004
Braços Mecânicos	4	PGL-2	Bom	500 a 900 m <sup>3</sup> /h	Petrobras	2014
Braços Mecânicos	4	PGL-2	Bom	1.000 a 1.670 m <sup>3</sup> /h	Petrobras	2014
Braços Mecânicos	4	PGL-2	Bom	500 a 2.800 m <sup>3</sup> /h	Petrobras	2014
Braços Mecânicos	3	PGL-3A	Bom	500 a 2.800 m <sup>3</sup> /h	Petrobras	2009
Braços Mecânicos	2	PGL-3A	Bom	600 a 4.000 m <sup>3</sup> /h	Petrobras	2009
Braços Mecânicos	2	PGL-3A	Bom	500 a 1.000 m <sup>3</sup> /h	Petrobras	2009
Braços Mecânicos	2	PGL-3B	Bom	500 a 1.000 m <sup>3</sup> /h	Petrobras	2009
Braços Mecânicos	3	PGL-3B	Bom	600 a 4.000 m <sup>3</sup> /h	Petrobras	2009
Descarregador de trigo	1	Cais 4	Bom	800t/h	Bunge	2009
Esteira rolante	1	Cais 4	Bom	800t/h	Bunge	2009
Esteira rolante	1	Cais 5	Bom	2.500 sacos (50kg/h)	Retroárea Cais 5 (SUA07)	2017
<i>Shiploader</i>	1	Cais 5	Bom	Açúcar ensacado 125 t/h	Antiga Agrovia	2017
				Açúcar a granel 2.300 t/h		
Empilhadeira para contêiner cheio (RS 06)	1	Retroárea	Bom	45t	Tecon Suape	2008
Empilhadeira para contêiner cheio (RS 07)	1	Retroárea	Bom	45t	Tecon Suape	2008
Empilhadeira para contêiner cheio (RS 08)	1	Retroárea	Bom	45t	Tecon Suape	2008

TIPO	QT	LOCALIZAÇÃO	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	CAPACIDADE	OPERADOR	ANO DE FABRICAÇÃO
Empilhadeira para contêiner cheio(RS 09)	1	Retroárea	Bom	45t	Tecon Suape	-
Empilhadeira para contêiner cheio (RS 10)	1	Retroárea	Bom	45t	Tecon Suape	-
Empilhadeira para contêiner cheio(RS 11)	1	Retroárea	Bom	45t	Tecon Suape	-
Empilhadeira para contêiner vazio (SL 3)	1	Retroárea	Bom	8t	Tecon Suape	-
Empilhadeira para contêiner vazio (SL4)	1	Retroárea	Bom	9t	Tecon Suape	-
Empilhadeira para contêiner vazio (SL 5)	1	Retroárea	Bom	9t	Tecon Suape	-
Empilhadeira para contêiner vazio (SL 6)	1	Retroárea	Bom	9t	Tecon Suape	-
Empilhadeira para contêiner vazio (SL 7)	1	Retroárea	Bom	9t	Tecon Suape	-
Empilhadeira para contêiner vazio (SL 8)	1	Retroárea	Bom	9t	Tecon Suape	-
Portêiner (QC-05 Super Post Panamax)	1	Cais 1	Bom	51t	Tecon Suape	-
Portêiner (QC-06 Super Post Panamax)	1	Cais 1	Bom	51t	Tecon Suape	-
Portêiner (QC-03 Post Panamax)	1	Cais 2	Bom	65t	Tecon Suape	-
Portêiner (QC-04 Post Panamax)	1	Cais 2	Bom	65t	Tecon Suape	-
Transtêiner (YC 3)	1	Cais 2	Bom	41t	Tecon Suape	2005
Transtêiner (YC 4)	1	Cais 2	Bom	41t	Tecon Suape	2005
Transtêiner (YC 5)	1	Cais 2	Bom	41t	Tecon Suape	2009
Transtêiner (YC 6)	1	Cais 2	Bom	41t	Tecon Suape	2009
Portêiner (QC-01 Panamax)	1	Cais 3	Inoperante	40t	Tecon Suape	1980
Portêiner (QC-02 Panamax)	1	Cais 3	Inoperante	40t	Tecon Suape	1980
Transtêiner (YC 7)	1	Cais 3	Bom	41t	Tecon Suape	2009
Transtêiner (YC 8)	1	Cais 3	Bom	41t	Tecon Suape	2009

TIPO	QT	LOCALIZAÇÃO	ESTADO DE CONSERVAÇÃO	CAPACIDADE	OPERADOR	ANO DE FABRICAÇÃO
Transtêiner (YC 9)	1	Cais 3	Bom	41t	Tecon Suape	2009
Transtêiner (YC 10)	1	Cais 3	Bom	41t	Tecon Suape	2009
Transtêiner (YC 11)	1	Cais 3	Bom	41t	Tecon Suape	2009
Transtêiner (YC 12)	1	Cais 3	Bom	41t	Tecon Suape	2009
Transtêiner (YC 13)	1	Cais 3	Bom	41t	Tecon Suape	2011
Transtêiner (YC 14)	1	Cais 3	Bom	41t	Tecon Suape	2011
Transtêiner (YC 15)	1	Cais 3	Bom	41t	Tecon Suape	2011
Transtêiner (YC 16)	1	Cais 3	Bom	41t	Tecon Suape	2011

### 2.1.5 PROPOSIÇÃO DE REORGANIZAÇÃO DE ÁREAS DO PDZ

De um modo geral, na presente atualização do PDZ, não foram propostas alterações significativas das atuais áreas não operacionais e operacionais do Porto constantes na versão anterior do PDZ, aprovada pela Portaria MInfra n.º 444, de 11 de fevereiro de 2020. Contudo, considerando o atual cenário de incremento nos investimentos voltados a área de Gás Natural Liquefeito (GNL) – enquanto um dos principais *clusters* de operação do Porto de Suape – foi incluída nesta atualização, entre as ações de curto prazo, a implantação de um Terminal de Regaseificação (Regás), a ser detalhado posteriormente neste relatório, na área do atual CMU, voltado especificamente às atividades industriais, com vistas à implantação de um navio indústria responsável pela transformação do GNL, sendo sua distribuição realizada por meio da infraestrutura de dutos localizada no CMU. A implantação desse Regás visa suprir a cadeia de indústrias na hinterlândia do Complexo e, ainda, da Região Nordeste.

Por sua vez, as áreas de novos arrendamentos propostas em consequência da expansão do Porto permanecem praticamente inalteradas em relação à versão anterior do PDZ, aprovada pela Portaria MInfra n.º 444/2020, sendo apresentadas de forma detalhada no tópico seguinte, que versa sobre o zoneamento em curto, médio e longo prazos da área do Porto Organizado.

## 2.1.6 SOBRE O ZONEAMENTO DO PDZ

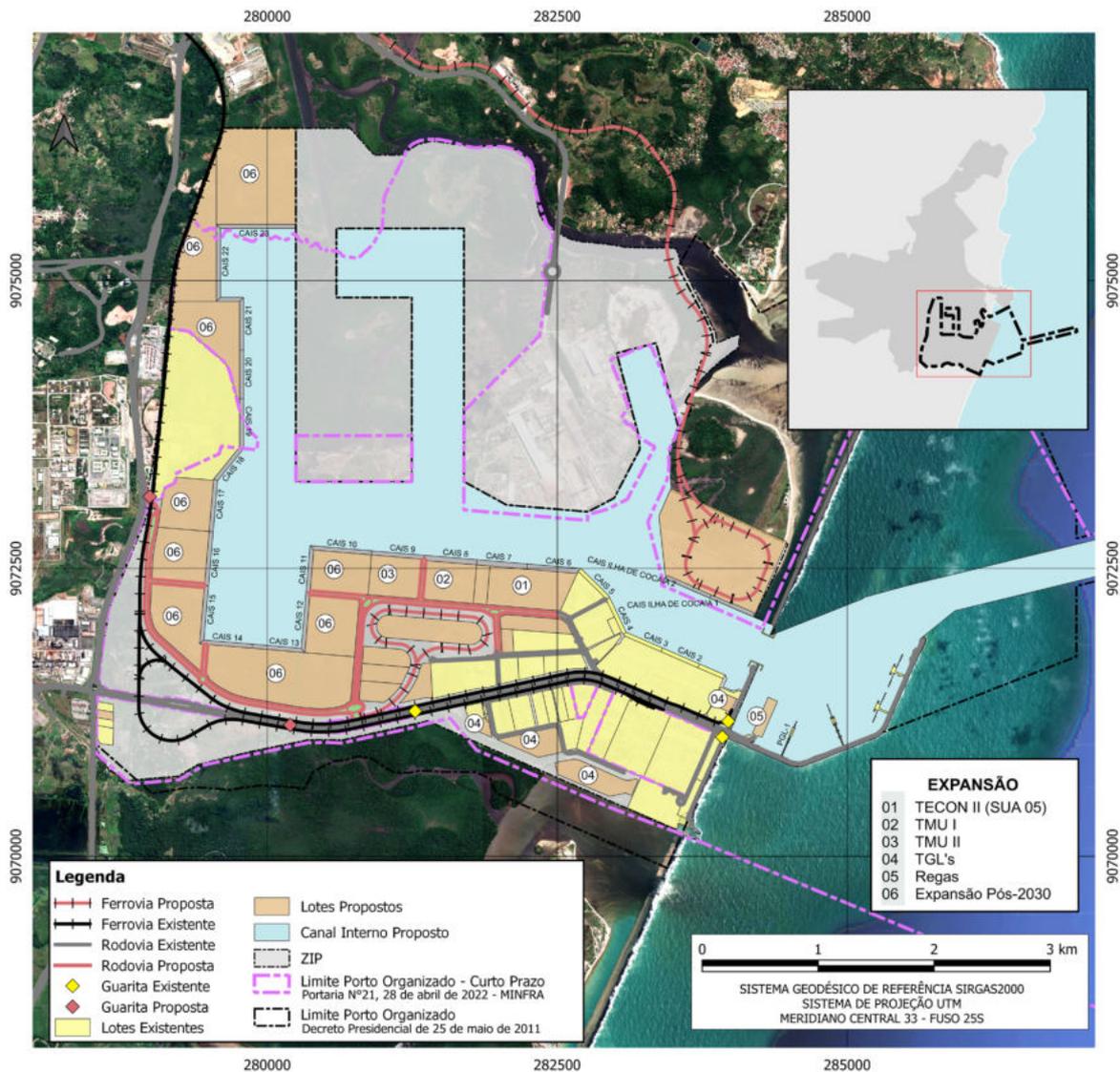
O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Suape tem como objetivo apresentar, de forma estruturada, as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do Porto Organizado, nos horizontes temporais de curto, médio e longo prazos. O plano estabelece, assim, um conjunto de ações e metas que deverão ser realizadas, em especial, por parte da Administração Portuária para a expansão e otimização do uso de áreas e instalações do Porto como um todo. Por sua vez, este planejamento não se limita apenas às ações que dependem única e exclusivamente da Autoridade Portuária, uma vez que a necessidade de expansão do Porto adquire contornos e aspectos que são influenciados, direta ou indiretamente, pela influência do próprio Porto.

Conforme previsto na Portaria MInfra n.º 61/2020, este planejamento contempla ainda a previsão de possíveis restrições ambientais e/ou incompatibilidades com as infraestruturas existentes, propondo alternativas de soluções necessárias para viabilizar um desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do Porto Organizado. As propostas de melhorias e investimentos citados no capítulo referente ao Plano de Ações e Investimentos deste documento deverão ser avaliadas e iniciadas considerando os horizontes temporais previstos, bem como as ações ambientais que envolvem os investimentos previstos para a expansão do Porto.

Com base na revisão do Plano Mestre (PM) atualizado do Porto de Suape, em especial no que se refere aos horizontes de movimentação de carga previstos, e ainda na análise e revisão do planejamento de melhorias e investimentos proposto no PDZ atualmente vigente, foi possível ratificar o zoneamento anteriormente aprovado para o Porto de Suape (Portaria MInfra n.º 444/2020). (Figura 30)

Especificamente em relação aos horizontes de movimentação de carga previstos no PM, é apresentado no Capítulo 12 - PROJEÇÃO DE CARGAS, de forma detalhada, o resultado da atualização da análise comparativa-quantitativa da movimentação de carga entre os dois planos – PM e o PDZ vigente. De modo geral, os terminais então propostos para a evolução do Porto tiveram como objetivo manter o padrão de dimensão dos terminais antigos e, ao mesmo tempo, otimizar o espaço físico-territorial do Porto Organizado, ocupando áreas que poderiam ficar inutilizadas sem o adequado planejamento.

Figura 30 - Proposta do zoneamento no Complexo de Suape – Visão Geral



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

O plano contemplou ainda a proposição de terminais que não possuem ligação direta com o canal, marcados por áreas bem menores do que os contíguos aos cais, pelo fato de não existir movimentação de carga diretamente do canal para o terminal, não exigindo grandes áreas. Os terminais à beira de cais preveem retroáreas com tamanho suficiente para a movimentação de contêineres ou carga geral que requerem maiores áreas para movimentar cargas.

Como resumo, a tabela a seguir apresenta as informações dos terminais resultantes da expansão proposta para o Porto de Suape.

**Tabela 10 - Novos Terminais resultantes da proposta de expansão do Porto de Suape**

	TERMINAL	RETROÁREA (HA)	CAIS	NAVIO-TIPO	PERFIL DA CARGA	COMPRIENTO DE CAIS (M)	RETROAREA EM M <sup>2</sup>
1	Tecon II (SUA05)	27,35	6	VLCS	Contêiner	464	273510,29
			7	VLCS		436	
2	TMU I	14,43	8	Panamax	Carga Geral	455	273510,29
3	TMU II	14,86	9	Smallcape	Carga Geral	455	148566,52
6	Pós-2030	17,33	10	New - Panamax	A definir	535	173310,89
			11	New - Panamax		408	
7	Pós-2030	21,22	12	New - Panamax	A definir	487	212217,46
8	Pós-2030	16,9	13	Panamax	A definir	421	544358,20
8	Pós-2030	14,1	14	Panamax	A definir	421	
9	Pós-2030	24,07	15	New- Panamax	A definir	472	240727,08
10	Pós-2030	20,39	16	New- Panamax	A definir	472	203875,34
11	Pós-2030	18,39	17	New- Panamax	A definir	446	183943,60
12	Pós-2030	24,82	20	Panamax	A definir	422	248172,68
			21			456	
13	Pós-2030	28,64	22	Panamax	A definir	600	286443,00
14	Pós-2030	56,69	23	Panamax	-	650	566884,24
4	TGSM	73,04	Ilha de cocaia 1	Capesize	Granel Sólido	414	735394,40
			Ilha de cocaia 2	Capesize		414	
5	TGLs	23,19	-	-	-	-	218559,30
15	Demais	67,46	-	-	Granel Líquido	-	-
TOTAL		462,88	-	-		8.428	

As propostas de expansão do zoneamento do Porto permanecem nesta atualização, portanto, com a mesma área adicional de terminal futuro de 462,88 ha (quatrocentos e sessenta e dois hectares e oitenta e oito centiares) e 8.428 m (oito mil quatrocentos e vinte e oito metros) de cais contíguos a estes novos terminais, previstas então no PDZ vigente.

## **2.1.6.1 Expansões**

### *2.1.6.1.1 Curto Prazo (até 2021-2024)*

O zoneamento do Porto de Suape planejado para o horizonte de curto prazo condiz com a organização atual do Porto, refletindo as infraestruturas atuais existentes com a adição do segundo terminal de contêineres (Tecon II – SUA05), que já tem o EVTEA em processo de aprovação, e a disponibilização de áreas de armazenagem no cluster de granéis líquidos. Tratando-se deste horizonte, espera-se que até 2024 ainda entre em operação a Área Arrendável 3 Futura, conforme apresentado na Figura 31.

Existe o interesse na instalação de um terminal para movimentação e armazenagem de granéis líquidos, principalmente Óleo Vegetal. Tal terminal irá atender a demanda das indústrias da região por óleo vegetal, uma vez que atualmente a maior parte é transportada por via terrestre. Dessa forma, o empreendimento se mostra estratégico, tanto no que se refere à expansão da estrutura do porto e o aumento de movimentação, quanto para o desenvolvimento da economia da região. Para o terminal supracitado, será destinado a área disponível de código Lote 26.

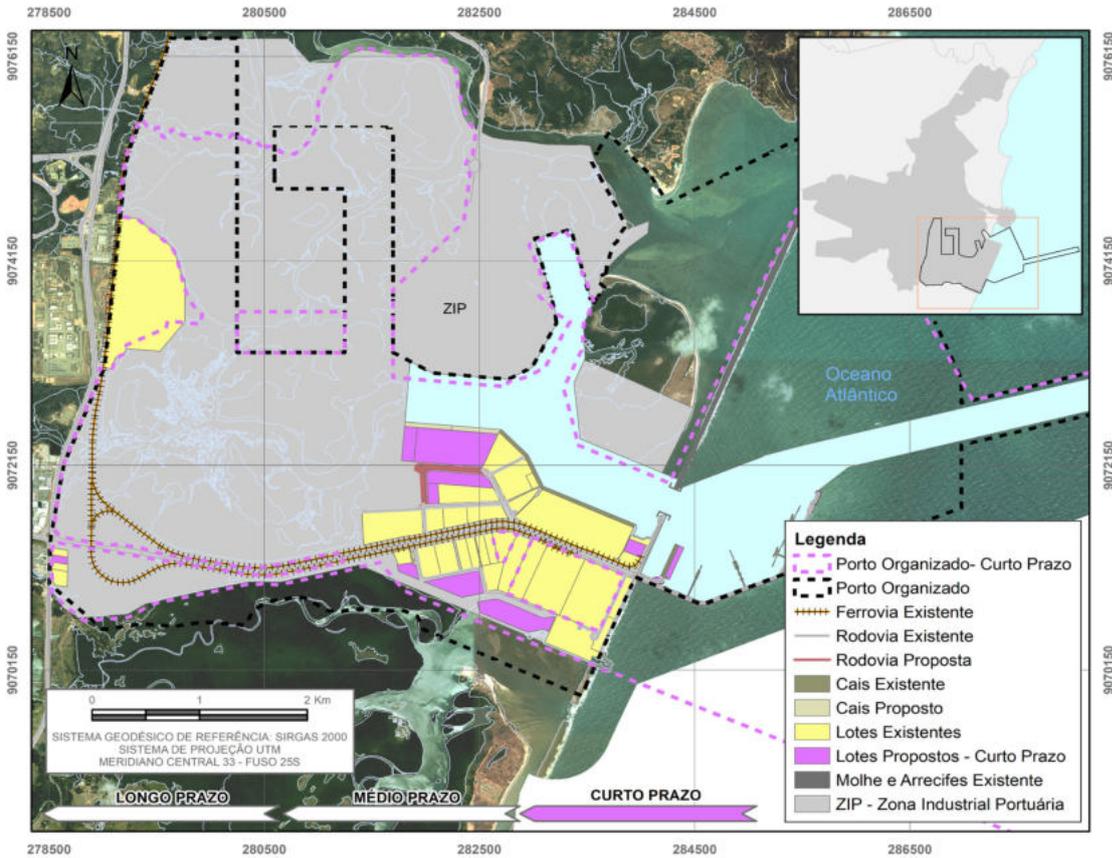
Também há interesse na implantação definitiva de um novo terminal integrado para movimentação de Carga Geral, com área devidamente adequada para refrigeração e armazenagem de cargas geral. O Porto de Suape entende que a melhor área para ser implantado esse terminal é a área denominada Lote 27, já que esta já conta com infraestrutura para atividades afetas à operação portuária.

Preveem-se algumas alterações na movimentação das cargas nos terminais existentes. No caso do CMU, devido à dificuldade atrelada a esta estrutura de acostagem que limita os tamanhos dos navios-tipos que realizam operações, propõe-se que nele seja movimentada a futura carga de GNL, tipo e carga marcada por navios de menor porte.

No que se refere ao atual Pátio Público de Veículos 3 (SUA01), deverá se tornar uma futura área arrendável, como apresentado no tópico referente.

A operação atual do Porto é bem simplificada, ao passo que as áreas de armazenagem são facilmente identificáveis por naturezas de cargas. O zoneamento do Porto pode ser dividido em: (i) Contêineres; (ii) Carga Geral e (iii) Granéis líquidos, cargas atualmente movimentadas no Porto.

**Figura 31** - Proposta de ocupação do Porto Organizado em curto prazo



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

O Tecon II (SUA05) será implantado no primeiro lote disponível da expansão (L01). A capacidade de movimentação e de armazenagem de contêineres dobrada e o incentivo à competitividade interna entre os dois terminais aumentam a atratividade de empresas e indústrias do mercado mundial.

Esta instalação marca a necessidade da implantação do primeiro trecho de uma via principal, a VP-01, para acesso ao terminal e a VP-02, prevendo uma melhor organização das vias, propondo a conexão da via nova com uma via existente.

No intuito de estimular os investimentos privados na área industrial, propõe-se, nesta atualização do PDZ, a implantação de um novo Terminal de Regaseificação (Regás), de modo a otimizar a vocação do atual CMU para movimentação de GNL, com vistas a viabilizar a operação de recebimento de Gás Natural Liquefeito - GNL, atrelado a um navio indústria do tipo FSRU (*Floating Storage Regasificaon Unit*), que deverá realizar a regaseificação do GNL, para posterior distribuição. Esse navio-indústria permanecerá ancorado no Porto e utilizará a estrutura de cais de forma dedicada.

A proposta de implantação desse novo Terminal de Regaseificação (Regás) tem por base o disposto na nova Lei do Gás N<sup>o</sup> 14.134/2021, que promoveu a eliminação de entraves que impossibilitavam a expansão desse mercado, como o acesso aos gasodutos e livre mercado. Isso possibilitará a articulação e implementação de novas parcerias. Vislumbrando o potencial e crescimento desse mercado, o Porto de Suape vem sendo objeto de diversos estudos realizados por players do setor com vistas a sua consolidação como hub de gás natural do Nordeste, devido às condições geográficas, mercadológicas e estruturais. Assim, a inclusão dessa proposta nesta atualização do PDZ busca atender, a curto prazo, essa demanda, dedicando uma área específica para implantação desse empreendimento.

#### *2.1.6.1.2. Médio Prazo (2025-2030)*

O zoneamento do Porto em médio prazo prevê o desenvolvimento dos próximos 14 anos. Este é o período em que se apresenta a maior necessidade de expansão na perspectiva de crescimento do Porto, marcado pela implantação de grande parte dos terminais, além da ativação e inauguração das vias ferroviárias.

Uma das características deste horizonte é a expansão do canal principal, possibilitando a atracação de navios em novos berços que surgirão no Porto Interno. Um terminal a ser implantado neste horizonte é o TMU I (L02), proposto no lote contíguo ao do terminal de contêineres (L01). Com a implantação deste terminal, o Cais 4 poderá se tornar exclusivo na movimentação de veículos, aumentando a atração de empresas em investimentos em polos automotivos como a Fiat.

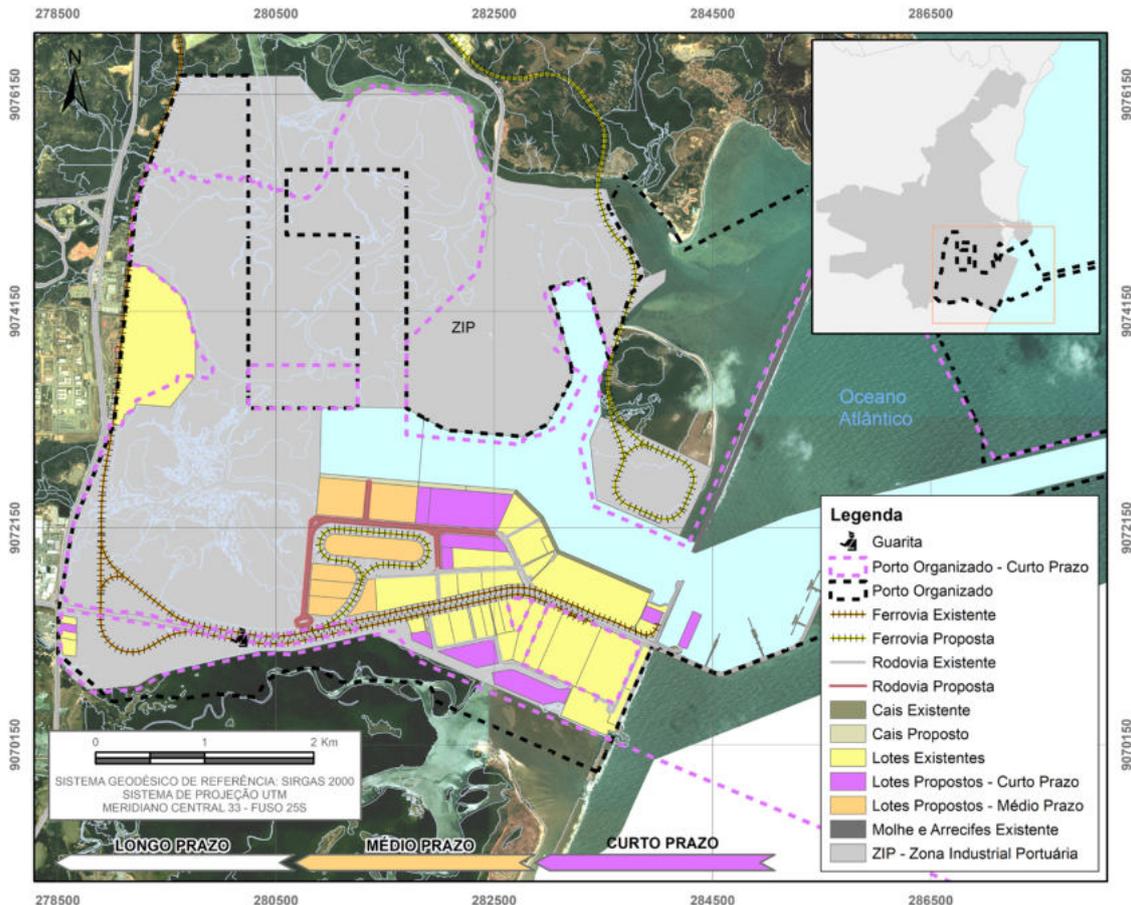
A necessidade de expansão sofre maior impacto com a chegada da Ferrovia Transnordestina que marca a construção do terminal de granéis sólidos minerais na Ilha de Cocaia, área marcada pela vocação na movimentação desta natureza de carga já que o minério de ferro deve ser isolado das outras cargas para evitar qualquer processo de contaminação.

De acordo com o proposto nas perspectivas de futuro, este terminal não necessitará trabalhar na capacidade máxima de imediato, podendo ter seus cais implantados ao longo de 10 anos, quando a operação de minério de ferro se estabilizará em sua capacidade máxima prevista. Esta implantação requer a construção do acesso rodoferroviário para movimentação de cargas e pessoas para a Ilha de Cocaia.

Outro impacto com a implantação da Ferrovia Transnordestina é a movimentação de granéis sólidos vegetais, que também exige a implantação de novas linhas férreas e a ativação da existente localizada em paralelo com a Avenida Portuária. A princípio, esta carga será operada pelo Cais 8, transportado diretamente para uma área de armazenagem dentro da pêra ferroviária através de uma esteira.

Com o aumento da demanda, propõe-se a implantação do Cais 9 com a construção do TMU II, que passará a movimentar os granéis sólidos vegetais. A pêra ferroviária que atenderá ao TMU II poderá servir de alívio às demais cargas.

**Figura 32** - Proposta de ocupação do Porto Organizado em médio prazo



Ainda, para não restringir as áreas para a implantação de novas empresas, estarão disponíveis mais quatro lotes em terrenos atualmente desocupados (L08 a L11).

Em consequência da implantação dos terminais, foi proposta a construção de uma rede viária para atender à necessidade de acesso aos terminais e cais. No intuito de melhorar a circulação da nova rede viária, propôs-se a conexão da nova via primária com a Avenida Portuária, através da rotatória em nível.

Este horizonte é marcado pela implantação de todos os terminais necessários para atender às perspectivas de crescimento na movimentação de carga até o horizonte de longo prazo. Logo, é importante destacar que todas as alterações mais significativas no que diz respeito à configuração do Porto de Suape devem acontecer em médio prazo, de forma que não são esperadas alterações para o horizonte de longo prazo.

### 2.1.6.1.3. Longo Prazo (pós-2030)

Conforme identificado no tópico anterior, o desenvolvimento portuário substancial se concentra na fase de médio prazo, enquanto a longo prazo espera-se a consolidação das operações portuárias dessas novas infraestruturas implantadas no médio prazo. Importante ressaltar que esse planejamento de longo prazo contempla uma visão de futuro para além de 2030. O Anexo II deste documento apresenta a proposta de zoneamento para as áreas de expansão do Porto Organizado, incluindo sua infraestrutura portuária.

No contexto dessa visão de futuro, é importante ressaltar que o dinamismo econômico e a expansão espacial dos portos e do seu entorno são partes indissociáveis do desenvolvimento das cidades portuárias. Esta atualização do PDZ Suape reafirma a busca da otimização das áreas operacionais, conexão com as áreas de influência do Porto e viabilização econômica, previstas no PDZ vigente, com vistas a potencializar a possibilidade de investimentos e relações internacionais.

Assim, no intuito de estimular o crescimento, esta atualização valida a proposição de uma área de expansão além do horizonte de longo prazo, com a definição de um zoneamento conceitual de futuras infraestruturas e terminais. O intuito de propor expansão além dos horizontes descritos na Portaria MInfra n.º 61/2020 é o de não limitar o crescimento dentro de um plano tão abrangente quanto o PDZ e planejar a ocupação total da área primária do Porto. Com o objetivo de apresentar uma proposta de ocupação otimizada conceitual para um futuro após 2030, desenvolveu-se um zoneamento detalhado dessas infraestruturas que está apresentado no Anexo I.

A proposta de expansão do canal principal de forma linear para oeste, sul e posteriormente norte do Porto, demonstra a prioridade de ocupação da área atualmente operacional do Porto. Além disto, o novo layout priorizou a otimização dos espaços existentes com infraestrutura portuária, minimizando custos.

A delimitação à norte da poligonal incita a possibilidade de instalação de terminais privados à beira de cais, igualmente aos estaleiros já implantados. Essa nova delimitação também facilita a implantação de indústrias e empresas no entorno do Porto, devido à presença de uma gama de terrenos disponíveis próximos a futuros terminais com cais, tornando o conceito porto-indústria ainda mais forte.

É importante destacar que a implantação do PDZ Suape não conta apenas com a proposta da expansão de um zoneamento que atenderá a necessidade de movimentação de cargas futuras, mas também serve como um mecanismo de estratégia para o crescimento regional das áreas de influência. Por este motivo se faz essencial a análise continuada da interação do PDZ Suape com o zoneamento ao entorno.

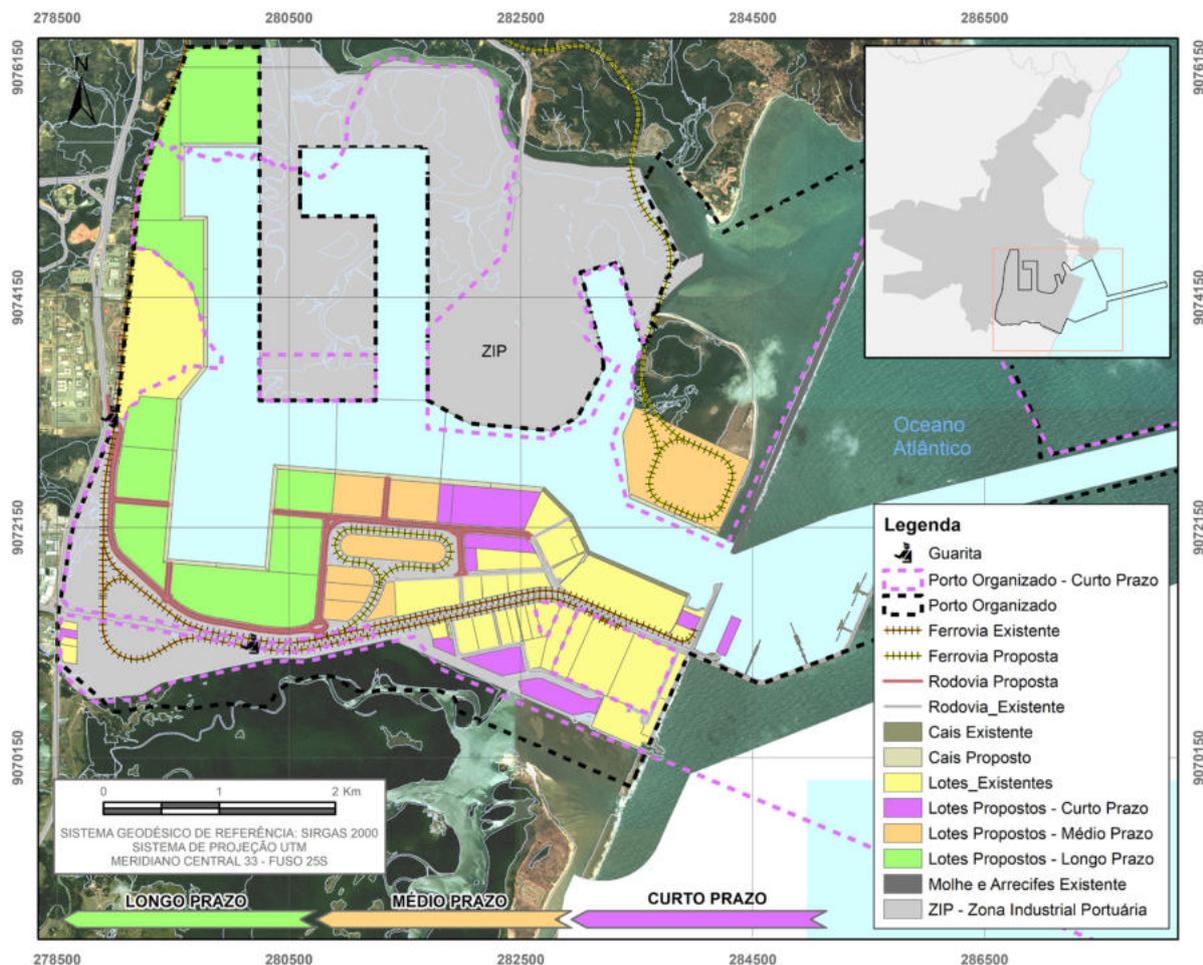
O desenvolvimento do Porto impacta diretamente a circulação das pessoas e cargas ao entorno e dentro do complexo. Atualmente a saturação das vias de acesso ao Porto impacta negativamente e contribui para as condições de trânsito da região onde já se instalaram algumas indústrias e empresas. Com reflexos para toda a área de influência do Porto, já existem alguns pontos que são considerados saturados no sistema viário que dá acesso ao Porto, como a nomeada Curva do Boi. Ainda, o Porto está em constante expansão e em 20 anos espera-se que a movimentação portuária seja incrementada em 30,94 milhões de toneladas, que serão movimentadas nas vias internas do Porto, com parte podendo ser transportada para as áreas de influência.

Como solução, a expansão após o horizonte de 2030 é marcada pela conclusão da estratégia viária, com a implantação de uma malha que conecta todas as instalações do Porto. Este plano envolve a implantação e finalização de uma via principal que margeia todos os novos lotes, onde será possível a criação de uma segunda guarita para conexão do Porto com a Expressway. Esta guarita teria a finalidade apenas de saída de veículos transportadores, em busca de minimizar regulamentações burocráticas que envolvem processos de entrada no Porto devido ao sistema de segurança, tornando-se uma opção de saída facilitada dos veículos sentido norte.

As vias férreas serão outra opção de alívio ao transporte de vários tipos de cargas. Investimentos voltados à ativação e expansão da ferrovia podem gerar diminuição na demanda futura de transporte de cargas nas vias rodoviárias. Ainda, servirá de atrativo às cargas da Ferrovia Transnordestina, com a apresentação de solução de movimentação da carga em terminais especializados no Porto de Suape.

As justificativas e proposições de expansão portuária tiveram como objetivo propor a integração de todo o território estratégico portuário com o zoneamento ao entorno. O Porto de Suape contribuiu diretamente para evolução na produção econômica das áreas ao entorno, logo, uma boa perspectiva de expansão junto a um plano de desenvolvimento bem definido é um bom princípio para um desenvolvimento organizado do complexo.

**Figura 33** - Proposta de ocupação do Porto Organizado em longo prazo

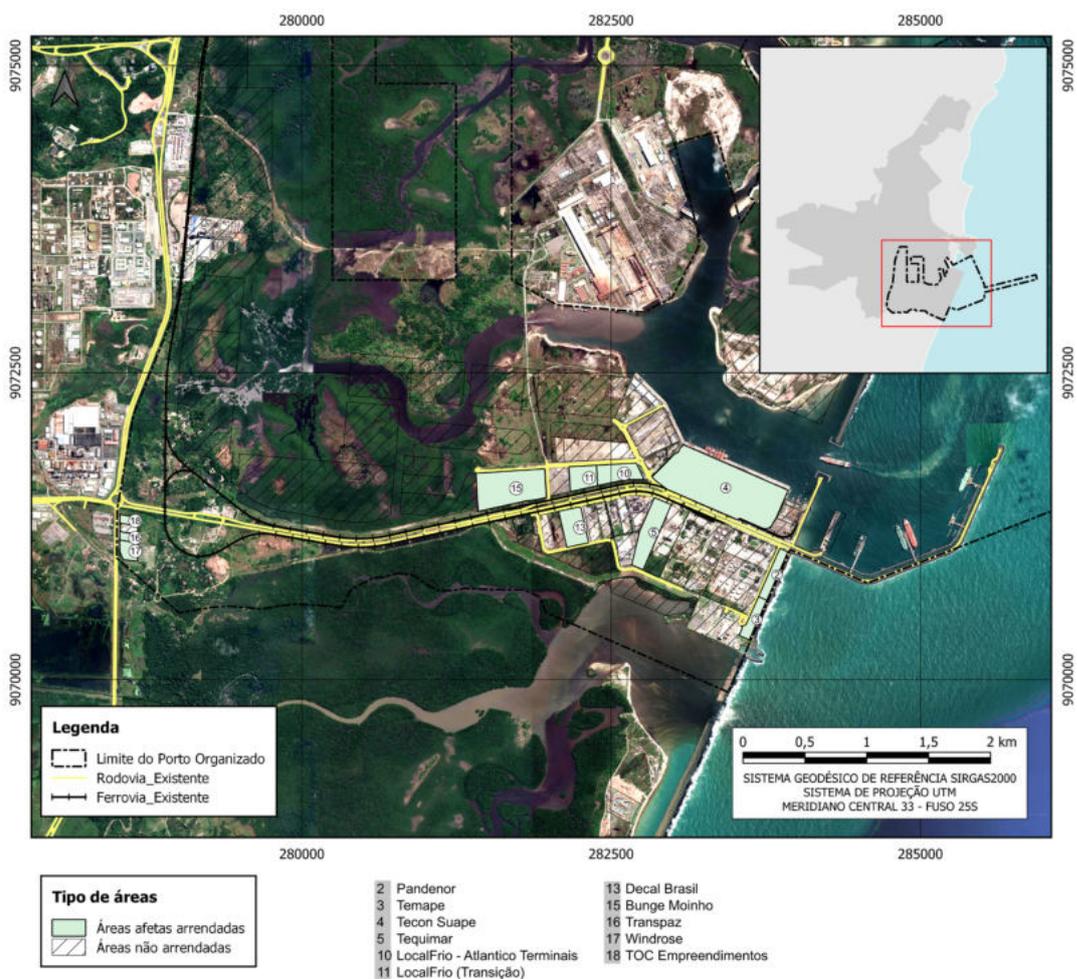


Fonte: CIT/DPG/SUAPE

## 2.2. ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS ARRENDADAS

No tocante às áreas e instalações arrendadas no Porto Organizado de Suape, tem-se 10 contratos de arrendamento vigentes e/ou com possibilidade de prorrogação.

**Figura 34** - Localização das áreas afetadas arrendadas



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

As tabelas a seguir apresentam as principais características dos contratos de arrendamento dos respectivos terminais de armazenagem do Porto inseridos em áreas operacionais:

**Tabela 11** - Relação dos contratos de arrendamento situados em áreas operacionais do Porto Organizado de Suape

NUM. MAPA	ARRENDATÁRIO	Nº DE CONTRATO	VALOR FIXO (R\$/M <sup>2</sup> )	VALOR VARIÁVEL
2	Pandenor Importação e Exportação LTDA	031/1994	2,74	RS 0,73/t
3	Temape - Terminais Marítimos de Pernambuco	SN/1996 (sub judice)	2,63	-
4	Tecon Suape S.A.	045/2001	3,63	RS 242,45/unid
5	Tequimar - Terminal Químico de Aratu S.A.	054/2002	2,85	-
10	Localfrio - Atlântico Terminais S.A.	S/N 1992	2,7	RS 17,04/TEU
11	Localfrio - Transição	050/2021	4,51	RS 1,45/t
13	Decal Brasil LTDA	062/2001	2,38	-
15	Bunge Alimentos S.A. (moinho)	056/2006	2,02	-
16	Transpaz - Transportes	011/2002 (sub judice)	0,46	-
17	Windrose Serviços Marítimos e Rep. LTDA	048/2003	0,42	-
18	TOC Empreendimentos	052/2004 (sub judice)	-	-

**Tabela 12** – Informações contratuais dos terminais portuários inseridos em áreas afetadas às operações portuárias

NUM. MAPA	EMPRESAS	Nº DO CONTRATO	LOCALIZAÇÃO		DATA DE CELEBRAÇÃO DO CONTRATO	INÍCIO DO ARRENDAMENTO	PRAZO (CONTADO DA DATA DE CELEBRAÇÃO DO CONTRATO)	POSSIBILIDADE DE PRORROGAÇÃO	TÉRMINO DO CONTRATO	HORIZONTE	ÁREA (M²)
2	Pandenor	031/1994	X: 283837,682	Y: 9070899,298	1994	1994	2044	(Prorrogado)	50 anos (25+25)	Longo Prazo	30626,3
3	Temape	S/N 1996 (Sub Judge)	X: 283675,360	Y: 9070536,095	-	-	-	-	-	Cenário Atual	27209,49
4	Tecon Suape S.A	045/2001	X: 283423,478	Y: 9071607,706	2001	2001	2031	(Original)	30 anos	Longo Prazo	372411,39
5	Tequiramar	054/2002	X: 282842,171	Y: 9071244,217	2002	2005	2030	(Original)	25 anos	Médio Prazo	79082,71
10	Localfrio – Atlântico Terminais S.A.	S/N 1992	X:282558,462	Y:9071684,754	1992	1992	2026	(Prorrogado)	34 anos (20+14)	Longo Prazo	49965,77
11	Localfrio – transição	050/2021	X: 282271,923495	Y: 9071647,49034	2021	2021	2022	(Original)	180 dias	Curto Prazo	40986,26
13	Decal Brasil Ltda	062/2001	X: 282223,816	Y: 9071285,254	2001	2001	2051	NÃO	50 anos	Longo Prazo	54.402,19
15	Bunge Alimentos S.A. (moinho)	056/2006	X: 281706,769	Y: 9071604,152	2006	2006	2031	SIM	25 anos	Longo Prazo	149.943,97
16	Transpaz - Transportes	011/2002 (Sub Judge)	X: 278627,482	Y: 9071200,768	-	-	-	(Sub Judge)	-	Cenário Atual	10.026,28
17	Windrose Serviços Marítimos e Rep. LTDA	048/2003	X: 278628,368	Y: 9071093,404	2003	2003	2021	(Prorrogado)	18 anos (9+9)	Curto Prazo	20925,4
18	TOC Empreendimentos	052/2004 (Sub Judge)	X: 278600,579	Y: 9071297,224	2004	2014	-	-	-	Cenário Atual	9987,52

Por fim, a tabela a seguir apresenta as características gerais das operações dos referidos terminais de armazenagem:

**Tabela 13** - Características gerais das operações dos terminais portuários inseridos em áreas operacionais do Porto

TERMINAL	OPERAÇÃO
Bunge Alimentos S.A. (moinho)	Refinaria de óleo de soja e moinho de grãos
Decal Brasil LTDA	Armazenagem e movimentação de granéis líquidos
Localfrio – Atlântico Terminais S.A.	Armazenamento e estocagem em geral
Localfrio – transição	Armazenamento e estocagem em geral
Pandenor Importação e Exportação LTDA	Armazenagem e movimentação de granéis líquidos, com central de bombeamento de conexões independentes, plataformas e braços de carregamento
Tecon Suape S.A.	Movimentação de contêineres
Temape - Terminais Marítimos de Pernambuco	Armazenagem e movimentação de granéis líquidos
Tequimar - Terminal Químico de Aratu S.A.	Armazenagem de produtos químicos, combustíveis/ biocombustíveis, etanol e óleo vegetal
TOC Empreendimentos	Estufagem de contêiner
Transpaz – Transportes	Armazenamento de carga geral
Windrose Serviços Marítimos e Rep. LTDA	Logística e armazenamento

### 2.3. ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA ARRENDAMENTO

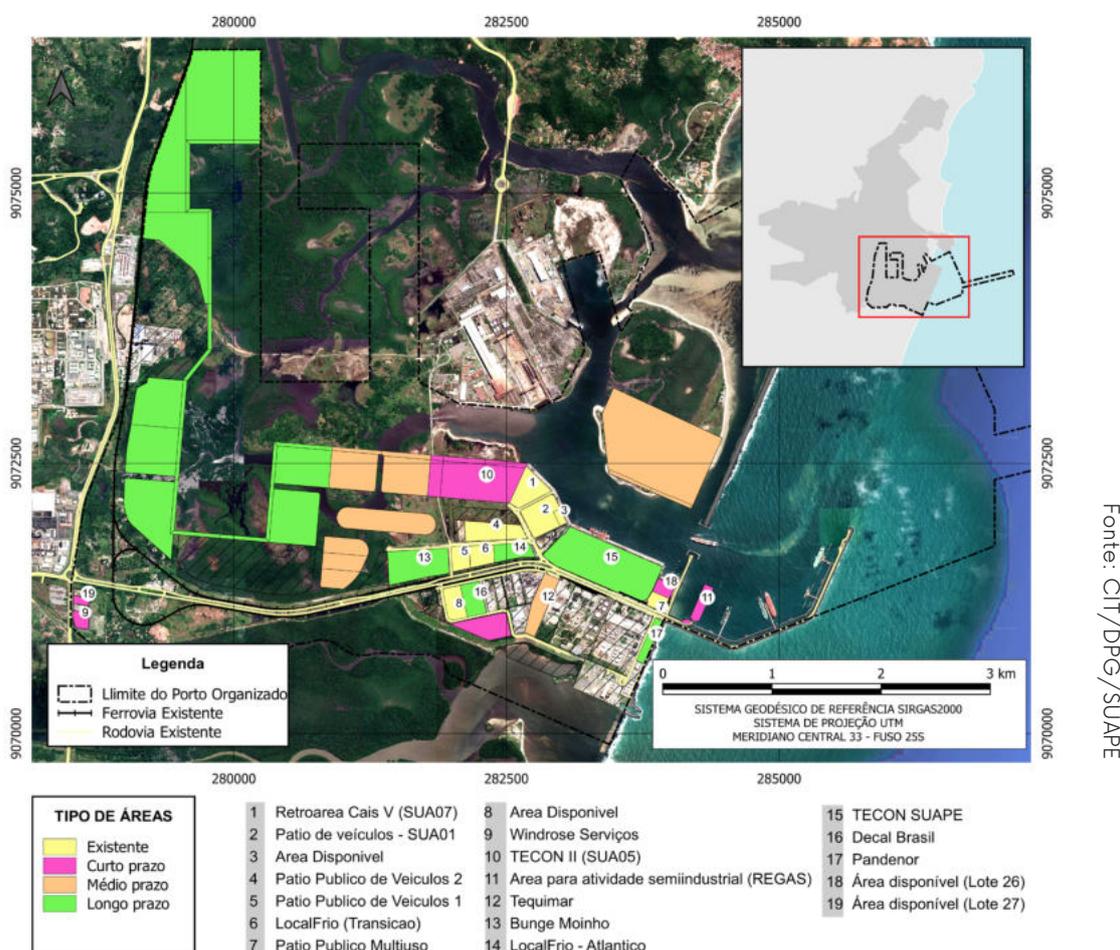
Este tópico apresenta as informações das áreas disponíveis para arrendamento na conformação atual do Porto. Nos itens anteriores deste PDZ, foram detalhadas as áreas propostas para expansão nos horizontes previstos pela Portaria MInfra nº 61/2020, nos quais o horizonte de curto prazo já apresenta uma expansão do Porto para curto prazo. Espera-se que, até 2024, entre em operação áreas como a de nº 3 – Pátio Público Multiuso.

Por sua vez, a área arrendável referente ao SUA05 teve seu Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA elaborado pelo poder concedente, visando destiná-lo a um terminal de movimentação e armazenagem de contêineres, documento já aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), por meio do Acórdão nº 1792/2019, porém, sem prosseguimento da licitação. Apesar de não ser incluída na infraestrutura atual do porto, essa área integra o conjunto de áreas disponíveis para arrendamento, sendo reservada para a instalação do futuro Tecon II (SUA05).

Também verifica-se a possibilidade de implantação do terminal para movimentação e armazenagem de Óleo Vegetal, este situado a área arrendável, denominada Lote 26, localizada dentro da poligonal do Complexo Portuário de Suape. Imperioso salientar a carência existente no Porto de Suape, principalmente via marítima, mesmo este sendo um mercado promissor. Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA estão sendo elaborados, na modalidade de estudo simplificado, para atender a essa demanda no curto prazo.

Outra área disponível para arrendamento é a denominada Lote 27, que está localizada dentro da poligonal do Porto Organizado de Suape, no trecho denominado "Núcleo de Apoio Logístico-NAL", considerada uma área de instalações afetas às operações portuárias. Essa área será destinada a um novo Terminal de Carga Geral que irá oferecer um serviço complementar às operações dos terminais já existentes, com capacidade de atender as necessidades das novas indústrias que estão se instalando dentro do Complexo Portuário de Suape.

**Figura 35** - Áreas disponíveis para arrendamento na conformação atual do Porto



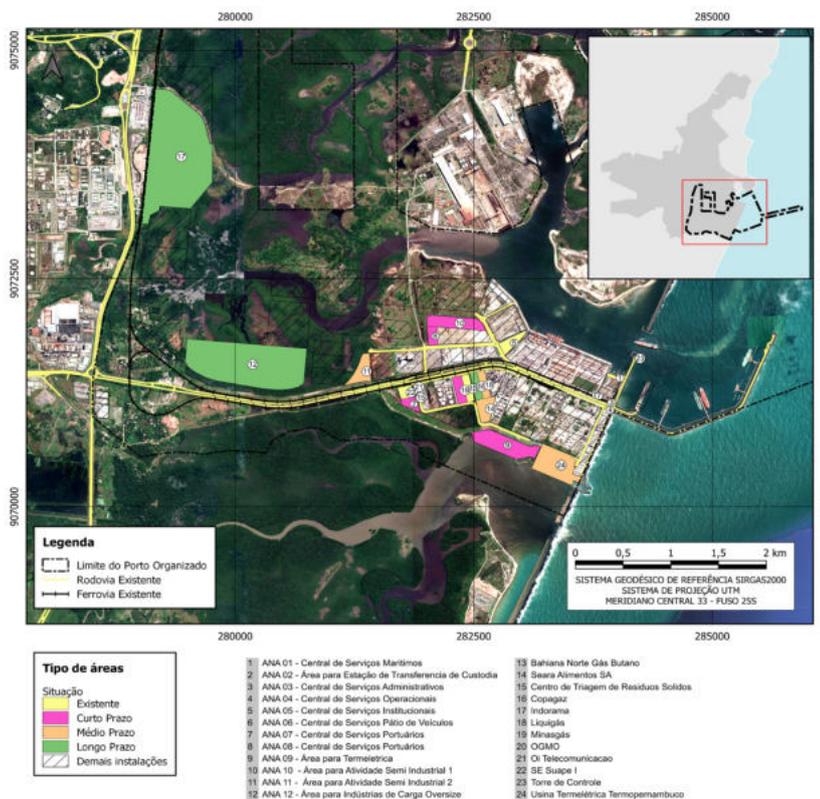
**Tabela 14** - Informações gerais das áreas disponíveis para arrendamento

NUM. MAPA	NOME	ÁREA	PERFIL	CENÁRIO
1	Retroárea do Cais 5 (SUA07)	72542,93	Terminal de granéis sólidos	Cenário Atual
2	Pátio de Veículos (SUA01)	90000	Carga	Cenário Atual
3	Área disponível	10141	Carga	Cenário Atual
4	Pátio Público de Veículos 2	86163,42	Carga	Cenário Atual
5	Pátio Público de Veículos 1	36438,93	Carga	Cenário Atual
6	LocalFrio (Transição)	40986,26	Carga Containerizada	Disponível a Curto Prazo
7	Patio Público Multiuso	23232,54	Carga	Cenário Atual
8	Área disponível	50815,96	Granéis líquidos/gasosos	Cenário Atual
9	Windrose Serviços Marítimos e Rep. LTDA	20925,4	Carga Containerizada	Disponível a Curto Prazo
10	Tecon II (SUA05)	234452,01	Carga	Disponível a Curto Prazo
11	Área para atividade semi-industrial – Regás	33375,11	Gás natural liquefeito (GNL)	Disponível a Curto Prazo
12	Tequimar - Terminal Químico de Aratu S.A	79082,71	Granéis líquidos/gasosos	Disponível a Médio Prazo
13	Bunge Moinho	149943,97	Granéis sólidos	Disponível a Médio Prazo
14	Localfrio - Atlântico	49965,77	Carga Containerizada	Disponível a Médio Prazo
15	Tecon Suape	372411,39	Carga Containerizada	Disponível a Médio Prazo
16	Decal Brasil LTDA	54402,19	Granéis líquidos/gasosos	Disponível a Médio Prazo
17	Pandenor Importação e Exportação LTDA	30626,3	Granéis líquidos/gasosos	Disponível a Médio Prazo
18	Área disponível (Lote 26)	21823,98	Granéis líquidos	Disponível a Curto Prazo
19	Área disponível (Lote 27)	10045,03	Carga Geral/ Containerizada	Disponível a Curto Prazo

## 2.4. ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

O Porto dispõe de instalações não operacionais que dizem respeito às áreas localizadas dentro da área do Porto Organizado, mas que não afetam as atividades portuárias, compreendidas como aquelas responsáveis pela realização, entre outras, de atividades comerciais, industriais ou outras atividades ligadas à exploração do Porto.

**Figura 36** - Mapa das áreas e instalações não afetadas às operações portuárias



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

A tabela a seguir apresenta informações relativas às áreas não operacionais que existem

**Tabela 15** - Informações gerais relativas às áreas não operacionais

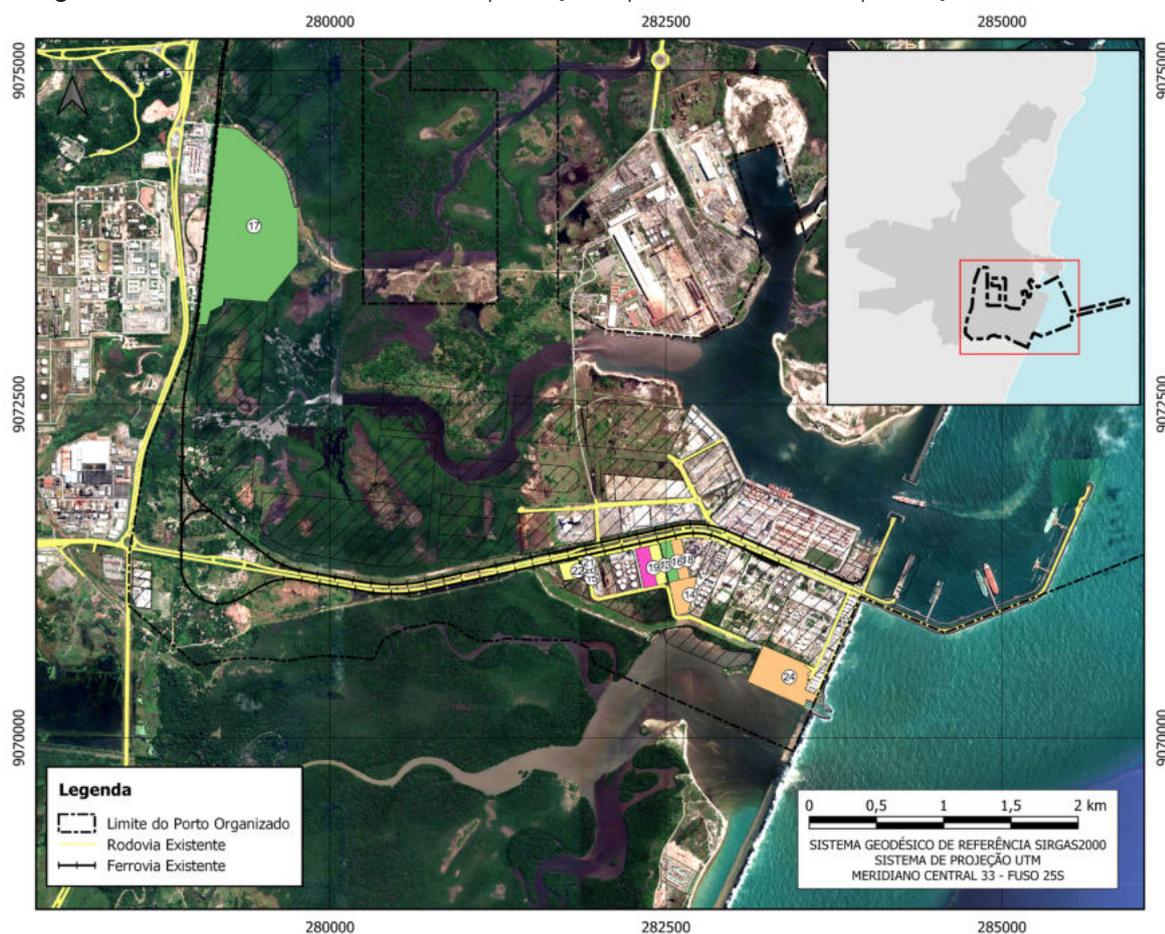
NUM. MAPA	NOME	DESTINAÇÃO	ÁREA
01	ANA 01 - Central de Serviços Marítimos	Central de serviços	8963,35
02	ANA 02 - Área para Estação de Transferência de Custódia	Estacao de Transferência de Custódia de Dutos	20016,41
03	ANA 03 - Central de Serviços Administrativos	Central de serviços	2761,8
04	ANA 04 - Central de Serviços Operacionais	Central de serviços	1295,53
05	ANA 05 - Central de Serviços Institucionais	Central de serviços	28919,39
06	ANA 06 - Central de Serviços Pátio de Veículos	Central de serviços	20000
07	ANA 07 - Central de Serviços Portuários	Central de serviços	464,9
08	ANA 08 - Central de Serviços Portuários	Central de serviços	71,36
09	ANA 09 - Área para Termelétrica	Térmica	116576,48
10	ANA 10 - Área para Atividade Semi-industrial 1	Semi-industrial	71974,2
11	ANA 11 - Área para Atividade Semi-industrial 2	Semi-industrial	47352,76
12	ANA 12 - Área para Indústrias de Carga Oversize	Indústria de cargas oversize	544358,2
13	Bahiana Norte Gás Butano	Envasadoras	23916,26
14	Seara Alimentos SA	Outras Instalações	38670,77
15	Centro de Triagem de Resíduos Sólidos	Outras Instalações	581,95
16	Copagaz	Envasadoras	24153,88
17	Indorama	Outras Instalações	744549,94
18	Liquigás	Envasadoras	24075,08
19	Minasgás	Envasadoras	30013,47
20	OGMO	Entidade representativa	1836,69
21	Oi Telecomunicação	Telefonia	380,55
22	SE Suape I	Outras Instalações	18953,87
23	Torre de Controle	Administrativo	82,33
24	Usina Termelétrica Termopernambuco	Térmica	129325,14

## 2.5. ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS EM EXPLORAÇÃO INDIRETA

As áreas não afetadas às operações portuárias em exploração indireta dentro da poligonal do Porto Organizado, e que não são diretamente destinadas ao exercício de atividades de movimentação de carga e afins, são destinadas às atividades administrativas, de apoio às operações das embarcações, tais como facilidades e manutenção.

O Porto dispõe de áreas que comportam equipe técnica própria, órgãos anuentes e empresas prestadoras de serviços à arrendatários e embarcações.

Figura 37 - Áreas não afetadas às operações portuárias em exploração indireta



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

Tipo de áreas	
Situação	
	Existente
	Curto Prazo
	Médio Prazo
	Longo Prazo
	Demais instalações

13 Bahiana Norte Gás Butano	19 Minasgás
14 Seara Alimentos SA	20 OGMO
15 Centro de Triagem de Resíduos Sólidos	21 Oi Telecomunicacao
16 Copagaz	22 SE Suape I
17 Indorama	24 Usina Termelétrica Termopernambuco
18 Liquigás	

**Tabela 16** - Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias em exploração indireta

N° MAPA	NOME	TIPO DE EXPLORAÇÃO	RESPONS	ÁREA (m²)	DATA INÍCIO	DATA TÉRM	ATIV. DESENVOLVIDA
13	Bahiana Norte Gás Butano	Cessão de Uso Onerosa	Bahiana Distribuidora de Gás SA	23916,26	26/01/98	26/01/13	Envasadora
14	Seara Alimentos SA	Cessão de Uso Onerosa	Seara Alimentos SA	38670,77	10/05/02	10/05/27	Indústria de Alimentos
15	Centro de Triagem de Resíduos Sólidos	Cessão de Uso Não Onerosa	EMPESA	581,95	31/12/20	31/12/21	Centro de Triagem de Resíduos Sólidos
16	Copagaz	Cessão de Uso Onerosa	Copagaz Distribuidora de Gás SA	24153,88	18/09/18	17/09/38	Envasadora
17	Indorama	Cessão de Uso Onerosa	MGBRPE Indústria e Comércio SA	744549,94	01/03/05	01/03/55	Indústria de Polímeros
18	Liquigás	Cessão de Uso Onerosa	Liquigás Distribuidora de Gás SA	24075,08	18/06/86	18/06/26	Envasadora
19	Minasgás	Cessão de Uso Onerosa	Supergasbras Energia LTDA	30013,47	03/02/98	03/02/23	Envasadora
20	OGMO	Cessão de Uso Não Onerosa	João Emmanuel Poggi	1836,69	06/06/14	06/06/39	Escritório do OGMO
21	Oi Telecomunicação	Termo de permissão de uso de bem público	Oi Telecomunicação	380,55	01/03/20	28/02/25	Telefonia
22	SE Suape I	Cessão de Uso Não Onerosa	Celpe	18953,87			Subestação de Energia
24	Usina Termelétrica Termopernambuco	Cessão de Uso Onerosa	Termopernambuco SA	129325,14	20/07/01	20/07/26	Usina Termelétrica



## **2.6. ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA EXPLORAÇÃO INDIRETA**

As áreas não afetadas disponíveis para exploração indireta contemplam as áreas para atividades de suporte às atividades logísticas, tais como o PDI para o pátio de veículos, cujo objeto não contempla diretamente atividade logística, porém é estratégica a proximidade de instalações que darão suporte para tal atividade de movimentação de cargas e afins.

A partir de 2020, quando o mercado enfrentou uma forte crise causada pela pandemia mundial gerada pela covid-19, novo coronavírus, foram tomadas medidas céleres para a realização de novos investimentos, colaborando com a retomada do crescimento da economia nacional, onde foram redefinidas algumas áreas estratégicas dentro do Porto Organizado que pudessem ser exploradas de forma ágil.

O uso das áreas não afetadas cumpre o previsto na Portaria No. 051/2021, de 23 de março de 2021, que disciplina a exploração direta e indireta de áreas e instalações não afetadas às operações portuárias. Conforme previsto neste PDZ, detalhamos as devidas áreas e justificamos a finalidade delas.

Para que a área seja explorada indiretamente, faz-se necessário que a Administração do Porto submeta a proposta de uso da área ao poder concedente, nos termos da portaria supracitada.

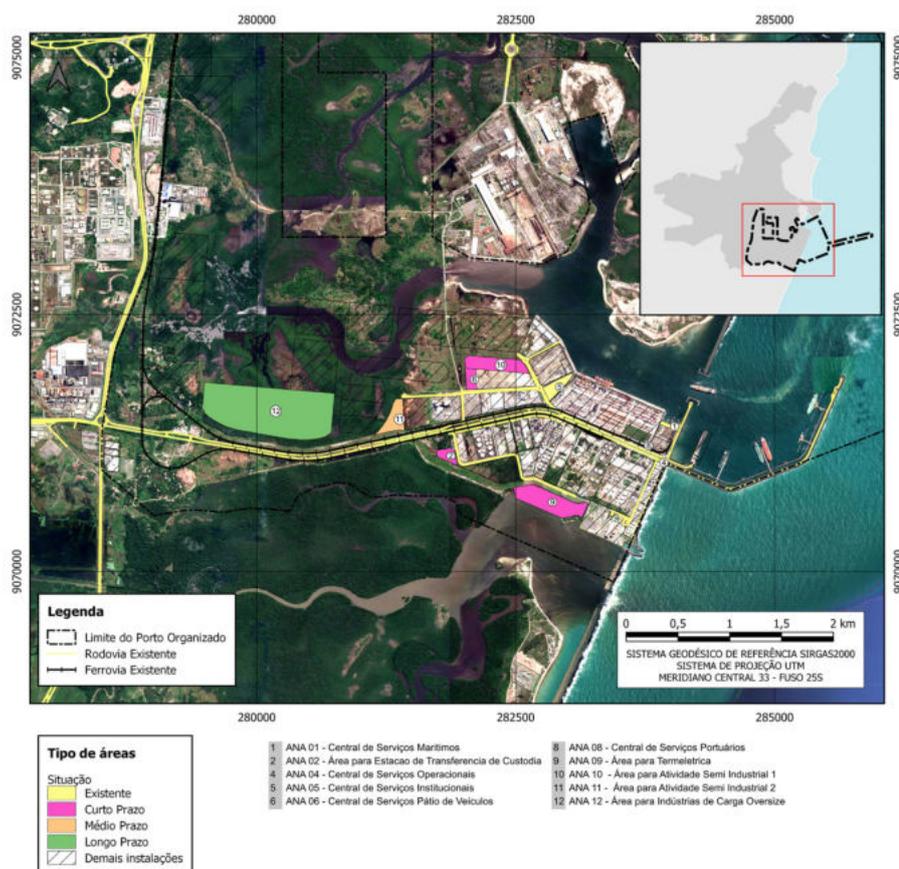
Diante das áreas não afetadas à operação portuária disponíveis do Porto de Suape, conforme descrito neste PDZ, com a possibilidade de realização de novos procedimentos licitatórios, e a conseqüente celebração de contratos de cessão de uso onerosa, entende-se ser importante fomentar a realização de tais leilões.

Essas áreas são mapeadas conforme mapa a seguir e têm o objetivo de fortalecer os projetos de operação de regaseificação e projeto de indústria de pás eólicas que, devido à dimensão das cargas, deve estar próximo da linha d'água para expedição.

**Tabela 17 -** Quadro geral de áreas e instalações não afetadas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta

NUMERAÇÃO MAPA	NOME/ IDENTIFICAÇÃO	TIPO DE EXPLORAÇÃO	ÁREA (m2)	UTILIZAÇÃO ATUAL DA ÁREA
1	ANA 01 - Central de Serviços Marítimos	Cessão de Uso Não Onerosa/Cessão de Uso Onerosa	8963,35	Serviços marítimos
2	ANA 02 - Área para Estação de Transferência de Custódia	Cessão Onerosa	20016,41	Sem uso
4	ANA 04 - Central de Serviços Operacionais	Cessão de Uso Onerosa	1295,53	Serviços operacionais
5	ANA 05 - Central de Serviços Institucionais	Cessão de Uso Não Onerosa/Cessão de Uso Onerosa	28919,39	Serviços Institucionais
6	ANA 06 - Central de Serviços Pátio de Veículos	Cessão Onerosa	20000	Armazenagem de veículos
8	ANA 08 - Central de Serviços Portuários	Cessão de Uso Onerosa	71,36	Sem uso
9	ANA 09 - Área para Termelétrica	Cessão Onerosa	116576,48	Sem uso
10	ANA 10 - Área para Atividade Semi-industrial 1	Cessão Onerosa	71974,2	Sem uso
11	ANA 11 - Área para Atividade Semi-industrial 2	Cessão Onerosa	47352,76	Sem uso
12	ANA 12 - Área para Indústrias de Carga Oversize	Cessão Onerosa	544358,2	Sem uso

**Figura 38** - Áreas não afetadas disponíveis para exploração indireta



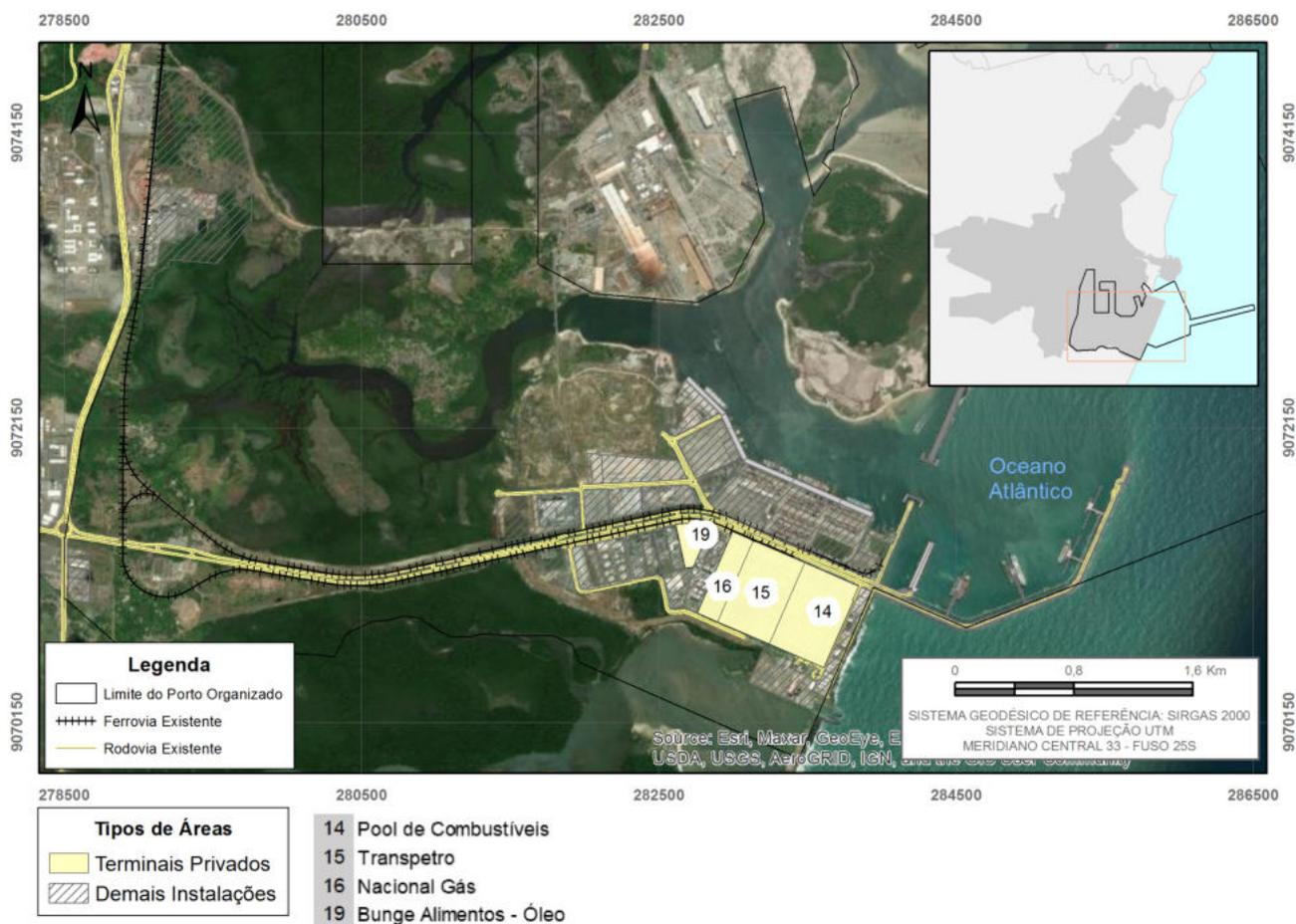
## 2.7. TERMINAIS DE USO PRIVADO DENTRO DA POLIGONAL DO PORTO

Não existem, dentro da poligonal do Porto Organizado, os chamados Terminais de Uso Privado (TUPs) definidos nos termos da legislação vigente. Contudo, apesar de não serem considerados "TUPs" na forma da legislação, existem quatro áreas de terminais privados dentro da poligonal do Porto Organizado que foram alienadas antes da chamada Lei dos Portos - Lei N° 8.630/1993 (revogada pela Lei N° 12.815/2013), conforme apresentadas na tabela abaixo. Desse modo, essas áreas constituem-se numa espécie de 'áreas de exclusão' em relação a área do Porto Organizado.

**Tabela 18** - Terminais privados existentes dentro da poligonal do Porto Organizado e alienados antes da Lei 8.630/1993 (revogada pela Lei N° 12.815/2013)

AUTORIZATÁRIO	NÚMERO DA AUTORIZAÇÃO	TIPOS DE PRODUTOS MOVIMENTADOS	ÁREA (M <sup>2</sup> )
Petrobras/ BR Distribuidora	-	Q.A.V/S10 / Gasolina A/D100/ Etanol Hidratado/Etanol Anidro	240.000
Transpetro	-	Petróleo Bruto / Diesel / Nafta / Óleo combustível/Gasolina/Q.A.V/GLP Paraxileno	222.878
Nacional gás - Butano	-	Gás Liquefeito de Petróleo (GLP)	90.000
Bunge - Óleo	-	Produção de Óleo	43.182,00

**Figura 39** - Localização dos Terminais Privados existentes dentro da poligonal do Porto Organizado e alienados antes da Lei 8.630/1993



## 2.8. ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS

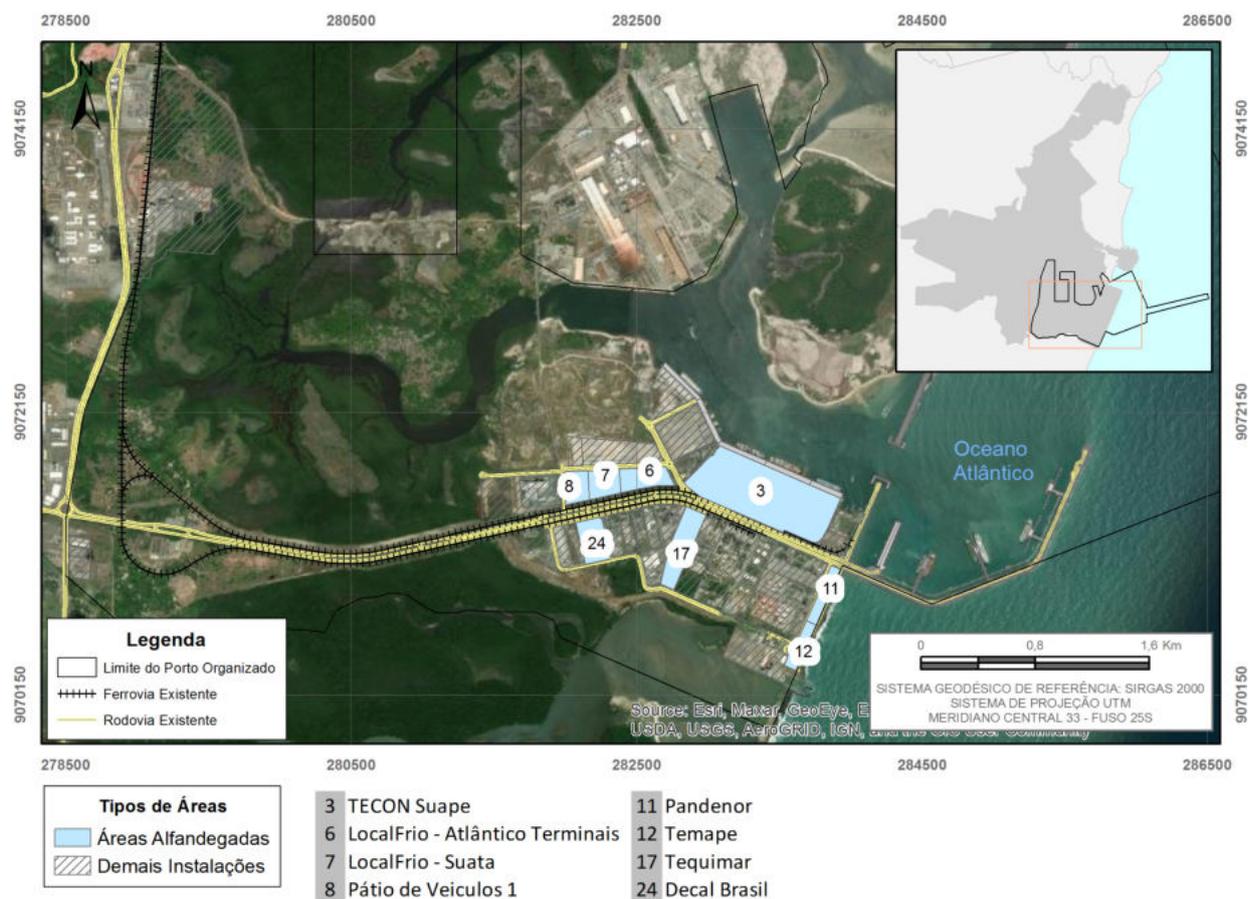
As instalações alfandegadas pela Receita Federal no Porto Organizado de Suape são constituídas de armazéns, pátios e edifícios administrativos. Ficaram permitidas, além das operações de importação e exportação, as operações de cabotagem de grandes peças produzidas no Brasil (Receita Federal do Brasil, 2015).

O Complexo de Suape detém área alfandegada delimitada pelas empresas dispostas na tabela a seguir:

**Tabela 19 -** Áreas alfandegadas do Porto Organizado de Suape

EMPRESA	TIPO	INSTRUMENTO LEGAL
Decal Brasil Ltda.	Combustíveis	ADE SRRF04 n°36
Tecon Suape	Contêineres	ADE SRRF04 n°2
Tequimar	Combustíveis	ADE SRRF04 n°6
Pandenor	Combustíveis	ADE SRRF04 n°2
Localfrio – Suata	Contêineres	ADE SRRF04 n°3
Localfrio – Atlântico Terminais	Contêineres	ADE SRRF04 n°3
Temape	Combustíveis	ADE SRRF04 n°3
Pátio Público de Veículos 1	Veículos	ADE SRRF04 n°3

**Figura 40 -** Localização das áreas alfandegadas do Porto Organizado de Suape



## 2.9. ÁREAS DE INTERESSE PORTUÁRIO FORA DO PORTO ORGANIZADO

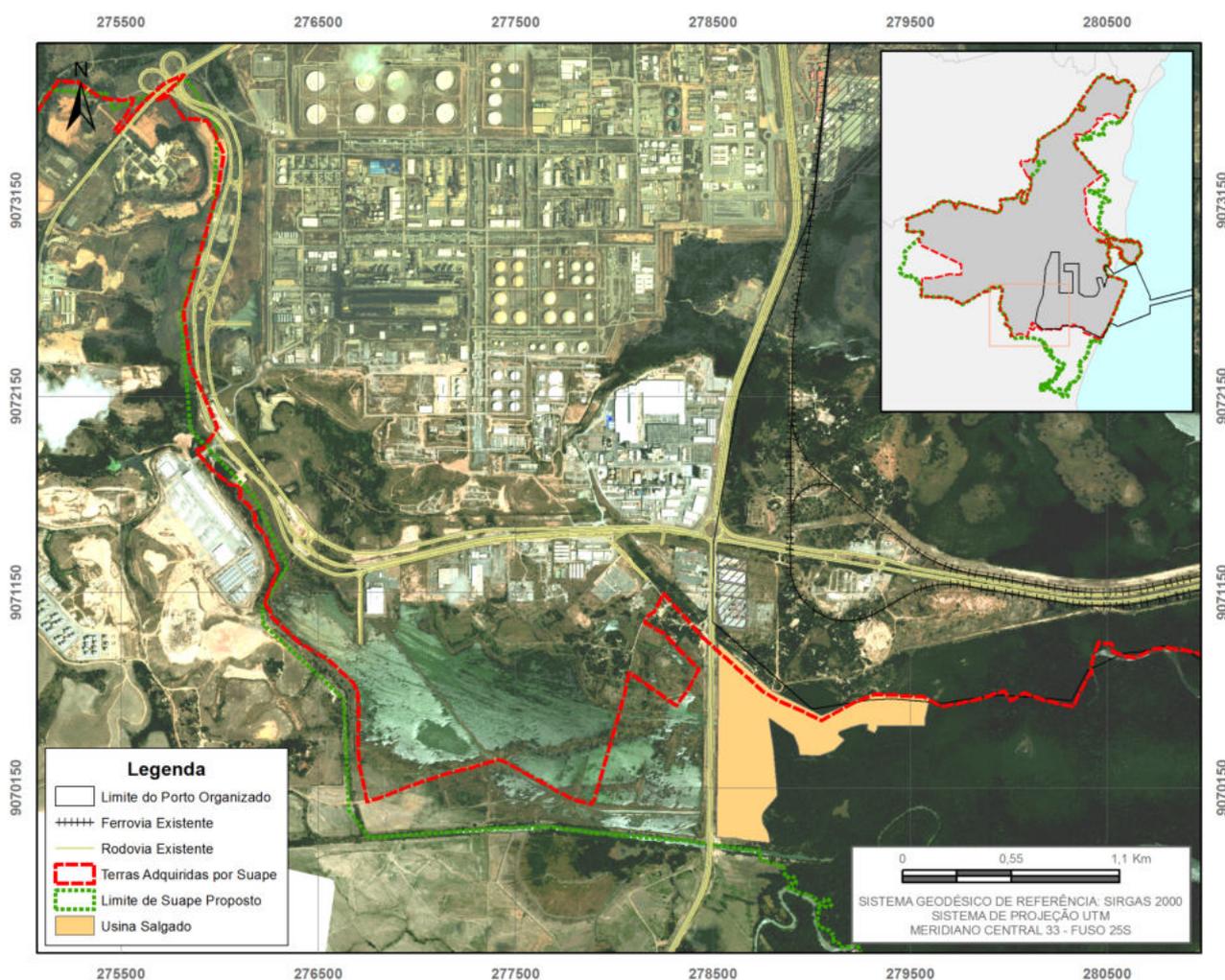
Preliminarmente foram identificadas duas áreas de interesse do Porto, com vistas a sua expansão: a área da antiga Usina Salgado (Figura 41), e a da Suape Global (Figura 42).

Ambas as áreas se apresentam contíguas à área do Porto Organizado, apresentando hoje as seguintes características:

### a) Área da Usina Salgado

Área com possibilidade de adensamento por ser limítrofe com o Porto Organizado (esta área faz parte do Complexo Industrial e Portuário de Suape, porém está fora das terras adquiridas por Suape).

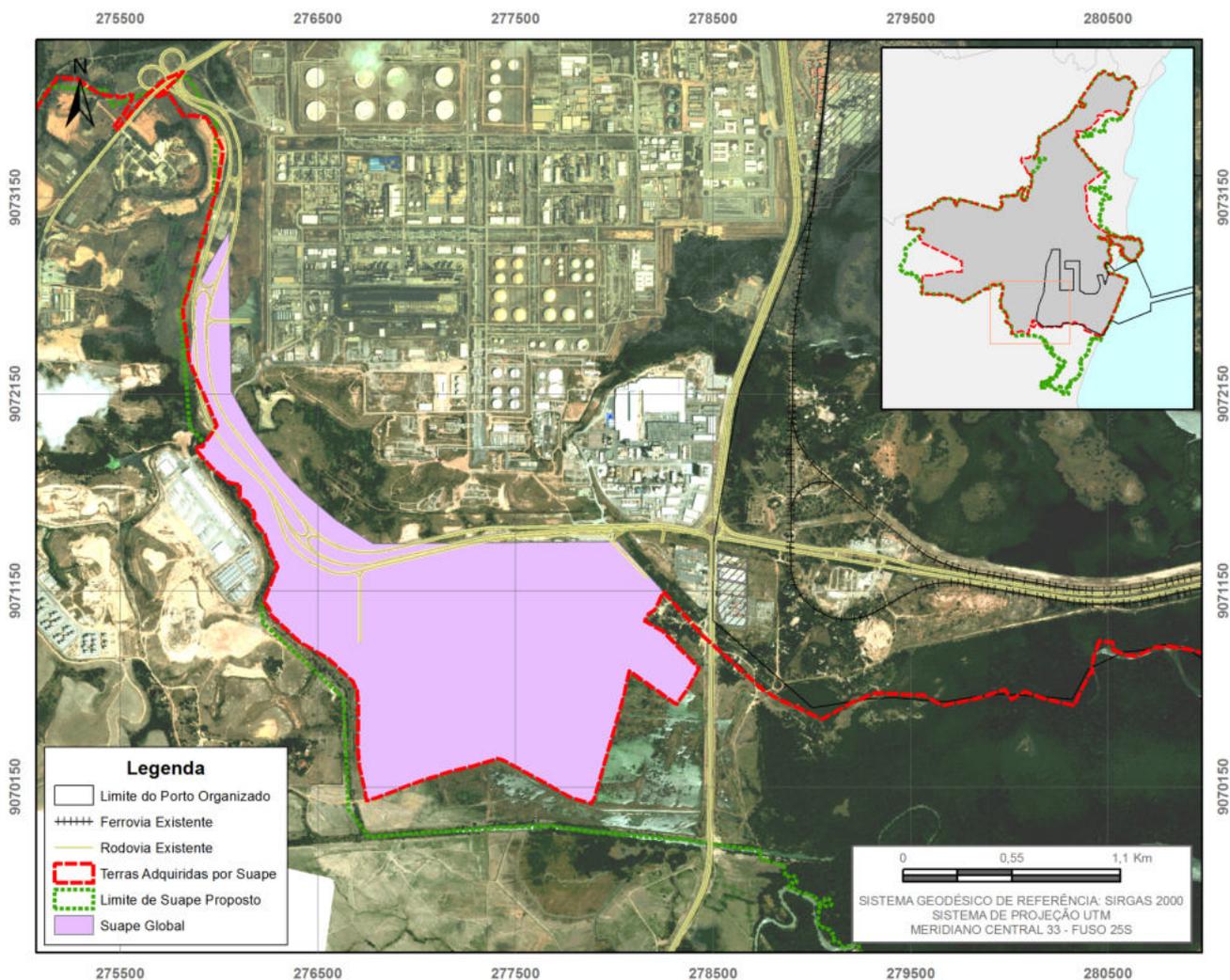
Figura 41 - Área de interesse portuário fora do Porto Organizado - Usina Salgado



## b) Área de Suape Global

Área com possibilidade de adensamento por ser limítrofe com o Porto Organizado, atualmente com elevada procura para empreendimentos de geração térmica que serão conectados ao Porto através de dutos.

Figura 42 - Área de interesse portuário fora do Porto Organizado - Suape Global



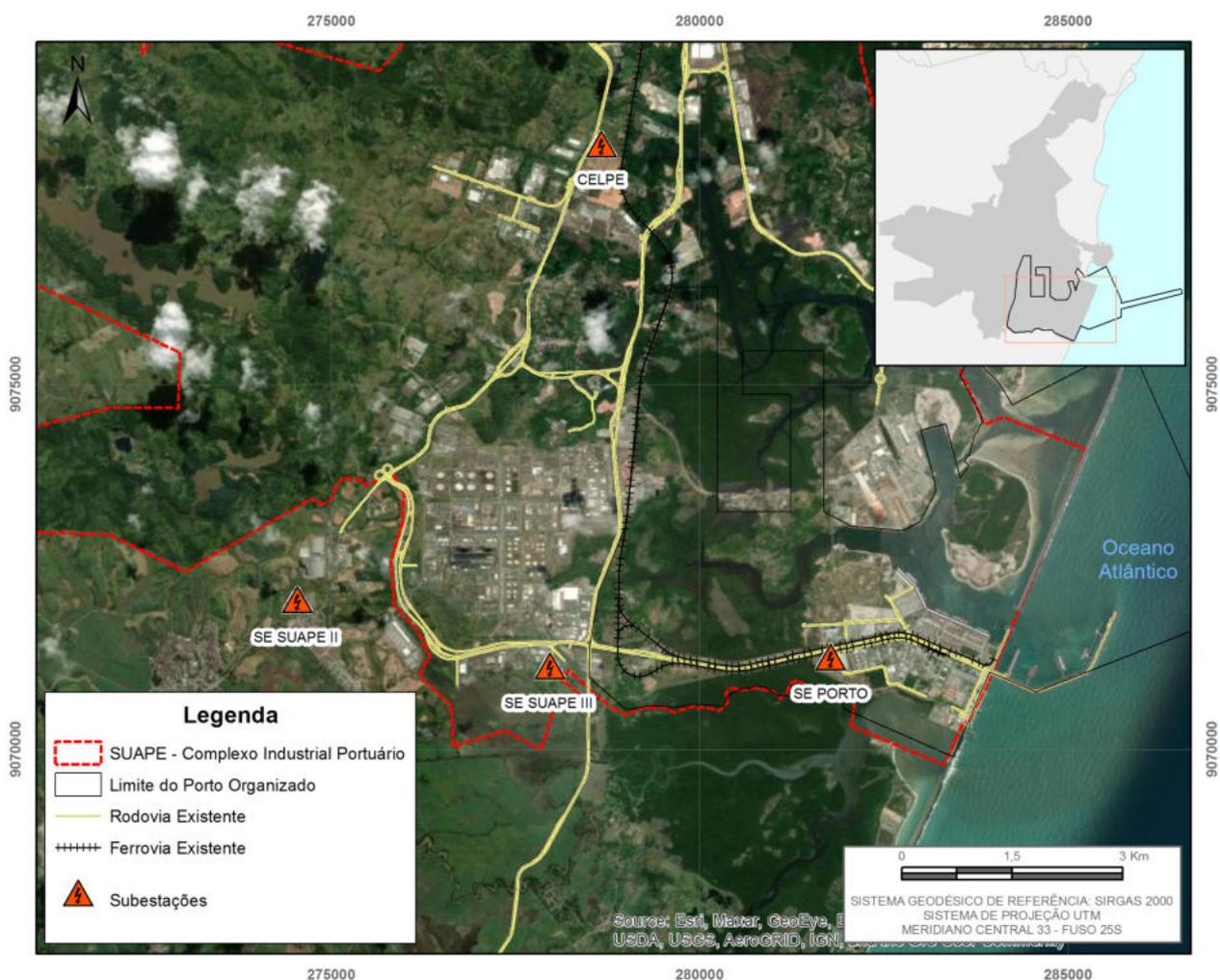
Fonte: CIT/DPG/SUAPE

# 3. INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO

## 3.1. ENERGIA ELÉTRICA

O ponto de suprimento principal para a área do Complexo está localizado na SE PIRAPAMA II, operada pela Chesf. Dessa subestação, deriva um sistema de transmissão, em circuito duplo, para alimentação da primeira das duas subestações que atendem ao Complexo Industrial.

**Figura 43** - Localização das subestações que atendem o Complexo Industrial Portuário de Suape



No caso das subestações denominadas SE SUAPE e SE PORTO, suas operações se dão através da Companhia Energética de Pernambuco (Celpe), sendo caracterizadas por instalações elétricas simples cujos carregamentos atuais atendem aos requisitos de carga do Complexo. A SE SUAPE atende apenas as áreas fora do Porto Organizado. Nesse sentido, no que se refere ao consumo e demanda do Porto, apenas as informações relativas à SE PORTO são relevantes para este estudo.

**Tabela 20** - Informações gerais da SE PORTO

SUBESTAÇÃO	TENSÃO	CONSUMO ATUAL	PREVISÃO DE CONSUMO EM 2026	PREVISÃO DE CONSUMO EM 2030	PREVISÃO DE CONSUMO EM 2035	ALIMENTADORES
SE Porto	69/13.8kV	9,56 MVA	10,33 MVA	11 MVA	12 MVA	6 alimentadores em 13.8 kV

Fonte: CELPE, 2021

A Tabela 20, fornecida pela Celpe, apresentou previsão de consumo de acordo com a curva de crescimento observada nos últimos anos, exceto a do ano de 2030, cujo número de 11,67MVA foi apontado seguindo o mesmo fator de crescimento computado entre 2026 e 2030.

### 3.2. ABASTECIMENTO DE ÁGUA

O serviço de abastecimento de água potável para os navios que atracam no Porto é realizado por meio da contratação de caminhões pipa, com parâmetros e fornecimento autorizados previamente pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).

No que se refere ao abastecimento de água do Porto, existe atualmente uma estação de tratamento operada pela Companhia Pernambucana de Saneamento (Compesa), que fornece água bruta e tratada para toda a área do Porto Organizado.

A ETA Suape tem capacidade para tratar 1.600l/s, podendo chegar a 3.200l/s quando seu projeto for concluído, mas, devido à limitação na adução de água bruta, só chega a produzir algo em torno de 1.440l/s. O ganho de 640 l/s de água bruta, em relação ao último relatório, foi decorrente do aumento dos conjuntos de bombeamento na captação do Rio Ipojuca (COMPESA, 2020).

Existem ainda dois reservatórios chamados Bita e Utinga que atendem a área do Complexo Industrial Portuário de Suape, constituídos por barragens de terra com vertedor de concreto, localizadas no município de Ipojuca.

As informações relativas ao consumo e demanda de abastecimento de água em Suape projetadas no curto, médio e longo prazo serão abordadas na revisão do Plano Diretor, prevista para 2021.

**Tabela 21** - Informações gerais sobre o abastecimento de água

BARRAGEM	BACIA HIDROGRÁFICA A MONTANTE (KM <sup>2</sup> )	VOLUME MÁXIMO DE ARMAZENAGEM (M <sup>3</sup> )	DESCARGA REGULARIZADA MÉDIA ANUAL (L/S)
Bitá	20,6	2,7 x 10 <sup>6</sup>	300
Utinga	14,7	10,4 x 10 <sup>6</sup>	350

Fonte: COMPESA, 2020

# 4. RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO

## 4.1. SERVIÇOS DE APOIO OPERACIONAL

### 4.1.1. SISTEMA DE MONITORAMENTO DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

O Porto Organizado de Suape conta com vários sistemas que auxiliam no controle de operação dos navios que utilizam o Porto, dos quais se destacam dois sistemas AIS – *Automatic Identification System*, providos pela *Marine Traffic* e *Vesseltracker* cada um, o Porto sem Papel, utilizado por todos os portos públicos e os principais terminais de uso privativo – TUP, e o sistema SARA, esse para controle das operações e geração de informações para estatística e faturamento das tabelas da tarifa pública portuária.

O Porto possui ainda uma estação meteoceanográfica dotada de anemômetro, ondógrafos, correntímetros e marégrafo, que faz medição e registro em tempo real de ventos, ondas, correntes e marés, para o acompanhamento da movimentação das massas de água do Porto, que influencia na navegabilidade dos navios.

### 4.1.2. PRATICAGEM

A praticagem é obrigatória para todos os navios que manobram no Porto Organizado. Nesse caso, a atracação e desatracação são providenciadas pelos agentes de navegação representantes das companhias marítimas, tendo como base a previsão de chegada dos navios e a programação de navios no Porto.

A única empresa responsável por esta atividade na Zona de Praticagem 9 - ZP-9, na qual está inserido o Porto Organizado de Suape, é a Pernambuco Pilots Sociedade de Práticos S/S LTDA, inscrita sob o CNPJ de nº 03.010.263/0001-70, localizada na Avenida Fernando Simões Barbosa, 266, Sala 301, Boa Viagem, Recife - PE . Atualmente, essa empresa conta com o apoio de 18 práticos que trabalham em um regime de turnos de 3,5 dias na escala e 10,5 dias de folga.

Os equipamentos de apoio utilizados consistem em cinco embarcações, denominadas Gaibu, Muro Alto, Maracaípe, Serrambi e Nossa Senhora de Guadalupe, que contam com um anemômetro, um sistema de monitoramento AIS e Unidades de Apoio à Decisão do Prático - UPAD's, também denominadas PPU's (*Portable Pilot Units*).

**Tabela 22** - Relação das embarcações de apoio portuário

EMBARCAÇÃO	EMPRESA / PROPRIETÁRIO	TELEFONE DE CONTATO	SERVIÇO REALIZADO
Amarena VI	Amarena Apoio Portuário Turismo e Reparo Naval LTDA	(81) 99232.7361 Amanda	Transporte de Tripulante Material Diversos e Rancho
Amarena VII	Amarena Apoio Portuário Turismo e Reparo Naval LTDA	(81) 99232.7361 Amanda	Amarração nas manobras Atracação / Desatracação Transporte de Tripulante
Amarena XI	Amarena Apoio Portuário Turismo e Reparo Naval LTDA	(81) 99232.7361 Amanda	Amarração nas manobras Atracação / Desatracação Transporte de Tripulante
Amarena XIII	Amarena Apoio Portuário Turismo e Reparo Naval LTDA	(81) 99232.7361 Amanda	Amarração nas manobras Atracação / Desatracação Transporte de Tripulante
Pampo	Marine Consultancy & Services LTDA - ME	(81) 3512.0651 - (81) 98751.0847	Transporte de Tripulante Material Diversos e Rancho
Lady Mary	Marine Consultancy & Services LTDA - ME	(81) 3512.0651 - (81) 98751.0847	Transporte de Tripulante Material Diversos e Rancho
Sea Lady	Marine Consultancy & Services LTDA - ME	(81) 3512.0651 - (81) 98751.0847	Transporte de Tripulante Material Diversos e Rancho
Jagunço	Marine Consultancy & Services LTDA - ME	(81) 3512.0651 - (81) 98751.0847	Transporte de Tripulante Material Diversos e Rancho
El Reis III	EL Reis Transportes	(81) 99667-6201 Fábio	Amarração nas manobras Atracação / Desatracação Transporte de Passageiros Transporte de Carga
El Reis Xx	EL Reis Transportes	(81) 99667.6201 Fábio	Amarração nas manobras Atracação / Desatracação Transporte de Passageiros
Neto li	Hidroclean	(73) 98142.3288 Lessa	Combate ao derramamento de óleo
Progresso I	Hidroclean	(73) 98142.3288 Lessa	Combate ao derramamento de óleo
Hdg-20	Hidroclean	(73) 98142.3288 Lessa	Combate ao derramamento de óleo

EMBARCAÇÃO	EMPRESA / PROPRIETÁRIO	TELEFONE DE CONTATO	SERVIÇO REALIZADO
Boa Viagem	Compor	(81) 99666.1025 José Cilone	Amarração
Igarassu	Compor	(81) 99666.1025 José Cilone	Amarração
Candeias	Compor	(81) 99666-1025 José Cilone	Amarração
28 De Setembro	Compor	(81) 99666.1025 José Cilone	Amarração
Arsenal I	Compor	(81) 99666.1025 José Cilone	Transporte de Passageiros
Pilot Boat 3	ACK Apoio Aquaviário Marítimo e Portuário LTDA	(81) 99242.2496 William André de Souza	Transporte de Passageiros
Muro Alto	Pernambuco Pilots	(81) 99666.1026 José Mário	Serviço de Praticagem
Gaibu	Pernambuco Pilots	(81) 99666.1026 José Mário	Serviço de Praticagem
Maracaípe	Pernambuco Pilots	(81) 9 9666.1026 José Mário	Serviço de Praticagem
Serrambi	Pernambuco Pilots	(81) 99666.1026 José Mário	Serviço de Praticagem
Nossa Senhora do Guadalupe	Pernambuco Pilots	(81) 99666.1026 José Mário	Transporte de Passageiros

### 4.1.3. REBOCAGEM

Os serviços de rebocagem destinados às manobras de atracação, desatracação e evolução dos navios no Porto Organizado de Suape são realizados por duas empresas especializadas, a Wilson Sons Ltda. e a Saam Smit Towage Brasil S.A, totalizando seis rebocadores. A comunicação entre rebocadores e navios durante as manobras de atracação e desatracação é feita através de rádio VHF, 24 horas por dia.

**Tabela 23** - Informações gerais sobre os serviços de rebocagem

<b>REBOCADOR</b>	<b>IMO</b>	<b>ANO CONSTR.</b>	<b>COMPRIMENTO (LOA) (m)</b>	<b>BOCA (m)</b>	<b>CALADO (m)</b>	<b>TPB (ton)</b>	<b>ARO. BRUTA (ton)</b>	<b>BOLLARD PULL (TonF)</b>	<b>POTÊNCIA (kW)</b>	<b>EMPRESA</b>	<b>FIRE FIGHTING (Fifi)</b>	<b>FIFI 1</b>	<b>ASD (AZIMUTAL)</b>
Telescopium	9573153	2013	32,22	11,70	5,30	273,00	374,00	72,20	3.690,00	Wilson Sons	Sim	Sim	Sim
Ws Leonis	9307695	2004	30,25	11,00	5,20	360,00	398,00	53,10	4.420,00	Wilson Sons	Sim	Não	Sim
Godofredo	9639012	2011	30,25	11,00	5,79	299,00	399,00	65,76	4.000,00	Saam Smit	Sim	Sim	Sim
Saam Tuxá	9449089	2008	24,40	10,25	4,40	107,00	293,00	51,03	2.758,00	Saam Smit	Sim	Não	Sim
Saam Tarmoio	9457335	2008	24,40	10,25	2,76	107,00	293,00	48,00	2.758,00	Saam Smit	Sim	Não	Sim
Saam Tupari	9457359	2008	24,40	10,25	2,78	107,00	293,00	50,00	2.758,00	Saam Smit	Sim	Não	Sim

**Figura 44** - Serviços de Rebocagem - exemplo de rebocadores atracados no Cais 4, no Porto Interno



#### 4.1.4. SERVIÇOS DE APOIO À EMBARCAÇÃO

Para garantir o êxito das operações, são oferecidos serviços de apoio à atracação e desatracação, transporte de pessoas, transporte de material, condução de mangote, transporte de óleo lubrificante, transporte de rancho, lançamento de barreira, retirada de resíduos sólidos, leitura de calado, densimetria e balizamento pelas empresas.

##### 4.1.4.1. Apoio a serviços operacionais

**Tabela 24** - Apoio aos serviços operacionais (tripulação e embarcação)

EMPRESA	EMBARCAÇÃO	SERVIÇO
Amarena Apoio Portuário Turismo e Reparo Naval LTDA	Amarena VI	Transporte de Tripulante Material Diversos e Rancho
Amarena Apoio Portuário Turismo e Reparo Naval LTDA	Amarena IX	Transporte de Tripulante
Amarena Apoio Portuário Turismo e Reparo Naval LTDA	Amarena IV	Amarração nas manobras Atracação / Desatracação
Amarena Apoio Portuário Turismo e Reparo Naval LTDA	Amarena VII	Amarração nas manobras Atracação / Desatracação Transporte de Tripulante
Marine Consultancy & Services LTDA - ME	Pampo	Transporte de Tripulante Material Diversos e Rancho
Marine Consultancy & Services LTDA - ME	Lady Mary	Transporte de Tripulante Material Diversos e Rancho
Marine Consultancy & Services LTDA - ME	Sea Lady	Transporte de Tripulante Material Diversos e Rancho
Mucio Fernando Ribeiro Junior	Marítima	Material Diversos
Davimar Serviços Marítimo	Guerreiro do Mar	Material Diversos

#### 4.1.4.2. Apoio a serviços ambientais

**Tabela 25** - Apoio aos serviços ambientais (retirada de resíduos, fornecimento de água potável, fornecimento de óleo lubrificante e atendimento a emergências)

EMPRESA	CONTATO	SERVIÇO PRESTADO
Clean Ocean	(81) 99435.9180 / 99147.9190 3439.3066	Resíduos de embarcação
Karavellas	(81) 3471.2418 / 99924.4793 98691.5625 / 98834.3564	Resíduos de embarcação
Hj	(81) 3204.3326	Resíduos de embarcação
Stericycle	(81) 97112.7805	Resíduos de embarcação
Logan	(81) 99966.7546	Resíduos de embarcação
Wasser	(81) 2122.0181 / (81) 98143.3538	Água potável para embarcação
Água Especial	(81) 3462.7192	Água potável para embarcação
American	(82) 3328.3143 / 2967	Lubrificante para embarcação
Macan	(81) 99621.2132 / 98683.6115	Lubrificante para embarcação
Capivari	(19) 3675.8900	Lubrificante para embarcação
Dlp	(21) 99740.0515	Lubrificante para embarcação
Norlog	(81) 3312.8800	Lubrificante para embarcação
Ocean Safer	(21) 2283.6168	Emergências ambientais
Hidroclean	(21) 2138.2200	Emergências ambientais
Atlantic Star	(81) 3231.6304 / 99822.0109/ 99314.9067 / 98749.2842	Resíduos de embarcação
Suape Ambiental	(81) 99842.6923	Resíduos de embarcação

## 5. LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Diante do caráter das atividades portuárias, a apresentação da licença ambiental do Porto de Suape é importante para uma gestão ambiental adequada. A seguir será apresentada a descrição da situação do licenciamento ambiental do Porto e das empresas situadas dentro da área do Porto Organizado.

### 5.1. LICENÇAS AMBIENTAIS DO PORTO DE SUAPE

A Licença de Operação do Porto Organizado (LO n° 05.16.05.002289-8) foi emitida pela Agência Estadual de Meio Ambiente - CPRH com validade até 20/06/2021, e abrange o Complexo Industrial Portuário de Suape. Atualmente, encontra-se em tramitação junto à CPRH a renovação dessa LO, protocolada junto ao órgão ambiental em 16/02/2021, portanto, dentro do prazo legal exigido. Desse modo, até a conclusão do processo, as atuais condicionantes permanecem vigentes.

Vale ressaltar que Suape não possui responsabilidade direta sobre os aspectos ambientais dentro dos terrenos das empresas instaladas no Porto Organizado e nas demais áreas do Complexo Industrial.

A Tabela 26 apresenta uma descrição dos dados fornecidos pela administração portuária no que tange à situação do licenciamento ambiental do Porto de Suape, bem como das licenças disponibilizadas pelas empresas instaladas dentro da área do Porto Organizado.

**Tabela 26** - Situação de licenciamento do Porto de Suape

LICENÇA	RAZÃO SOCIAL	DATA DE EMISSÃO	DATA DE VALIDADE	ÓRGÃO EMISSOR
05.16.05.002289-8	SUAPE - Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros	21/06/2016	20/06/2021	CPRH
05.19.07.002702-7	Bunge Alimentos S/A	05/08/2019	04/08/2021	CPRH
05.19.07.002699-0	Bunge Alimentos S/A	05/08/2019	04/08/2021	CPRH
03.20.06.001873-0	Bunge Alimentos S/A	26/06/2020	26/06/2022	CPRH
05.20.12.003601-2	Decal Brasil LTDA	28/12/2020	28/12/2023	CPRH
05.20.04.001224-0	Pandenor Importação Exportação LTDA	24/04/2020	24/04/2023	CPRH

LICENÇA	RAZÃO SOCIAL	DATA DE EMISSÃO	DATA DE VALIDADE	ÓRGÃO EMISSOR
05.19.11.004315-4	Suata S/A	14/01/2020	13/01/2021	CPRH
05.18.06.001783-3	Temape - Terminais Marítimos de Pernambuco S/A	29/06/2018	28/06/2021	CPRH
05.17.05.001443-2	Terminal Químico de Aratu S/A – Tequimar	09/05/2017	08/05/2021	CPRH
05.20.04.001390-2	Terminal Químico de Aratu S/A – Tequimar	28/04/2020	28/04/2023	CPRH
05.18.03.000628-7	Petrobras Transporte S.A – Transpetro	09/03/2018	08/03/2022	CPRH
05.17.08.002927-7	Petrobras Transporte S.A – Transpetro	30/08/2017	29/08/2021	CPRH
05.19.02.000721-5	Petrobras Distribuidora S/A	26/02/2019	25/02/2022	CPRH
05.20.12.003517-6	Tecon Suape S/A	07/12/2020	07/12/2022	CPRH
05.16.05.001911-9	Termopernambuco S/A	10/05/2016	09/05/2021	CPRH
05.20.06.001807-9	Termopernambuco S/A	12/06/2020	11/06/2024	CPRH
05.20.12.003500-8	Nacional Gás Butano Distribuidora LTDA	09/12/2020	08/12/2024	CPRH
05.19.03.001074-8	Liquigás Distribuidora S/A	27/03/2019	26/03/2021	CPRH
05.20.03.001139-0	Minasgás S/A Indústria e Comércio	28/04/2020	27/04/2024	CPRH
05.18.05.001499-6	INDORAMA Ventures Polímeros S. A.	31/05/2018	30/05/2022	CPRH
05.18.02.000508-5	Copagaz Distribuidora de Gás S.A.	22/02/2018	21/02/2022	CPRH
05.17.07.002205-9	Baiana Distribuidora de Gás (Ultragaz)	10/07/2017	09/07/2021	CPRH
03.20.11.003064-4	WINDROSE-Serviços Marítimos e Representações LTDA	07/12/2020	07/12/2021	CPRH
05.18.09.002730-7	Atlântico Terminais S/A	21/09/2018	20/09/2021	CPRH

Fonte: [http://www.cprh.pe.gov.br/novo\\_portal/consultas/consultar\\_licenca\\_ambiental/41822%3B59175%3B530107%3B0%3B0.asp](http://www.cprh.pe.gov.br/novo_portal/consultas/consultar_licenca_ambiental/41822%3B59175%3B530107%3B0%3B0.asp). Acessado em 28/01/2021.

## 5.2. PROGRAMAS E PLANOS AMBIENTAIS EXECUTADOS PELO PORTO

As seguintes iniciativas são desenvolvidas e estão em vigência no Complexo de Suape:

**Tabela 27 - Planos de contingência desenvolvidos pelo Porto de Suape**

PLANO	DESCRIÇÃO
Plano de Ajuda Mútua Porto de Suape - PAM	Tem a finalidade de atuação, de forma conjunta, na resposta a emergências nas instalações das empresas integrantes e respectiva área de atuação conforme resolução aprovada, 24 horas por dia, durante todos os dias da semana, mediante a utilização de recursos humanos e materiais de cada empresa ou instituição integrante, colocados à disposição do plano, sob a coordenação do integrante atingido pela emergência ou das autoridades competentes.
Plano de Emergência Individual - PEI	Pode ser considerado um plano de resposta a emergência e se trata de um documento que contém as informações e descrições dos procedimentos de resposta diante de um incidente envolvendo derramamento de óleo e derivados no corpo hídrico. Conjunto de medidas que determinam as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente, bem como definem os recursos humanos, materiais e equipamentos adequados à prevenção, controle e combate à poluição das águas decorrente de incidentes. O Plano abrange o estudo de transporte e dispersão do óleo, informações sobre o comportamento e a trajetória do produto na água, além da Carta de Sensibilidade Ambiental a Derramamento de Óleo (Carta SAO) que reúne informações sobre os recursos biológicos, as atividades socioeconômicas e a sensibilidade ambiental, fornecendo subsídios para elencar áreas prioritárias à proteção, quando da ocorrência de um incidente.
Plano de Controle de Emergência - PCE	Instituído pela NR-29 do Ministério do Trabalho e Emprego, o Plano constitui-se em um conjunto de diretrizes e informações visando à adoção de procedimentos lógicos, técnicos e administrativos estruturados de forma a propiciar resposta rápida e eficiente em situações emergenciais. Elaborado para identificar os riscos de acidentes e preveni-los, além de estabelecer a forma de agir em situações de acidentes.
Plano de Contingência de Saúde Pública	É a etapa de preparação para Emergência de Saúde Pública. Seguindo normas e orientações técnicas da Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária), trata-se de um documento que visa a oferecer às autoridades portuárias os instrumentos necessários para uma eficaz ação preventiva coordenando e integrando esforços das instituições envolvidas e partes interessadas. Está de acordo com as diretrizes do Mercosul e com o Guia para planejamento de contingência de emergência de saúde pública em pontos de entrada designados pela Organização Mundial de Saúde (OMS).

**Tabela 28** - Planos para ações rotineiras do Porto de Suape

PLANO	DESCRIÇÃO
Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos da Zona Industrial Portuária - PGRS, 2005	De acordo com a Lei Nº 12.305/2010, o plano de gerenciamento é um conjunto de ações exercidas, direta ou indiretamente, nas etapas de coleta, transporte, transbordo, tratamento e destinação final ambientalmente adequada dos resíduos sólidos e disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos.
Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA	Tem por finalidade definir uma metodologia de ação que garanta a preservação da saúde e a integridade dos trabalhadores face aos riscos ambientais existentes ou que venham a existir no ambiente de trabalho do Porto. Deve conter instrumentos que possibilitem a antecipação, reconhecimento, avaliação e conseqüente controle da ocorrência desses riscos, que podem ser devidos a agentes químicos, físicos ou biológicos presentes nesse ambiente. Visa a prevenir possíveis acidentes.
Programa de Monitoramento Ambiental	O monitoramento da qualidade ambiental é executado nos compartimentos água, biota e sedimentos trimestralmente. Através de parâmetros indicadores da qualidade da água e do sedimento, além de contaminantes como metais pesados, hidrocarbonetos, petróleo, pesticidas e organoclorados. O programa de monitoramento ambiental do Porto de Suape é essencial para que seja acompanhada a forma como a atividade portuária interfere na qualidade ambiental da área, bem como para avaliar e melhorar continuamente os procedimentos de controle ambiental adotados pela Autoridade Portuária.
Programa de Monitoramento de Espécies Exóticas	Estudo sistemático que visa a elaboração de um inventário das espécies exóticas da região do Porto por meio do acompanhamento do assentamento larval em substratos artificiais instalados em toda a área portuária, contemplando oito pontos entre os portos Externo e Interno. Pretende identificar eventuais impactos advindos de um importante aspecto portuário e descarga de água de lastro.
Programa de Monitoramento de Água Potável	Monitoramento e controle bacteriológico, físico-químico, do teor de cloro residual e do potencial hidrogênico Iônico (PH), seguindo as normas e orientações técnicas da Anvisa. Todas as análises são realizadas em laboratórios reconhecidos pela Anvisa e acreditados pelos órgãos de controle.
Programa de Monitoramento Meteoceanográfico	São monitorados instrumentalmente os parâmetros direção e intensidade do vento (anemômetro), nível da água (marégrafo tipo radar), direção e intensidade de correntes em superfície, meia-água e fundo (perfilador acústico de correntes - ADCP) e altura e período de onda (ondógrafo). O monitoramento de tais variáveis é de fundamental importância para a otimização do período de operação do Porto, bem como para o planejamento seguro de manobras e redução de risco de acidentes, o acompanhamento sistemático do calado real e a emissão de alertas precoces de valores extremos.

PLANO	DESCRIÇÃO
Programa de Monitoramento de Ruídos	Este monitoramento, que acontece trimestralmente, tem a finalidade de constatar se os níveis de pressão sonora gerados pelas atividades portuárias e industriais podem estar prejudicando o conforto acústico da população fixa e flutuante de áreas circunvizinhas. Os indicadores obedecem às normas e especificações técnicas na ABNT NBR 10.151.
Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar	Estação móvel de qualidade do ar a ser posicionada em regiões próximas ao Porto Organizado, apresentando emissão mensal de relatório de monitoramento dos poluentes atmosféricos. São analisadas concentrações dos seguintes parâmetros: ozônio (O <sub>3</sub> ), monóxido de carbono (CO), dióxidos de nitrogênio (NO <sub>2</sub> ), dióxidos de enxofre (SO <sub>2</sub> ). O monitoramento deve estar em consonância com as diretrizes estabelecidas na Resolução CONAMA n° 491, de 19 de novembro de 2018.
Programa de Monitoramento Ambiental de Dragagens	As ações do monitoramento visam detectar possíveis efeitos sobre a biota e os processos ecológicos do local de disposição; assegurar que a disposição dos sedimentos dragados não causa efeito significativo à biota da área de descarte e subsidiar o gerenciamento ambiental das atividades, a fim de minimizar eventuais danos ao meio ambiente. O programa agrupa ações em Suape que atendem às condicionantes e exigências que constam nas licenças e autorizações emitidas pelo órgão fiscalizador.
Programa de Monitoramento de Qualidade da Água em Galerias Pluviais	São realizadas campanhas mensais de monitoramento de óleos e graxas, demandas bioquímica e química de oxigênio, sólidos sedimentáveis e ecotoxicidade, em quatro pontos a montante do deságue de galerias pluviais em corpos hídricos receptores. No momento, o escopo do serviço está passando por revisão junto ao órgão ambiental. O serviço encontra-se suspenso temporariamente.
Programa Integrado de Controle e Monitoramento a Fauna Sinantrópica Nociva	Atendendo à Anvisa, por meio da Resolução da Diretoria Colegiada – RDC N° 72/2009, o Porto implantou este programa. Contempla todas as espécies potencialmente transmissoras de doenças de importância para a saúde pública que façam parte do contexto local. O controle é executado quinzenalmente nas instalações que estão sob a responsabilidade da administração portuária.

## 6. ISPS CODE

O Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros - Porto de Suape possui Declaração de Cumprimento n.º 003/2021, publicada no DOU n.º 066 de 09/04/2021, uma vez que o Plano de Segurança Portuária (PSP) foi aprovado pela Conportos.

O Porto de Suape é considerado uma instalação portuária única no que diz respeito à segurança, abrangendo instalações privadas que devem possuir certificação exigida no ISPS Code, tendo, atualmente, 10 (dez) empresas sujeitas à essa certificação (além de Suape), quais sejam: Bunge Alimentos S/A, Decal do Brasil S/A, Pandenor SPE LTDA, Transpetro S/A, Suata S/A, Temape S/A, Tecon S/A e Tequimar Ultracargo SA e Estaleiro Atlântico Sul SA.

No que tange à infraestrutura da segurança portuária existente, a Conportos e a Cesportos fizeram auditorias presenciais nos anos de 2019 e 2020, tendo aprovado as instalações e equipamentos de segurança. Atualmente existe um total de 110 câmeras (anteriormente essa quantidade era de 65, conforme indicado no PDZ vigente), distribuídas em aproximadamente 3.232,58 hectares da área portuária, média compatível com o Plano de Segurança Portuária.

O controle de acesso dos usuários em geral é realizado pela Coordenadoria ISPS Code de Suape, com tecnologia e software contratados junto à uma empresa privada, sendo complementada através de vistorias e inspeções para identificação de alguma irregularidade pela segurança portuária. O controle de acesso conta com o auxílio de cancelas e catracas automatizadas e 35 rádios comunicadores usados pelos vigilantes e porteiros de serviço nos postos de controle.

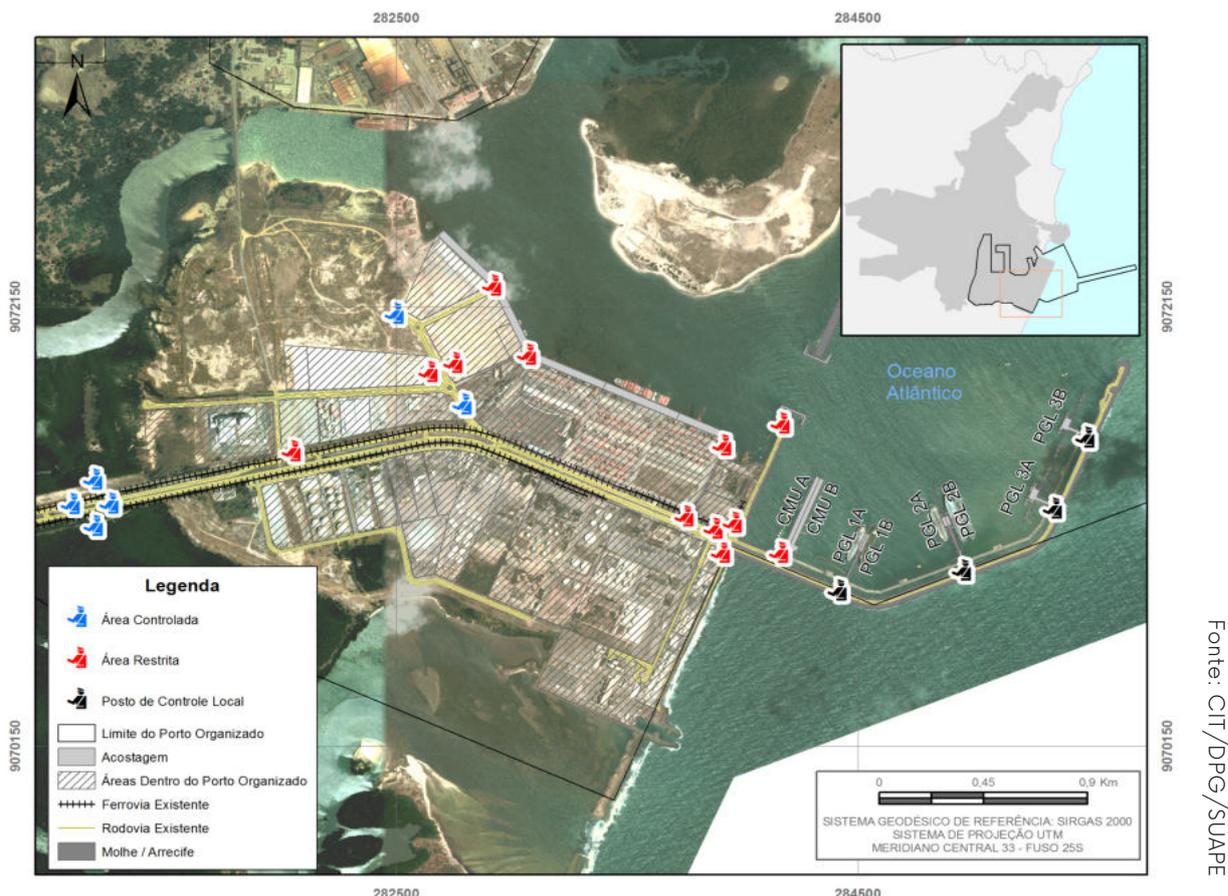
A norma que regula o controle de acesso é a Portaria Suape n.º 36/2020. Na área alfandegada, o sistema de acesso é feito por OCR para veículos e biometria para motoristas e demais usuários (atualmente suspensa em razão das normas sanitárias de combate à pandemia da covid-19).

Os veículos utilizados para as rondas internas atendem, em parte, às necessidades constando de 09 viaturas, sendo 03 automóveis (propriedade de Suape) e 06 motocicletas (03 de Suape e 03 das empresas contratadas). Solicitamos a substituição das motocicletas com previsão no orçamento de 2021. São utilizados bastões de rondas eletrônicas com bastões especiais posicionados em áreas de valor operacional no perímetro da área portuária. Em 2021, a segurança conta também com uma lancha para as ações na área molhada.

Tabela 29 - Quadro geral ISPS Code – Declaração de Cumprimento por empresa

CNPJ	NOME DA EMPRESA	Nº DA DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO	DOU DA PUBLICAÇÃO	VALIDADE
<b>COM DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO</b>				
11.448.933/0001-62	COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO GOVERNADOR ERALDO GUEIROS - SUAPE	003/2021	09/04/2021	2026
00.499.730/0001-89	PANDENOR IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO SPE LTDA	006/2021	24/05/2021	2026
02.639.582/0001-86	TEMAPE - TERMINAIS MARÍTIMOS DE PERNAMBUCO SA	233/2017	08/12/2017	2022
04.471.564/0001-63	TERMINAL DE CONTÊINERES DE SUAPE - TECON SUAPE SA	006/2021	24/05/2021	2026
14.688.220/0005-98	TERMINAL QUÍMICO DE ARATU SA - TEQUIMAR/ULTRACARGO	003/2020	19/09/2017	2022
<b>COM DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO VENCIDA, MAS EM FASE DE APROVAÇÃO</b>				
02.709.449/0049-01	PETROBRAS TRANSPORTE SA - TERMINAL AQUAVIÁRIO DE SUAPE	028/2004	14/11/2004	2009
03.928.105/0001-01	SERVIÇO UNIFICADO DE ARMAZENAMENTO E TERMINAL	127/2006	08/03/2006	2011
<b>SEM DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO, MAS EM FASE DE APROVAÇÃO</b>				
02.914.460/0449-56	SEARA ALIMENTOS SA	-	-	-
84.046.101/0535-56	BUNGE ALIMENTOS SA	-	-	-
03.973.894/0001-94	DECAL DO BRASIL SA	-	-	-
07.699.082/0001-53	ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL SA - EAS	-	-	-

Figura 45 - Sistema de segurança do Porto de Suape - Visão geral



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

# 7. VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO

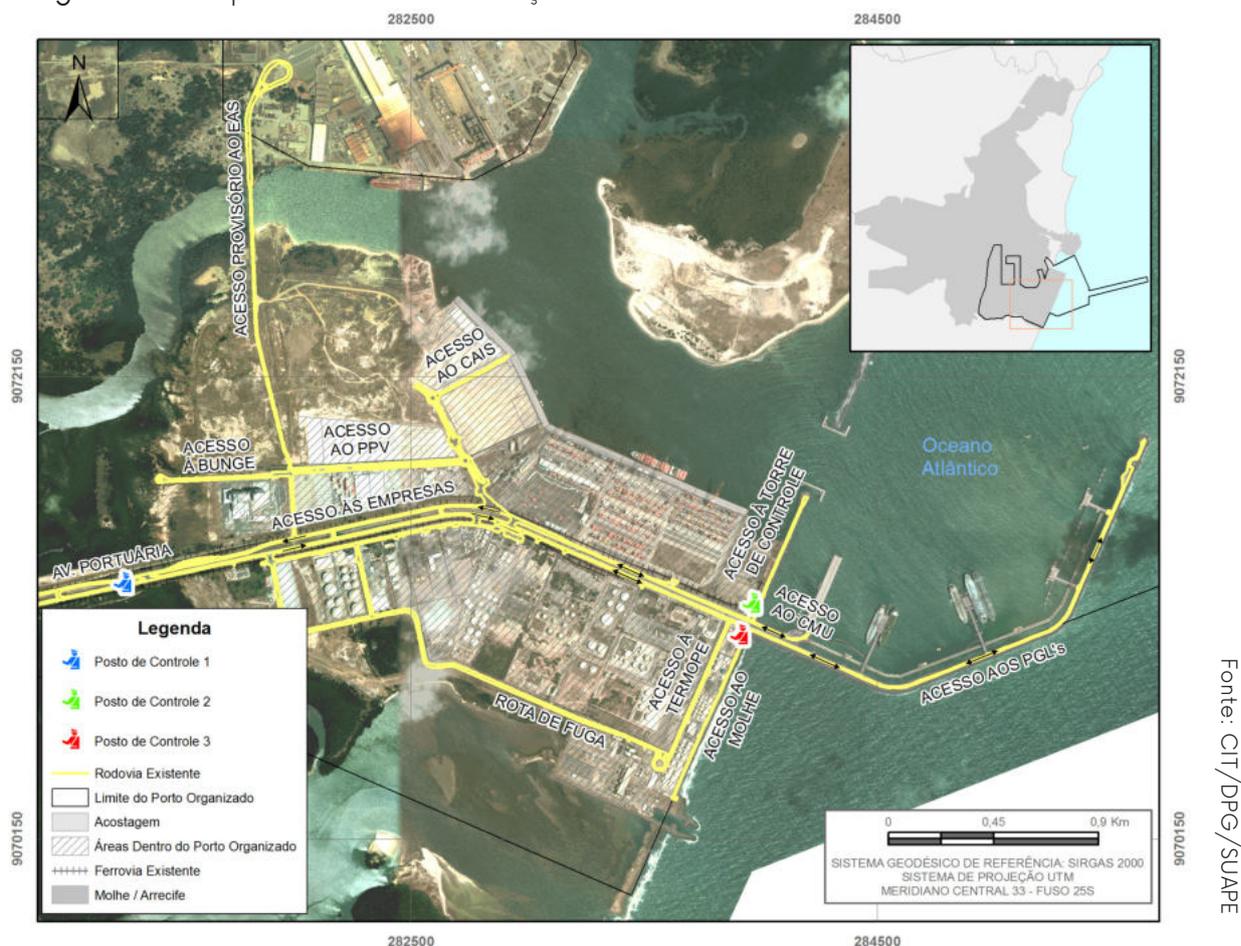
## 7.1. VIAS DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA

São consideradas acessos internos todas as rodovias que estão inseridas, parcial ou completamente, no interior do Porto Interno, com origem a partir do portão do Porto Organizado de Suape, até as vias de acesso ao molhe.

**Tabela 30** - Relação dos acessos internos do Porto de Suape

NOME DA VIA	COMPRIMENTO (KM)
Avenida Portuária	11,56
Acesso ao PPV	1,85
Acesso Provisório ao EAS	2,52
Acesso a Empresas	3,15
Acesso aos PGLs	2,45
Acesso à Torre de Controle	0,6
Acesso ao Cais	1,89
Acesso ao CMU	0,26
Acesso ao Molhe	0,85
Acesso à Termope	1,1
Acesso à Bunge	0,64

Figura 46 - Mapa das vias de circulação interna



Na Avenida Portuária, está localizado o Posto de Controle 1 (PC1), recém reformado e ampliado em 2020. Esta avenida é pavimentada em toda sua extensão, possui duas faixas de rolamento em cada sentido, separadas por um canteiro central. O estado de conservação da via é considerado como bom ou ótimo, além de possuir sinalização horizontal e vertical. A velocidade máxima permitida na avenida é de 60 km/h.

As demais vias de circulação também foram consideradas como bom ou ótimo estado de conservação, com boas condições de sinalização vertical e horizontal. A velocidade máxima permitida nas vias é de 40 km/h.

O Posto de Controle 2 (PC2) está localizado antes das vias de acesso à Torre de Controle e ao CMU e passou por reforma em 2020.

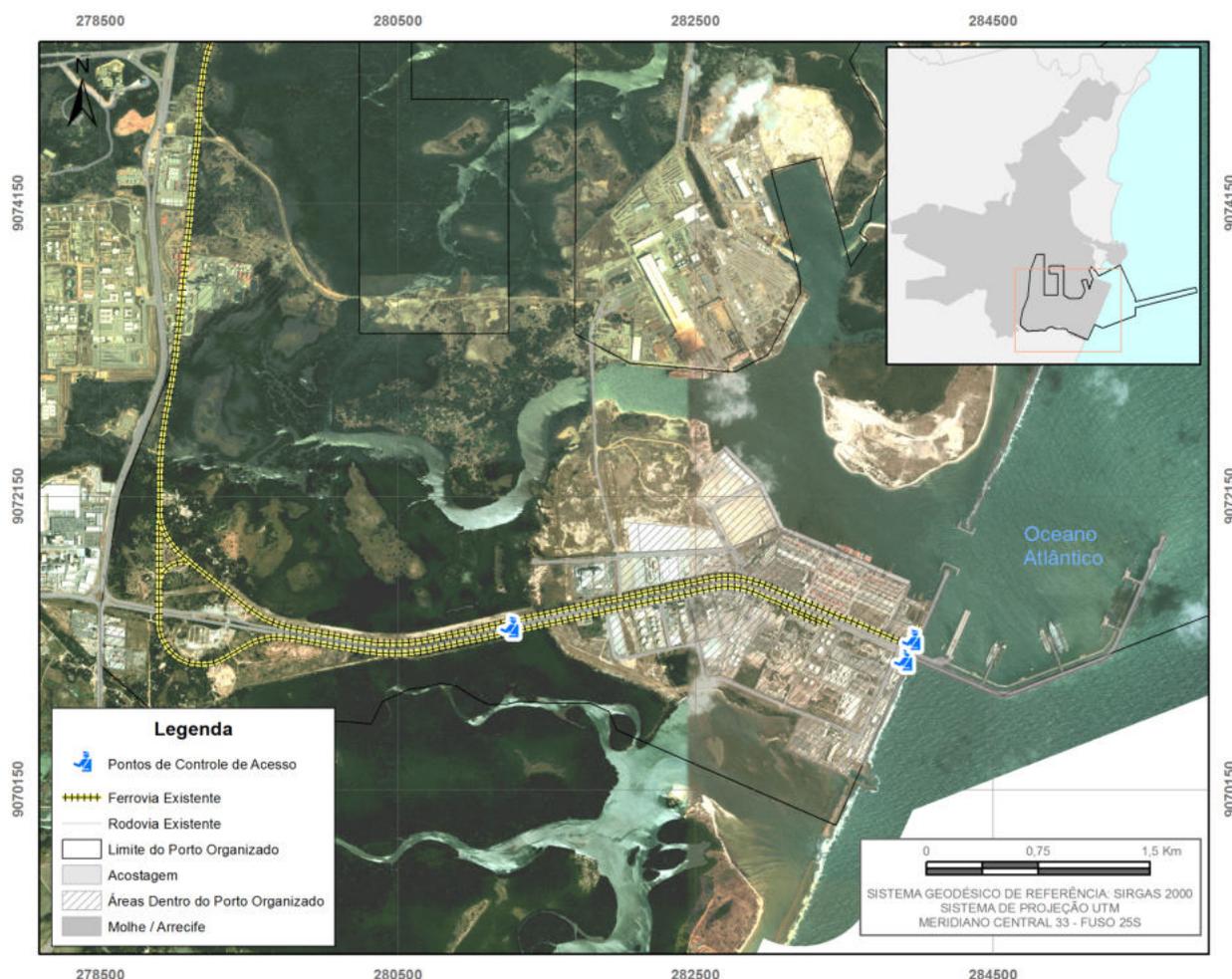
O Posto de Controle 3 (PC3), igualmente reformado em 2020, controla o acesso às vias de acesso aos PGLs e Molhe, que se apresentam em bom ou ótimo estado, com boa condição de sinalização vertical e horizontal. Não obstante, vale ressaltar que, devido à ação da maré, eventualmente são encontradas amostras de pequenas rochas desprendidas dos molhes de contenção da maré. A velocidade máxima permitida nessas vias é de 20km/h.

Recentemente, o Porto abriu processo de chamamento para que empresas privadas investissem em áreas de estacionamento de caminhões externas ao Porto Organizado. Atualmente, estão implantados três novos pátios de triagem para atender o fluxo de veículos que suprem as atividades dos terminais arrendados. Neste sentido, os estacionamentos existentes dentro da poligonal do Porto são áreas internas aos terrenos das empresas instaladas, logo não se tem áreas bem delimitadas.

## 7.2. VIAS DE CIRCULAÇÃO FERROVIÁRIA

Apesar do Porto de Suape possuir malha ferroviária, o sistema encontra-se inoperante. O acesso existente é o nomeado como EF-101 que, entre as estações do Cabo e Ponte dos Carvalhos, deriva-se o Tronco Distribuidor Ferroviário – TDF, o qual é composto por uma via com 23 km de extensão em bitola métrica.

Figura 47 - Vias de circulação ferroviária



Em consequência da inoperabilidade do sistema ferroviário, não se têm registros de capacidade nem velocidade do sistema na época de sua operação.

## 8. ACESSOS TERRESTRES

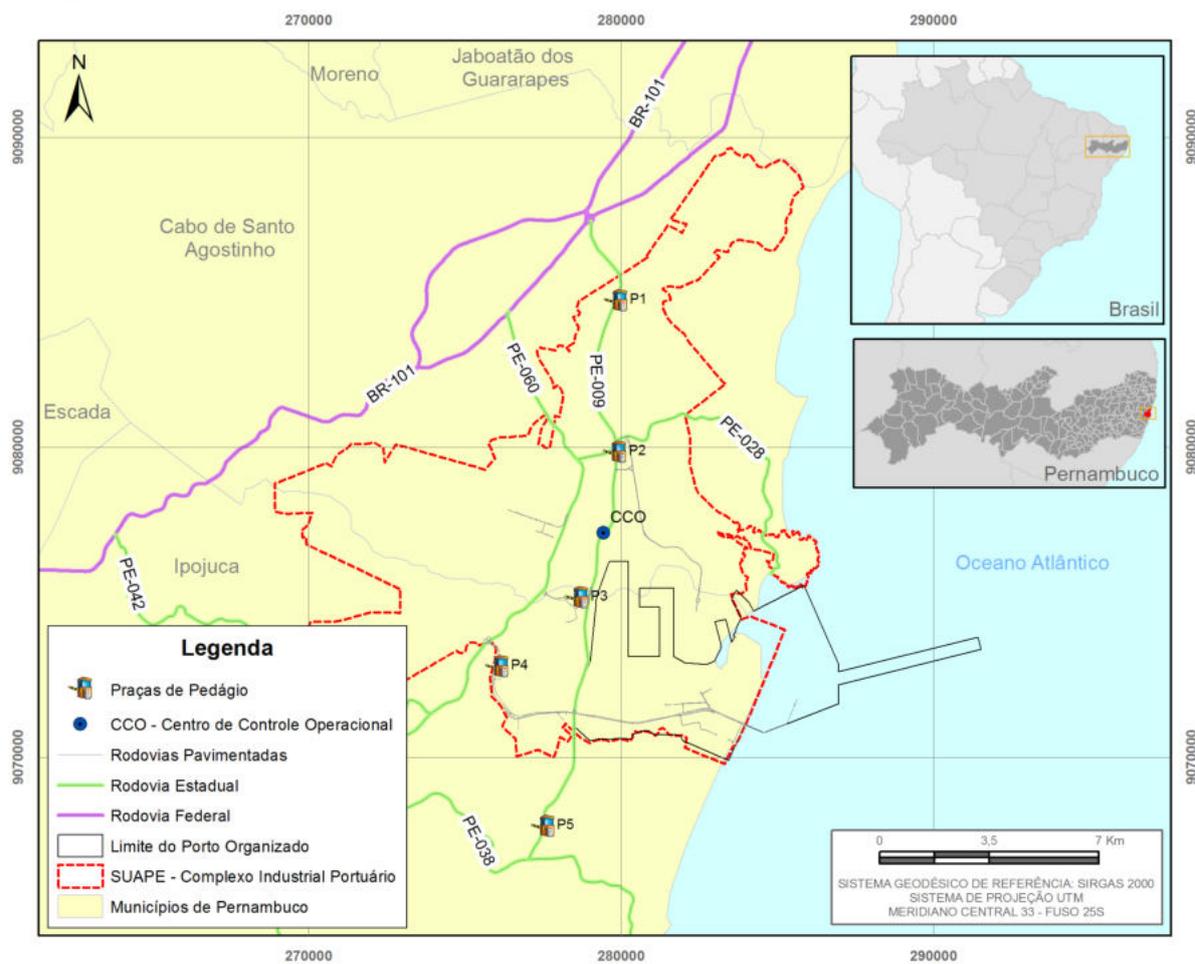
### 8.1. RODOVIÁRIOS

O Porto de Suape tem a BR 101 e PE - 060 como principais rodovias para conexão com sua hinterlândia. Não somente, outras rodovias também se fazem importantes para conexão com o Porto, tais quais a BR-232, BR-408, PE-045, PE-042, PE-038, PE-028 e PE-009.

**Tabela 31** - Acessos terrestres rodoviários ao Porto de Suape

RODOVIA	TIPO DE RODOVIA	TIPO DE PISTA	EXTENSÃO
BR-101	Federal	Duplicada	189,63
BR-101	Federal	Em obra de duplicação	28,26
BR-101	Federal	Pavimentada	14,64
BR-232	Federal	Duplicada	99,33
BR-408	Federal	Duplicada	44,82
BR-408	Federal	Pavimentada	59,96
Contorno À Refinaria	Estadual	Duplicada	4,75
PE-009	Estadual	Duplicada	25,04
PE-028	Estadual	Pavimentada	4,24
PE-060	Estadual	Duplicada	8,55
Principal	Estadual	Duplicada	1,56

Figura 48 - Mapa dos acessos rodoviários ao Porto de Suape



No intuito de analisar o estado de conservação do sistema viário nacional, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) apresentou a 20ª edição do relatório sobre as condições das rodovias brasileiras, de forma a analisar as rodovias, tanto federais quanto estaduais, em todo o território brasileiro. A avaliação é realizada com base nas condições da superfície da pista principal e do acostamento, visibilidade e legibilidade de placas ao longo das rodovias, além da situação das faixas centrais e laterais, e do tipo da rodovia e sua respectiva geometria.

A extensão total avaliada neste estudo foi de 408.774 km, abrangendo toda a malha rodoviária federal e as principais rodovias estaduais pavimentadas do País. As rodovias federais não cruzam o Complexo de Suape, apenas dão acesso às rodovias internas.

Em Pernambuco, foram avaliados mais de 3.000 km de extensão de rodovia, de forma que, em geral, aproximadamente 58% delas apresentam algum tipo de deficiência e 42% tiveram classificação boa ou ótima.

## **BR-101**

Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101 Nordeste atende a um tráfego sempre crescente e demonstra uma importância estratégica para a região, tanto no que diz respeito ao transporte de produtos, como na circulação de pessoas. Nesse sentido, tem-se concentração da maior estrutura produtiva do Nordeste, englobando a agroindústria canavieira, indústrias e serviços, além de atravessar uma zona litorânea. A rodovia conta com 4.615 km e corta o litoral brasileiro de Norte a Sul, desde Touros - RN até São José do Norte - RS. A Figura 48 ilustra o trecho da rodovia que está mais próximo do Porto de Suape.

Em Pernambuco, a BR-101 possui 213,2 km, com início na divisa do estado com a Paraíba e término na divisa com Alagoas. Parte da rodovia que dá acesso ao Cabo de Santo Agostinho tem pista simples, com a constatação de buracos em parte do trecho, presença de acostamento e sinalização vertical e horizontal em razoável estado de conservação. A outra parcela pode ser caracterizada pela presença de pista duplicada em bom estado de conservação, com sinalização vertical e horizontal também em bom estado de conservação.

De acordo com o relatório sobre as condições das rodovias brasileiras (Confederação Nacional do Transporte, 2016), a pavimentação e sinalização foram avaliadas como em bom estado, enquanto a geometria da via foi classificada como estado regular de conservação.

## **BR-232**

A importância da rodovia BR-232 advém de sua função de comunicação entre os municípios pernambucanos e estados vizinhos com os centros de comércio situados no litoral. A rodovia possui cerca de 554 km de extensão e corta o Nordeste brasileiro. Tem início na cidade do Recife, encontra-se com a BR-101, e segue até seu trecho final, localizado no município de Parnamirim - PE.

O trecho entre Caruaru e São Caetano, que se encontra em bom estado de conservação, teve sua duplicação concretizada em 2004. Os demais trechos possuem faixas de rolamentos individuais e, no geral, apresentam pistas em bom estado de conservação, com alguma ressalva para a sinalização vertical e horizontal.

De acordo com o relatório sobre as condições das rodovias brasileiras (Confederação Nacional do Transporte, 2016), a BR-232 foi avaliada como ótimo estado de conservação no que diz respeito à pavimentação e avaliação regular para a sinalização e geometria da via.

### **BR-408**

A rodovia interliga o estado de Pernambuco com a Paraíba, podendo ser utilizada como rota para escoamento de carga do estado paraibano. As informações obtidas através do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) estão em concordância com os obtidos no relatório sobre as condições das rodovias brasileiras (Confederação Nacional do Transporte, 2016). A rodovia se apresenta em bom estado para a pavimentação e é avaliada como ruim para a sinalização. No que se refere à geometria da via, é classificada como regular.

### **PE-060**

A PE-060 é uma rodovia estadual de Pernambuco, possui 86,8 km de extensão, com início no centro da cidade do Cabo de Santo Agostinho e término na divisa dos estados de Pernambuco e Alagoas. Além de ser uma das principais vias de acesso ao Complexo Industrial Portuário de Suape, a rodovia estadual é a principal via de acesso às praias do Litoral Sul.

A PE-060 foi avaliada no relatório sobre as condições das rodovias brasileiras (Confederação Nacional do Transporte, 2016) como uma rodovia com estado de conservação regular para a categoria de pavimentação. Em termos de geometria e de sinalização, também foi apresentada uma classificação de regular.

### **PE-045**

A PE-045 apresenta entroncamento tanto com a BR – 232 quanto com a BR – 101, demonstrando ser uma importante rodovia de acesso à região. A rodovia é responsável por escoar grande parte da produção de cana de açúcar daquela região, sendo considerada uma via de grande relevância. No que tange à sua avaliação, a conservação da rodovia foi classificada como de estado ruim, apresentando precariedade tanto na pavimentação, quanto na geometria da via e na sinalização.

## **PE-028**

A PE-028 apresenta entroncamento com a PE-009 e PE-060, caracterizando-se como importante rodovia de acesso à região. De acordo com o relatório sobre as condições das rodovias brasileiras (Confederação Nacional do Transporte, 2016), ela é classificada como uma rodovia em estado regular de pavimentação, ruim quanto à geometria e péssimo no que se refere à sinalização, apresentando precariedade e necessidades urgentes de investimento em melhoria.

## **PE-009**

Parte de sua extensão é administrada pela Concessionária Rota do Atlântico. De acordo com o relatório sobre as condições das rodovias brasileiras (Confederação Nacional do Transporte, 2016), as condições de pavimento e geometria da via estão em ótimo estado. No que se refere à sinalização, é classificada como boa.

A Concessionária Rota do Atlântico é responsável pela administração de 43,87 km da rodovia do Complexo Viário e Logístico de Suape – Expressway. O trecho da via sob concessão inicia na BR-101 Sul, na altura do Hospital Dom Helder Câmara, no município do Cabo de Santo Agostinho, passa pelo contorno do Cabo e segue até o distrito de Nossa Senhora do Ó.

A Rota do Atlântico conta com cinco acessos ao sistema viário. O primeiro acesso (PP1) encontra-se na BR-101 Sul, no Cabo de Santo Agostinho. O segundo acesso (PP2) garante a entrada à TDR Norte para o motorista que estiver na PE-028 vindo de Gaibu ou do Paiva. O terceiro acesso (PP3) está localizado na entrada principal do Centro Administrativo de Suape. O quarto acesso (PP4) permite a passagem a um trecho mais à frente da PE-060, vindo de Ipojuca ou Escada. O quinto e último acesso (PP5) fica no distrito de Nossa Senhora do Ó.

Ainda são oferecidos serviços de apoio aos usuários em uma base emergencial dentro do trecho concessionado, com prestação de atendimentos pré-hospitais, remoção de veículos e socorros mecânicos.



## 8.2. FERROVIÁRIOS

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), entidade implantada pela Lei nº 10.233/01, vinculada ao Ministério da Infraestrutura (MInfra), apresenta periodicamente o relatório da evolução do transporte ferroviário, baseado nos dados operacionais apresentados pelas concessionárias.

Os documentos desenvolvidos têm como objetivo acompanhar a evolução do desempenho operacional alcançado pelas empresas concessionárias de serviços públicos de transporte ferroviário e informar à sociedade a evolução alcançada.

O conjunto de informações constantes nas declarações apresenta caráter eminentemente operacional, não servindo como base de registros patrimoniais das concessionárias de serviço público de transporte ferroviário de cargas.

A malha ferroviária presente na região Nordeste do Brasil, administrada pela concessão Ferrovia Transnordestina Logística S.A – TLSA, pode ser observada na Figura 48.

Conforme observado, a linha ferroviária possui um terminal no Tecon Suape, interligado com os terminais do Cabo de Santo Agostinho, Boa Viagem e Porto do Recife. A rota segue seu curso passando pelo interior do estado de Pernambuco, até o final do município de Salgueiro.

A ferrovia segue em direção ao Norte brasileiro, parte de seu curso atravessando o litoral nordestino, com destino ao município de Macau, no Rio Grande do Norte, além de comunicar-se com o Porto de Itaqui, no Maranhão.

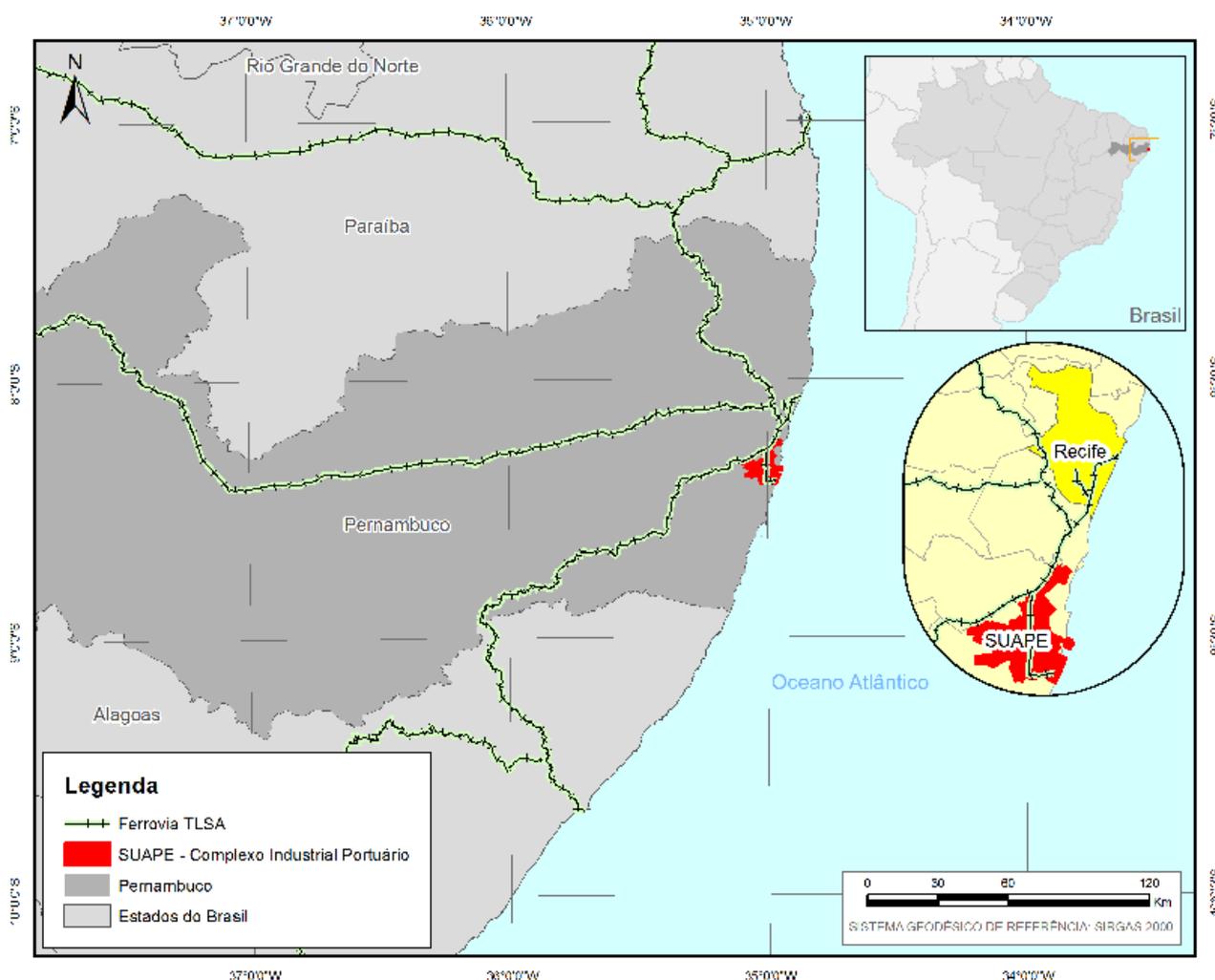
A linha também segue em direção ao sul, finalizando seu curso no município de Propriá, em Sergipe, onde a concessionária TLSA encontra-se com a linha concessionada pela Ferrovia Centro Atlântica S.A – FCA.

As ferrovias de acesso ao Porto de Suape não estão em operação e suas condições de uso necessitam melhorias. Devido a não operacionalidade das ferrovias, não foram encontradas informações de capacidade de carga e velocidade operacional dos sistemas. A Tabela 32 apresenta, em detalhes, os dados dos pátios da ferrovia entre o município do Cabo de Santo Agostinho e Suape.

**Tabela 32** - Dados operacionais dos pátios ferroviários do entorno de Suape

PÁTIO						ENTRE PÁTIOS	
NOME	PREFIXO	KM	EM OPERAÇÃO	AUTO ASSISTIDO	EXTENSÃO (M)	EXTENSÃO (KM)	BITOLA
Cabo	CCO	50,420	Não	Não	210	0,000	Métrica
Engenho Massangana	CEM	53,420	Não	Não	375	3,000	Métrica
Tecon Suape	CTS	65,420	Não	Não	270	11,000	Métrica

Figura 49 - Malha ferroviária administrada pela TLSA



Fonte: ANTT - acessado em agosto 2016

### 8.3. DUTOVIÁRIOS

O Porto de Suape dispõe de dutos para transporte de produtos químicos, GLP e derivados de petróleo. A Tabela 33 mostra as características dos produtos transportados pelas dutovias, identificando os responsáveis de cada um deles.

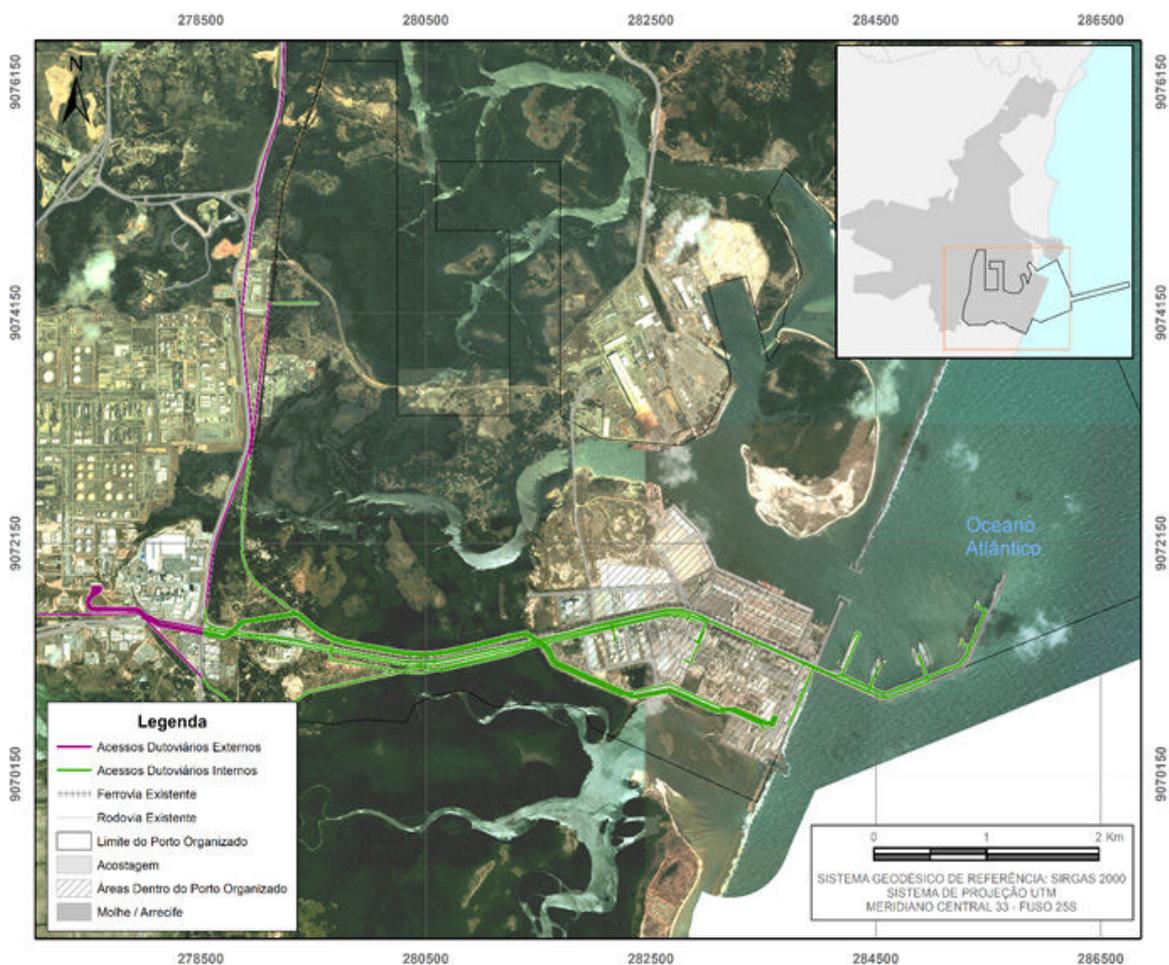
**Tabela 33** - Características gerais das dutovias existentes no Porto de Suape

EMPRESA	DIÂMETRO	COMPRIMENTO	PRODUTO	ORIGEM	DESTINO
Bunge	3"	2500	Ar comprimido	CMU	Bunge
Bunge	8"	2500	Óleo vegetal	CMU	Bunge
Decal LP-01	14"	3642	Inflamáveis e combustíveis de Classe I a III, inclusive derivados de petróleo, biodiesel, mistura óleo diesel/biodiesel e etanol	PGL-2	Decal
Decal LP-02	16"	3650	Inflamáveis e combustíveis de Classe I a III, inclusive derivados de petróleo, biodiesel, mistura óleo diesel/biodiesel e etanol	PGL-2	Decal
Decal LP-03	18"	3631	Inflamáveis e combustíveis de Classe I a III, inclusive derivados de petróleo, biodiesel, mistura óleo diesel/biodiesel e etanol	PGL-2	Decal
Decal LP-04	16"	3620	Inflamáveis e combustíveis de Classe I a III, inclusive derivados de petróleo, biodiesel, mistura óleo diesel/biodiesel e etanol	PGL-2	Decal
Temape	6"	1372	Água	PGL-1	Temape
Temape	3"	1360	Ar comprimido	PGL-1	Temape
Temape	10"	1496	Politubo (Gasol./Diesel/Etanol)	PGL-1	Temape
Temape/Pandenor	10"	702	Diesel S10	PGL-1	Temape / Pandenor
Temape/Pandenor	10"	3	Diesel S10	PGL-1	Temape / Pandenor
Temape	12"	1370	Politubo (Gasol./Diesel/Etanol)	PGL-1	Temape
Tequimar PQS	6"	6500	Monoetilenoglicol (MEG)	Tequimar	Pqs
Tequimar Indorama	4"	7500	Monoetilenoglicol (MEG)	Tequimar	Indorama
Tequimar Arlanxeo	3"	22000	Butadieno	Tequimar	Arlanxeo
Tequimar LP-01	8"	2300	Multiuso	PGL-1	Tequimar

EMPRESA	DIÂMETRO	COMPRIMENTO	PRODUTO	ORIGEM	DESTINO
Tequimar Lp-02	8"	2300	Multiuso	PGL-1	Tequimar
Tequimar Lp-03	8"	2300	Multiuso	PGL-1	Tequimar
Tequimar Lp-04	8"	2300	Multiuso	PGL-1	Tequimar
Tequimar Lp-05	8"	2300	1,3 Butadieno (BD 1,3)	PGL-1	Tequimar
Tequimar Lp-06	8"	2300	Monoetilenoglicol (MEG)	PGL-1	Tequimar
Tequimar Lp-07	10"	2300	Monoetilenoglicol (MEG)	PGL-1	Tequimar
Tequimar Lp-08	16"	2300	Multiuso	PGL-1	Tequimar
Transpetro	8"	1070	GLP	RNEST	Transpetro
Transpetro	46"	2205	Petróleo	PGL-3A	RNEST
Transpetro	46"	6711,5	Petróleo	PGL-3A	RNEST
Transpetro	24"	6711,8	OCREF/GOPK	RNEST	PGL-2
Transpetro	24"	6698	Diesel 50 (Navios)	RNEST	PGL-3A
Transpetro	24"	6698	Diesel 500 (Navios)	RNEST	PGL-3A
Transpetro	12"	6696,8	Diesel 50 (Distribuidoras)	RNEST	Pool Distribuidoras
Transpetro	10"	6696,4	Diesel 500 (Distribuidoras)	RNEST	Pool Distribuidoras
Transpetro	20"	6705,9	Nafta Petroquímica	RNEST	PGL-2
Transpetro	12"	6709,3	LCO	RNEST	PGL-2
Transpetro	8"	6703,1	GLP	RNEST	Transpetro
Transpetro	10"	6678,7	Ácido Sulfúrico	RNEST	CMU
Transpetro	10"	6687,7	SLOP	RNEST	PGL-3 A/B
Petrobras 6-Ds-6313-163-Ba	6"	528	MGO	DUTOVIA	CMU
Petrobras 14-Qi/Ds-6313-001-Ba	14"	1930	Diesel	PGL-1	Transpetro
Petrobras 16-Ds-6313-502-Ba	16"	975	Diesel	PGL-2	PGL-1
Petrobras 14-Px-6313-015-Ba	14"	1540	Paraxileno	PGL-1	Transpetro
Petrobras 14-Ga/Gv-6313-001-Ba	14"	1930	Gasolina	PGL-2	Temape
Petrobras 16-Ga/Gv-6313-502-Ba	16"	975	Gasolina	PGL-2	PGL-1
Petrobras 10-Gll-6315-053-Cb	10"	1880	GLP	PGL-1	TA SUAPE

EMPRESA	DIÂMETRO	COMPRIENTO	PRODUTO	ORIGEM	DESTINO
Petrobras 6-DS-6313-163-BA	06"	380	MGO	Dutovia	CMU
Petrobras 16-OC-6314-001-BA	16"	1905	Óleo Combustível	PGL-1	TA SUAPE
Petrobras 14-QI/QAV-6313-001-BA	14"	1930	QAV 1	PGL-1	Temape
Petrobras 6-AD-510001-AA	06"	1905	Água	PGL-1	TA SUAPE
Petrobras 10-AO-5336-101-BA	10"	2370	Água Oleosa	PGL 3B	TA SUAPE
Petrobras 6-AP-6122-104-AC	06"	2370	Água	PGL 3B	TA SUAPE
Petrobras 12-AG-5420-013-CJ	12"	1379	Água	PGL-1	PGL-3B
Petrobras 8-HC-6400-142-BA	08"	1379	Hidrocarboneto	PGL-1	PGL-3B
Petrobras 16-OC-6400-147-BA	16"	1379	Óleo Combustível	PGL-1	PGL-3B
Petrobras 8-HC-6400-145-BA	08"	404	Hidrocarboneto	PGL-2	PGL-3B
Petrobras 24-OC-6400-496-BA-PP	24"	404	Óleo Combustível	PGL-2	PGL-3B
Petrobras 16-OC-6314-018-PA	16"	380	Óleo Combustível	Dutovia	CMU

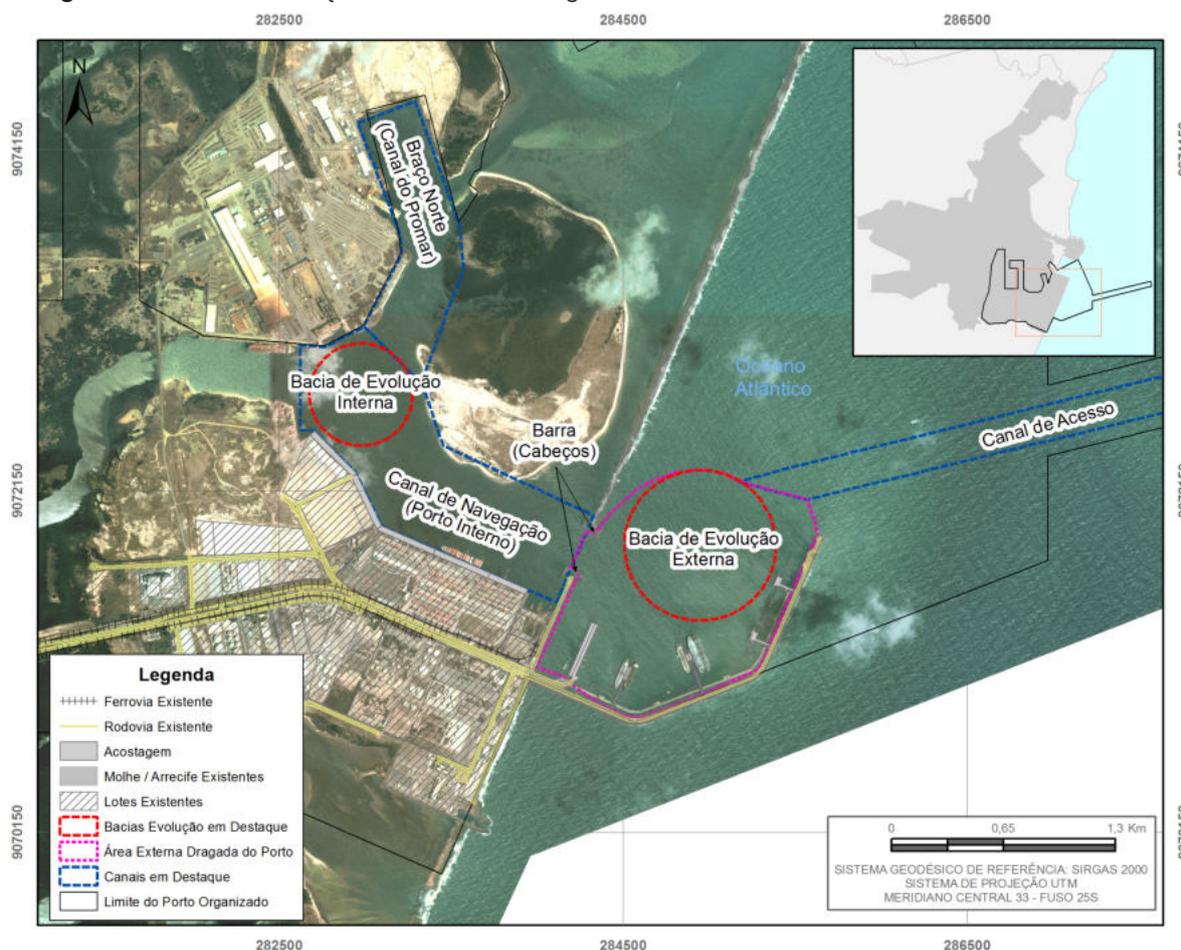
Figura 50 - Mapa dos acessos dutoviários



# 9. ACESSOS AQUAVIÁRIOS

O Porto de Suape possui canal de acesso em fase final de dragagem e, como ainda não possui profundidade uniforme e homologada, o acesso pelas embarcações se dá por livre navegação, com ângulo de direção de 255° em relação à ponta de molhe de abrigo, porém as rotas de entrada obedecem aos princípios de segurança da Carta Náutica, com o apoio do balizamento náutico existente.

Figura 51 - Acessos aquaviários - Visão geral



## 9.1. CANAL DE ACESSO

Atualmente o acesso aquaviário ao Porto de Suape é feito pelo canal de acesso externo, que possui uma largura mínima de 6.151m (menor largura) e máxima de 6.516,21m (maior largura), e um comprimento de 6,5 km. Devido a sua profundidade não linear, atingindo em alguns pontos 20 metros, esse acesso é feito por navegação livre em função das profundidades existentes nas proximidades do Porto.

Quando retomadas e finalizadas as obras no canal externo, este terá seu nível de profundidade regularizado em 20 metros, no intuito de viabilizar a entrada de navios de projeto para a movimentação de granéis sólidos minerais (capesize) e granéis líquidos (suezmax). Apesar disso, foi observado que a profundidade do canal é menor que o das bacias e maioria dos berços, o que pode ser considerado obstáculo à navegação.

A possibilidade de cruzamento de navios no Porto é inexistente. Não obstante, manobras de atracação/desatracação e de evolução são passíveis de ocorrência em simultâneo nos portos Interno e Externo.

O canal de acesso funciona 24 horas, todavia no período de 01 de outubro a 15 de abril, sua profundidade no menor ponto limita o calado recomendado a 12,8 metros, e no período de 16 de abril a 30 de setembro este é limitado a 12,1 metros. Informações mais detalhadas podem ser vistas na Carta Náutica apresentada no Anexo III.

O canal de acesso não apresenta instrumento específico quanto a sua definição.

## 9.2. BACIA DE EVOLUÇÃO

A bacia de evolução do Porto de Suape compreende toda a área situada em frente aos cais e píeres, com profundidade e área que viabilize a manobrabilidade dos navios que farão atracação e desatracação. Foram identificadas duas bacias de evolução, que correspondem às seguintes localidades:

- Em frente aos cais 1, 2 e 3, com diâmetro máximo de 435 m e profundidade de até 17 m.
- Em frente aos píeres, CMU, PGL – 1, PGL – 2, PGL – 3A, PGL – 3B do Porto Externo, com diâmetro máximo de 920 m e profundidades entre 10 e 20 m.

O canal interno do Porto de Suape pode ser dividido em canal principal navegável e braço norte composto pelo acesso ao Estaleiro Vard Promar.

O canal de navegação interno tem atualmente 2.640 m de extensão, 435 m de largura em frente aos cais 1, 2 e 3 e 200 m em frente ao Estaleiro Atlântico Sul (EAS), com a profundidade de até 17 m, onde se situa a bacia de evolução interna.

No que se refere ao braço norte, denominado Canal 1 de acesso ao cluster naval, que viabiliza o acesso ao Estaleiro Vard Promar, no início de 2018, passou por obras de dragagem de alargamento e aprofundamento resultando em uma extensão aproximada de 1 km e profundidade de 9 m, ampliando a capacidade operacional e garantindo a segurança da navegação naquele trecho.

A bacia de evolução não apresenta instrumento específico quanto a sua definição. Informações mais detalhadas podem ser vistas na Carta Náutica apresentada no Anexo III.

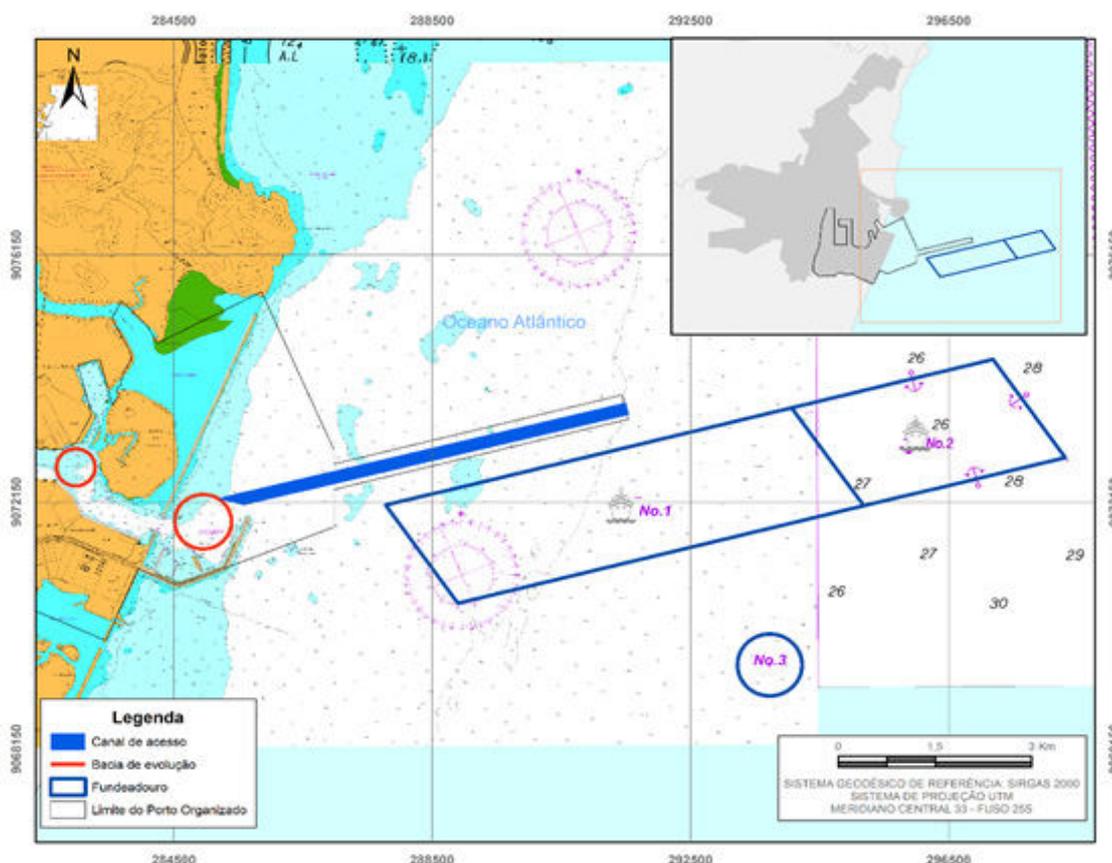
### 9.3. ÁREAS DE FUNDEIO

Existem três fundeadouros no Porto de Suape, sendo o Fundeadouro 1 (F1) homologado para navios com até 14,4 m de calado operacional; Fundeadouros 2 (F2) e 3 (F3) para calados até 17,3 m, sendo o Fundeadouro 3 destinado a navios em quarentena. O F1 possui comprimento de 6.483,20 m e largura de 1.943,12 m, compreendendo uma área total de 12.597,64 km<sup>2</sup>. O F2 possui comprimento de 3.216,80 m e largura de 1.943,12 m, tendo uma área total de 6.250,63 km<sup>2</sup>. O F3 corresponde a uma circunferência de 500 m situada ao sul do F2.

As áreas de fundeio citadas foram homologadas pelo Centro de Hidrografia da Marinha com emissão do Aviso Aos Navegantes n° 23 (1° quinzena de dezembro de 2019), bem como o *Notice to Mariners* n° 23 (*First Fortnight December 2019*).

Para garantir a movimentação de outros navios, é aconselhável deixar um filame mínimo de cinco quartéis e máximo de oito quartéis. Com prévia autorização da Capitania dos Portos, é possível fundear a oeste do alinhamento ponta do quebra-mar - ponta do Cabo de Santo Agostinho, pelo período máximo de duas horas. Informações mais detalhadas podem ser vistas na carta náutica apresentada no Anexo III.

Figura 52 - Áreas de fundeio do Porto de Suape



Fonte: Mapa Base - Site da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) / Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) / Marinha do Brasil. Mapa base editado com a inclusão do canal de acesso, bacia de evolução, fundeadouros e limite do Porto Organizado.

## 9.4. BARRA

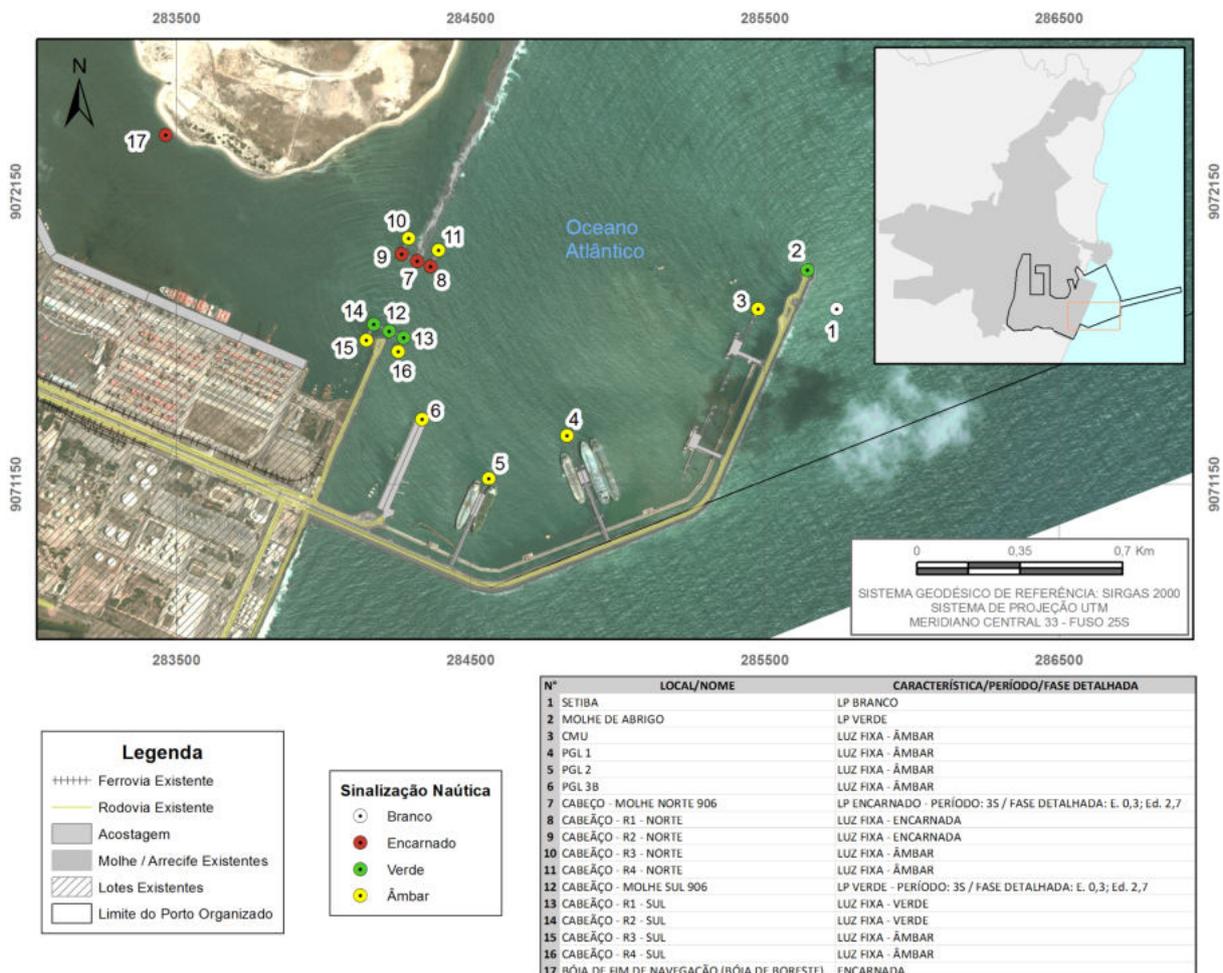
A entrada do Porto de Suape ocorre entre o farol da ponta do molhe de proteção e os arrecifes naturais. Há uma orientação para o tráfego marítimo, representada por uma linha reta, na direção nordeste/sudoeste, em torno dos 255°, passando pelas proximidades da extremidade do molhe.

O acesso ao Porto Interno se dá por uma abertura nos arrecifes naturais, originando dois cabeços nas extremidades norte e sul, porém com barretas de proteção construídas. Os cabeços, com suas barretas de proteção, resultam em uma entrada com largura de 250 m e profundidade que chega a 16 m.

## 9.5. SINALIZAÇÃO NáUTICA

O Porto de Suape é dotado de sinalização náutica homologada pela Marinha do Brasil, operante 24 horas por dia, sete dias. O balizamento consiste em boias e faroletes, que orientam as manobras noturnas de entrada, evolução, acostagem e saída do Porto.

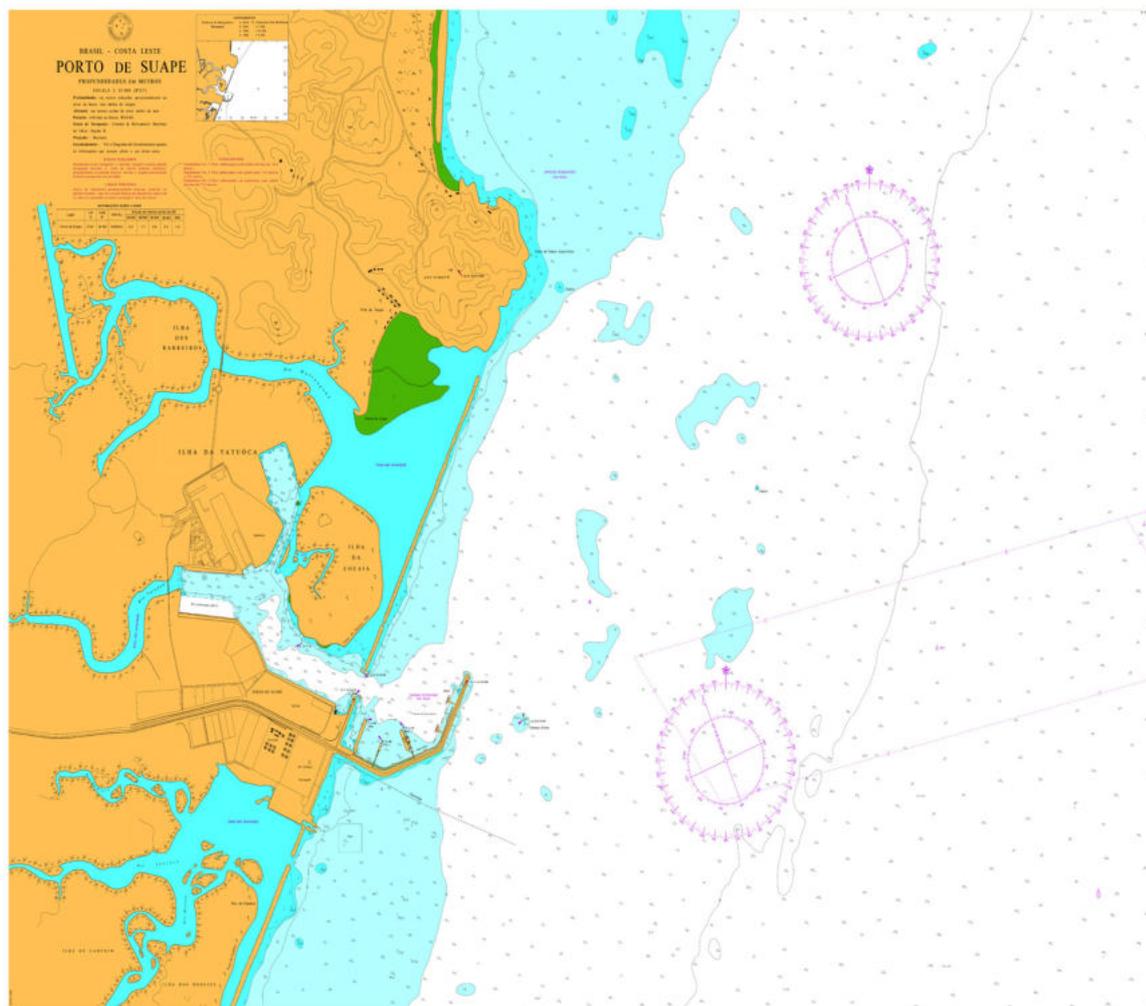
Figura 53 - Mapa da sinalização náutica do Porto de Suape



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

A seguir é apresentada a Carta Náutica com a representação da sinalização em um âmbito mais geral. Informações mais detalhadas podem ser vistas na carta náutica apresentada no Anexo III.

**Figura 54** - Carta Náutica com a representação da sinalização náutica – Visão geral

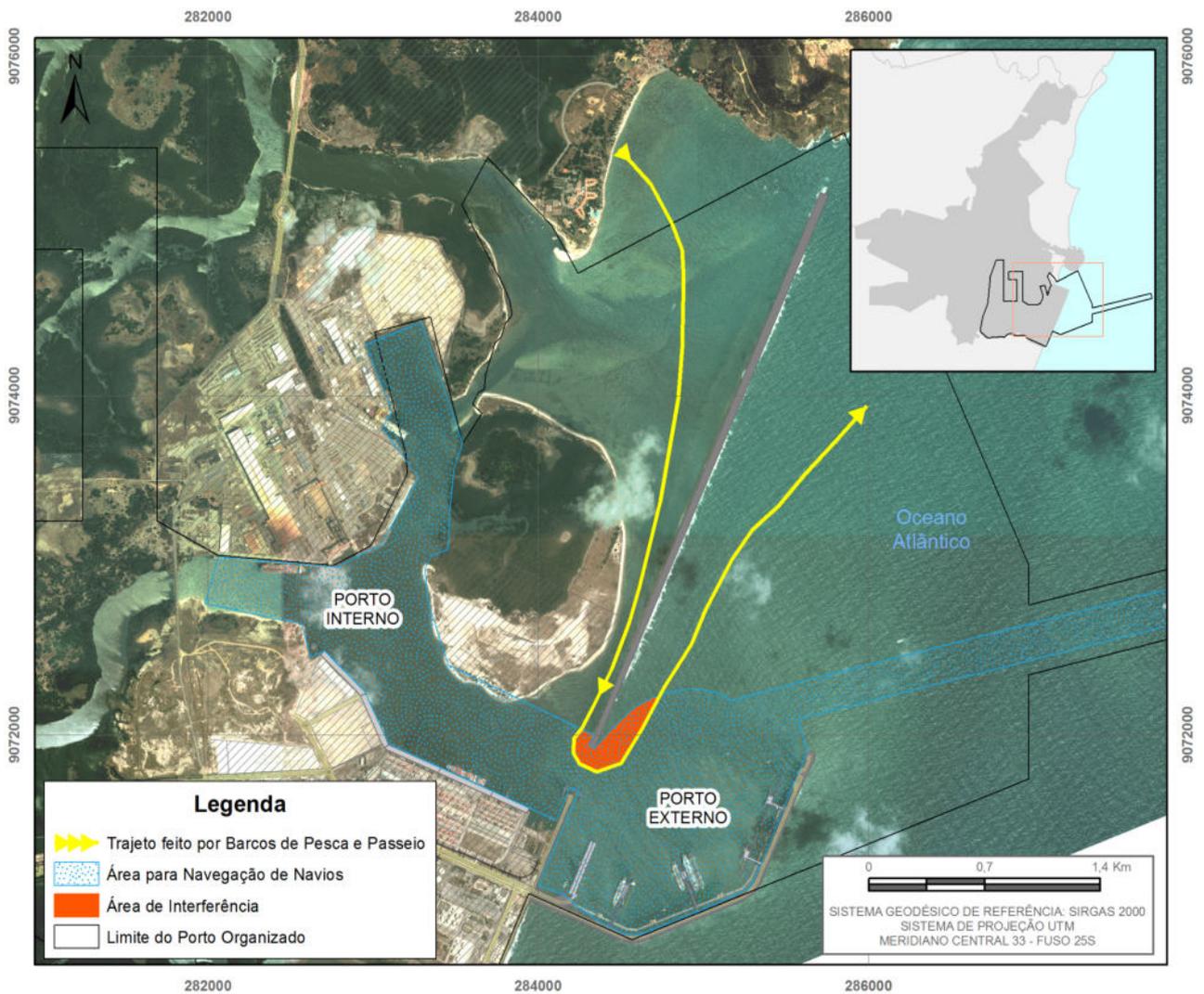


Fonte: Carta Náutica elaborada pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) / Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) / Marinha do Brasil. Disponível no site <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav-cartas-raster/porto-de-suape>, acessado em fevereiro de 2021.

## 9.6. INTERFERÊNCIAS NOS ACESSOS AQUAVIÁRIOS

As interferências existentes no Porto de Suape se dão pela atividade pesqueira na região. Nesse caso, devido à presença de uma faixa de corais que impede a passagem da maioria dos barcos pesqueiros a qualquer ponto, os pescadores somente têm acesso viável ao alto mar pelo acesso ao Porto Interno, conforme sugere a imagem abaixo.

Figura 55 - Zonas de interferência dentro do Porto



## 9.7. HISTÓRICO DE ACIDENTES

No que diz respeito a acidentes no Porto Organizado de Suape, tem-se uma baixa recorrência. A Tabela 34 compila os incidentes registrados no Porto nos últimos dez anos.

**Tabela 34** - Histórico de acidentes no Porto de Suape

DATA	MOTIVO	CONSEQUÊNCIA
09/2014	Operação de retirada de chapas do navio	Desprendimento de três chapas do guindaste do navio, porém sem quaisquer danos à estrutura ou pessoas.
09/2015	Manobra inapropriada na bacia de evolução do Porto Interno	Risco de encalhe do navio
10/2015	Excesso de velocidade de navio na atracação	Danos à estrutura de concreto e à defesa nº 11

## 9.8. VENTOS

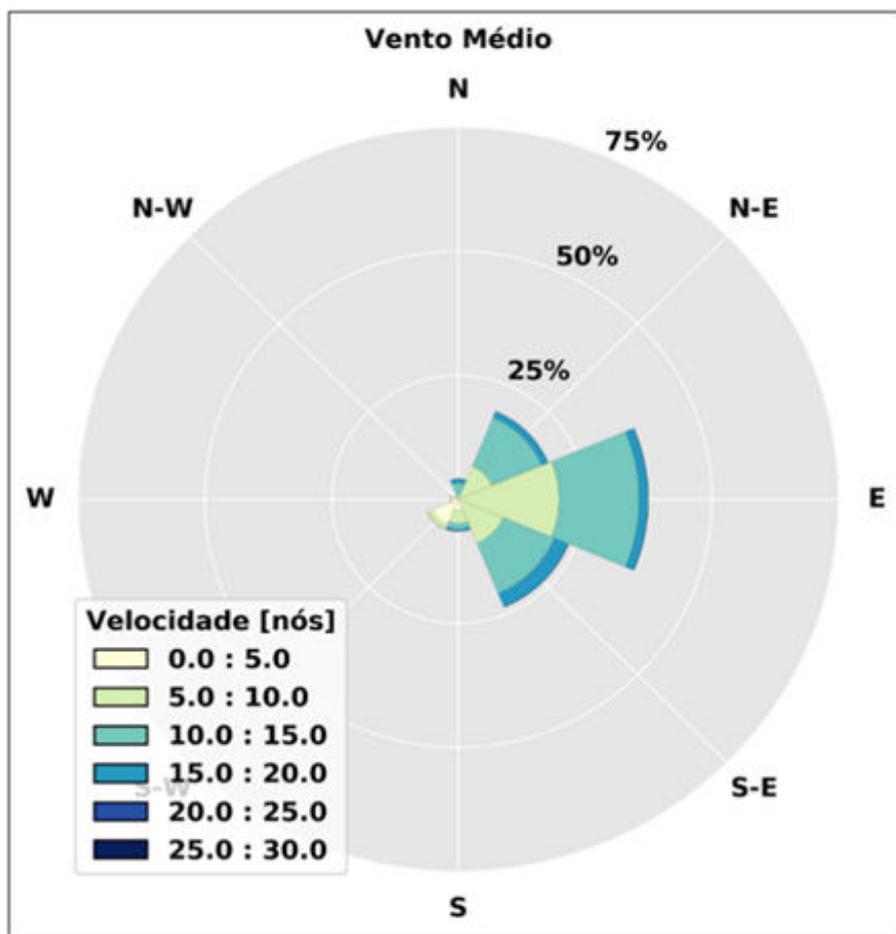
A região de Suape é influenciada pelos ventos alísios de sudeste, que por sua vez exercem grande influência nas condições climáticas da área, ora minimizando, ora maximizando os efeitos térmicos advindos da insolação (Gouveia E, 2010).

Durante o verão, ocorrem ventos de leste e nordeste (Lins, 2002). Este fato decorre da presença da Zona de Convergência Intertropical (ZCIT), resultado da circulação global atmosférica, na qual ocorre a convergência dos ventos alísios de sudeste do Hemisfério Sul com ventos alísios de nordeste oriundo do Hemisfério Norte, em baixos níveis de altitude.

Atualmente, o Porto dispõe de um monitoramento meteoceanográfico contínuo, nomeado de SISMO°Suape. Este foi desenvolvido para fornecer, em tempo real, informações meteorológicas (intensidade e direção dos ventos) e oceanográficas (espectro de ondas, direção e intensidade das correntes e variação do nível do mar). O monitoramento dos ventos é realizado por um anemômetro, instalado em uma das estações localizada sobre a proteção do cabeço dos arrecifes na entrada do Porto (HMSUPIER).

De acordo com o último ano de monitoramento (de novembro de 2019 a novembro de 2020), os ventos seguiram o padrão esperado para a região da costa do Nordeste brasileiro e sopraram, predominantemente, de leste e sudeste (Figura 56). A velocidade média esteve, em sua maioria, na classe de intensidade de 10 a 15 nós e de 5 a 10 nós.

Figura 56 - Histograma direcional dos vetores de vento (novembro, 2019 – novembro, 2020)



## 9.9. PLUVIOSIDADE

O regime pluviométrico é caracterizado por duas estações sazonais: uma de estiagem, correspondente ao período de setembro a fevereiro, e uma chuvosa, entre os meses de março a agosto, onde ocorrem as maiores concentrações das chuvas, correspondendo a 74% do total anual (UFSC & LabTrans, 2016).

De acordo com os dados disponíveis no site da APAC, a série histórica de dados pluviométricos da estação localizada em Ipojuca indica que, no período de estiagem, a precipitação média mensal é inferior a 100 mm, enquanto no período chuvoso, é superior a 250 mm.

**Tabela 35** - Dados pluviométricos em mm (média de 30 anos) para cada mês no município de Ipojuca

IPOJUCA	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	ANUAL
	105	117	187	240	295	346	294	170	107	47	47	61	2006

Fonte: <https://www.apac.pe.gov.br/>

Em termos regionais, dados publicados pelo Boletim de Monitoramento e Análise Climática – MCT/INPE para o Nordeste constatou variações intensas de precipitações pluviométricas para a área. Observa-se que, a partir de fevereiro, ocorre um aumento gradativo de precipitação, com valores que variam entre 50 a 100 mm, chegando a valores superiores a 200 mm para os meses de março e abril, e superiores a 600 mm no mês de junho. A partir de julho, porém, as precipitações tendem a diminuir, atingindo novamente valores em torno de 50 mm no mês de setembro (Manso V et al, 2006).

## 9.10. NEBULOSIDADE

Devido à falta de equipamentos de monitoramento de nebulosidade no Porto de Suape, foram extraídas informações do EIA da Refinaria, obtidos a partir da estação Recife (Curado) devido à sua proximidade em relação à área de estudo. De acordo com os dados observados, a nebulosidade média anual (1961-1990) é de 6,3 décimos do céu, com valor mínimo de 5,5 décimos em novembro, mês que chove menos, e valor máximo de 7,0 décimos em junho, que corresponde a um dos meses de maior precipitação.

## 9.11. NÍVEL DE REDUÇÃO E ZERO HIDROGRÁFICO

O nível de redução (NR) é um nível mínimo, definido localmente, sendo o nível a que são referidas as alturas das marés e as profundidades apresentadas nas cartas náuticas. O NR normalmente corresponde ao nível médio das baixa-mares de sizígia (MLWS) nas cartas náuticas brasileiras, sendo este um nível abaixo do qual o mar não desce senão raramente.

O zero hidrográfico é uma referência nacional fixa, representando o nível médio do mar (NMM) a partir dos dados obtidos em determinado ponto. No Brasil, para essa finalidade, as análises são sempre referenciadas ao DATUM Vertical de Imbituba/SC, estabelecido pelo IBGE como referência inicial para o Sistema Geodésico Brasileiro (SGB).

O NR estabelecido pela DHN para o Porto de Suape encontra-se 88,08 cm acima do zero da régua de maré de 1992 ou de 1,25 metros (Zo) abaixo do Nível Médio – NM. O zero da régua de maré está a 212,28 centímetros (So) abaixo do Nível Médio – NM.

## 9.12. MARÉS

A Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil apresenta informações sobre a maré na área do Porto de Suape a partir da divulgação da Tábua de Marés em seu sítio eletrônico, no seguinte endereço:

[https://www.marinha.mil.br/chm/sites/www.marinha.mil.br.chm/files/dados\\_de\\_mare/suape\\_2020.pdf](https://www.marinha.mil.br/chm/sites/www.marinha.mil.br.chm/files/dados_de_mare/suape_2020.pdf)

Nesse caso, as marés são classificadas no regime de mesomaré, com alturas médias de preamar de sizígia e quadratura que correspondem a 2,3m e 1,7m, respectivamente, enquanto as médias de baixamar de sizígia e quadratura correspondem a 0,2m e 0,8m.

A maior variabilidade do nível do mar no Porto de Suape está associada às marés, tendo pouca influência dos ventos e/ou pressão atmosférica. Este resultado é similar para todos os meses de medição.

Atualmente, o Porto dispõe de marégrafo para aferição e monitoramento de marés, como parte da estação meteoceanográfica. O marégrafo radar funciona medindo a variação do nível do mar e encontra-se instalado na estação HMSUPIER, localizado sobre a proteção do cabeço dos arrecifes na entrada do Porto. O sistema de informações funciona em tempo real e auxilia na identificação das condições ambientais durante a entrada e saída das embarcações e, na parte interna, nos pontos mais estreitos para navegação. A Tabela 36 é a mesma apresentada pelo PDZ 2020, posto que não houve alteração com relação as suas informações.

**Tabela 36** - Informações sobre a maré - Porto de Suape

<b>ALTURAS EM METROS ACIMA DO NR – PORTO DE SUAPE</b>			
<b>MHWS</b>	<b>MHWN</b>	<b>MLWN</b>	<b>MLWS</b>
<b>2,3</b>	<b>1,7</b>	<b>0,8</b>	<b>0,2</b>

Fonte: [https://www.marinha.mil.br/chm/sites/www.marinha.mil.br.chm/files/dados\\_de\\_mare/suape\\_2020.pdf](https://www.marinha.mil.br/chm/sites/www.marinha.mil.br.chm/files/dados_de_mare/suape_2020.pdf)

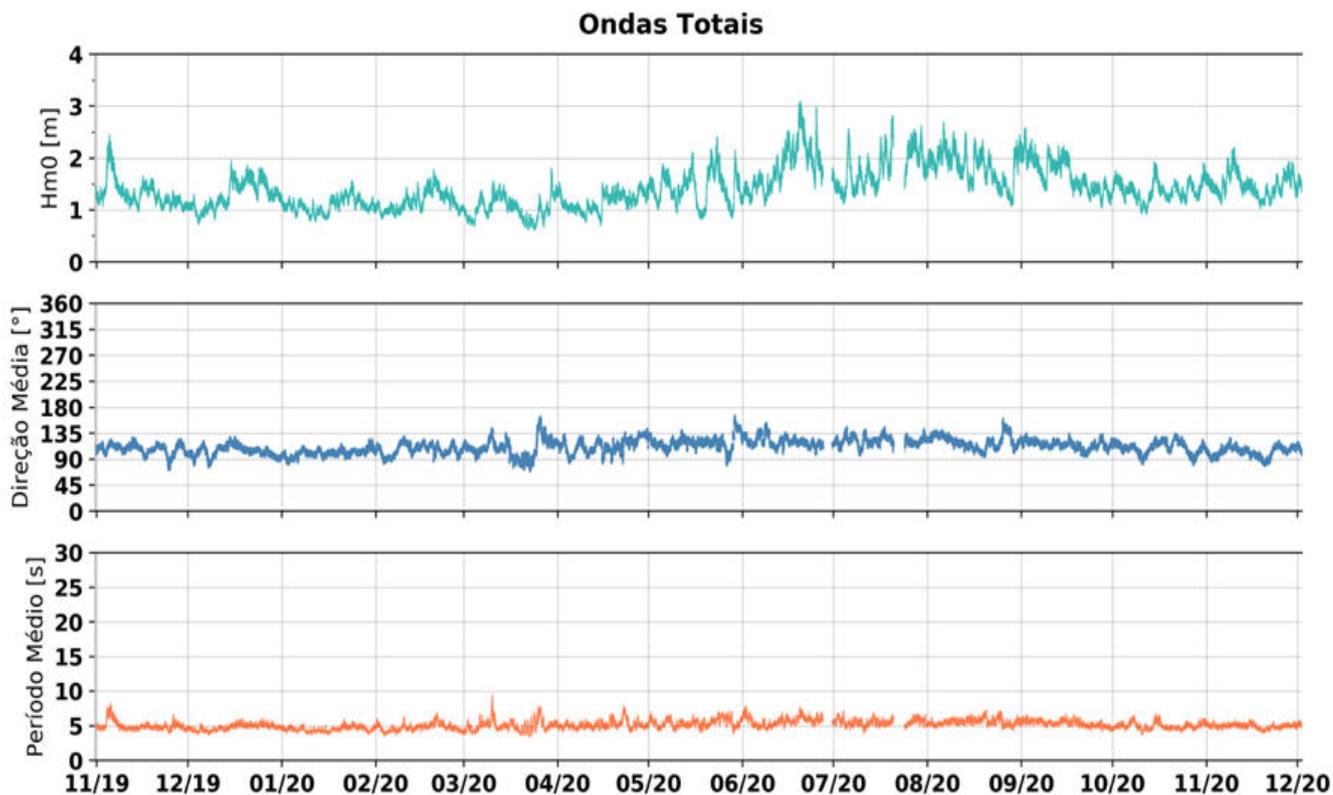
### **9.13. ONDAS**

Governado pelos ventos, o clima de ondas na região costeira adjacente ao Complexo Industrial Portuário de Suape varia segundo as estações do ano.

Suape possui a estação do SISMO<sup>o</sup>Suape (HMSUWAVE), que faz parte do monitoramento meteoceanográfico do Porto. A estação está instalada próximo do Cabeço Sitiba em área externa do Complexo e é composta por uma boia ODAS equipada com ondógrafo para monitoramento de altura, período e direção de ondas.

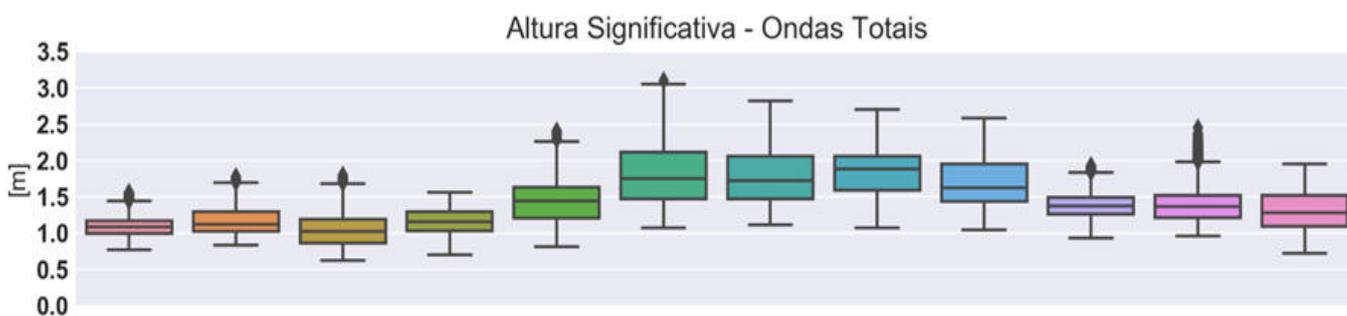
Com os resultados das medições da estação HMSUWAVE, foram gerados os seguintes gráficos (Figura 57) da altura significativa, direção média e período de pico das ondas, referentes ao último ano de monitoramento (novembro, 2019 – novembro, 2020).

**Figura 57** - Série temporal dos dados de ondas, medidos na estação HMSUWAVE, ao longo do período de novembro de 2019 a novembro de 2020: altura significativa total (em metros), direção média das ondas (em graus) e período médio das ondas (em segundos)



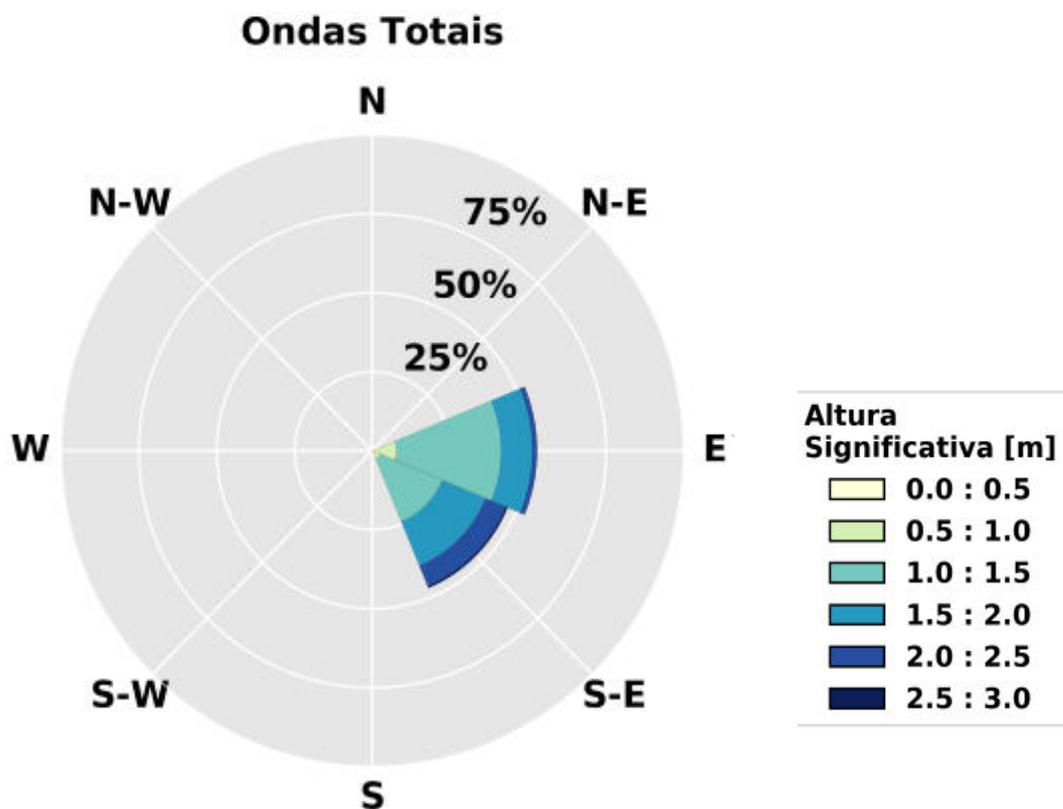
Considerando-se a classificação sazonal do ano, dividido em período chuvoso (março a agosto) e período de estiagem (setembro a fevereiro), observa-se que nos meses chuvosos há uma predominância dos maiores valores de altura significativa das ondas anuais, enquanto o oposto ocorre nos meses de estiagem (Figura 58).

**Figura 58** - Gráfico do tipo boxplot, agrupado para cada mês, para melhor visualização das variações sazonais de altura significativa de onda



Representando um mês de estiagem, em dezembro de 2019 as medições de altura significativa de ondas variaram entre 0,72 e 1,95 m, com período médio variando entre 3,66 e 6,08 segundos, já a altura máxima registrada foi de 3,54m. Já em junho de 2020, período chuvoso, as medições indicaram que a altura significativa das ondas variou entre 1,07 e 3,10 metros, com período médio variando entre 4,26 e 7,76 segundos e a altura máxima de ondas foi de 5,58m.

**Figura 59** - Rosa dos ventos para ondas totais com direção média e altura significativa das ondas, referente ao período de novembro de 2019 a novembro de 2020

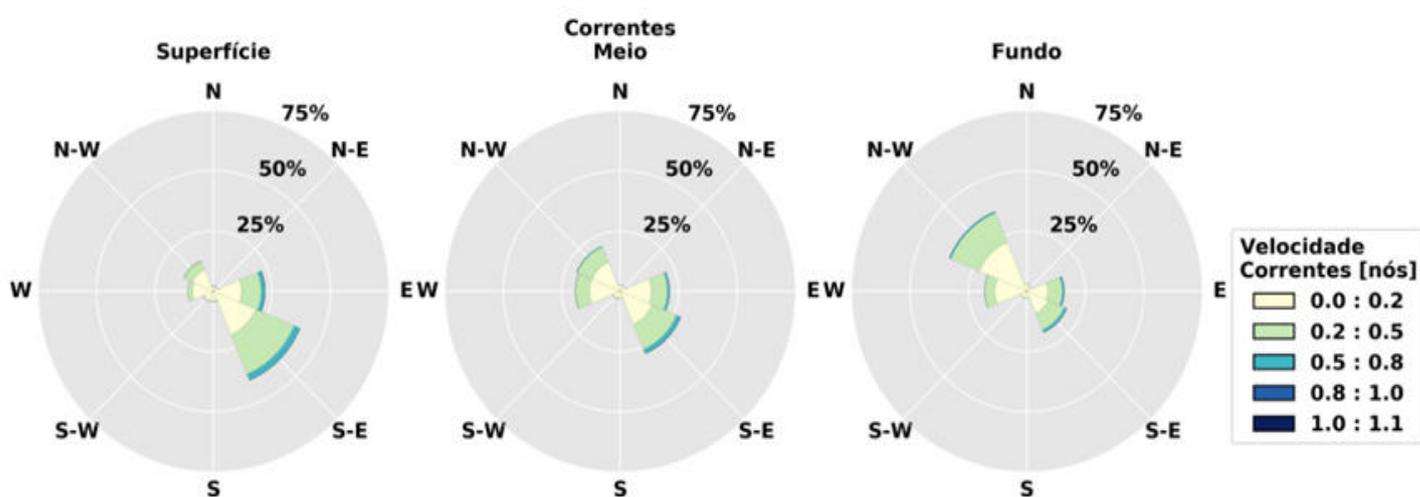


## ► 9.14. CORRENTES

A estação de monitoramento meteoceanográfica HMSUPIER também conta com um ADCP vertical (XR), instalado a 18 metros de profundidade no leito marinho para monitoramento da intensidade e direção das correntes.

Os dados do monitoramento desta estação indicam, de forma geral, que o eixo de escoamento principal das correntes segue o alinhamento igual ao do cabeço dos arrecifes (NW-SE). No entanto, correntes fluindo para o SE são mais frequentes na superfície e na camada intermediária, enquanto correntes fluindo para NW tem maior frequência de ocorrência na camada de fundo. Esse fenômeno de cisalhamento vertical vem sendo observado durante todo o monitoramento.

**Figura 60** - Rosa dos ventos dos dados de correntes observados na superfície, na camada intermediária e no fundo, durante todo o período (novembro, 2019 – novembro, 2020)

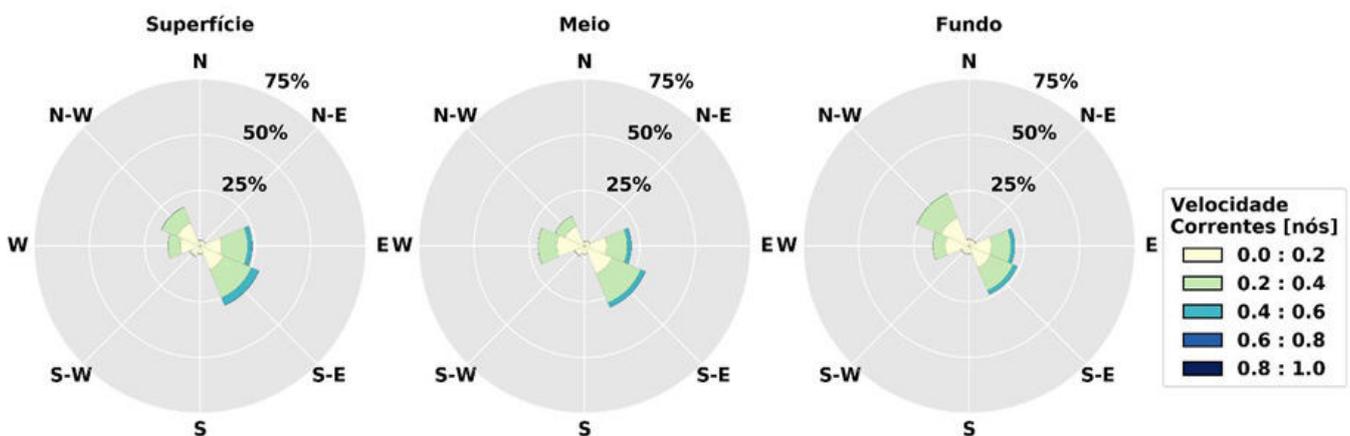


**Tabela 37** - Intervalo de intensidade e média das velocidades de corrente

LOCAL	INTENSIDADE (NÓS)	MÉDIA (NÓS)
Próxima ao fundo	Entre 0,0 e 1,99	0,21
À meia água	Entre 0,0 e 1,1	0,21
Na superfície	Entre 0,0 e 1,9	0,22

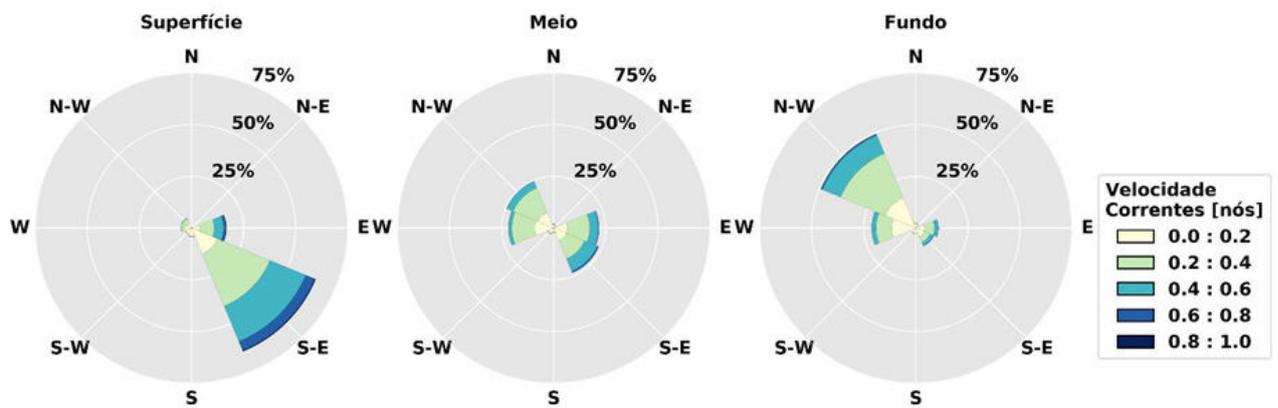
Considerando as medições referentes ao mês de dezembro de 2019, representando um mês de estiagem, o padrão observado confirma o predomínio de correntes fluindo no eixo SE-NW em toda a coluna d'água, além do cisalhamento vertical demarcado na direção das correntes. As correntes médias têm intensidade menores que 0,21 nós nas três camadas monitoradas e o valor máximo observado foi de 0,85 nós fluindo para SW na camada intermediária. As correntes no ponto de medição fluem alinhadas ao cabeço dos arrecifes respondendo a variação de maré (enchente e vazante), com principal influência dos ventos durante os períodos de quadratura.

**Figura 61** - Medições das correntes do mês de dezembro de 2019 - período de estiagem



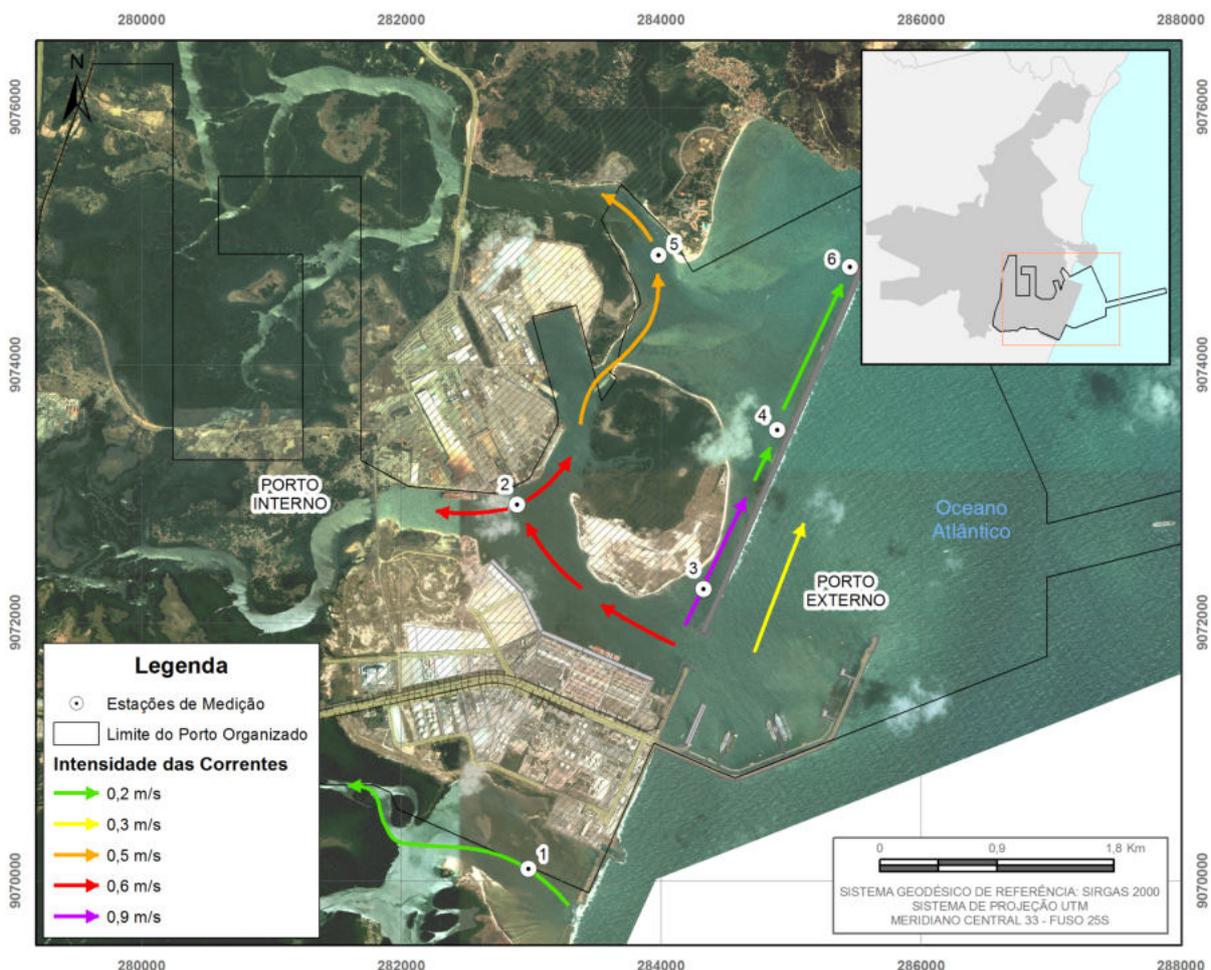
Em junho de 2020, representando um mês do período chuvoso, as medições registram que correntes com intensidades superiores a 0,4 nós foram mais frequentes para a camada superior e menos frequentes na camada intermediária e no fundo. De forma geral, o eixo de escoamento principal das correntes segue o alinhamento igual ao do cabeço dos arrecifes (NW-SE). No entanto, correntes fluindo para NW são mais frequentes na superfície, enquanto correntes fluindo para SE tem maior frequência de ocorrência na camada intermediária e de fundo (cisalhamento vertical, mais uma vez observado). Para este mês, as intensidades foram menores que 0,32 nós nas três camadas monitoradas. E o valor máximo observado foi de 0,91 nós fluindo para ESE (maré vazante), na camada superior.

Figura 62 - Medições das correntes do mês de junho de 2020 - período chuvoso



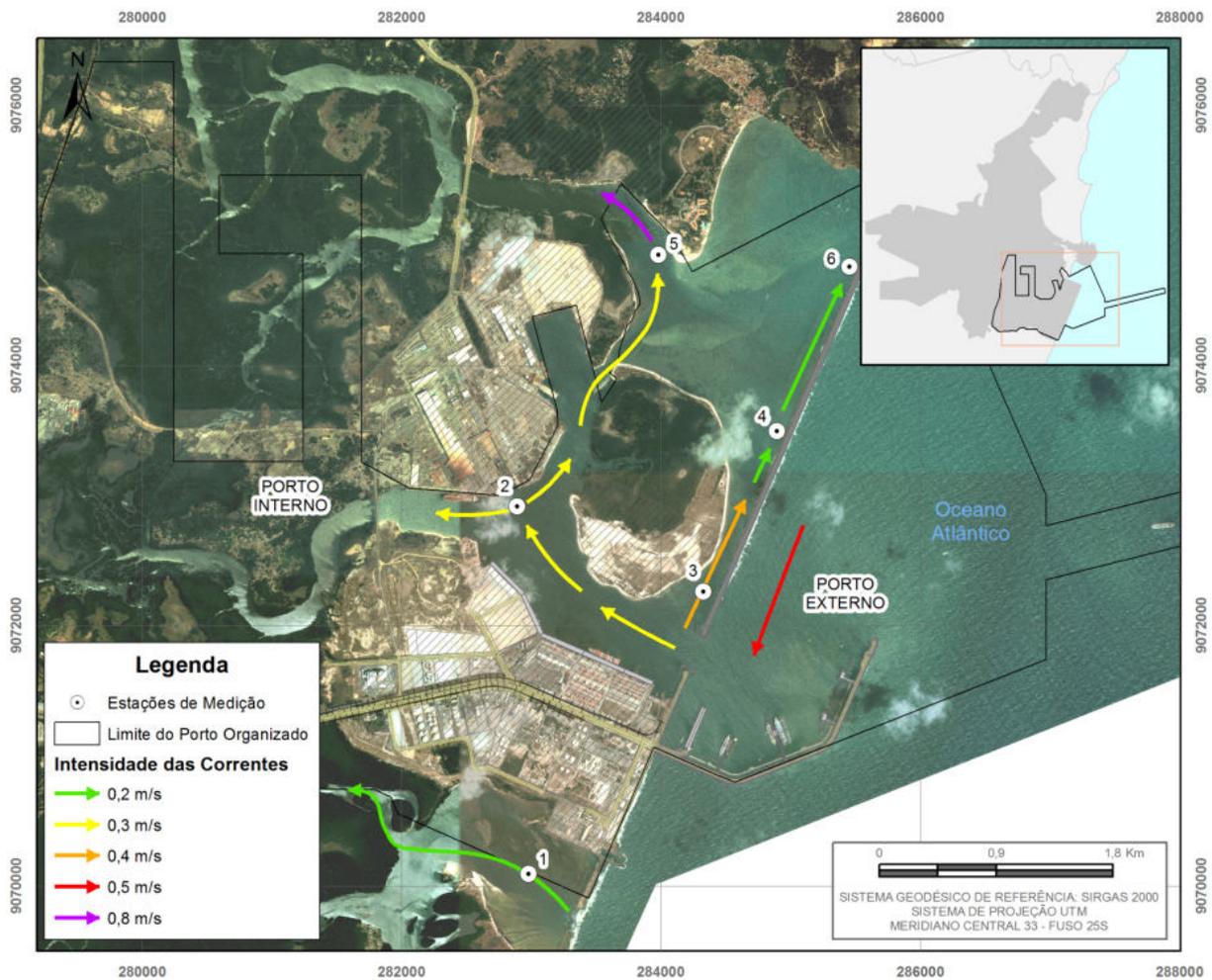
As figuras representadas a seguir apresentam as velocidades das correntes nos períodos chuvoso e de estiagem para seis estações de coleta, obtidas através do uso de correntômetro portátil Sensordata modelo SD30 (EIA do Complexo Industrial Portuário de Suape, 2001).

Figura 63 - Intensidade das correntes - período chuvoso



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

Figura 64 - Intensidade das correntes - período de estiagem



Fonte: CIT/DPG/SUAPE

No estuário dos rios Ipojuca e Merepe (Estação 1), as correntes são pouco intensas, com valores médios de 0,03 a 0,28 m/s no período de estiagem e de 0,04 a 0,38 m/s no período chuvoso, sendo a direção preferencial aquela do eixo principal do estuário. Já na área estuarina dos rios Massangana e Tatuoca, durante o período de estiagem, as correntes têm direção preferencial 65-260° Az no caso do primeiro (Estação 2), e são direcionadas para a barra próxima ao Cabo de Santo Agostinho durante a vazante, no caso do segundo (Estação 5). As intensidades são variáveis, entre 0,14 e 0,54 m/s para o rio Massangana e chegando a 0,8 m/s para o rio Tatuoca. No período chuvoso, estas variam entre 0,13 e 1,20 m/s e entre 0,16 e 1,07 m/s, respectivamente.

Na área próxima à abertura do arrecife (Estação 3), realizada para permitir acesso à área do Porto Interno, as correntes medidas tiveram intensidade de 0,7 a 0,8 m/s durante o período de estiagem e entre 0,26 e 1,44 m/s durante o período chuvoso. No trecho mediano do arrecife (Estação 4) e próximo à barra natural adjacente ao Cabo de Santo Agostinho (Estação 6), as correntes possuem direção preferencial paralela à linha de arrecife e são inferiores a 0,25 m/s durante o período de estiagem e inferiores a 0,30 m/s durante o período chuvoso.

Na área costeira adjacente ao Porto de Suape, correntes à superfície têm direção predominante sul-norte, com intensidade de 0,04 a 0,20 m/s durante o período de estiagem e de 0,4 a 0,12 m/s durante o período chuvoso, com direção preferencial paralela à linha de arrecife nas correntes próximas ao fundo.

Como não existem dados por longo período de observação sobre velocidades de correntes próximas à costa, optou-se por observar o levantamento efetuado na região do Porto de Suape, em agosto de 1992. Nesse caso, em caracterização da área externa aos arrecifes, constatou-se uma velocidade máxima de corrente de 0,50 m/s. O sentido varia de acordo com o período, ocorrendo uma tendência no sentido S-N para o período chuvoso e N-S para o de estiagem.

## **9.15. TAXA DE ASSOREAMENTO**

As atividades desenvolvidas em um porto geram perturbações com consequências sobre o meio ambiente. Com a construção do Porto de Suape, a partir da década de 70, o sistema estuarino do Rio Ipojuca sofreu modificações, sendo a maior delas o fechamento da comunicação com a Baía de Suape e quase total com o Oceano Atlântico.

Ressaltam-se as alterações produzidas na distribuição dos sedimentos estuarinos locais, que antes das obras de implantação do Porto eram predominantemente fluviais, com pequena contribuição de sedimentos marinhos no sistema. Mais tarde, de acordo com o Estudo de Hidrodinâmica do Baixo Estuário do Rio Ipojuca (Lins P, 2002), foi possível identificar o acúmulo de sedimentos no baixo estuário do Rio Ipojuca, fruto da reduzida comunicação com o mar aberto. Nesse caso, o balanço fluviomarinho prejudicado reverteu-se na redução da capacidade de transporte de sedimentos na região.

Em termos da área interna do Porto de Suape, sua taxa de assoreamento é pequena, comparada a outros grandes portos públicos. Em 2019, Suape contratou empresa especializada para realizar os estudos para elaborar projeto de manutenção de dragagem do Porto Interno.

Nesses estudos, foram identificados trechos em que houve um aprofundamento e outros trechos em que houve assoreamento, principalmente próximo aos berços dos Cais 1, 2, 3, 4 e 5. O volume total de dragagem para nivelamento do Porto Interno foi de aproximadamente 770 mil m<sup>3</sup>.

Diante dos estudos realizados neste projeto, a taxa de assoreamento no Porto Interno está coerente com cinco cm ao ano, que levaria uma nova dragagem para, pelo menos, 10 anos para redução da cota em 50 cm.

Está previsto para 2021, a execução de obra para recuperação de profundidade original (-15,50m), com rebocador e lâmina de arraste para nivelamento de fundo, dos berços dos cais 1, 2, 3, 4 e 5, PGL 1 e PGL 2, ao longo de toda extensão das estruturas acima citadas, com largura máxima de 50 metros do berço ao eixo central do canal de navegação, sendo os materiais movimentados destes berços levados aos trechos de maior profundidade da bacia de evolução, não acarretando perdas operacionais à região.

Nesse cenário, o aumento da seção transversal dos canais resultará na redução de velocidade das águas, minimizando a capacidade de transportes de sedimento dos corpos hídricos locais, que tenderão a se depositar.

O assoreamento gera inúmeros problemas e atrasos que resultam em limitação do Porto em exercer todo seu potencial, especialmente condições que favorecem riscos à navegabilidade em canais. Assim, a importância de análise contínua desse processo físico resta fundamental para apoiar o pleno desenvolvimento do Porto de Suape.

# 10. INTERFERÊNCIA DOS PLANOS DIRETORES DOS MUNICÍPIOS DE IPOJUCA E CABO DE SANTO AGOSTINHO NA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO DE SUAPE

## ▶ 10.1. INTEGRAÇÃO DO PORTO NO PLANEJAMENTO URBANO

O Complexo Industrial Portuário de Suape surgiu como uma das ações estruturadoras para o desenvolvimento metropolitano integrado proposto no Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Recife – PDI/RMR em 1975. Desde então, o intenso desenvolvimento de Pernambuco tem sido fortemente relacionado à atração de diversas empresas para o Complexo Industrial Portuário, consolidando Suape como maior polo de atração de investimentos do estado.

A partir da análise socioeconômica da área de influência direta do Porto, especialmente dos municípios onde se localiza, é possível entender os impactos da atividade portuária em Ipojuca e no Cabo de Santo Agostinho. Nesse sentido, o Plano Diretor desses municípios surge como instrumento básico para o planejamento e implantação de políticas de desenvolvimento urbano, de modo a nortear a ação dos agentes públicos e privados.

Dentre os municípios impactados diretamente pelo Complexo, destaca-se o de Ipojuca, que apresenta bom nível de rendimento per capita, porém junto a altos índices de pobreza e analfabetismo, característico de uma má distribuição de renda na região. Devido à instalação do Complexo Portuário, o município recebeu grande quantidade de mão de obra especializada de outros países e de diferentes estados, contribuindo para o crescimento populacional na época. No entanto, o município ainda não apresentava infraestrutura adequada às necessidades básicas desse novo contingente populacional, restando indispensáveis ações com vistas ao planejamento urbano da área.

Nesse sentido, para que o desenvolvimento da região ocorra de forma equilibrada, o crescimento populacional deve ser acompanhado de iniciativas que visem à organização espacial e à sustentabilidade econômica da região. Caso contrário, é provável que a disparidade econômica se intensifique, tendo como consequência o aumento de índices de violência. Como o desenvolvimento da região normalmente volta-se aos centros urbanos e polos industriais, é comum que a concentração de benefícios nessas áreas se torne mais patente. Por outro lado, uma vez que o fluxo de benefícios se dê no sentido contrário, há maiores chances de estruturação e homogeneização do desenvolvimento nesses mesmos locais.

Com o intuito de minimizar o crescimento desordenado, evitar problemas socioespaciais e reduzir os impactos na região, os municípios de influência do Complexo Industrial Portuário de Suape tiveram seus PDs elaborados, tendo em vista diretrizes voltadas ao desenvolvimento do Porto. Desse modo, os PDs da região auxiliaram na regulamentação e criação do Plano Diretor de Suape, sem criar ambiguidade entre os documentos.

No que diz respeito ao município de Ipojuca, o Plano Diretor de 2007, a que se refere a presente análise, atende ao disposto na Constituição Federal, na Lei Federal 10.257/01 - Estatuto das Cidades, na Constituição do Estado de Pernambuco, Lei Orgânica Municipal e Resolução nº. 25, de 18 de março de 2005, do Conselho das Cidades. Ademais, o PD Ipojuca dispõe que o zoneamento das áreas de Ipojuca que Suape engloba deve estar em concordância com as diretrizes encontradas no PD de Suape, de forma a potencializar a infraestrutura existente e maximizar a eficiência urbana projetada para o Complexo. Para isto, o município iniciou, através da Lei 1751/2014, a revisão das diretrizes do uso e ocupação do solo, com a incorporação das recomendações dos planos setoriais e do PD de Suape, tendo por objetivo organizar o crescimento e desenvolvimento municipal, além de estabelecer a função social da cidade e da propriedade.

A partir dos PDs, a vocação estratégica exercida pelo município como polo econômico regional concentrador de grandes empreendimentos industriais de porte nacional e expressiva produção sucroalcooleira funciona como estímulo ao desenvolvimento não somente das cidades, mas também do Complexo. O PD de Ipojuca visa garantir uma maior harmonização de crescimento econômico do território em busca da integração regional e melhoria da qualidade de vida da população.

Como instrumento de fortalecimento das estruturas internas do município, o PD descreve que deve ser elaborado um Plano Estratégico de Desenvolvimento Econômico (PED), considerando a demanda de indústrias satélites fornecedoras de bens e serviços, levantamento da necessidade de mão de obra em médio e longo prazos para compor Suape, o levantamento da demanda atual e projetada (com horizonte de 10 anos) para o transporte público para o Complexo, e planejamento estratégico da economia da região.

No tocante ao zoneamento do município de Ipojuca, buscou-se uma modelagem espacial através da análise de compatibilidade entre o processo de urbanização e a disponibilidade de infraestrutura e serviços urbanos. O zoneamento descrito divide o município de Ipojuca nas Macrozonas de Sustentabilidade Rural (MSR) e Macrozona de Equilíbrio Urbano-Ambiental (MEUA). Como se pode observar na Figura 65, a Macrozona de Equilíbrio Urbano-Ambiental é a que delimita a localização do Complexo Industrial Portuário de Suape. Nesse sentido, a MEUA tem como diretriz:

- Integrar os núcleos urbanizados dos distritos com vista a possibilitar a gestão urbanística integrada;
- Conservar e proteger as estruturas naturais, com vista a garantir o equilíbrio urbano-ambiental, permitindo-se apenas usos compatíveis com os ecossistemas existentes; e
- Orientar o processo de expansão urbana, nas áreas ambientalmente passíveis de ocupação, considerando a dinâmica das atividades econômicas locais.

O zoneamento da MEUA divide a macrozona em oito zonas:

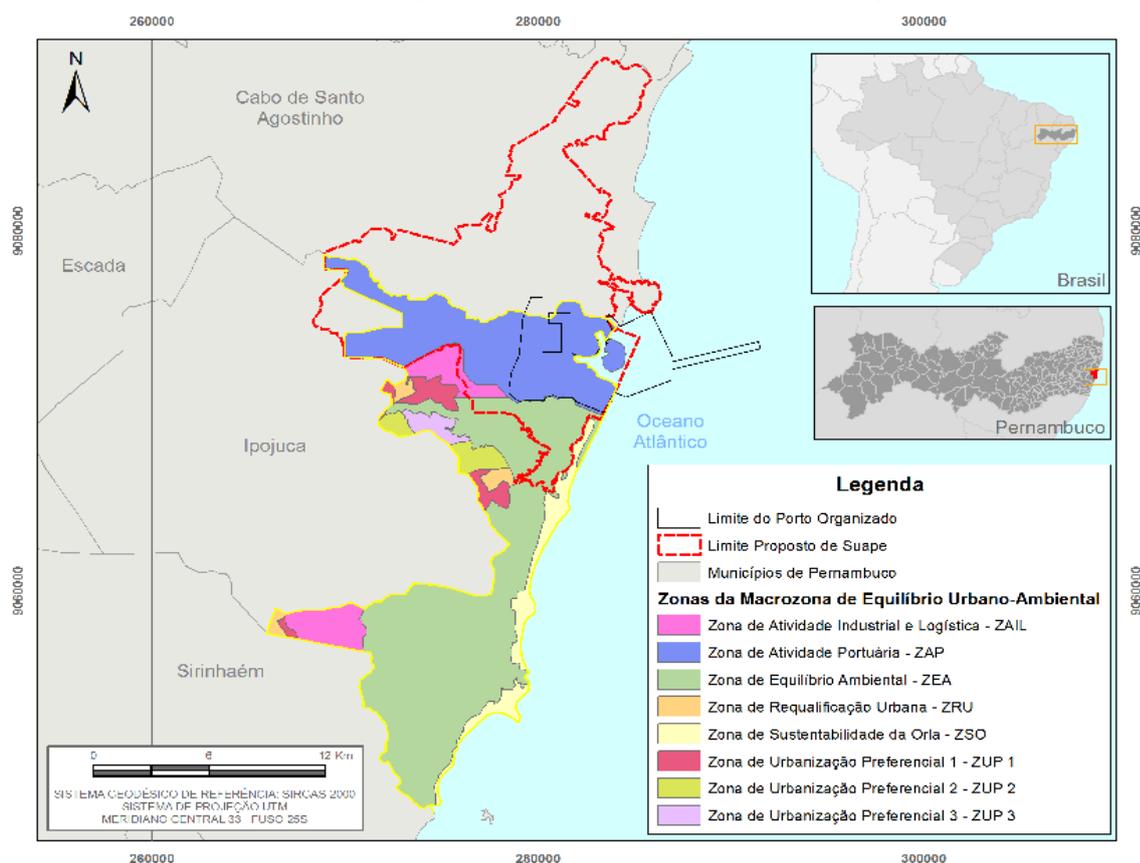
- Zona de requalificação urbana (ZRU);
- Zona de urbanização preferencial 1 (ZUP-1);
- Zona de urbanização preferencial 2 (ZUP-2);
- Zona de urbanização preferencial 3 (ZUP-3);
- Zona de equilíbrio ambiental (ZEA);
- Zona de sustentabilidade da orla (ZSO);
- Zona de atividades industriais e logísticas (ZAIL);
- Zona de atividade portuária de Suape (ZAP).

**Figura 65** - PD do município de Ipojuca - Macrozoneamento



A delimitação das zonas de atividades que compõem a macrozona de Equilíbrio Urbano-Ambiental está representada na Figura 66, permitindo a análise de sua disposição.

**Figura 66** - PD do município de Ipojuca - Zonas da Macrozona de Equilíbrio Urbano-Ambiental



É possível observar a necessidade de atenção especial para as ZEA, ZAIL e ZAP, sendo estas as zonas que abrangem o Porto. A plena operação do complexo incorre impactos socioeconômicos, territoriais e ambientais. Isso posto, o PD de Ipojuca estabelece que o monitoramento da região deverá ser realizado através do Poder Executivo Municipal, em conjunto com Suape. Caso seja necessário, é prevista a elaboração de instrumentos e programas de análise para definição de ações mitigadoras aos impactos ambientais identificados. Ainda, o zoneamento de Ipojuca também deve estar em concordância com as legislações ambientais vigentes.

A Zona de Atividades Industriais e Logísticas (ZAIL) é voltada ao crescimento de Suape. Sua localização próxima a Distritos Industriais, existentes ou projetados, tem como função estratégica oferecer suporte e logística às atividades industriais. As diretrizes principais consistem em garantir suporte através da implantação de atividades de apoio e logística ao Complexo Industrial Portuário de Suape e possibilitar, de forma estratégica, a instalação de atividades de suporte logístico demandadas pelo Complexo.

Com o mesmo intuito, o Plano Diretor do Cabo de Santo Agostinho, outro município de influência direta para o zoneamento de Suape, tem como diretriz a plena participação dos diversos agentes públicos e privados nos processos de planejamento e gestão do desenvolvimento urbano e ambiental e de implantação política urbana e ambiental.

As diretrizes gerais da Política Urbana e Ambiental e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental do Cabo de Santo Agostinho obedecem ao disposto na Lei 2.360/06, criada para cumprimento ao disposto nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal, 90 a 100 da Lei Orgânica Municipal, e ao que determina a Lei Federal nº 10.257/01 - Estatuto da Cidade.

Análogo ao Plano Diretor de Ipojuca, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental do Cabo de Santo Agostinho está em processo de revisão. A publicação em vigência do PD do Cabo é do ano de 2006.

O PD do Cabo de Santo Agostinho é fundamentado em metas a curto, médio e longo prazos para o desenvolvimento urbano na cidade. As orientações do PD estabeleceram a ordenação do território de forma a garantir o pleno aproveitamento do potencial urbanístico-ambiental do município, além de assegurar a ampliação de suas atividades econômicas e a desconcentração de renda.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental do Cabo de Santo Agostinho descreve as estratégias de estruturação espacial e urbana do município. Em relação ao sistema viário e de transporte, o plano cita que deve ser permitida a facilidade da mobilidade e acessibilidade de pessoas e cargas a partir de meios que possibilitem suas integrações e deslocamentos entre as diversas partes do seu território, incluindo o Complexo, em articulação com os demais núcleos urbanos da vizinhança.

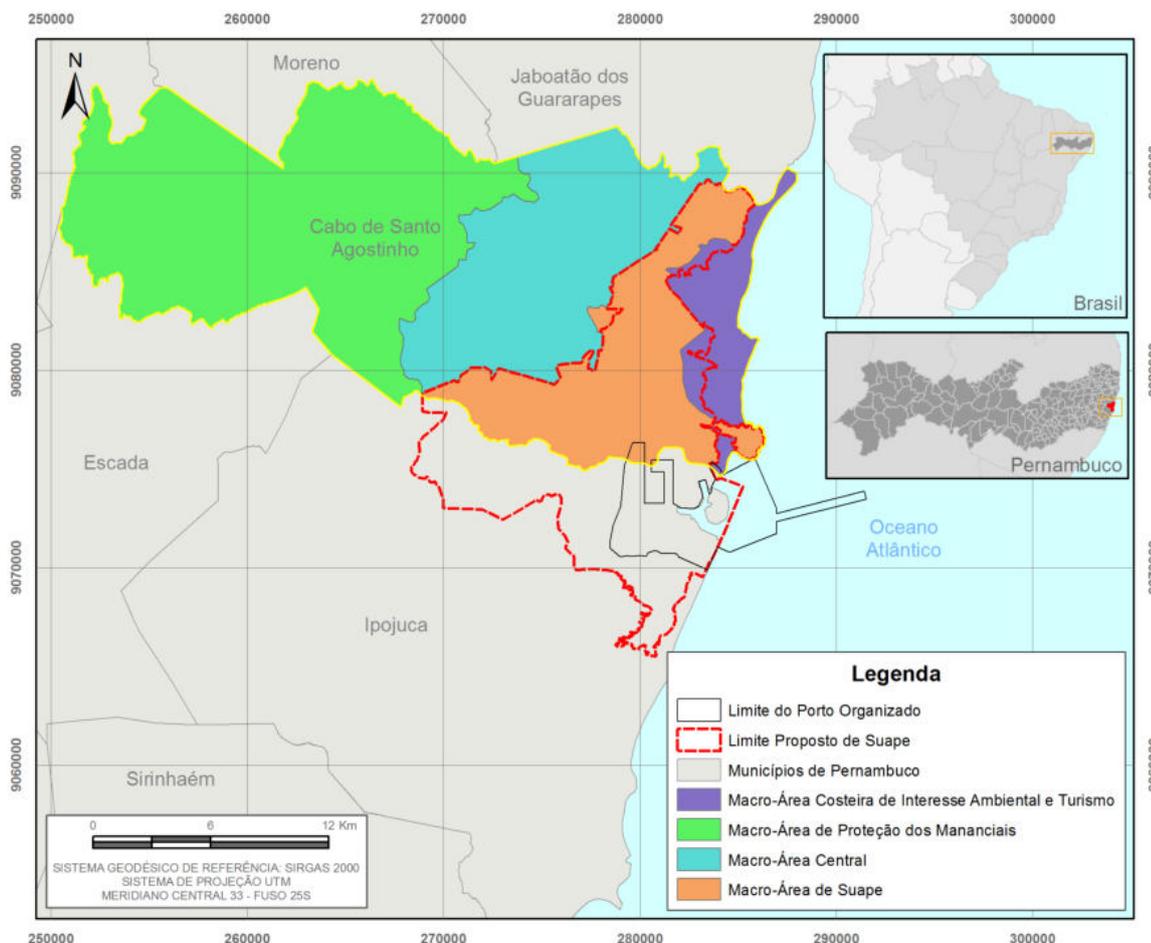
Já em consequência do processo de revisão do PD do Cabo, a presente análise seguirá em observância à Lei de Parcelamento e de Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) do município do Cabo de Santo Agostinho, Lei nº 3.109/15.

A Lei nº 3.109/15 do município do Cabo de Santo Agostinho estabelece critérios e parâmetros urbanísticos de parcelamento, uso e ocupação do solo com objetivo de orientar e ordenar o crescimento da cidade e seus anexos integrantes. Os objetivos da LPUOS é organizar a distribuição territorial, contribuindo para a integração dos espaços urbanos, levando em conta a qualidade de mobilidade e acessibilidade, respeitando elementos de valor histórico, cultural e ambiental e garantindo os direitos coletivos.

A divisão territorial definida pela LPUOS está em acordo com o art. 45 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental do município, Lei nº 2.360/06, que, para efeito de gestão urbanística, é segmentado em quatro macroáreas.

- **Macroárea Central:** esta classificação abrange os núcleos e os eixos da centralidade metropolitana, compreendida entre a área de proteção de mananciais e a área do Complexo Industrial Portuário de Suape.
- **Macroárea Costeira de Interesse Ambiental e Turístico:** localizada no litoral entre a área do Complexo Industrial Portuário de Suape e o Oceano Atlântico.
- **Macroárea do Complexo Industrial Portuário de Suape:** compreendida entre a área central e a área costeira.
- **Macroárea de Proteção de Mananciais:** localizada a oeste, com perímetro definido pelo município.

Figura 67 - PD do município do Cabo de Santo Agostinho - Macrozoneamento



O zoneamento e as regulamentações de uso e ocupação do solo do município do Cabo de Santo Agostinho para a macroárea do Complexo de Suape estão sujeitos às determinações do Decreto Estadual N° 37.160/11:

“Art. 1º. Fica aprovado o Plano Diretor - SUAPE 2030, instrumento normativo que define o zoneamento ambiental, industrial e portuário, bem como as condições de uso, ocupação e parcelamento do solo do espaço territorial de SUAPE - Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros, conforme Base Cartográfica e Quadro de Parâmetros constantes dos Anexos I e II do presente Decreto.”

Essa determinação estadual deixa claro que as diretrizes impostas para a macroárea de Suape no município do Cabo de Santo Agostinho estão definidas no Plano Diretor de Suape 2030.

O Novo Plano Diretor tem o objetivo de conquistar um novo posicionamento de Suape no contexto econômico mundial, adotando estratégias e instrumentos para uma adaptação rápida e flexível, diante do alto nível e dinâmica do comércio internacional e dos sistemas logísticos.

Inserido em área que influencia diretamente a economia do estado de Pernambuco e da região nordestina, Suape também sofre influência indireta do país inteiro por conta da posição estratégica e detenção de custos relativamente menores, o que gera vantagens comparativas face à localização geográfica de outros portos.

No Novo Plano Diretor de Suape são abordadas as três dimensões essenciais ao desenvolvimento sustentável, quais sejam: social, econômica e ambiental. Nesse cenário, buscou-se atentar à garantia da proteção social e das condições de vida, os cenários econômicos futuros, o mapeamento produtivo e sua relação com as regiões pertencentes ao território produtivo, além da abordagem dos impactos sobre os ecossistemas da região.

Baseando-se na regulação de uso e ocupação do solo, tornou-se possível realizar uma nova delimitação do Complexo e posteriormente um zoneamento com as características de cada zona e suas diretrizes e atividades bem definidas. Através destas definições é que se tornou possível a comparação e sobreposição do zoneamento de Suape e seus municípios de influência territorial direta que foram abordados anteriormente.

Nesse âmbito, o Novo Plano Diretor de Suape apresenta medidas de regulação do uso e ocupação do solo junto a ações estratégicas recomendadas em escala espacial para ordenamento de seu território. Tais medidas passam, necessariamente, pela discussão conjunta entre os órgãos estaduais e municipais de planejamento e controle urbano e ambiental e a empresa Suape.

A área de delimitação de Suape constitui-se em espaço estratégico de implementação de políticas estaduais de desenvolvimento industrial e portuário, determinado por instrumento normativo próprio. Nesse caso, a criação de normas específicas incidindo na região tem por objetivo que não haja conflitos de regulamentação que possam comprometer o desenvolvimento de Suape. Desta maneira, toda a região fica submetida ao gerenciamento da empresa Suape, na condição de gestora do Complexo em conformidade com seu estatuto.

Para as áreas compreendidas em Suape, devem ser observadas determinações específicas. Qualquer instalação de uso e atividade em Suape deve ser analisada previamente pela unidade de planejamento da empresa Suape, pela Agência Estadual de Meio Ambiente, Condepe/Fidem ou outros órgãos responsáveis pela regulação ambiental e industrial, em âmbito estadual, federal ou municipal. Os projetos arquitetônicos para edificações devem ser analisados previamente e sujeitos à aprovação, envolvendo órgãos estaduais e as prefeituras do Cabo e de Ipojuca, com anuência prévia da empresa Suape.

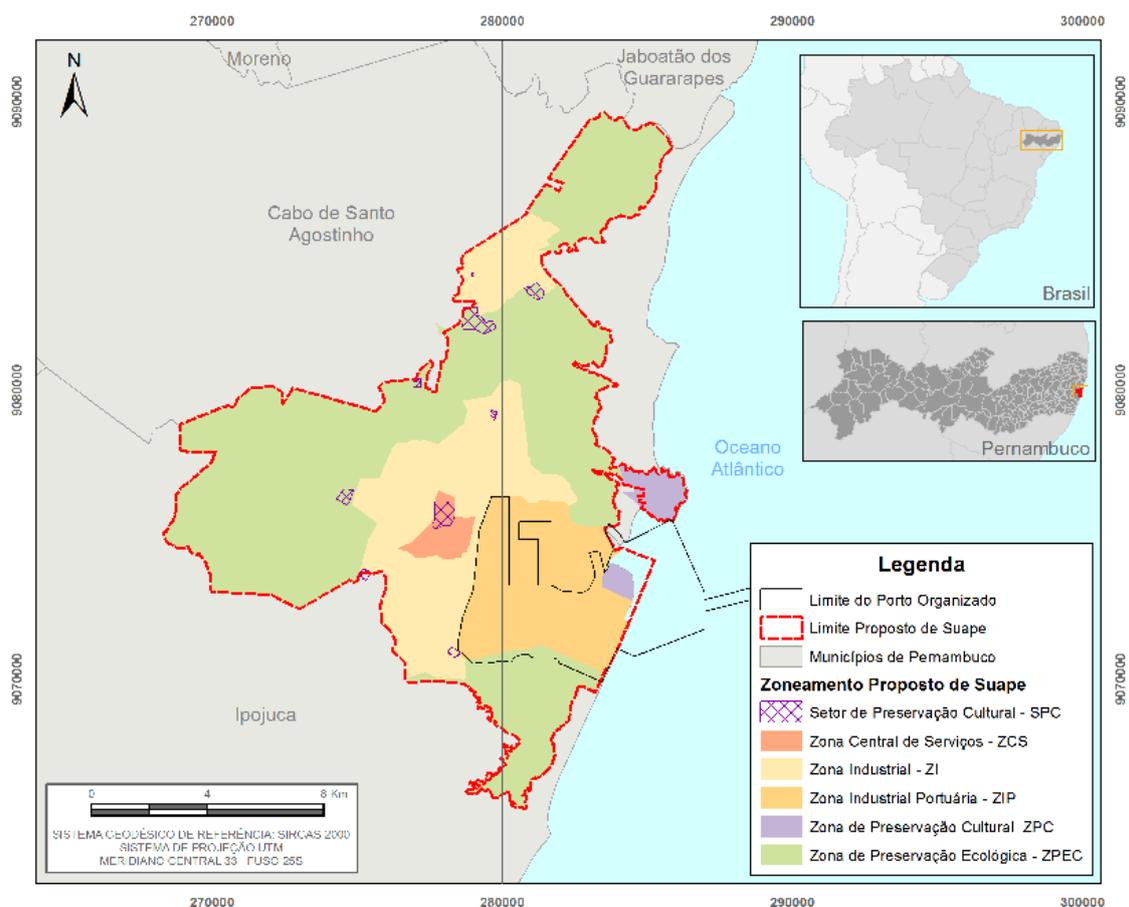
Em face de possíveis conflitos entre o desenvolvimento de Suape e a preservação ambiental, a empresa Suape deve estar de acordo com o Decreto Estadual nº 37.160, que institui que Suape deve prestar apoio aos municípios tanto na criação de Zonas de Preservação Ambiental e Cultural, quanto na regulamentação dos distritos satélites de Suape, concebidos como zonas industriais e de logística, fora do complexo. Vale ressaltar que é dever desses atores elaborar e implantar os instrumentos de regulação e de incentivo da ocupação de vazios urbanos.

Em relação à expansão urbana, o PD promove suporte aos municípios do território estratégico de Suape, assim como os PDs demonstram interesse em contribuir para o desenvolvimento de Suape, não impondo delimitação de zonas, nem restrição de diretrizes. Nesse sentido, busca-se o redimensionamento de suas zonas estratégicas, a revisão das leis de uso e ocupação do solo, e a compatibilização entre normativas, através do Plano Diretor de Suape.

Para a ordenação territorial, o PD de Suape define o zoneamento em coerência aos padrões de uso e ocupação do solo no Complexo, sendo definidas as seguintes zonas:

- Zona Industrial Portuária (ZIP);
- Zona Industrial (ZI);
- Zona Central de Serviços (ZCS);
- Zona de Preservação Ecológica (ZPEC);
- Zona de Preservação Cultural (ZPC).

**Figura 68** - PD do Complexo Industrial Portuário de Suape – Zoneamento (Decreto Estadual N° 37.160/2011)



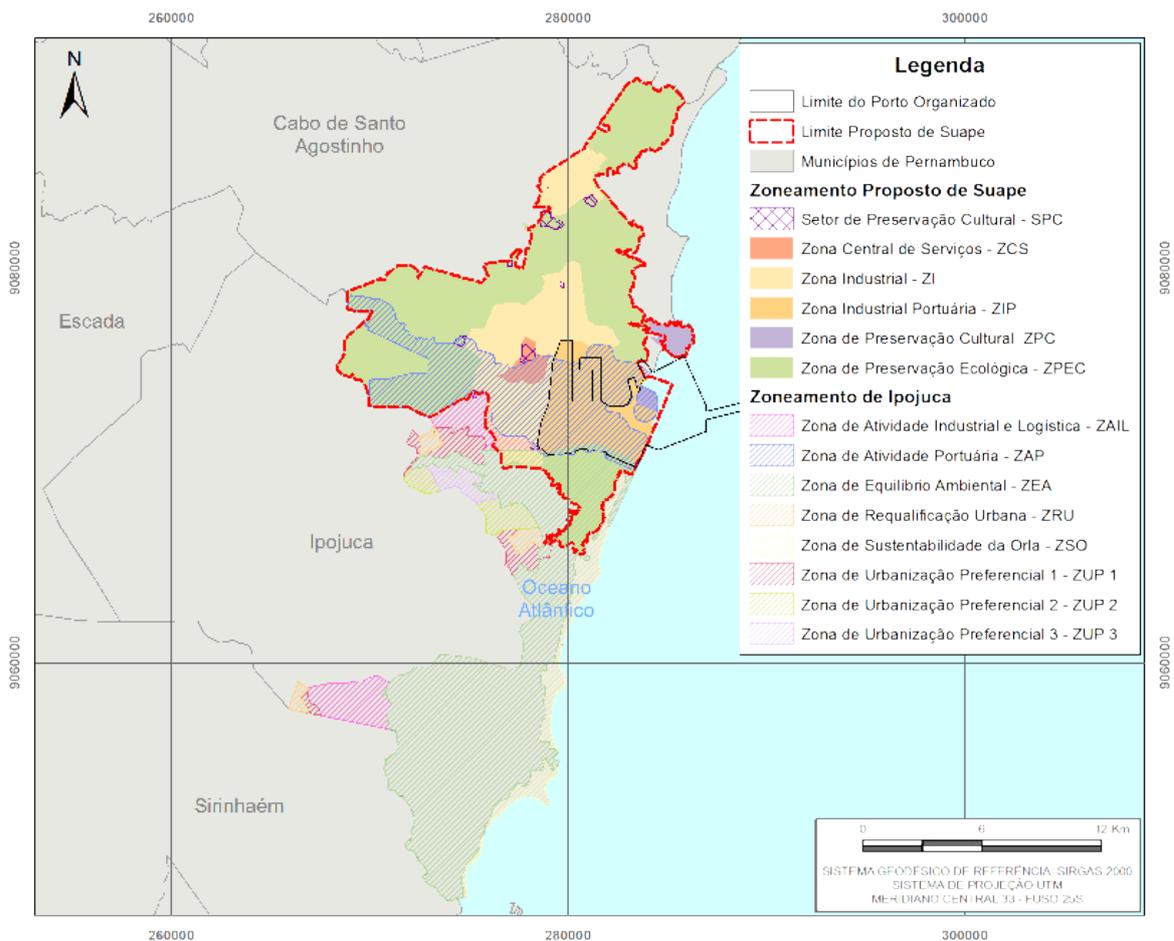
A partir dessas definições, é possível verificar a conformidade da delimitação dessas zonas com o zoneamento imposto nos planos diretores das áreas de influência direta de Suape, o PD de Ipojuca e a LPUOS do Cabo.

O município de Ipojuca influencia na região de Suape com três zonas: ZAP, ZAIL e ZEA, como descrito previamente. De acordo com o PD de Suape, as cinco áreas do zoneamento de Suape estão inseridas no território de Ipojuca. Estas possuem as seguintes definições:

- **Zona Industrial Portuária (ZIP):** abrange a área terrestre de operação portuária em si, definida como “Porto Organizado”. Esta região tem correlação direta com os terminais portuários.
- **Zona Industrial (ZI):** áreas destinadas à implantação de empreendimentos de produção industrial.

- **Zona Central de Serviços (ZCS):** destinada a usos e atividades diversificados, assumindo a identidade de um polo de serviços que deverá contribuir com o Complexo Industrial de Suape. No interior da zona, insere-se o setor de Preservação Cultural, cujas atividades previstas integram-se plenamente ao propósito da zona.
- **Zona de Preservação Ecológica (ZPEC):** circunda as zonas produtivas e caracteriza-se eminentemente como área de estoque para compensações ambientais, uma vez que guarda parcelas expressivas de matas e mangues.
- **Zona de Preservação Cultural (ZPC):** área que contempla sítios históricos e de preservação cultural e ambiental. Vale salientar as diretrizes de uso da Ilha da Cocaia, local responsável pelo recebimento do novo terminal de grãos sólidos.

**Figura 69** - Mapa - Sobreposição dos zoneamentos dos planos diretores do município de Ipojuca e de Suape



A ZAP corresponde ao limite legal do Complexo Industrial Portuário de Suape. Logo, é caracterizado pela concentração de atividades industriais, atração de investimentos públicos e privados e região de grande impacto socioeconômico, territorial e ambiental.

As diretrizes desta zona envolvem a gestão integrada deste território entre poder federal e sociedade civil, fortalecendo a estratégia para o desenvolvimento socioeconômico do município, englobando o monitoramento das áreas de recursos naturais e criação de planos para reduzir risco de impactos. Nesta zona, é importante a integração entre programas e ações de gerenciamento costeiro. Conclui-se que nenhuma diretriz desta zona entra em oposição às determinações das zonas do PD de Suape.

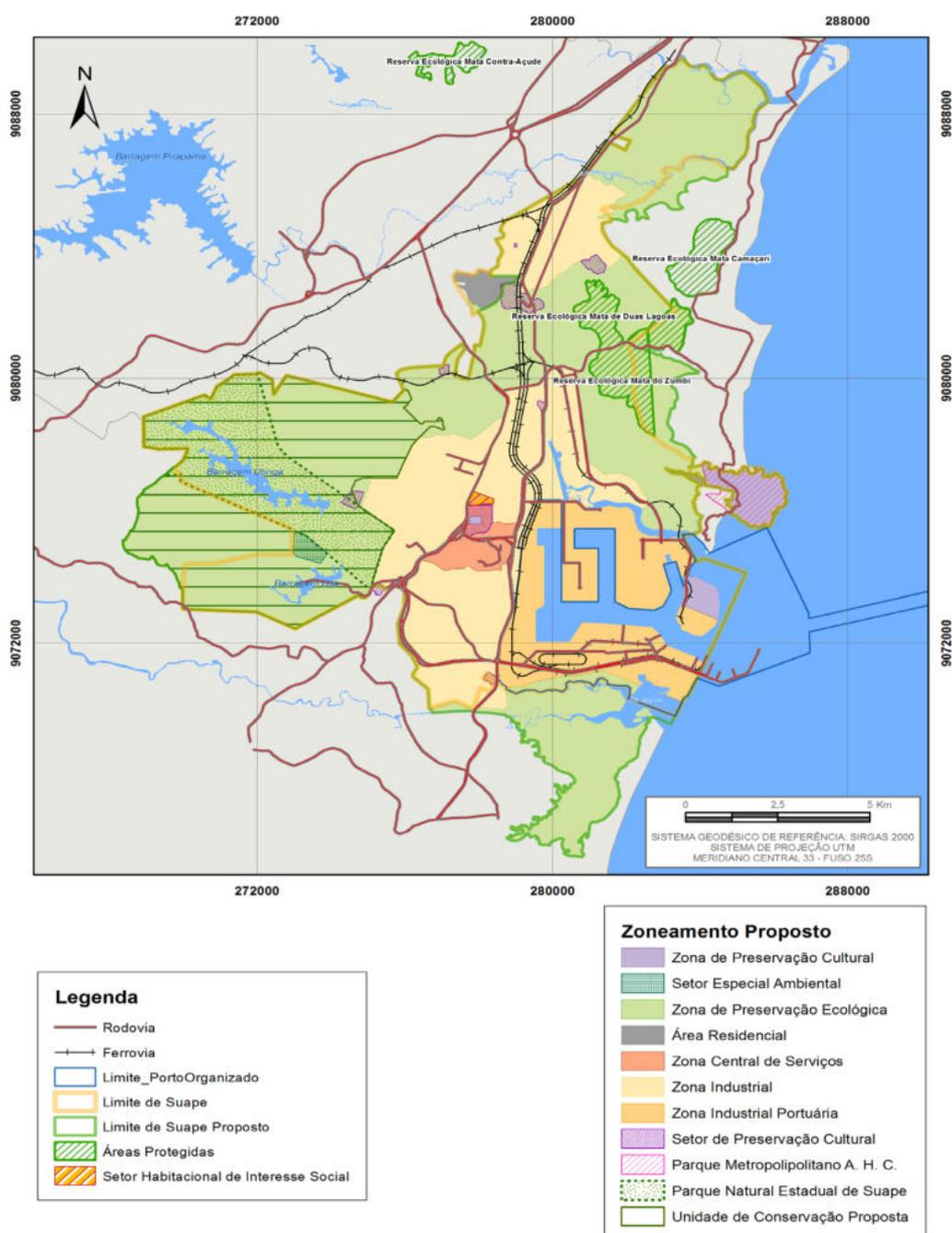
Ainda, é perceptível a inclusão da Zona de Atividades Industriais e Logísticas (ZAIL) no território delimitado por Suape, mas que por já ter sido considerada na concepção do PD de Suape através de sua Zona Industrial, não foram observados conflitos de diretrizes. Ambas as classificações priorizam a região como zona industrial para investimentos voltados a Suape. A ZAIL é caracterizada por porções de território com função estratégica de suporte para atividades industriais e logísticas, que mesmo com pouca influência na região interna do Complexo de Suape, ainda possui participação decisiva em áreas de apoios futuras para desenvolver uma economia voltada ao Porto.

Adicionalmente, tem-se o caso da Zona de Equilíbrio Ambiental (ZEA), do PD de Ipojuca, que entra em contato com a ZPEC do PD de Suape. A ZEA é uma região que tem como principal diretriz a preservação de ecossistemas naturais, área de mangue, várzeas, remanescentes de mata atlântica, áreas de preservação ambiental, praias e vegetação costeira, diretrizes que também norteiam a ZPEC de Suape. Ambas as zonas obedecem às leis ambientais e à criação de unidades de conservação para adquirir incentivos econômicos, com finalidade de manter o meio ambiente estável.

Como o zoneamento advindo da Lei de Parcelamento e de Uso e Ocupação do Solo do município do Cabo de Santo Agostinho não subdivide a macroárea de Suape, e indica que suas diretrizes devem ser coerentes ao PD de Suape, pode-se concluir que não existem incompatibilidades entre as legislações impostas para esta região.

Esta análise de planos diretores e leis que englobam o zoneamento dos municípios comprova o interesse que os municípios tiveram em evitar problemas socioespaciais e reduzir os impactos na região tendo em vista o crescimento e desenvolvimento sustentável da área do Complexo Industrial Portuário de Suape. As diretrizes criadas para os PDs tiveram como referência o desenvolvimento do Porto, sem que fossem incitadas discordâncias ou conflitos de interesses entre as partes interessadas, notadamente os municípios da área de influência do Porto e o próprio Porto. A seguir (Figura 70) está apresentada uma imagem que demonstra a inserção da atualização do PDZ no atual Plano Diretor de Suape.

**Figura 70 - Zoneamento do Plano Diretor de Suape 2030**  
(Decreto Estadual N° 37.160/2011)



# 11. PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS

Conforme disposto no PM e no PDZ vigentes, o Plano de Ações é composto pelas iniciativas inerentes aos principais gargalos identificados por meio das análises realizadas ao longo da elaboração do referido Plano Mestre, tanto no que se refere às atuais condições operacionais das instalações portuárias quanto à análise da sua situação futura, considerando as perspectivas e cenários de movimentação de cargas e seus prováveis impactos sobre a infraestrutura portuária e de acessos. Ainda conforme os referidos planos, são elencadas no Plano de Ações as iniciativas relativas às análises dos aspectos ambientais, da relação porto-cidade e da gestão portuária.

Assim, as ações propostas apresentadas nesta atualização do PDZ 2020 do Porto de Suape, ao tempo que validam, em grande medida, as iniciativas relacionadas tanto no PM e no PDZ vigentes, têm como objetivo a adequação do Porto de Suape, no sentido de atender, com nível de serviço adequado, à demanda direcionada ao Porto.

Desta forma, algumas ações foram planejadas visando melhoria da infraestrutura para as indústrias, empresas e arrendatários localizados na poligonal do Porto Organizado e complexo industrial. Algumas áreas foram estrategicamente classificadas como áreas não afetadas para implantação de operações e serviços com o intuito de ofertar à indústria local e aos novos negócios condições mais atrativas. Nessas áreas será monitorada a implantação de novos serviços de suporte, a exemplo da proposta de implantação de um novo terminal de gás natural a curto prazo, que deverá prover este insumo a um custo mais atrativo no mercado, promovendo a criação de um ecossistema de negócios com um importante diferencial competitivo, principalmente devido ao seu grande potencial de valor agregado e de disrupção no mercado.

De modo específico, são abordadas neste capítulo as propostas de melhorias no âmbito da gestão, da operação e institucional, por meio da apresentação das atividades que devem ser executadas para atingir os objetivos, juntamente a um planejamento temporal conceitual para a execução das atividades. Cabe ressaltar que algumas das ações descritas já se encontram em andamento ou em processo de planejamento inicial, dada a sua importância para a operação e desenvolvimento do Porto.

Neste capítulo são também destacadas as propostas de investimento necessárias para o desenvolvimento do Porto. Com base na análise comparativa e revisão da projeção de cargas contidas no PM e no PDZ vigentes, identificou-se a necessidade quanto à validação e pertinência dos investimentos previstos no PDZ vigente. Nesse sentido, o Plano de Ações e Investimentos apresentado neste tópico está ligado à proposta de zoneamento da área do Porto Organizado apresentada no Capítulo 2 deste documento, que obedece à necessidade de expansão portuária nos horizontes de movimentação portuária, resultado da análise da projeção de cargas (Capítulo 12).

As iniciativas que compõem este Plano de Ações do Porto de Suape, abaixo detalhadas, estão organizadas em seções de acordo com o escopo estabelecido no Anexo I da Portaria MInfra n.º 61/2020, a saber: i) melhorias operacionais; ii) investimentos portuários; iii) acessos; iv) gestão portuária; v) meio ambiente; e vi) porto-cidade.

## 11.1. MELHORIAS OPERACIONAIS

As ações relacionadas às melhorias operacionais referem-se às iniciativas voltadas ao aprimoramento dos processos de recepção e expedição de cargas cujos objetivos sejam ganhos operacionais capazes de impactar positivamente no curto, médio e longo prazos, sobre a capacidade de escoamento de cargas das instalações portuárias.

As ações identificadas nesse sentido para o Porto de Suape encontram-se descritas nas seções seguintes e tiveram por base a análise integrada do conjunto de propostas relacionadas, tanto no PM, como no PDZ vigente.

Para uma melhor compreensão desse conjunto de propostas, suas interfaces, validação, exclusão e ou inclusão, ou mesmo fusão, considerando a atualização das informações, otimização e o contexto atual de análise, essas propostas encontram-se abaixo relacionadas, inicialmente, considerando cada um dos referidos instrumentos de planejamento. Na sequência, são apresentadas, de forma detalhada, o elenco de iniciativas propostas para as melhorias operacionais, no âmbito desta atualização do PDZ de Suape.

**Tabela 38** - Ações propostas pelo Plano Mestre do Porto de Suape voltadas às operações

ITEM	DESCRIÇÃO	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	Adoção de sistema de agendamento integrado no Porto de Suape com implantação de equipamentos para automatização dos gates da PC1	Não iniciado	Suape	Fevereiro de 2019
2	Instalação de Pátios para caminhões nas imediações do Porto de Suape	Em andamento	Suape, Sulog, Cone Log, Êxito Importadora e Exportadora e TLBR Logística	Fevereiro de 2019
3	Monitoramento da capacidade de processamento das portarias do Complexo Portuário	Não iniciado	Suape, Bunge Moinho – Trigo e TUP EAS	Ação contínua
4	Realização de obras de melhorias na via de acesso ao TUP EAS	Não iniciado	Suape e TUP EAS	Imediato

**Tabela 39** - Ações propostas pelo PDZ 2020 do Porto de Suape voltadas às operações

ITEM	DISCRIMINAÇÃO DAS AÇÕES	PRAZO			
		ANOS	CURTO	MÉDIO	LONGO
1	Atuação da Autoridade Portuária para garantia dos níveis de produtividade desenvolvidos nos terminais		X		
2	Criação de um pátio de triagem.		X		
3	Utilização de terminais alfandegados fora da área primária do Porto		X		
4	Implantação de um sistema de monitoramento dos tempos de estadia das cargas, nos armazéns e pátios			X	
5	Plano de Manutenção		X		

**Tabela 40** - Atualização do PDZ 2020 do Porto de Suape - Ações propostas voltadas às operações

ITENS	DISCRIMINAÇÃO DAS AÇÕES	PRAZO			
		ANOS	CURTO (2021-2024)	MÉDIO (2025-2030)	LONGO (pós-2030)
1	Atuação da Autoridade Portuária para garantia dos níveis de produtividade desenvolvidos nos terminais.		X		
2	Instalação de Pátios de Triagem e Estacionamento de Caminhões.		X		
3	Utilização de terminais alfandegados fora da área primária do Porto		X		
4	Implantação do projeto referente ao VTS		X		
5	Implantação de um sistema de monitoramento dos tempos de estadia das cargas, nos armazéns e pátios			X	
6	Plano de Manutenção		X		
7	Realização de obras de melhorias na via de acesso do TUP EAS			X	

### 11.1.1. ATUAÇÃO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA PARA GARANTIA DOS NÍVEIS DE PRODUTIVIDADE DESENVOLVIDOS NOS TERMINAIS

#### a) Justificativa

A Autoridade Portuária deve atuar no sentido de garantir que os níveis de produtividade operacionais dos terminais alcancem um mínimo recomendado para os terminais. Isso pode se dar por meio do estímulo à concorrência e/ou da colocação de cláusulas nos contratos de arrendamento com essa finalidade. Nesse sentido, esta melhoria operacional ocorre em conjunto com a melhoria de gestão proposta quanto à atualização dos atuais e novos contratos de arrendamento, por meio da inclusão de cláusulas específicas estabelecendo padrões mínimos de eficiência e produtividade.

Em princípio, pode-se afirmar que esta ação será iniciada a partir da realização dos contratos emergenciais para a regularização de áreas para as quais os contratos encontram-se vencidos ou a partir da implantação de novos terminais, como é o caso do segundo terminal de contêineres (Tecon II – SUA05), que estimulará a concorrência na movimentação desta natureza de carga, incentivando o aumento da produtividade dos terminais.

Para que a expansão do Porto ocorra de forma otimizada, cabe assinalar que os novos contratos de arrendamento deverão exigir os padrões mínimos de produtividade, bem como, a Administração Portuária deverá estimular a concorrência entre terminais arrendados.

#### b) Cronograma

**Tabela 41** - Status da atuação da Autoridade Portuária para garantia dos níveis de produtividade desenvolvidos nos terminais

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Estímulo da concorrência	Em andamento
2	Novos contratos de arrendamento exigindo padrões mínimos de produtividade	Em andamento

## 11.1.2. INSTALAÇÃO DE PÁTIOS DE TRIAGEM E ESTACIONAMENTO DE CAMINHÕES

### a) Justificativa

Na qualidade de Autoridade Portuária, a Administração do Porto de Suape, com vistas a melhorar o acesso terrestre ao Porto, minimizar os estacionamentos irregulares de veículos, garantir a segurança viária e, principalmente, de diminuir as filas de caminhões no Complexo, nas cidades do entorno e nos acessos ao Porto Organizado, realizou um chamamento público (CHAMAMENTO PÚBLICO 001/2017) para credenciar interessados em implantar e operar Pátios de Triagem e Estacionamento de Caminhões no âmbito do território do Complexo. A realização do referido ocorreu no mês de setembro de 2017. Atualmente, Suape conta com três pátios em plena operação.

Desde 20 de julho de 2020, os caminhoneiros que fazem o transporte de produtos no Porto de Suape contam com mais segurança, conforto e agilidade para coletar ou deixar mercadorias nos terminais do Porto Organizado.

Os três pátios de triagem de caminhões em operação contam com 500 vagas estáticas cada um, sendo todos localizados próximo à área portuária, na atual Zona Industrial (ZI) definida pelo Plano Diretor - SUAPE 2030. Os pátios estão sendo operados pelas empresas Êxito, Cone Log e Sulog, credenciadas por meio do referido chamamento. Nesses pátios, os motoristas passam por uma checagem de dados e do agendamento no terminal de destino, antes de acessarem o Porto – a previsão é que todo esse processo seja totalmente automatizado.

A infraestrutura dos pátios inclui serviços de apoio, como sala de descanso, unidade de atendimento de primeiros socorros, sanitários e restaurantes. Além disso, os caminhoneiros contam ainda com serviços de oficina, reparo e borracharia, caso o veículo precise de reparos e manutenção. Além disso, os pátios oferecem sistema de Circuito Fechado de TV e volante na área para vigilância. Todos funcionam 24 horas por dia, de domingo a domingo. O investimento total dos três projetos foi de R\$ 70 milhões, com geração de 140 empregos diretos e 463 indiretos.

**Figura 71** - Vistas dos pátios de triagem em operação em Suape a partir de 2020 – Empresas Êxito e Sulog



A automação de todo o controle de acesso tem por finalidade garantir mais agilidade e eficiência aos pátios. O sistema de automação dos pátios foi interligado aos terminais e, com isso, o caminhoneiro não precisará mais parar no Posto de Controle do Porto (PC-1) para a conferência de dados. Atualmente, a passagem pelo pátio de triagem garante uma entrada expressa desses veículos no Porto, no horário agendado para a coleta ou entrega dos produtos em mais de 90% dos casos. Até o final de 2021, a meta é chegar em 95% de eficiência.

Diariamente, uma média de 1.900 caminhões atuam no recebimento e expedição de cargas nos terminais de Suape. Com a implantação dos pátios de triagem, entende-se que o ordenamento do tráfego de veículos dentro do Porto atende à Resolução 3274/2014 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que determina ser de competência da Autoridade Portuária fiscalizar o acesso à área do Porto Organizado e estabelece infrações administrativas, caso as atribuições não sejam desempenhadas a contento. A implantação dos pátios também se encontra em acordo com determinações da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no que diz respeito à fiscalização do transporte rodoviário de cargas.

Por último, cabe destacar que esta ação contempla a integração e fusão de objetivos contidos nas propostas do PM relacionados nos itens 1, 2 e 3 da Tabela 20.A, e do PDZ 2020 do Porto de Suape relacionado no item 2 da Tabela 20.B, em especial, no que se refere à redução da formação de filas nos acessos ao Porto de Suape, a quantidade de veículos estacionados na Avenida Portuária e nas vias intraporto, bem como a melhoria da gestão dos fluxos de acesso às instalações portuárias e na obtenção de uma base de dados para subsidiar o planejamento logístico do Porto.

## b) Cronograma

**Tabela 42** - Cronograma da criação de um pátio de triagem

<b>CRONOGRAMA</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>STATUS</b>
1	Publicação da Chamada Pública nº 001/2017	Concluído
2	Apresentação do requerimento de acordo com Portaria nº 077/2017, 082/2018	Concluído
3	Publicação do resultado das empresas credenciadas	Concluído
4	Convocação para assinatura do Contrato de Adesão	Concluído
5	Implantação dos projetos credenciados para exploração dos pátios de triagem	Concluído
6	Publicação da Portaria 035/2020	Concluído
7	Início da operação	Concluído
8	Implantação do Modelo de Fiscalização e Acompanhamento dos Níveis de Serviços prestados pelos pátios em operação	Em andamento

### 11.1.3. UTILIZAÇÃO DE TERMINAIS ALFANDEGADOS FORA DA ÁREA PRIMÁRIA DO PORTO

#### a) Justificativa

Com a previsão de crescimento de movimentação de cargas a curto, médio e longo prazos, é estratégico planejar a utilização de terminais alfandegados fora da área primária do Porto, uma vez que o aumento de áreas alfandegadas disponibiliza mais opções para as empresas, promove a agilização de processos, além de contribuir para o aumento da competitividade do Porto.

A ideia de descentralizar as áreas alfandegadas, implantando terminais alfandegados fora da área do Porto Organizado tem, desse modo, o objetivo de agilizar o desembaraço aduaneiro livrando a área operacional apenas para a movimentação da carga. Esta organização remete à setorização das atividades do Porto, otimizando a operação portuária. Atualmente, Suape não dispõe de áreas alfandegadas localizadas fora do Porto Organizado.

## b) Cronograma

**Tabela 43** - Cronograma da utilização de terminais alfandegados fora da área primária do Porto

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Planejamento da utilização de terminais alfandegados fora da área primária do Porto	Em andamento

### 11.1.4. IMPLANTAÇÃO DO PROJETO REFERENTE A VTMISS

#### a) Justificativa

Devido ao grande fluxo das embarcações, é recomendável a implantação de um sistema de monitoramento das embarcações que acessam o Porto de Suape, no intuito de intensificar a segurança da navegação no canal de acesso.

Atualmente a SNPTA/MInfra recomenda a implantação de um sistema de "inteligência logística portuária" chamado de *VTMISS (Vessel Traffic Management and Information System)*. Este sistema serve de auxílio eletrônico à navegação, com capacidade para prover a monitoração ativa do tráfego aquaviário. O objetivo do sistema é ampliar a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações. Por outro lado, a necessidade de implantação deste sistema deve ser analisada detalhadamente.

De fato, o Porto, atualmente, possui grande fluxo de embarcações, o que indica a necessidade de um sistema de monitoramento moderno para controle da movimentação. Entretanto o Porto de Suape possui apenas um canal de navegação e, de acordo com a presente revisão do PDZ, esta configuração se perpetuará mesmo após o horizonte de longo prazo.

A existência de apenas um canal de navegação com as dimensões atuais restringe a navegabilidade em apenas um sentido, classificando o canal em unidirecional, *one-way-traffic* (PIANC, 2014), tornando a entrada e saída do Porto simplificada, sendo assim de fácil controle.

Isto posto, será necessária a realização de uma análise mais detalhada para verificar a real necessidade de implantação de um sistema como o VTMISS, já que o controle de tráfego existente atua de forma eficiente, não demonstrando falhas para o tráfego atual de navios.

## b) Cronograma

**Tabela 44** - Cronograma de implantação do projeto referente a VTMS

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Analisar viabilidade do sistema de controle de tráfego atual	Não iniciado
2	Desenvolvimento do projeto de implantação	Não iniciado
3	Aprovação do projeto de implantação pela Marinha do Brasil	Não iniciado
4	Licitação	Não iniciado
5	Implantação do sistema	Não iniciado
6	Atualização das normas de tráfego marítimo	Não iniciado

### 11.1.5. IMPLANTAÇÃO DE UM SISTEMA DE MONITORAMENTO DOS TEMPOS DE ESTADIA DAS CARGAS, NOS ARMAZÉNS E PÁTIOS

#### a) Justificativa

A administração do Porto de Suape deverá monitorar os tempos de estadia das cargas, nos armazéns e pátios com vistas a antecipar possíveis congestionamentos, forte influenciador na diminuição da produtividade.

Devido ao Porto ser considerado uma área de grande fluxo e giro de cargas, e não um centro de estoque dessas cargas, deve-se prever um sistema de controle dos tempos de armazenagem e transporte das cargas garantindo a produtividade operacional.

#### b) Cronograma

**Tabela 45** - Cronograma de implantação de um sistema de monitoramento

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Implementação de um sistema de monitoramento de cargas armazenadas nos terminais	Em andamento

## 11.1.6. PLANO DE MANUTENÇÃO

### a) Justificativa

A prática da manutenção deve fazer parte da rotina do Porto, devido à constante utilização de equipamentos e infraestruturas que necessitam estar sempre em bom funcionamento.

A manutenção preventiva visa evitar o aparecimento de qualquer tipo de falha, ou seja, prevenir as quebras que geram os atrasos e, conseqüentemente, a perda nos índices de produtividade, mas também deve prever a necessidade de uma ocasional manutenção corretiva, para consertar erros eventualmente não previstos.

O objetivo principal deve ser a premeditação de possíveis transtornos. A prática da manutenção não deve consistir na realização de consertos, como no caso das intervenções corretivas, mas sim de evitá-los ao máximo. No setor portuário, esse tipo de manutenção é imprescindível, pois garante o funcionamento dos equipamentos, a confiabilidade e sua segurança.

### b) Cronograma

**Tabela 46-** Cronograma de Implantação do Plano de Manutenção

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Mapeamento dos equipamentos e infraestrutura portuária	Concluído
2	Classificação da prioridade dos equipamentos e infraestruturas mapeadas	Concluído
3	Controle da situação dos equipamentos e infraestruturas mapeadas e operação dos ajustes	Em andamento

## 11.1.7. REALIZAÇÃO DE OBRAS DE MELHORIAS NA VIA DE ACESSO DO TUP EAS

### a) Justificativa

Esta ação constitui-se na restauração do pavimento e implantação de sinalizações vertical e horizontal no trecho sob enrocamento (em travessia com o Rio Tatuoca) que constitui a via de acesso provisório ao TUP EAS.

Esta via, localizada na área do Porto Organizado, apresenta pavimento e sinalizações em condições de conservação que variam de regular a boa.

O objetivo desta ação é, portanto, realizar obras de infraestrutura neste trecho provisório de acesso ao TUP EAS para manter as condições gerais de sua trafegabilidade, nomeadamente no que se refere à fluidez do tráfego, a garantir maior velocidade e segurança operacional.

No entanto, está em estudo a possibilidade de romper este trecho sob enrocamento, o qual foi criado como opção provisória à Ilha de Tatuoca para implantação e operação do TUP EAS. Há tratativas com a agência ambiental (CPRH) para definição da manutenção ou não, deste acesso, conclusão que apenas poderá ser tomada após apresentação de todos os estudos em andamento.

O acesso definitivo ao TUP EAS já está concluído e é feito através de ramal rodoviário proveniente da TDR-NORTE (PE-009), contemplando também trecho sob ponte, fazendo a travessia do Rio Massangana, chegando pelo lado norte da ilha, e dando acesso ao Estaleiro Promar. Toda operação e manutenção deste novo acesso está sob responsabilidade da CRA (Concessionária Rota do Atlântico).

### b) Cronograma

**Tabela 47** - Cronograma da realização de obras de melhorias na via de acesso do TUP EAS

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Analisar a viabilidade de implantação	Concluída
2	Licitar contratação de Projeto Executivo	Não iniciada
3	Obter licenciamento das obras	Não iniciada
4	Licitar contratação das obras	Não iniciada
5	Execução das obras	Não iniciada

## 11.2. PROPOSIÇÕES DE INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS

Os investimentos portuários referem-se às ações voltadas à solução dos déficits de capacidade de infraestrutura das instalações portuárias. De um modo geral, são relacionados neste item as propostas de investimento necessárias para o desenvolvimento do Porto.

Com base na análise comparativa e revisão da projeção de cargas contidas no PM e no PDZ vigentes, identificou-se a necessidade quanto à validação e pertinência dos investimentos previstos no PDZ vigente. No que se refere, especificamente, àquelas propostas decorrentes do PM, são descritos os projetos aprovados pela Antaq e pelo Ministério da Infraestrutura que supram a necessidade de infraestrutura, bem como são elencadas as ações para solucionar os déficits de capacidade residuais não atendidos pelos projetos já aprovados.

Importante destacar que a proposta de investimentos apresentada neste tópico está relacionada ainda à proposta de zoneamento da área do Porto Organizado abordada no Capítulo 2 deste documento, que obedece à necessidade de expansão portuária nos horizontes de movimentação portuária, resultado da análise da projeção de cargas (Capítulo 12). Para a implementação do zoneamento (Capítulo 2), foram propostos quatro tipos de investimentos portuários necessários para a adequação da expansão portuária para atender à capacidade futura do Porto, conforme destacado por horizonte de implantação.

Para uma melhor compreensão desse conjunto de investimentos propostos no PM e no PDZ vigentes, suas interfaces, validação, exclusão e ou inclusão, ou mesmo fusão, considerando a atualização, otimização e o contexto atual de análise, esses investimentos encontram-se a seguir relacionados, inicialmente, considerando cada um dos referidos instrumentos de planejamento. Na sequência, são apresentados, de forma detalhada, o elenco dos investimentos portuários propostos no âmbito desta atualização do PDZ de Suape.

**Tabela 48** - Investimentos portuários propostos pelo Plano Mestre do Porto de Suape

ITEM	DESCRIÇÃO	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO	OBS
1	Resolução do déficit de capacidade de cais para granéis líquidos no Porto de Suape	Não iniciado	Suape	Imediato	
2	Resolução do déficit de capacidade de armazenagem de granéis líquidos no Porto de Suape	Não iniciado	Suape	2019 para GLP; 2030 para derivados de petróleo (exceto GLP) e etanol; e 2030 para produtos químicos	
3	Arrendamento do Terminal de Veículos de Suape (TVS)	Em andamento	Suape e Governo Federal	2019	

**Tabela 49** - Investimentos portuários propostos pelo PDZ 2020 do Porto de Suape

ITEM	DISCRIMINAÇÃO DAS AÇÕES	PRAZO		
	ANOS	CURTO	MÉDIO	LONGO
1	<b>Novos Terminais</b>			
1.1	Tecon II (SUA05)		X	
1.2	Terminal de Granéis Sólidos Minerais	X	X	
1.3	TMU I			X
1.4	TMU II e Pêra Ferroviária			X
1.5	Terminal de Granéis Líquidos	X	X	
1.6	Terminal de Carga Geral	X	X	
2	<b>Expansão pós-2035</b>			X

**Tabela 50** - Atualização do PDZ 2020 do Porto de Suape – Investimentos portuários propostos

ITEM	DISCRIMINAÇÃO DOS INVESTIMENTOS	PRAZO		
	ANOS	CURTO (2021-2024)	MÉDIO (2025-2030)	LONGO (PÓS-2030)
1	<b>Novos Terminais</b>			
1.1	Tecon II (SUA05)	X		
1.2	Terminal de Veículos		X	
1.3	Terminal de Granéis Sólidos Minerais		X	
1.4	TMU I		X	
1.5	TMU II e Pêra Ferroviária		X	
1.6	Terminal de Granéis Líquidos	X		
1.7	Terminal de Regaseificação	X		
2	<b>Estruturas Offshore</b>		X	X
3	Arrendamento do Terminal de Veículos de Suape (TVS)	X		
4	<b>Expansão pós-2030</b>			X

Todas as propostas estão apresentadas a seguir por tipo de investimento. Serão descritos as soluções adotadas e os cronogramas para as implantações dos terminais e infraestruturas. Inicialmente propõe-se o mesmo modelo de cronograma para os terminais a serem implantados, pois algumas dependem da inclusão de suas áreas no Plano de Outorgas elaborado pela SNPTA/MInfra.

### **11.2.1. NOVOS TERMINAIS**

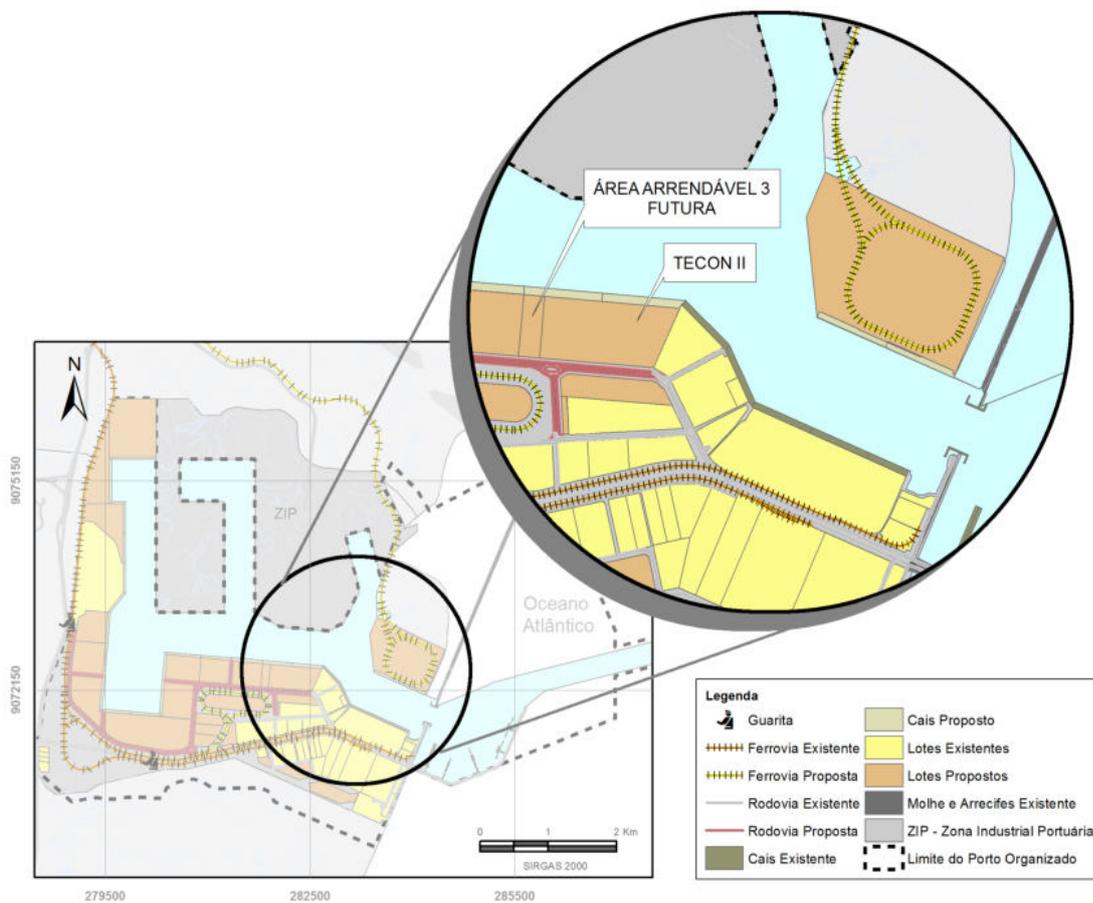
Embora o Plano Mestre tenha contemplado, fundamentalmente, a necessidade de investimentos portuários no que se refere, especificamente, à movimentação de granéis líquidos e veículos (com a necessidade de implantação de três novas infraestruturas), a revisão da projeção de cargas apresentada neste plano (Capítulo 12) identificou a necessidade da adequação de um conjunto de mais três áreas para implantação de novos terminais de movimentação de cargas de naturezas diversas, nos curto e médio prazos.

Os terminais foram propostos de acordo com diretrizes encontradas em normas técnicas, artigos e análises de benchmarking, realizados ao longo da última revisão do PDZ, aprovado em fevereiro de 2020. Foram analisadas as necessidades de adaptação no layout portuário possibilitando a instalação dos novos terminais, através da abertura de novos canais, aprofundamento e alargamento de canais existentes e serviços de aterro.

No que se refere ao zoneamento, foi prevista a necessidade de construção de cais e implantação de infraestruturas para viabilizar o funcionamento do Porto, como por exemplo com a expansão dos sistemas de transportes para atender a nova demanda e o aumento da movimentação de cargas e pessoas.

### 11.2.1.1. Novo Terminal de Contêineres (Tecon II)

Figura 72 - Localização do futuro Terminal de Contêineres (Tecon II)



#### a) Justificativa

Foi identificada a necessidade de novas infraestruturas para atender à demanda de movimentação de contêineres em curto prazo. Atualmente o segundo terminal de contêineres (Tecon II) já se encontra em processo de implantação. A crise econômica recente e a pandemia da covid-19 impactaram na estratégia de lançamento do edital de licitação. Está sendo aguardada uma melhora do mercado para que players mundiais manifestem interesse em arrendar o terminal.

A necessidade de um segundo terminal de contêineres foi identificada no Plano Mestre, que já considerou no cálculo de capacidade o incremento do Tecon II para que o Porto comporte a demanda até 2060.

A implantação do Tecon II (SUA05) acarretará numa maior circulação de caminhões de grande porte para transporte de contêineres. Nesse sentido, é necessário prever uma via de acesso, prolongamento da via existente por trás da área então ocupada pelo futuro Terminal de Granel Sólido de Suape e SUA01, para atender ao novo terminal, VP-01.

No que se refere ao acesso hidroviário, prevê-se a abertura de um canal com largura de 500 m em frente ao terminal novo, marcando o prolongamento do canal principal de forma linear, garantindo a atracação de navios-tipo com 400m de LOA em dois cais contíguos que somam 900 m (Cais 6 e 7). Para viabilizar a entrada dos navios, será necessário o aprofundamento do Porto Interno para 15,5m até os novos cais, e aumento da primeira bacia de evolução para o diâmetro de 680 m.

## b) Cronograma

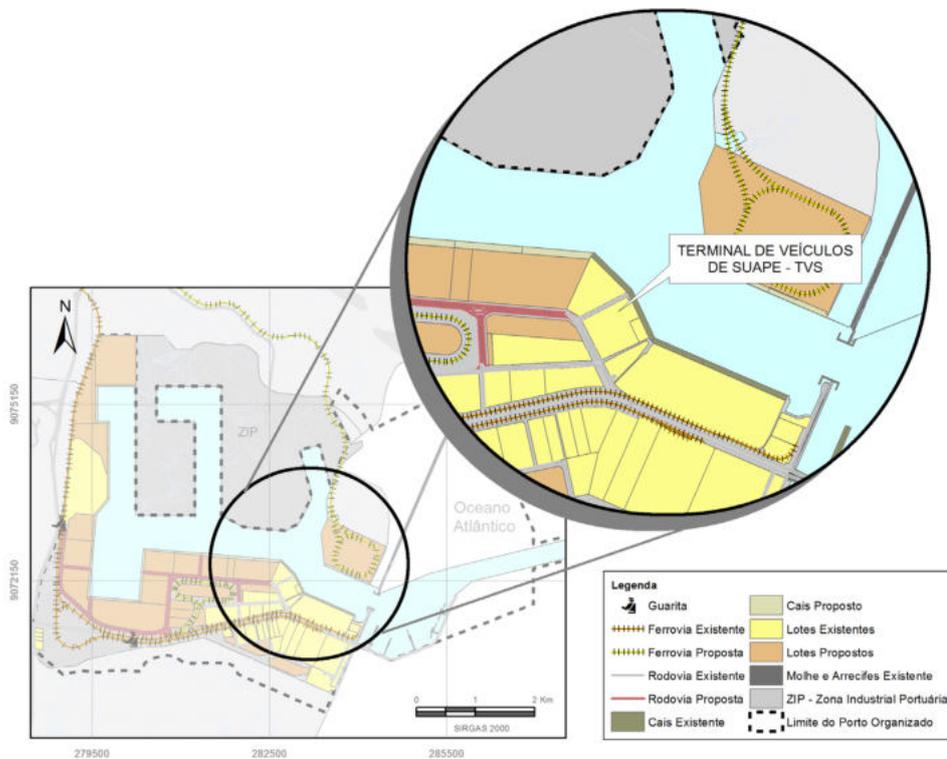
O EVTEA do Tecon II já está concluído e o próximo passo é a abertura do certame licitatório. Desde o PDZ 2009, já era previsto o segundo terminal de contêineres. Por este motivo, é indispensável a manutenção desta área no Plano de Outorgas elaborado pela SNPTA/MInfra. O sentido de tornar a área arrendável é de permitir que os arrendatários sejam os responsáveis pelos investimentos nos equipamentos e infraestruturas portuárias dentro do terminal. Espera-se que o terminal já esteja em operação no ano de 2025.

**Tabela 51** - Cronograma da implantação do Tecon II (SUA05)

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	EVTEA Tecon II	Concluído
2	Aprovação dos estudos	Concluído
3	Licitação da área	Não iniciado
4	Início das obras	Não iniciado
5	Início das operações	Não iniciado

## 11.2.1.2. Terminal de Veículos de Suape – TVS

Figura 73 - Terminal de Veículos de Suape



### a) Justificativa

O Plano Mestre identificou a necessidade de se realizar o arrendamento dos Pátios de Veículos de Suape, visando otimizar as operações de veículos nos cais 4 e 5, potencialmente incrementando a produtividade no embarque e desembarque de veículos. Conforme analisado nesse Plano, o projeto de arrendamento do TVS prevê uma logística mais eficiente para as operações de embarque e desembarque de veículos nos cais 4 e 5 do Porto, além da oferta de serviços complementares aos operadores. Com isso, além de oferecer um melhor nível de serviço aos usuários, a capacidade de cais também será utilizada com maior eficiência, refletindo em uma maior disponibilidade de cais para as outras cargas.

Apesar de ter sido incluído no PPI, por ser uma operação estratégica para indústria automobilística do Estado de Pernambuco e considerando o impacto pouco previsível no custo final para as montadoras, o planejamento para o arrendamento dessa área passou do curto para o médio prazo. Dessa forma, apesar da indicação do Plano Mestre, apenas quando se chegar a uma melhor definição sobre os aspectos mercadológicos associados à concessão desse terminal será considerada a sua implantação.

## b) Cronograma

O EVTEA do TVS já foi concluído e espera-se as definições supramencionadas para prosseguir com o certame licitatório.

O sentido de tornar a área arrendável é de permitir que os arrendatários sejam os responsáveis pelos custos na instalação dos equipamentos e construção das infraestruturas portuárias dentro do terminal. Espera-se que o terminal já esteja em operação no médio prazo.

**Tabela 52** - Cronograma da implantação do TVS

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	EVTEA TVS	Concluído
2	Aprovação dos estudos	Em andamento
3	Licitação da área	Não iniciado
4	Início das obras	Não iniciado
5	Início das operações	Não iniciado

### 11.2.1.3. Terminal de Granéis Sólidos Minerais

**Figura 74** - Localização do futuro Terminal de Granéis Sólidos Minerais



## a) Justificativa

Com o objetivo de atender ao aumento da demanda de granéis sólidos minerais, natureza de carga que atualmente não possui movimentação relevante, propõe-se a construção de um terminal especializado.

Com a construção da Transnordestina, o Porto receberá carga da mineradora localizada ao sul do Piauí. Logo o novo terminal poderá escoar a produção ao mercado externo através da atracação de navios-tipo CAPESIZE, com 300 m de LOA e 18,8 m de calado máximo, quando completamente carregado.

A localização ideal para a instalação de um terminal especializado em granéis sólidos minerais é a Ilha de Cocaia, por conta das diretrizes particulares identificadas para esta natureza. Se destaca a necessidade de isolamento em relação às demais cargas, evitando qualquer processo de contaminação. Outro fator para a escolha da localização é referente à proximidade da entrada do Porto, que por conta de navios de grande porte são exigidos canais profundos para assegurar a navegabilidade adequada, e quanto mais perto da entrada menor os gastos com o volume de solo a ser dragado.

A vocação da Ilha de Cocaia para a movimentação de granéis sólidos minerais não é novidade. Já existem várias discussões e análises que viabilizam a implantação de um terminal especializado na ilha. Os berços para o terminal na Ilha de Cocaia foram dimensionados para navios CAPESIZE totalizando na soma do comprimento dos dois cais de aproximadamente 826m.

No que se refere aos acessos terrestres, o terminal exigirá a construção de um acesso rododiferroviário para conexão da ilha com a costa. Propõe-se a implantação de uma rodovia que dará acesso ao terminal e uma ferrovia de bitola larga (1,6 m) para a movimentação do minério, que se conectará à Transnordestina. Já existem estudos que estimam os custos de investimento para a implantação deste acesso.

Para a construção do terminal, estão previstos custos com aterro hidráulico, cujo volume de solo estima-se de reaproveitamento da necessidade de dragagem para alargamento e aprofundamento dos acessos hidroviários.

O acesso aquaviário já é garantido com a conformação atual do canal principal, necessitando apenas de uma adaptação na largura e profundidade para receber os navios graneleiros de grande porte. O trecho do canal em frente ao terminal será alargado para 560 m com a construção dos dois cais, assegurando manobra de atracação e desatracação dos navios.

A profundidade do Porto Interno deverá ser adequada para a passagem dos navios graneleiros cheios. Por isso, propõe-se o aprofundamento do trecho inicial do canal principal para 20 m. A área do Porto Externo também deverá estar adequada para a passagem dos navios, devendo haver um alargamento de 40 m nos últimos 2 km do canal de acesso, além do aprofundamento de toda a extensão para 20 m.

## b) Cronograma

Já foram realizados vários estudos quanto à implantação do terminal da Ilha de Cocaia. Entretanto, com a nova conformação, devem ser contratados estudos técnicos, econômicos e ambientais oficiais. Apesar de a área em questão estar inserida na poligonal do Porto Organizado, considera-se a implantação de um terminal de uso privado, cujo tipo de concessão será analisado no EVTEA. Para essa proposta, deverá ser solicitada alteração da poligonal, excluindo a área da referida Ilha.

A empresa privada responsável pelo terminal deverá arcar com os investimentos na implantação dos equipamentos e das infraestruturas portuárias. A implantação do terminal dependerá da conclusão das obras da Transnordestina.

**Tabela 53** - Cronograma da implantação do TGSM

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	EVTEA Terminal de Granéis Sólidos Minerais	Não iniciado
2	Aprovação dos estudos	Não iniciado
3	Licitação da área ou formação de uma PPP	Não iniciado
4	Início das obras	Não iniciado
5	Início das operações	Não iniciado

#### 11.2.1.4. Terminal de Múltiplos Usos I

Figura 75 - Localização do futuro Terminal de Múltiplos Usos I



#### a) Justificativa

Com o intuito de não restringir a possível demanda futura da movimentação de carga geral, propôs-se a necessidade de implantação de um terminal de múltiplos usos. Localizado em contiguidade com o segundo terminal de contêineres, devido à semelhança das diretrizes em ambas as naturezas de cargas, propõe uma expansão linear do território operacional do Porto.

Para a construção do terminal, serão previstos custos com aterro hidráulico, cujo volume de solo estima-se de reaproveitamento da necessidade de dragagem para abertura do canal na implantação do Tecon II - terminal antecede as obras do TMU I.

A implantação deste terminal acarretará ainda mais no aumento da circulação de caminhões transportando carga com alto valor agregado e de grande porte, característica desta natureza de carga. Nesse sentido, propõe-se a construção do segundo prolongamento da via que contorna atualmente os terminais dos cais 4 e 5 e que foi prolongado no primeiro momento para acesso ao Tecon II - continuação da construção da VP-01.

Para o acesso aquaviário, propõe-se o prolongamento do canal principal com largura de 500 m, garantindo a atracação de navios tipo *New Panamax* em um cais com 440 m de comprimento. A profundidade requerida para este navio tipo será atendida com a abertura do canal com 15,5 m de profundidade.

## b) Cronograma

Espera-se a inclusão da área no Plano de Outorgas elaborado pela SNPTA/MInfra, no intuito de incluir o terminal no programa de arrendamento.

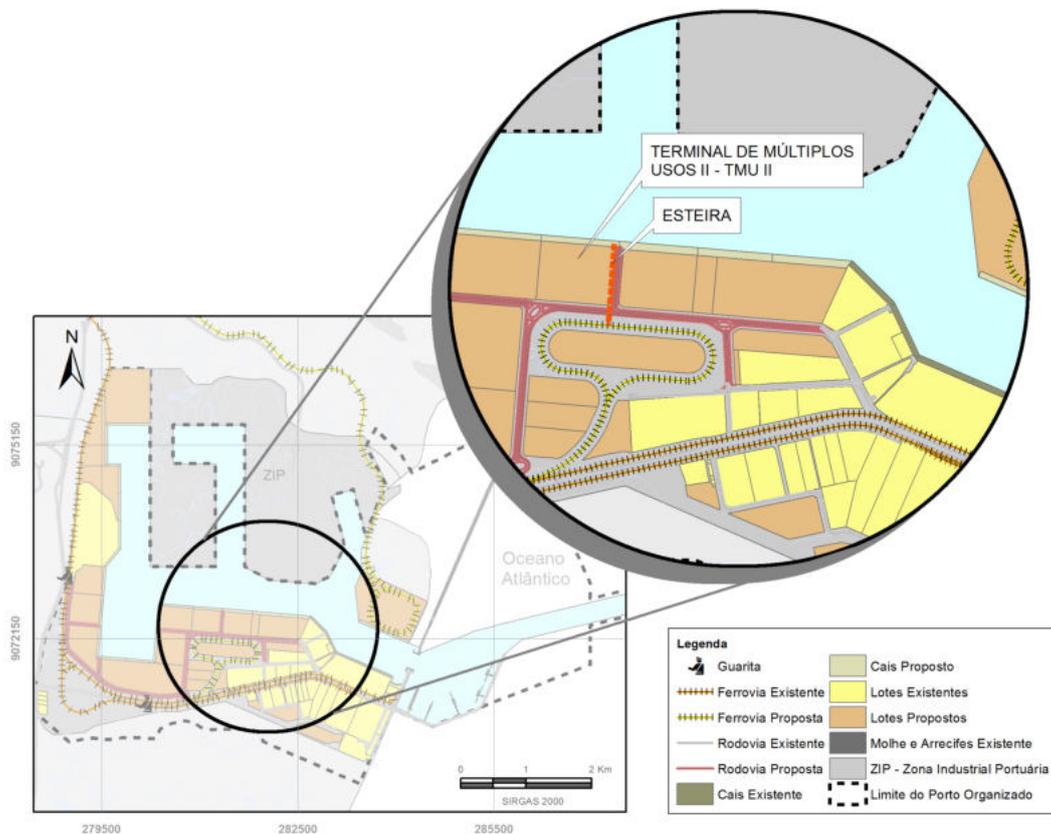
O sentido de tornar a área arrendável é de permitir que os arrendatários sejam os responsáveis pelos custos na instalação dos equipamentos e construção das infraestruturas portuárias dentro do terminal. Espera-se que o terminal já esteja em operação no ano de 2030.

**Tabela 54** - Cronograma da implantação do TMU I

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	EVTEA TMU I	Não iniciado
2	Aprovação dos estudos	Não iniciado
3	Licitação da área ou formação de uma PPP	Não iniciado
4	Início das obras	Não iniciado
5	Início das operações	Não iniciado

### 11.2.1.5. Terminal de Múltiplos Usos II e Pêra Ferroviária

Figura 76 - Localização do futuro Terminal de Múltiplos Usos II e Pêra Ferroviária



#### a) Justificativa

De acordo com as perspectivas de futuro que surgiriam com a conclusão da Transnordestina, está a movimentação de fertilizantes, soja e milho, cargas que não seriam absorvidas pelos terminais existentes. Logo, com o objetivo de atender à demanda dessas novas cargas que atualmente não são movimentadas no Porto, propõe-se a construção de um novo terminal.

Para atender à movimentação de granéis sólidos vegetais, a proposta é que a área de armazenagem esteja localizada dentro de uma Pêra Ferroviária para otimizar a operação desta natureza de carga. Isto posto, caracteriza uma movimentação do cais diretamente para uma esteira, que transportará a carga para o terminal no interior da pêra localizada próxima ao atual Pátio de Veículos I e II.

Com a necessidade de construção de um cais para atender à movimentação desta carga, propõe-se o surgimento de um novo terminal que terá a retroárea utilizada como apoio na movimentação desta e outras cargas a serem movimentadas futuramente no Porto. Como a carga não teria um volume imediato suficiente para justificar a exclusividade do terminal, propôs-se a concepção como um segundo terminal de múltiplos usos.

Com o início da operação da Transnordestina, aos poucos será necessário atender à movimentação de grãos crescente. A carga poderá escoar a produção ao mercado externo em um primeiro momento, através da atracação de navios-tipo *smallcape* no mesmo cais 8 que atenderá o TMU I. Com o adensamento da movimentação da carga, haverá a necessidade da implantação do TMU II.

Apenas em 2040, propõe-se a implantação do novo berço, cais 9, nomeadamente TMU II, que, devido ao aumento da movimentação das cargas, será construído para atender à demanda crescente de granéis sólidos vegetais. Dando continuidade à uma expansão linear do território operacional do Porto, propôs-se a construção do cais 9 contíguo ao cais 8. Para a construção do terminal, serão previstos custos com aterro hidráulico, cujo volume de solo estima-se de reaproveitamento da necessidade de dragagem para abertura do canal na implantação do TMU I, terminal cuja implantação antecede as obras do TMU II.

Uma das diretrizes fundamentais da movimentação de grãos é a ligação com o ramal ferroviário. Isto posto, referindo-se aos acessos terrestres, a área de armazenagem exige a conexão com a ferrovia, tornando-se mais produtivo proporcionalmente à proximidade a este modal. Por este motivo, a solução imposta para esta natureza de carga envolve a utilização do cais 9 como atracadouro e utilização de uma esteira para transporte da carga para a área de armazenamento. O ramal ferroviário, agora chegando ao sul do Porto, servirá para a movimentação de grãos e possível escape para a movimentação das demais cargas. Minimizando o fluxo de cargas no modal rodoviário, propõe-se o uso da bitola métrica.

Com a conclusão da implantação deste terminal, será necessário o planejamento de uma malha rodoviária mais complexa, por conta do aumento da demanda de movimentação de cargas em terra. Nesse sentido, propõe-se a continuação do prolongamento VP-01 e conexão desta via principal com a Avenida Portuária através da construção de uma VP-03 perpendicular à anterior, com interseção através de uma rotatória principal que será comentada posteriormente.

Para o acesso aquaviário ao cais 9, propõe-se a continuação do prolongamento do canal principal com largura de 500 m. A profundidade requerida para este navio tipo será atendida com os 15,5 m de profundidade.

## b) Cronograma

Espera-se a inclusão da área no Plano de Outorgas que será elaborado pela SNPTA/Minfra, no intuito de incluir o terminal no programa de arrendamento.

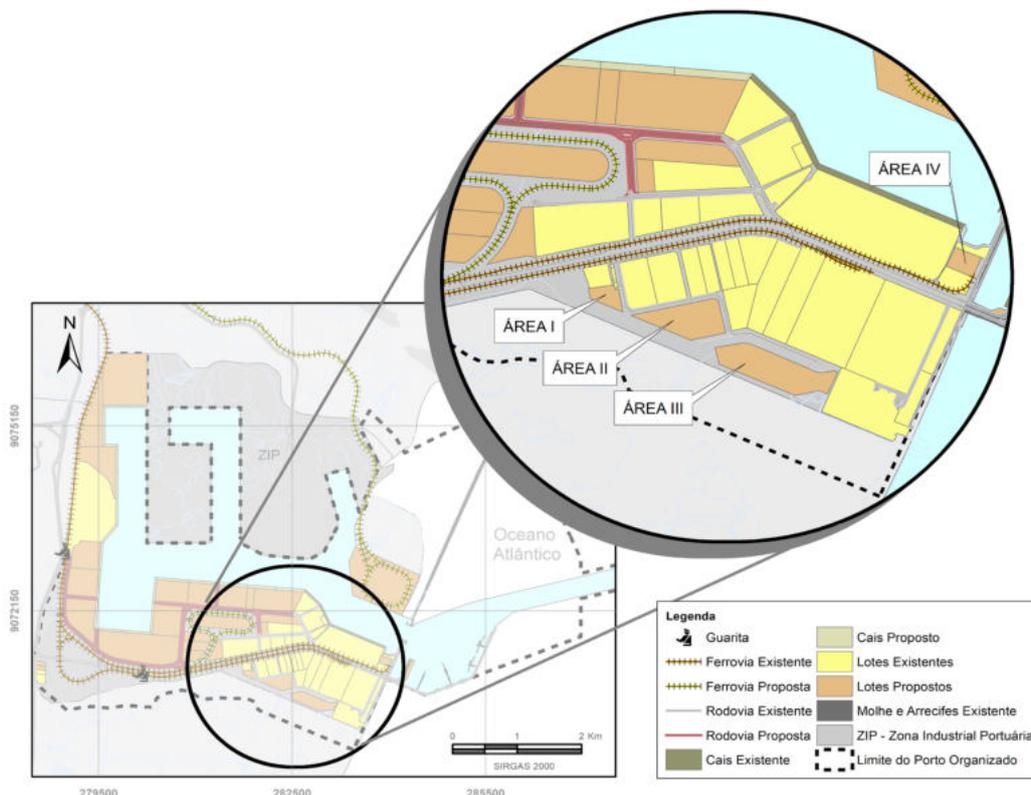
O sentido de tornar a área arrendável é de permitir que os arrendatários sejam os responsáveis pela instalação de equipamentos e implantação das infraestruturas portuárias dentro do terminal. Espera-se que o terminal já esteja em operação no ano de 2030 e o cais 9 esteja pronto no ano de 2040.

**Tabela 55** - Cronograma da implantação do TMU II

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	EVTEA TMU II	Não iniciado
2	Aprovação dos estudos	Não iniciado
3	Licitação da área ou formação de uma PPP	Não iniciado
4	Início das obras	Não iniciado
5	Início das operações	Não iniciado

### 11.2.1.6. Novo Terminal de Granéis Líquidos

**Figura 77** - Localização do futuro Terminal de Granéis Líquidos



## a) Justificativa

A revisão da projeção de cargas parte de dados mais concretos de 2020, sendo possível agregar o real impacto da Refinaria Abreu e Lima na movimentação desta natureza de carga, em comparação ao disposto no Plano Mestre.

Conforme as projeções do Plano Mestre, haverá um déficit de capacidade de armazenagem de GLP, derivados de petróleo (exceto GLP), etanol e produtos químicos no Porto de Suape a partir de 2019, 2030 e 2035, respectivamente, mesmo considerando-se a expectativa de aumento de capacidade com os projetos de expansão da tancagem. A atualização da base de projeção para 2020 não altera a necessidade de solucionar o déficit supracitado.

Buscando atender a diversificação da demanda de granéis líquidos, especialmente óleo vegetal, tipo de mercadoria que atualmente não possui movimentação relevante pelo Porto, sendo transportada para atendimento ao mercado regional por via rodoviária, propõe-se a construção de um terminal especializado para movimentação deste tipo de carga, no trecho denominado "Zona Industrial Portuária" podendo, essa área, ser alfandegada, o que facilitará o trâmite de importação e exportação de movimentações de exportação e importação. Dessa forma, será possível oferecer ao mercado condições mais competitivas e potencializar a capacidade de atração de novos investimentos para região, atendendo a demanda da região de influência do Porto de Suape, principalmente pela previsão de crescimento na movimentação deste produto, o que aponta a existência de mercado para a carga esplanada.

Assim, dada a expectativa de aumento na movimentação de granéis líquidos, especialmente óleo vegetal, e no intuito de estimular investimentos privados em tancagem, propõe-se a implantação de novos terminais na área do Porto em curto prazo, disponibilizando e preparando novas áreas para instalação desse terminal de armazenagem, preferencialmente nas áreas identificadas no cluster de granéis líquidos. Isto obedece a uma das diretrizes de zoneamento, que diz respeito à centralização das cargas de mesma natureza ou semelhantes, objetivando a otimização da produtividade.

Além dessas implantações de curto prazo, propõe-se a preparação de novas áreas para instalação de novos terminais de armazenagem, no médio e longo prazo, na área atualmente identificada como um cluster de granéis líquidos. Isto obedece a uma das diretrizes de zoneamento, que diz respeito à centralização das cargas de mesma natureza ou semelhantes, objetivando a otimização da produtividade.

A área que atualmente é ocupada pelo cluster de granéis líquidos já possui infraestruturas de acesso bem definidas, não necessitando de custos extras com a construção de vias. Estas áreas estão classificadas como operacionais, devendo ser ofertadas para arrendamento. Uma delas, a Área III, está caracterizada como área não afeta, conforme item 2.6 deste documento, motivada pelo novo tipo de modelo de concessão, que poderá ser disponibilizada para exploração direta para investimentos industriais e semi-indústrias, alinhados com o mesmo segmento de granéis líquidos.

## b) Cronograma

Espera-se a inclusão da área no Plano de Outorgas elaborado pela SNPTA/MInfra, no intuito de incluir o terminal no programa de arrendamento ou a licitação e celebração de cessão onerosa no caso de áreas não afetadas.

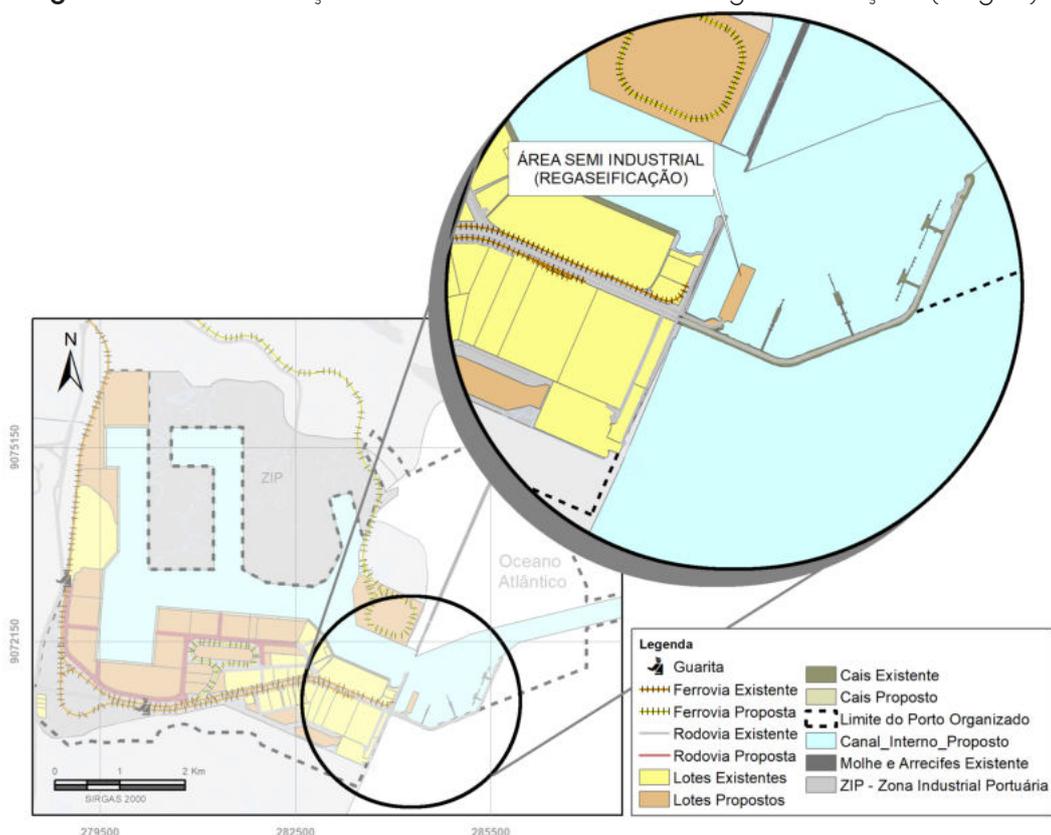
O sentido de tornar a área arrendável é de permitir que os arrendatários sejam os responsáveis pelos investimentos na instalação dos equipamentos e implantação das infraestruturas portuárias dentro do terminal. Espera-se que as áreas de armazenagem já estejam em operação no médio prazo.

**Tabela 56** - Cronograma de implantação dos terminais de granéis líquidos

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	EVTEA Terminais de Granéis Líquidos	Iniciado
2	Aprovação dos estudos	Em andamento
3	Licitação da área ou formação de uma PPP	Não iniciado
4	Início das obras	Não iniciado
5	Início das operações	Não iniciado

### 11.2.1.7. Terminal de Regaseificação (Regás)

Figura 78 - Localização do futuro Terminal de Regaseificação (Regás)



#### a) Justificativa

O setor energético brasileiro vem passando por um processo de transformação, desde as últimas crises hídricas que assolaram o país, aumentando preços e causando insegurança energética. Diversificar os recursos e encontrar opções viáveis financeiramente tornou-se imperativo.

Com o crescimento constante do fluxo de comércio de GNL, decorrente da expansão da tecnologia de liquefação e regaseificação, e o respectivo aumento da demanda por energias mais limpas que o petróleo e diesel, os investimentos nesse setor vêm apresentando um incremento significativo. Além do aumento do número de países importadores e exportadores, há uma maior competitividade, que desenvolve todo o setor.

A estabilização do GNL no mercado global tem grande importância e relevância e o seu desenvolvimento se deve à flexibilidade dos mercados relacionados à negociação e pressão dos compradores por opções mais favoráveis. Há uma demanda por redução de uso de combustíveis fósseis e utilização de fontes renováveis e o gás natural liquefeito se posiciona como uma ponte para essa transição, mantendo os preços equilibrados. No Brasil, estima-se que a oferta de GNL poderá aumentar cerca de 40% até 2030, chegando a 1.75 milhões de m<sup>3</sup>/dia.

O Porto de Suape tem se posicionado como um porto estratégico para implantação de hub de GNL nas regiões norte e nordeste. Geograficamente, o estado de Pernambuco tem sua localização no meio das principais capitais do Nordeste com a maior concentração de PIB da região. O Porto vai além de um Porto Organizado, ele está inserido no complexo Industrial onde há diversas empresas em busca de soluções energéticas, face à crise no setor que vem se agravando nos últimos anos.

Baseado nessas informações e dado o planejamento do Porto, Suape prevê a implantação de um Terminal de Regaseificação que deverá transformar o GNL para otimizar a distribuição via dutos para a região e fortalecer a capilaridade do setor. A estrutura utilizada será composta por um navio indústria que transformará o GNL para posterior distribuição através de dutos.

Complementando ainda os fatores que favorecem a expansão do mercado de gás, foi aprovada este ano a nova Lei do Gás No. 14.134/2021. Logo, entraves que impossibilitavam a expansão do mercado, como acesso aos gasodutos e livre mercado, já não são mais impeditivos. Assim, já é possível se articular e firmar novas parcerias. Portanto, passada a pandemia e estabilização do mercado, podemos dizer que o GNL no mercado global tem grande importância e relevância.

O Porto de Suape vislumbrando esse crescimento e sendo estudado por diversas empresas do setor para se tornar o hub de gás natural do Nordeste, devido às condições geográficas, mercadológicas e estruturais, pretende dedicar uma área específica para implantação desse empreendimento.

A proposta do Porto de Suape é a de tornar o Cais de Múltiplos Usos – CMU também uma área de uso industrial, com o objetivo de viabilizar a operação de recebimento de Gás Natural Liquefeito - GNL, por meio da utilização de um navio indústria do tipo FSRU (Floang Storage Regasificaon Unit), que deverá realizar a regaseificação do GNL para posterior distribuição. Esse navio-indústria permanecerá ancorado nesse berço, e utilizará a estrutura do CMU de forma dedicada. Essa proposta visa beneficiar o setor de energia a longo prazo. Portanto, a estratégia de tornar o CMU também como área industrial aponta não somente para atender a nova demanda de mercado, como também otimizar a movimentação e utilização da estrutura já existente - o CMU - gerando mais receita para o Porto e fomentando a atividade industrial do complexo que, por consequência, também traz ganhos para a cadeia logística do Porto.

Importante destacar que o Cais de Múltiplos Usos (CMU) constitui-se numa plataforma que, devido ao seu formato de "I" e de suas grandes dimensões, atende à movimentação de algumas cargas como granéis líquidos, descarga de óleo combustível e óleo vegetal. Todavia, como já planejado, o CMU já apresentava uma clara vocação para movimentação de GNL. Isso contribuirá diretamente para otimizar sua utilização a curto prazo, uma vez que, sua taxa de ocupação apresenta-se menor que 20%.

Todas as demais cargas e operações desse berço, não previstas no presente PDZ, serão objeto de disciplinamento por meio do Regulamento de Exploração do Porto de Suape (REP) vigente e podem ser direcionadas a outros berços, sem impacto relevante na taxa de ocupação deles, uma vez que o Porto conta com uma estrutura de cais bem dimensionada, com uma taxa de ocupação que permite um crescimento expressivo de sua movimentação. Além disso, não existem áreas arrendáveis que incluam o CMU na movimentação de suas cargas. Portanto, entende-se que não haveria impactos negativos na movimentação das demais cargas do Porto, com a destinação dedicada do CMU para o GNL.

Como vantagens da alteração proposta, temos:

- A oferta de GNL dentro do espectro industrial trará maior amplitude nos negócios, maior competitividade comercial, e passa a ser importante opção de matéria prima para o setor de energia de base para a Região Nordeste;
- A concepção do projeto vem sendo estudada desde 2014/2015, com diversos players demonstrando interesse firme, e Suape vem construindo, desde então, as diversas alternativas de modelagem para a implantação do projeto;
- Colocando à frente de todo o processo o interesse do Estado de Pernambuco, observa-se que este projeto permitirá o desenvolvimento da matriz energética do Estado, como também uma alternativa de energia mais barata, com baixa emissão de poluentes para os setores industriais e de serviços da região;

Nesse sentido, além de não impactar no planejamento da movimentação das outras cargas do Porto, a proposta apresentada trará benefícios ao Porto, ao Estado e à população da região.

Cabe ressaltar que, no bojo dessa iniciativa e considerando o uso do CMU também como área industrial, encontra-se também prevista, como alternativa de sua viabilização, a aplicação do disposto na Portaria n.º 51/2021, que disciplina a exploração direta e indireta de áreas e instalações não afetas às operações portuárias, ou seja, de áreas destinadas às atividades de "caráter cultural, social, recreativo, comercial e industrial" - com vistas à celebração de um contrato de cessão onerosa após processo licitatório.

## b) Cronograma

O cronograma contempla a disponibilização dessa área para licitação com vistas a permitir que o futuro operador do terminal (Regás) seja responsável pelos investimentos na instalação dos equipamentos, bem como, a implantação das infraestruturas portuárias dentro do terminal. Espera-se que as áreas de armazenagem já estejam em operação no médio prazo.

O sentido de tornar a área disponível para licitação é de permitir que o operador do terminal seja responsável pelos investimentos na instalação dos equipamentos e implantação das infraestruturas portuárias dentro do terminal. Espera-se que as áreas de armazenagem já estejam em operação no médio prazo.

**Tabela 57** - Cronograma de implantação do Terminal de Regaseificação (Regás)

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	EVTEA Terminais de Granéis Líquidos	Não iniciado
2	Aprovação dos estudos	Em andamento
3	Licitação da área ou formação de uma PPP	Não iniciado
4	Início das obras	Não iniciado
5	Início das operações	Não iniciado

### 11.2.1.8. Novo Terminal de Carga Geral

**Figura 79** - Localização do futuro Terminal de Carga Geral



## a) Justificativa

Foi identificada a necessidade de novas infraestruturas para atender à demanda de movimentação de cargas no curto prazo, principalmente pelo forte crescimento deste tipo de movimentação, que teve um crescimento de mais de 50% desde 2010 ( Fonte: Anuário Estatístico ANTAQ 2022). Segundo análise interna, a melhor área destinada a esse terminal de carga geral é a identificada na área denominada Lote 27.

Novos investimentos e expansões no setor industrial no Porto de Suape e suas hinterlândias corroboram com a perspectiva inicial, já que esses players movimentam, principalmente, Carga Geral, mostrando-se promissora a implantação de um novo Terminal de Carga Geral, principalmente pelo Porto oferecer áreas alfandegadas, que facilitam o trâmite de importação deste tipo de carga.

Essa área, denominada Lote 27, foi escolhida por já ter sido arrendada e possui infraestrutura contendo um galpão industrial, escritório em dois pavimentos, um refeitório, subestação, câmara frigorífica, balança rodoviária, três guaritas e um pátio em concreto armado. Estimam-se melhorias pontuais nas instalações, ressaltando-se que os ativos relevantes para realização das operações já estão instalados, assim, o novo arrendatário terá benefícios dessa infraestrutura disponível. Essa área, com um pouco mais de 10.000 m<sup>2</sup>, está situada em posição estratégica na poligonal do Porto Organizado de Suape.

## b) Cronograma

O cronograma contempla a disponibilização de uma área para licitação com vistas a permitir que o futuro operador do terminal (Carga Geral) seja responsável pelos investimentos na instalação dos equipamentos, bem como, a implantação das infraestruturas portuárias dentro do terminal.

O sentido de tornar a área disponível para licitação é de permitir que o operador do terminal seja responsável pelos investimentos na instalação dos equipamentos e implantação das infraestruturas portuárias dentro do terminal. Espera-se que as áreas de armazenagem já estejam em operação no curto prazo.

**Tabela 58** - Cronograma de implantação do Terminal de Carga Geral

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	EVTEA Terminais de Carga Geral	Iniciado
2	Aprovação dos estudos	Não iniciado
3	Licitação da área	Não iniciado
4	Início das obras	Não iniciado
5	Início das operações	Não iniciado

## 11.2.2. ESTRUTURAS OFFSHORE

### a) Justificativa

Para satisfazer à necessidade de implantação de uma estrutura de atracação para atender aos navios de graneis líquidos e uma estrutura de proteção para que seja viável a movimentação da carga, propõe-se a construção das estruturas *offshore*.

As estruturas são compostas pelos píeres, que serão instalados para a atracação de navios-tipo *Suezmax*, e pelo molhe, que consiste em uma estrutura costeira que serve de proteção ao Porto Externo e Interno, que possibilita as operações portuárias.

Por conta de diretrizes específicas dos graneis líquidos, surge a necessidade do investimento no Porto Externo, com a implantação das infraestruturas de acostagem e molhe de proteção.

Atualmente já existe um molhe que serve de proteção ao Porto Interno e aos píeres instalados. Com a implantação dos dois píeres, surge a necessidade de construção de um segundo molhe, previsto com um comprimento de 2,2 km, garantindo uma área de proteção para a movimentação da carga.

Os píeres serão construídos em duas etapas, sendo o primeiro píer previsto em médio prazo (PLG-4A) e o segundo previsto apenas a longo prazo (PLG-4B). No que se refere ao acesso hidroviário aos píeres, estão previstos custos de dragagem para viabilizar a área de manobras dentro do novo molhe, aplicando uma profundidade de 20 m que viabiliza a navegabilidade de navios tipo *Suezmax*.

Com a previsão de minimizar custos com as obras de proteção, foi proposto um molhe com função de quebra-mar, não prevendo soluções construtivas de uma estrutura complexa, já que toda a infraestrutura dos píeres estará ligada ao molhe antigo. Isto posto, toda a estrutura de dutovias, de rodovias, de conexão das passarelas dos píeres e de fixação dos *dolphins* será realizada no molhe antigo que já possui grande parte das estruturas.

## b) Cronograma

Espera-se que o primeiro píer (PLG-4A) já esteja em operação em médio prazo, em conjunto com o molhe de proteção, e o segundo píer (PLG-4B) esteja em operação no longo prazo.

**Tabela 59** - Cronograma de implantação do molhe

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Relatório ambiental	Não iniciado
2	Aprovação dos estudos	Não iniciado
3	Licitação da obra	Não iniciado
4	Início das obras	Não iniciado
5	Conclusão das obras	Não iniciado

**Tabela 60** - Cronograma de implantação dos píeres

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Relatório ambiental	Não iniciado
2	Aprovação dos estudos	Não iniciado
3	Licitação ou formação de uma PPP	Não iniciado
4	Início das obras (PLG-4A)	Não iniciado
5	Início das operações (PLG-4A)	Não iniciado
6	Início das obras (PLG-4B)	Não iniciado
7	Início das operações (PLG-4B)	Não iniciado

### 11.2.3. ARRENDAMENTO DO TERMINAL DE VEÍCULOS DE SUAPE (TVS)

#### a) Justificativa

O Plano Mestre identificou a necessidade de se realizar o arrendamento dos Pátios de Veículos de Suape, visando otimizar as operações de veículos nos cais 4 e 5, potencialmente incrementando a produtividade no embarque e desembarque de veículos. Conforme analisado nesse Plano, o projeto de arrendamento do TVS prevê uma logística mais eficiente para as operações de embarque e desembarque de veículos nos cais 4 e 5 do Porto, além da oferta de serviços complementares aos operadores. Com isso, além de oferecer um melhor nível de serviço aos usuários, a capacidade de cais também será utilizada com maior eficiência, refletindo em uma maior disponibilidade de cais para as outras cargas.

Apesar de ter sido incluído no PPI, por ser uma operação estratégica para a indústria automobilística do estado de Pernambuco e considerando o impacto pouco previsível no custo final para as montadoras, o planejamento para o arrendamento dessa área passou do curto para o médio prazo. Dessa forma, apesar da indicação do Plano Mestre, apenas quando se chegar a uma melhor definição sobre os aspectos mercadológicos associados à concessão desse terminal será considerada a sua implantação.

#### b) Cronograma

O EVTEA do TVS já foi concluído e esperam-se as definições supramencionadas para prosseguir com o certame licitatório.

O sentido de tornar a área arrendável é de permitir que os arrendatários sejam os responsáveis pelos custos na instalação dos equipamentos e construção das infraestruturas portuárias dentro do terminal. Espera-se que o terminal já esteja em operação no médio prazo.

**Tabela 61** - Cronograma de Arrendamento do Terminal de Veículos de Suape (TVS)

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	EVTEA Terminal de Veículos de Suape	Concluído
2	Aprovação dos estudos	Em andamento
3	Licitação da área ou formação de uma PPP	Não iniciado
4	Início das obras	Não iniciado
5	Início das operações	Não iniciado

### 11.2.4. EXPANSÃO APÓS 2030

**Figura 80** - Futura expansão pós-2030



### a) Justificativa

No intuito de não restringir o crescimento do Porto, propôs-se a implantação de novos terminais até a completa ocupação da área operacional, com a construção de sete terminais à beira de cais.

A princípio, a projeção de cargas não justifica a implantação desses terminais. Por este motivo, propôs-se o desenvolvimento desta área após o ano de 2030. Por conta da dificuldade de manter grandes profundidades em um canal muito interno do Porto, foram propostos berços que atendam à necessidade de navios de projeto VLCS, *New Panamax* e *Suezmax*, de comprimento de 400m, 366m e 336m, respectivamente. Os navios-tipo foram propostos apenas para questões de dimensionamento, já que não são previstas cargas suficientes que justifiquem a ocupação destas áreas até 2030.

Os terminais responsáveis pela expansão pós-2030 foram adaptados para atender aos dois navios-tipo dependendo da localização do berço e dificuldade de manobra a ser executada. A bacia de evolução mais interna tem diâmetro de 740m para a manobra de um VLCS.

### b) Cronograma

Não se prevê cronograma para a implantação desses terminais, pelo fato de serem propostos para implantação apenas em um horizonte de cargas superior ao requerido pela Portaria SNPTA nº 61/2020.

## 11.3. PROPOSIÇÕES DE INVESTIMENTOS EM ACESSOS AO PORTO

Diferentemente da maioria dos portos brasileiros, os acessos ao Porto de Suape não possuem qualquer conflito com os municípios de sua área de influência direta. Tal fato evidencia uma grande vantagem competitiva no campo da logística de Suape frente a outros portos de mesma natureza. Essa vantagem torna-se ainda mais evidenciada a partir do conceito de porto-indústria do Complexo Industrial Portuário de Suape.

Em relação aos modais de transporte de acesso ao Porto, é importante destacar que a alta concentração dos transportes de carga para a hinterlândia através do modal rodoviário ocorre em função da baixa oferta do modal ferroviário na região. Assim, com a perspectiva de aumento das cargas, esta concentração sobre o modal rodoviário poderá resultar na existência de futuros gargalos na Avenida Portuária, em consequência do aumento da circulação de caminhões, cada vez maiores. Por esse motivo, são previstas alternativas para a melhoria e expansão da malha viária do Porto.

Ao contrário do PDZ 2020 de Suape, o Plano Mestre do Complexo Portuário Recife e Suape não contemplou propostas específicas de investimentos em acessos no âmbito do Porto Organizado de Suape, ou seja, afetos diretamente à Autoridade Portuária, mas sim um conjunto de grandes investimentos em transportes, em sua maioria de natureza interestadual e inter-regional e, portanto, de responsabilidade dos governos federal e estadual. Nesse sentido, cada um desses dois planos estabelece escalas distintas de proposições.

Considerando a natureza e governança do PDZ em relação à Autoridade Portuária, o conjunto de proposições de investimentos em acesso ao Porto apresentado neste Plano de Ações e Investimentos contempla, fundamentalmente, a demanda que surge por conta dos novos terminais previstos para atender à demanda crescente de movimentação de cargas, ou seja, a implantação e expansão de nova infraestrutura viária no âmbito do Porto Organizado de Suape, bem como a proposição de iniciativas voltadas ao aprimoramento dos processos de recepção e expedição de cargas, cujos objetivos sejam ganhos operacionais capazes de impactar positivamente sobre a capacidade de escoamento de cargas das instalações portuárias.

Este conjunto de investimentos está ligado à solução de zoneamento apresentada no capítulo 2 deste documento, que obedece à necessidade de expansão portuária nos horizontes de movimentação, resultado da análise da revisão de projeção de cargas (Capítulo 12).

Para a implementação dos acessos, foram propostos X tipos de investimentos portuários necessários para a adequação dos acessos, conforme destacado por horizonte de implantação a seguir.

**Tabela 62** - Ações propostas pelo Plano Mestre do Porto de Suape voltadas às proposições de investimentos em acessos ao Porto

ITEM	DESCRIÇÃO	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO	OBS.
1	Implantação do Arco Metropolitano	Não iniciado	Governo Federal e iniciativa privada	2025	Apesar dos responsáveis serem Governo Federal e iniciativa privada, inclui ação porque estava na tabela dos custos previstos para 2021
2	Implantação do Miniarco	Não iniciado	Governo Federal e iniciativa privada	2020	Apesar dos responsáveis serem Governo Federal e iniciativa privada, inclui ação porque estava na tabela dos custos previstos para 2021
3	Fomento ao aumento da capacidade e à realização de melhorias de infraestrutura das rodovias da hinterlândia do Complexo Portuário	Não iniciado	DER-PE, DNIT, Porto do Recife S.A. e Suape	2020	
4	Conclusão das obras de implantação da Ferrovia Nova Transnordestina (EF232)	As obras encontram-se paralisadas desde janeiro de 2017, quando o repasse de recursos públicos foi bloqueado.	A execução da obra é de responsabilidade da CSN. À Suape, juntamente com a SNP/MTPA, cabe a verificação do andamento da obra	A ser definido	
5	Construção da Ligação Ferroviária entre a Nova Transnordestina (EF-232) e a Ferrovia Norte-Sul (EF-151)	O EVTEA foi concluído. Contudo, as obras ainda não iniciaram	A execução da obra é de responsabilidade da VALEC. À Suape, juntamente com a SNP/MTPA, cabe a verificação do andamento da obra	A ser definido	
6	Construção do Terminal Ferroviário Multiuso	Não iniciado	A ser definido. Contudo, cabe à Suape realizar o acompanhamento das obras quando for iniciada a construção do terminal	A ser definido. No entanto, cabe salientar que o início da construção do terminal depende do cronograma de obras da Ferrovia Nova Transnordestina	
7	Monitoramento dos navios restringidos no acesso ao canal do Porto de Suape	Não iniciado	Suape	Ação contínua	
8	Adequação da largura do canal de acesso do Porto de Suape	Não iniciado	Suape	A ser definido	
9	Elaboração de estudos para ampliação da entrada interna do canal do Porto de Suape	Não iniciado	Suape	A ser definido	

**Tabela 63** - Ações propostas pelo PDZ 2020 do Porto de Suape voltadas às proposições de investimentos em acessos ao Porto

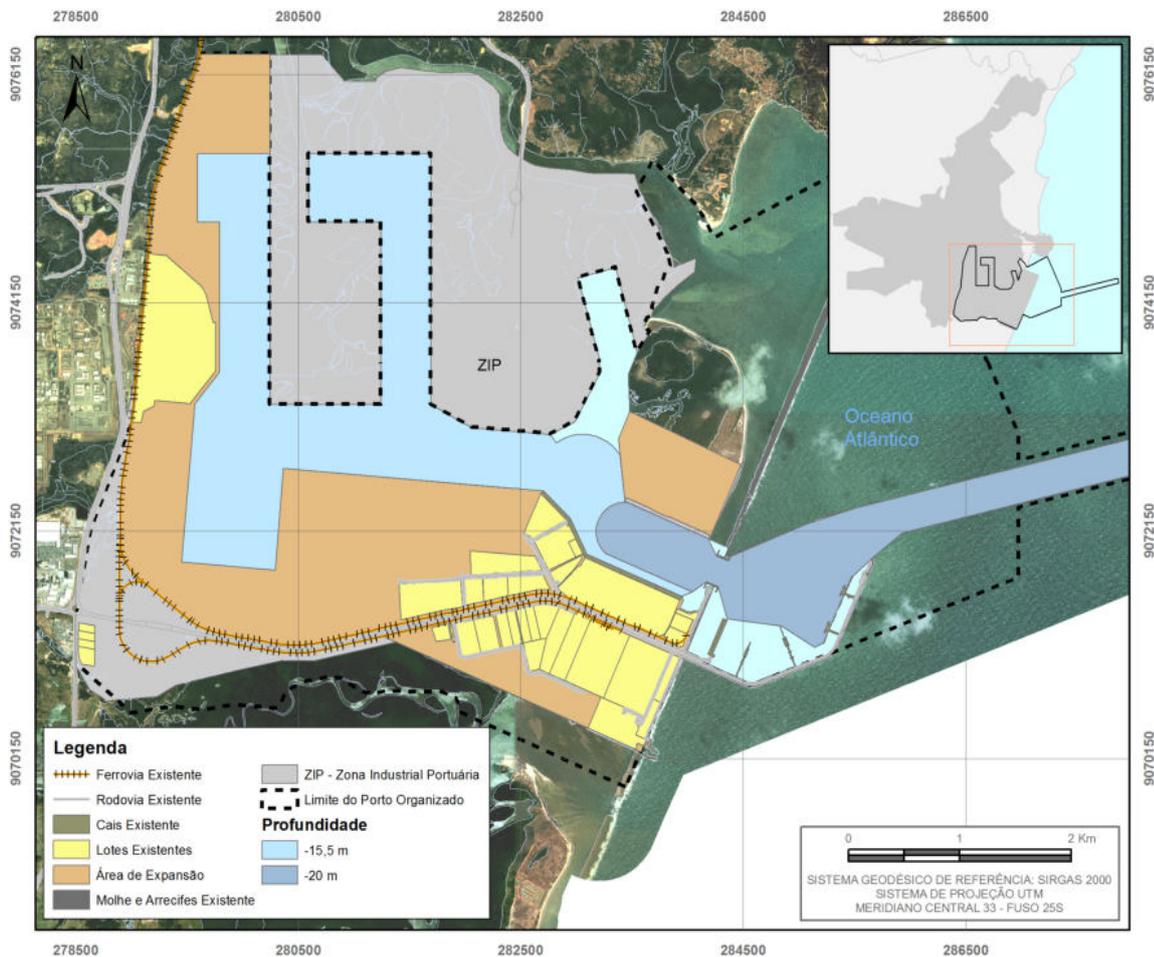
ITEM	DISCRIMINAÇÃO DAS AÇÕES	PRAZO		
		ANOS	CURTO	MÉDIO
1	Dragagem de Aprofundamento	X	X	
2	Construção da Nova Via Primária	X	X	
3	Integração Viária		X	
4	Readequação de Guarita de Entrada	X		
5	Guarita de Saída	X		
6	Implantação do Arco Metropolitano	X	X	
7	Implantação do Miniarco	-	-	-

**Tabela 64** - Atualização do PDZ 2020 do Porto de Suape - Ações voltadas às proposições de investimentos em acessos ao Porto

ITEM	DISCRIMINAÇÃO DOS INVESTIMENTOS	PRAZO		
		ANOS	CURTO (2021-2024)	MÉDIO (2025-2030)
1	Dragagem de aprofundamento	X	X	
2	Construção da Nova Via Primária	X	X	
3	Integração viária		X	
4	Readequação de guarita de entrada			X
5	Guarita de saída			X
6	Implantação do Arco Metropolitano	X	X	
7	Fomento ao aumento da capacidade e à realização de melhorias de infraestrutura das rodovias da hinterlândia do Complexo Portuário	X	X	
8	Conclusão das obras de implantação da Ferrovia Transnordestina (Ramal SUAPE – SPS 8 e 9)	X	X	
9	Monitoramento dos navios restringidos no acesso ao canal do Porto de Suape	X		
10	Adequação da largura do canal de acesso do Porto de Suape		X	X
11	Elaboração de estudos para ampliação da entrada interna do canal do Porto de Suape	X		

### 11.3.1. DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO – PORTO EXTERNO

Figura 81 - Dragagem de aprofundamento - Porto Externo



#### a) Justificativa

A profundidade atual do Porto Externo limita a manobrabilidade de navios de grande porte que já estão navegando pelas rotas mundiais. Um navio-tipo, que já possui expectativa de atracar no Porto de Suape, é o *Suezmax*, com aproximadamente 280 m de comprimento e 17,2 m de calado. Caracterizado pela movimentação de granéis líquidos, atualmente operado no Porto Externo, espera-se que a área do molhe atual atinja 20 m de profundidade, garantindo a entrada deste navio com segurança.

No primeiro trecho da área interna do Porto, prevê-se a necessidade de aprofundamento para 20m, viabilizando a manobra e atracação dos navios-tipo nos berços da Ilha de Cocaia. O navio de projeto previsto é o *Capesize*, com aproximadamente 300m de LOA e 18,8m de calado máximo.

Para o restante do Porto Interno é proposta uma profundidade de 15,5m, que atende aos demais navios de projetos propostos para a movimentação de contêineres, carga geral e granéis sólidos vegetais.

Essa obra se resume a custos com dragagem e serviço de remoção de materiais sólidos do fundo dos corpos d'água, através de equipamentos chamados "dragas", que são plataformas ou embarcações flutuantes que realizam a remoção do solo.

## b) Cronograma

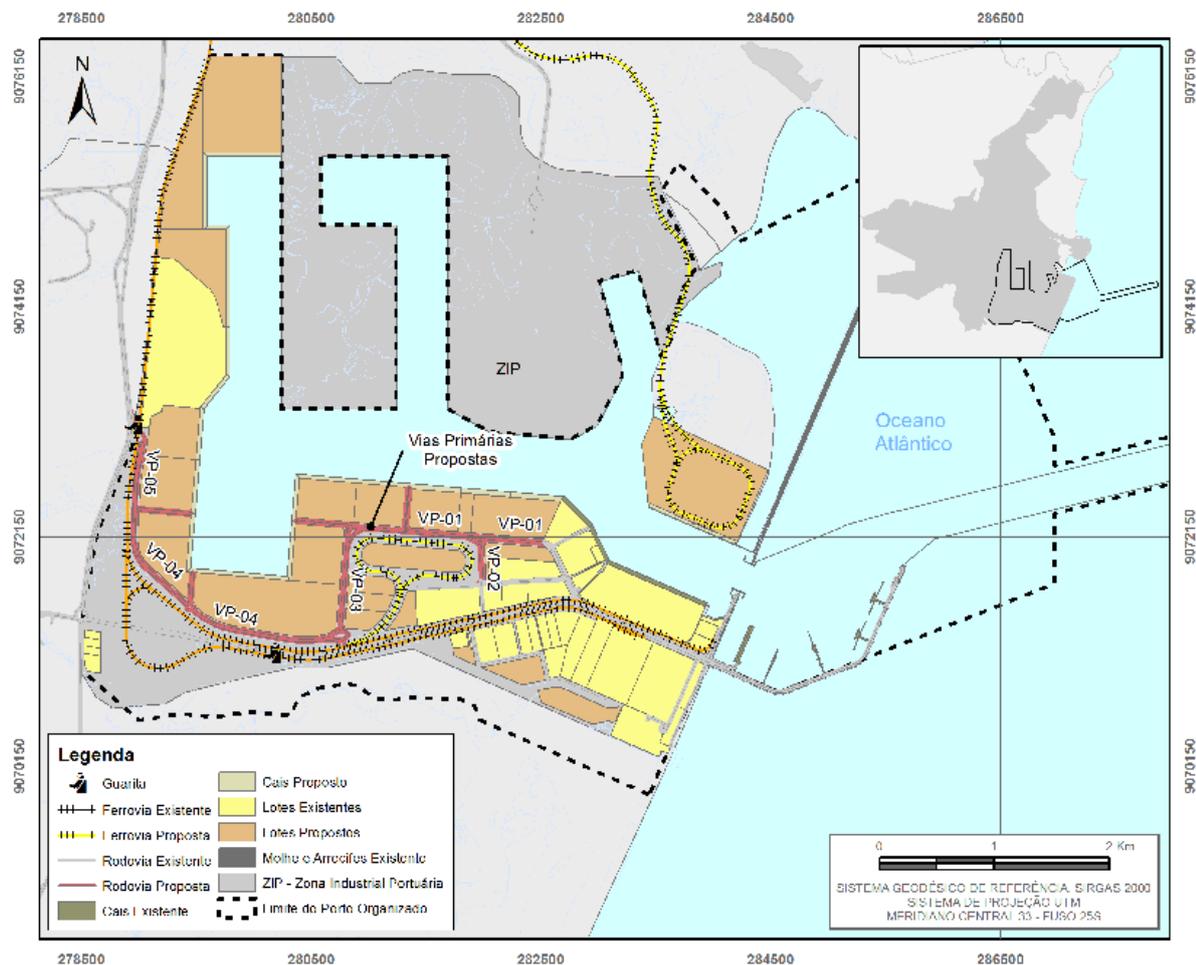
A necessidade de dragagem do Porto Externo para viabilizar a atracação de navios-tipo Suezmax já é uma realidade atual, logo propõe-se ser um investimento de curto prazo. No que se refere às demais profundidades, a necessidade surge em consonância com a implantação dos futuros terminais.

**Tabela 65** - Cronograma de dragagem de aprofundamento

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Relatório Ambiental	Em andamento
2	Aprovação dos estudos	Em andamento
3	Licitação da obra	Em andamento
4	Início das obras	Não iniciado
5	Conclusão das obras	Não iniciado

## 11.3.2. CONSTRUÇÃO DA NOVA VIA PRIMÁRIA

Figura 82 - Proposta da nova via primária



### a) Justificativa

A construção da nova via primária está atrelada à implantação dos novos cais. Com o surgimento da necessidade de expansão do Porto, através da implantação de terminais operacionais como o Tecon I, TMU I e demais retroáreas dos futuros cais, deverá ser implantada uma segunda via principal, possibilitando o acesso a todos os terminais ligados diretamente a futuros cais.

A via primária inicia como prolongamento da atual rodovia que contorna o SUA01 e que termina em uma rotatória que dá acesso ao antigo terminal da Agrovía. Esta iniciará como VP-01, contornando o futuro Tecon II (SUA05), TMU I e retroárea do cais 9. A via muda de direção, passando a se chamar VP-03 para se conectar com a Avenida Portuária através de uma rotatória principal. Após a rotatória, a via segue paralela à Avenida Portuária e continuará a contornar futuros terminais pós-2030, como VP-04, e terminará como VP-05 quando se conecta com a *Expressway* através de uma guarita de controle de saída no intuito de aliviar o gargalo na atual e única guarita de entrada e saída.

Esta servirá de conexão, contornando todos os novos terminais. Devido à importância desta via, é prevista a conexão direta com a Avenida Portuária e, então, com o acesso da guarita principal.

## b) Cronograma

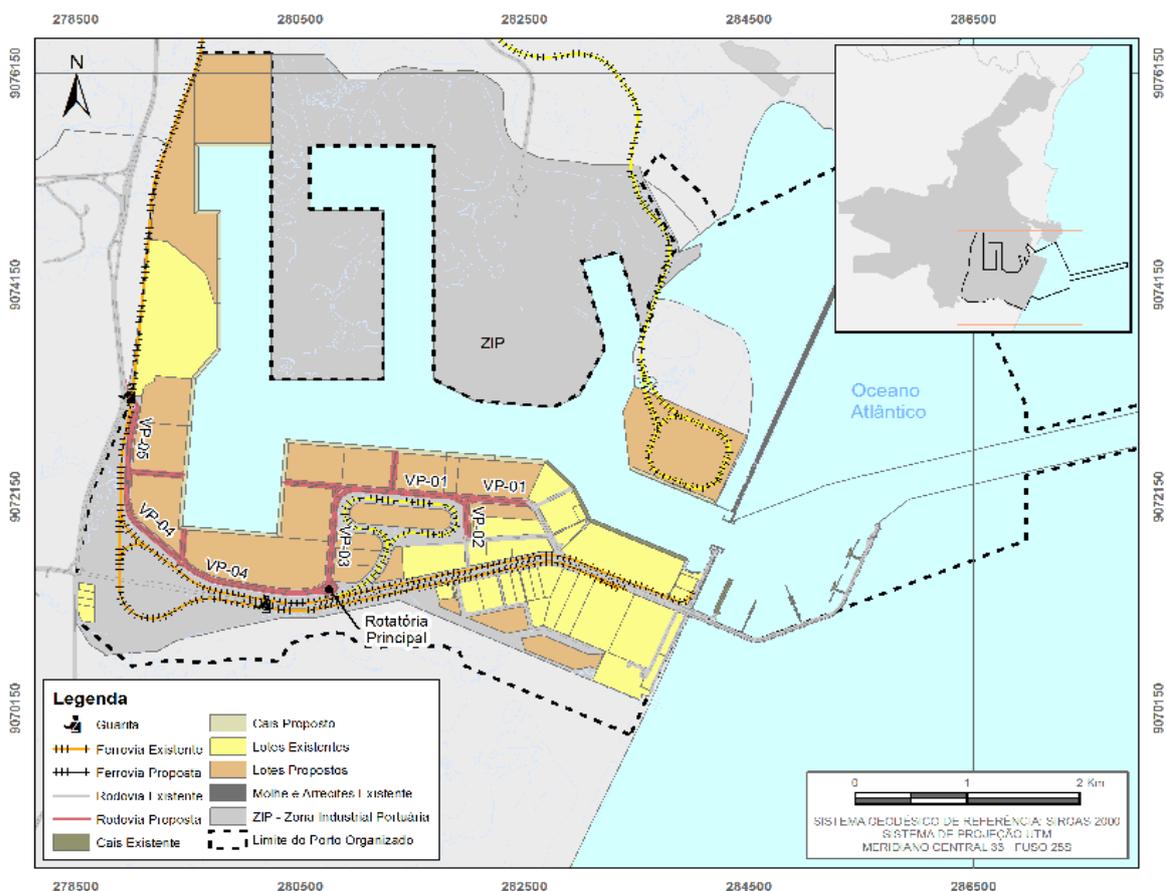
Esta obra está prevista em várias fases, de acordo com a necessidade de implantação dos novos terminais. Dentro do horizonte de movimentação de cargas, estão previstas duas fases. A terceira é necessária apenas com a implantação dos terminais propostos para o pós-2030. Todas as fases deverão obedecer ao cronograma explicitado a seguir.

**Tabela 66** - Cronograma de construção da nova via primária

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Relatório Ambiental	Não iniciado
2	Aprovação dos estudos	Não iniciado
3	Licitação da obra	Não iniciado
4	Início das obras	Não iniciado
5	Conclusão das obras	Não iniciado

### 11.3.3. INTEGRAÇÃO VIÁRIA

Figura 83 - Proposta de integração viária (rotatória principal)



#### a) Justificativa

No intuito de atender à importância da via primária sugerida no tópico anterior, mantém-se nesta atualização do PDZ a previsão da implantação de uma rotatória conectando a Avenida Portuária à nova via primária. Tal previsão levou em consideração os vários limitantes encontrados no ponto de encontro dentre as duas vias e promoveu uma análise comparativa das várias soluções. Nesse contexto, foi proposta a solução identificada como a de menor interferência e menor custo que, quando de sua implantação, deverá ser melhor analisada nos respectivos estudos.

A Avenida Portuária é representada atualmente por duas vias, cada uma com duas faixas e um canteiro dividindo os dois sentidos. Em paralelo, e ao sul da avenida, encontra-se uma linha férrea desativada e a faixa de domínio de uma linha de transmissão que serve de limite ao Porto Organizado. Também em paralelo, e agora entre a avenida principal e a nova via primária, encontra-se outra linha férrea que será reativada quando da implantação e operação da Transnordestina, além de uma faixa de domínio de dutovias da RNEST.

Para interligar a Avenida Portuária com a nova via principal, será necessário ultrapassar os dois obstáculos à norte da avenida. Desse modo, a melhor solução para vencer tais obstáculos foi a implantação de uma rotatória em nível. Esta solução induz a necessidade de investimentos com sinalizações verticais e horizontais para que não haja conflitos no cruzamento da ferrovia com a rodovia. Estudos mais específicos deverão ser realizados para que sejam previstas restrições operacionais.

Por este motivo, em uma fase de projeto executivo, as alternativas deverão ser aprofundadas a fim de minimizar os eventuais conflitos e obter soluções otimizadas.

## b) Cronograma

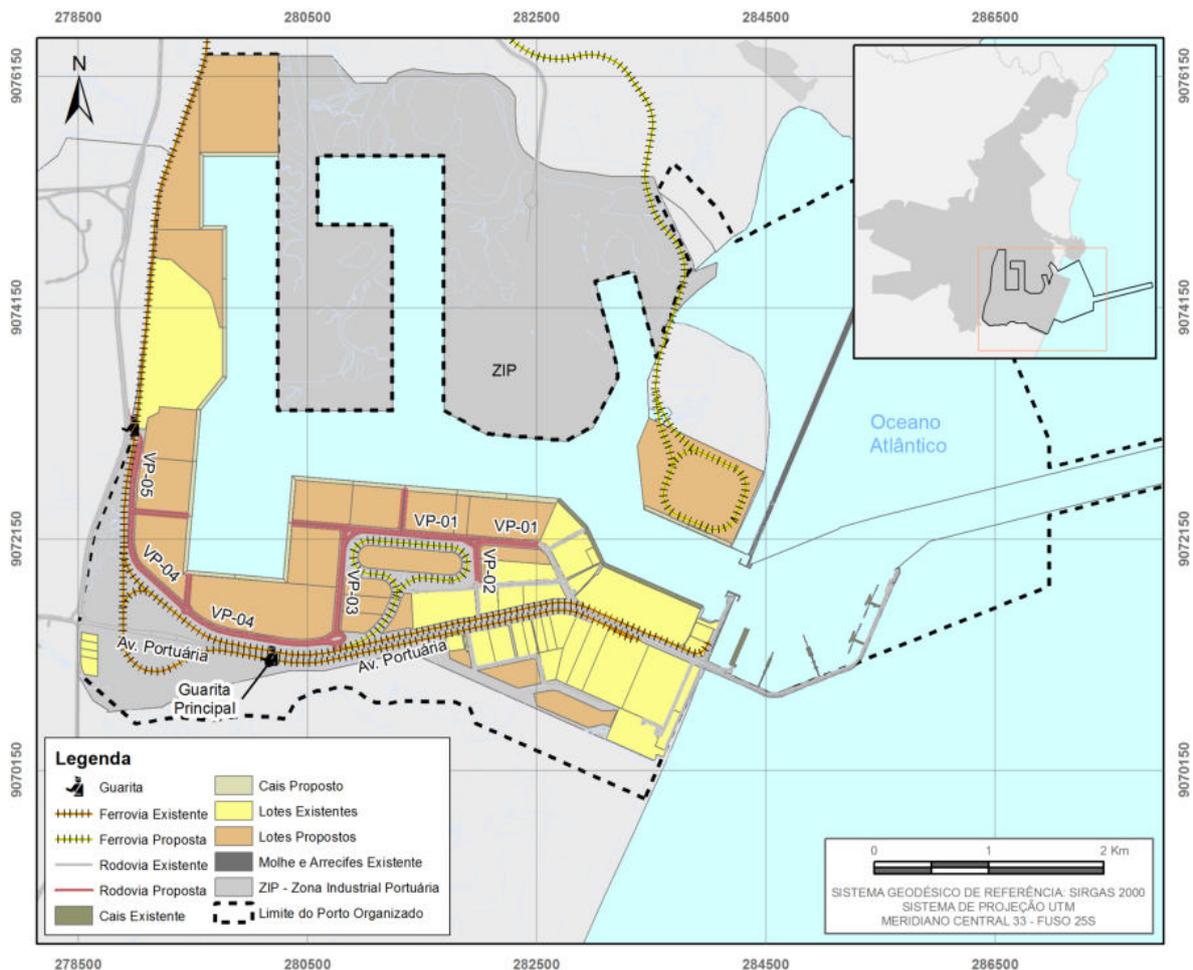
A implantação desta conexão está prevista para otimizar a distribuição do fluxo na rede viária do Porto, devendo ser implantada com a conclusão da implantação dos novos terminais dentro do horizonte de cargas, ou seja, em médio prazo.

**Tabela 67** - Cronograma de integração viária

<b>ETAPA</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>STATUS</b>
1	Relatório Ambiental	Não iniciado
2	Aprovação dos estudos	Não iniciado
3	Licitação da obra	Não iniciado
4	Início das obras	Não iniciado
5	Conclusão das obras	Não iniciado

### 11.3.4. READEQUAÇÃO DA GUARITA DE ENTRADA

Figura 84 - Readequação da guarita de entrada e saída (Guarita Principal)



#### a) Justificativa

Conforme apresentado no tópico anterior, será proposta a conexão de uma nova via principal com a Avenida Portuária. Entretanto o ponto de conexão apresentado atualmente está situado antes da entrada oficial do Porto.

Para uma maior segurança, a nova rede viária deverá estar completamente inserida na área de controle do Porto Organizado, sendo necessário transferir a guarita de controle de acesso para antes da conexão proposta.

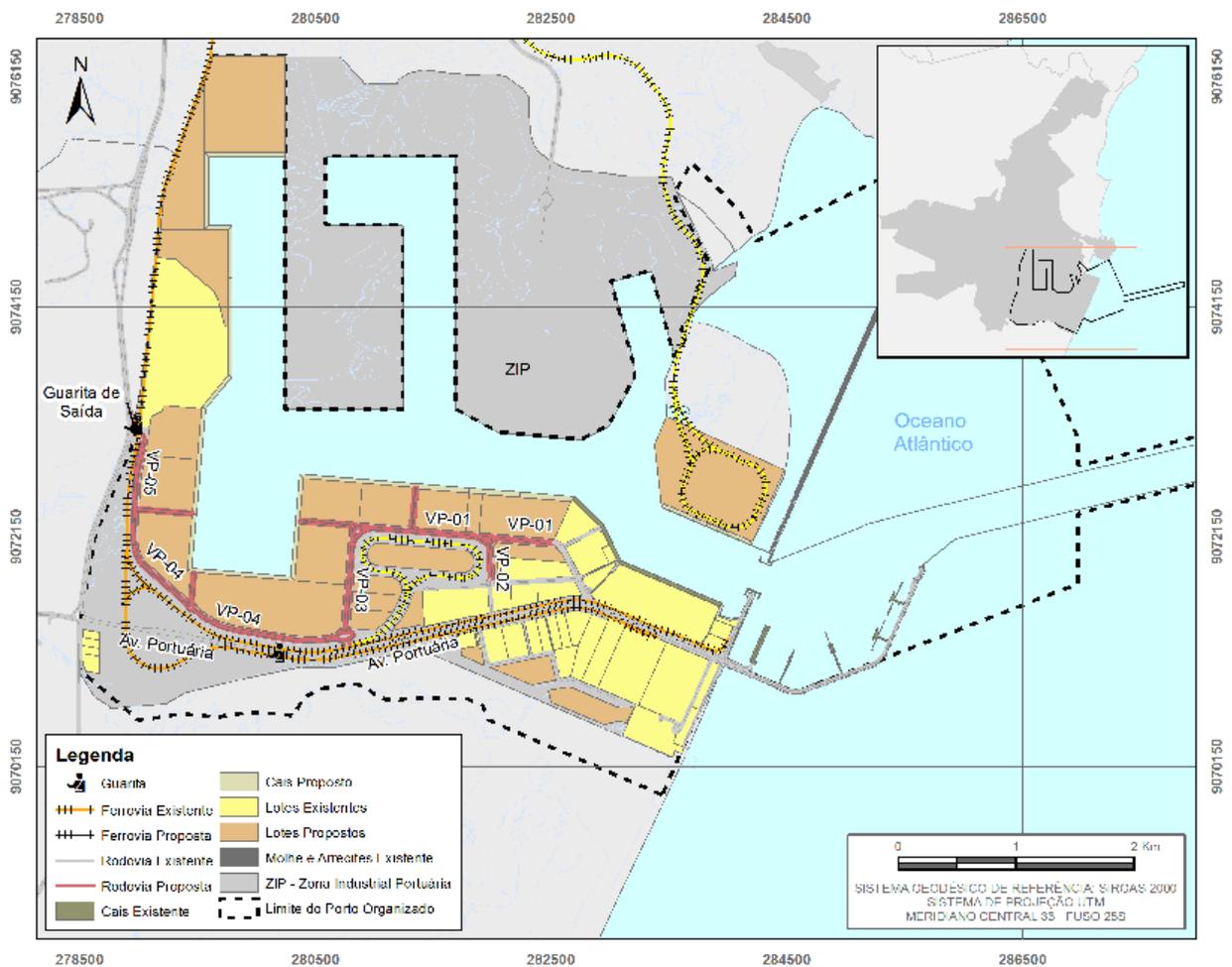
## b) Cronograma

**Tabela 68** - Cronograma de readequação da guarita de entrada

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Relatório Ambiental	Concluído
2	Aprovação dos estudos	Concluído
3	Licitação da obra	Concluído
4	Início das obras	Concluído
5	Conclusão das obras	Concluído

## 11.3.5. GUARITA DE SAÍDA

**Figura 85** - Localização da guarita de saída



## a) Justificativa

No intuito de realizar um planejamento completo quanto aos terminais propostos no pós-2030 e com o objetivo de não restringir o crescimento do Porto, propôs-se a implantação de uma guarita de saída em conjunto com a conclusão da ocupação de toda área operacional do Porto de Suape.

A guarita marcaria a conexão da nova via primária com a *Expressway*, servindo de solução para a circulação portuária como uma segunda alternativa de saída de caminhões de carga. Como é proposta apenas como controle de saída, a guarita não necessitará de grandes restrições que são ocasionadas nas entradas dos portos por conta dos sistemas de segurança, e então serviria como opção de alívio no transporte de cargas para o norte do Porto.

## b) Cronograma

A implantação da guarita de saída está prevista após o horizonte de 2030.

**Tabela 69** - Cronograma de implantação da guarita de saída

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Relatório Ambiental	Não iniciado
2	Aprovação dos estudos	Não iniciado
3	Licitação da obra	Não iniciado
4	Início das obras	Não iniciado
5	Conclusão das obras	Não iniciado

### 11.3.6. IMPLANTAÇÃO DO ARCO METROPOLITANO

#### a) Justificativa

O Plano Diretor - SUAPE 2030, já em 2011, quando de sua publicação, destacava a implantação do Arco Metropolitano como uma das ações estratégicas e prioritárias essenciais para melhoria da conexão/integração do Complexo com a Região Metropolitana do Recife, bem como, com os demais municípios do Território Estratégico de Suape, com vistas a amplificar e consolidar os efeitos positivos de Suape no âmbito desse território, além de facilitar a mobilidade de trabalhadores, reduzindo assim a pressão por novas habitações nos municípios vizinhos ao Complexo.

Destaca ainda que o Arco Metropolitano deverá desviar da BR-101 e do Contorno do Recife uma grande parcela de tráfego que simplesmente deseja atravessar a RMR em direção ao norte ou sul do país e, sobretudo, retirando o tráfego de veículos de carga com destino ao Porto de Suape dos demais fluxos urbanos do centro metropolitano.

Atualmente, a fluidez do tráfego na região já é, por vezes, comprometida e, nos cenários futuros, caso essa obra não seja realizada, as condições de trafegabilidade se agravarão ainda mais. Nesse sentido, o Arco Metropolitano se constitui em uma alternativa à BR-101, propiciando uma redução no volume de veículos que circula na rodovia e promovendo um acesso adequado ao tráfego de passagem.

Recentemente, o Governo do Pernambuco, por meio da AD Diper/SDEC, lançou edital para contratação do Anteprojeto referente à ELABORAÇÃO DE PROJETO BÁSICO DE ENGENHARIA, PLANO DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL, ESTUDO DE PRÉ-VIABILIDADE TÉCNICA E ECONÔMICA E ESTUDOS AMBIENTAIS PARA IMPLANTAÇÃO DO ARCO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE – RMR.

Esse anteprojeto tem como finalidade definir os objetivos e diretrizes a serem considerados para a elaboração do Projeto Básico de Engenharia, que permitirá a implementação do Arco Metropolitano em duas etapas – trecho norte e sul da nova rodovia.

Além disso, esse edital contempla ainda a elaboração de estudo de modelagem e de pré-viabilidade técnica e econômica para a implantação do Arco Viário Metropolitano do Recife, bem como o Plano de Desenvolvimento Territorial de áreas situadas nas margens e entorno do Arco Metropolitano da RMR, considerando o seu caráter metropolitano e a necessidade de desenvolvimento de sua área de influência em diferentes municípios de forma sustentável.

Importante assinalar que a proposição do chamado “Miniarco” surgiu como uma alternativa frente à morosidade no andamento do projeto do Arco Metropolitano, considerando o fato do seu traçado atravessar uma área de preservação ambiental. Assim, a implantação do Miniarco possibilitaria solucionar parte dos problemas diagnosticados, à medida que possibilitaria a implantação de uma rota alternativa entre as cidades de Abreu e Lima e Igarassu, desafogando o tráfego em parte da RMR. Contudo, a decisão atual do Governo de Pernambuco tem por orientação viabilizar os meios necessários para implantação das obras do Arco Metropolitano como um todo.

## b) Cronograma

**Tabela 70** - Cronograma de implantação do Arco Metropolitano

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Contratação dos Estudos / Projeto Básico	Em andamento
2	Elaboração dos Estudos / Projeto Básico	Não iniciado
3	Aprovação dos Estudos / Projeto Básico	Não iniciado
4	Licitação das obras	Não iniciado
5	Início das obras	Não iniciado
6	Conclusão das obras	Não iniciado

### 11.3.7. FOMENTO AO AUMENTO E À REALIZAÇÃO DE MELHORIAS DE INFRAESTRUTURA DAS RODOVIAS DA HINTERLÂNDIA DO COMPLEXO PORTUÁRIO

#### a) Justificativa

Os trechos das rodovias BR-101, BR-232 e PE-060, considerados na hinterlândia do Complexo Portuário no cenário futuro de demanda de tráfego, apontaram condições instáveis de trafegabilidade. O trecho da BR-232, considerado na hinterlândia, após 2045, poderá apresentar uma situação em que a demanda de tráfego estará muito próxima ou, até mesmo, igual à capacidade viária do trecho, haja vista o LOS E verificado para a rodovia. No caso da BR-101, observaram-se indícios de instabilidade, que poderão evoluir para uma situação de congestionamento (LOS F) até meados de 2060, indicando que a demanda superará a capacidade da rodovia. Ainda se observou que a PE-060 apresenta condições regulares de conservação do pavimento e ruins condições das sinalizações horizontais e verticais, situação que pode impactar negativamente a fluidez do tráfego.

O objetivo é fomentar o aumento da capacidade das vias e melhorar a fluidez do tráfego, prezando pela segurança e promovendo velocidade operacional adequada, a partir da criação de um grupo de trabalho interinstitucional para discutir ações voltadas a médio e longo prazos, a exemplo da implantação de sinalizações e de segunda faixa em trechos de pista simples e terceira faixa em trechos de pista dupla, além da restauração das pistas existentes.

#### b) Cronograma

**Tabela 71** - Cronograma de fomento ao aumento e à realização de melhorias de infraestrutura das rodovias da hinterlândia do Complexo Portuário

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Instalação e funcionamento do grupo de trabalho	Não iniciado
2	Elaboração dos Estudos / Projeto	Não iniciado
3	Aprovação dos Estudos / Projeto	Não iniciado
4	Licitação das obras	Não iniciado
5	Início das obras	Não iniciado
6	Conclusão das obras	Não iniciado

### 11.3.8. CONCLUSÃO DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA TRANS-NORDESTINA (RAMAL SUAPE – SPS 8 E 9)

#### a) Justificativa

A Ferrovia Transnordestina é uma obra de grande importância no contexto da logística da região Nordeste, pois ligará a nova fronteira agrícola brasileira – composta pelo Sul dos estados do Piauí e Maranhão, além do Norte do Tocantins e Oeste da Bahia –, aos portos do Pecém (Ceará) e Suape (Pernambuco), que realizarão a exportação do que ali está sendo produzido. Será também utilizada para levar minério de ferro.

Tal importância, no caso do desenvolvimento sustentável do Complexo Industrial Portuário de Suape, foi reforçada, inclusive, no seu Plano Diretor - SUAPE 2030, em especial no que se refere à reestruturação de suas ligações com os centros de produção e consumo, e a consequente promoção da interiorização do seu desenvolvimento, de modo a favorecer o escoamento da produção dos polos produtivos existentes e potenciais. Isso tornou premente a necessidade de uma articulação e a implementação de um arranjo institucional cada vez mais robusto, no sentido de tirar do papel esses grandes empreendimentos.

A implantação do Ramal SUAPE (SPS 8 e 9) da Transnordestina reduziria os custos de transporte até o Porto de Suape, além de induzir a expansão da produção agroindustrial e mineral da região atendida por meio de sua implantação. A integração pelo modal ferroviário permitiria a ampliação da área de influência do Porto de Suape.

A execução dessa obra é da Transnordestina Logística S.A., uma subsidiária da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e do Ministério da Infraestrutura. Embora seja privada, a obra recebeu majoritariamente recursos públicos. Conforme definido no PM, à Suape, juntamente com o Ministério da Infraestrutura, cabe a verificação do andamento da obra. Para tanto, recomenda-se a instituição de um Comitê Interinstitucional de Governança e Acompanhamento das grandes obras de infraestrutura de transportes, no âmbito estadual, com a participação direta da administração portuária, para viabilizar o referido acompanhamento.

Por último, considerando que as propostas previstas no PM referentes à (i) Construção da Ligação Ferroviária entre a Nova Transnordestina (EF-232) e a Ferrovia Norte-Sul (EF-151) e a (ii) Construção do Terminal Ferroviário Multiuso estão diretamente atreladas à implantação da Transnordestina, sua implementação enquanto ação a ser prevista neste plano exige, primeiramente, a resolução da retomada e implantação dessa Ferrovia. Diante disso, entende-se que essas duas propostas, no atual contexto de negociação da Transnordestina, extrapolam de forma significativa o grau de governança deste plano.

## b) Cronograma

Não se prevê cronograma para a implantação dessa ação, pelo fato de ser de responsabilidade de outros atores e agentes públicos e privados. Atualmente as obras encontram-se paralisadas desde janeiro de 2017, quando o repasse de recursos públicos foi bloqueado por determinação do TCU.

### **11.3.9. MONITORAMENTO DAS RESTRIÇÕES DO CANAL DE ACESSO DO PORTO DE SUAPE**

#### a) Justificativa

O canal de acesso do Porto de Suape não possui delimitação e, visto que a expectativa em relação ao perfil da frota de navios esperada para o Porto de Suape é de aumento do porte das embarcações, espera-se um aumento na restrição de acessos por questões meteoceanográficas, como ventos e ondas.

Esta ação tem por objetivo monitorar as restrições ao canal de acesso para avaliar a necessidade de alteração das regras de acesso para a frota esperada, de modo a promover a tomada de decisões quanto à implementação de soluções que possibilitem reduzir a limitação dos acessos de navios maiores. Dentre tais soluções, vislumbra-se a implementação de solução de Folga Dinâmica Abaixo da Quilha - FDAQ, conforme NORMAM-33 da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, que resulta em uma transformação do calado máximo autorizado do Porto, ora estático, em calado máximo dinâmico, que passa a ofertar, na maior parte do tempo, ganho de capacidade de carregamento nas embarcações. Constitui-se numa ação continuada.

## b) Cronograma

**Tabela 72** - Cronograma de monitoramento das restrições do canal de acesso do Porto de Suape

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Monitoramento das restrições do canal de acesso ao Porto de Suape	Não iniciado

## 11.3.10. ADEQUAÇÃO DA LARGURA DO CANAL DE ACESSO DO PORTO DE SUAPE

### a) Justificativa

Conforme disposto neste plano, o Porto de Suape possui perspectivas de operar navios maiores, como o *Suezmax*. Entretanto, a largura atual no canal de acesso, que é de 210 m, restringe a chegada dessas embarcações, tornando a instalação menos competitiva. Esta ação tem por objetivo adequar o canal de acesso, atendendo às exigências de segurança da PIANC e permitindo o acesso de embarcações de maior porte no canal, conforme indicado em estudos já realizados pela Autoridade Portuária.

## b) Cronograma

**Tabela 73** - Cronograma de adequação da largura do canal de acesso do Porto de Suape

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Adequação da largura do canal de acesso do Porto de Suape	Não iniciado

### 11.3.11. ELABORAÇÃO DE ESTUDOS PARA AMPLIAÇÃO DA ENTRADA INTERNA DO CANAL DO PORTO DE SUAPE

#### a) Justificativa

Existem perspectivas de aumento do perfil da frota que deve frequentar o Porto de Suape nos próximos anos, principalmente em relação aos porta-contêineres. Atualmente navios com até 336m de comprimento não conseguem atracar em condições convencionais, somente com medidas adicionais de segurança e condições de contorno, tais como pluralidade de práticos, emprego de PPU - *Portable Pilot Unit*, maior quantidade de rebocadores, sendo um deles com tração estática adicional. Menciona-se ainda a restrição de horário, já que manobras noturnas desse tipo de navio são vedadas atualmente.

Esta ação tem, portanto, o objetivo de identificar as medidas para que os navios porta-contêiner com até 336m possam atracar e desatracar de forma convencional, a qualquer hora, sem a necessidade de medidas adicionais de segurança.

Tem por finalidade a elaboração de estudos com sugestão de ampliação da entrada interna do canal de acesso do Porto de Suape, para que seja possível a navegação de navios porta-contêineres de 336m de comprimento.

#### b) Cronograma

**Tabela 74** - Cronograma de elaboração de estudos para ampliação da entrada interna do canal do Porto de Suape

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Adequação da largura do canal de acesso ao Porto de Suape	Não iniciado



## **11.4. GESTÃO PORTUÁRIA**

Neste capítulo serão abordadas as propostas de melhorias no âmbito da gestão portuária e institucional descritas tanto no PM como no PDZ vigentes do Porto de Suape, por meio da apresentação das atividades que devem ser executadas para atingir os objetivos, juntamente a um planejamento temporal conceitual para a execução das atividades. As ações identificadas nesse sentido encontram-se descritas nas seções seguintes e tiveram por base a análise integrada do conjunto de propostas relacionadas nos referidos planos.

Para uma melhor compreensão desse conjunto de propostas, suas interfaces, validação, exclusão e ou inclusão, ou mesmo fusão, considerando a atualização das informações, otimização e o contexto atual de análise, essas propostas encontram-se abaixo relacionadas, inicialmente, considerando cada um dos referidos instrumentos de planejamento. Na sequência, é apresentado, de forma detalhada, o elenco de iniciativas propostas para as melhorias da gestão Portuária e institucional, no âmbito desta atualização do PDZ de Suape.

Ressalta-se que algumas das ações descritas já se encontram em andamento ou na etapa inicial de planejamento, dada a sua importância para a gestão do Porto.

O Plano de Ações de Gestão Portuária compreende ações que competem diretamente à Autoridade Portuária, bem como sua atuação em conjunto com outras entidades no sentido de fomentar iniciativas que possam vir a beneficiar o Complexo Portuário em análise. A seguir são descritas as ações sugeridas a respeito do tema em questão.

### **11.4.1. MELHORIA DA GESTÃO PORTUÁRIA**

Neste tópico, será apresentado o Plano de Ações no que se refere a Melhorias da Gestão Portuária. A seguir são descritas as ações sugeridas a respeito desse tema, voltadas, fundamentalmente, à estratégia quanto à modernização da gestão portuária.

**Tabela 75** - Ações propostas pelo Plano Mestre do Porto de Suape voltadas à melhoria da gestão portuária

ITEM	DESCRIÇÃO	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO	OBS
1	Implantação de uma sistemática de custeio das Autoridades Portuárias	Não iniciado	Suape	1 ano	
2	Elaboração de um Plano de Ação para as receitas e gastos do Porto de Suape	Não iniciado	Suape	1 ano	
3	Implementação de um sistema de gestão da qualidade no Porto de Suape	Não iniciado	Suape	1 ano	

**Tabela 76** - Ações propostas pelo PDZ 2020 do Porto de Suape voltadas à melhoria da gestão portuária

ITEM	DISCRIMINAÇÃO DAS AÇÕES	PRAZO			
		ANOS	CURTO	MÉDIO	LONGO
1	Execução de novos contratos e modernização dos antigos		X		
2	Realização de esforços comerciais junto a armadores, agentes e operadores de contêineres		X		
3	Atuação com gestão focada em resultados e redução de custos fixos		X		
4	Programa de treinamento pessoal		X		

**Tabela 77** - Atualização do PDZ 2020 do Porto de Suape - Ações propostas voltadas à melhoria da gestão portuária

ITEM	DISCRIMINAÇÃO DAS AÇÕES	PRAZO			
		ANOS	CURTO	MÉDIO	LONGO
1	Realização de esforços comerciais junto a armadores, agentes e operadores de contêineres		X		
2	Programa de treinamento pessoal		X		
3	Implantação de uma sistemática de custeio das Autoridades Portuárias		X		
4	Implementação de um sistema de gestão da qualidade no Porto de Suape		X		

### 11.4.1.1. Realização de esforços comerciais junto a armadores, agentes e operadores de contêineres

#### a) Justificativa

O Porto realiza intenso trabalho comercial junto a armadores, terminais, agentes e operadores, buscando benefícios para os usuários e potenciais clientes e investidores, seguindo o objetivo da atuação do Porto como hub port.

Atualmente esses esforços já estão sendo realizados por meio de análises conjuntas e constantes conversas promovidas pela administração portuária. Inclusive para o desenvolvimento deste trabalho, revisão do PDZ Suape, foram realizadas reuniões junto a todas as partes interessadas.

Foram realizadas interações com os principais armadores que detém serviços regulares em Suape ao longo dos últimos anos, nas quais foram discutidos fatores atrativos e desinteressantes na movimentação de cargas em Suape, buscando propor melhorias para o Porto.

Como resultado dessa interação, o Porto de Suape conseguiu benefícios que transitam entre melhorias de serviços e novos serviços marítimos, mais estratégicos e rápidos, até melhorias de tarifas.

Recomenda-se a constante comunicação com estes players logísticos para a atualização periódica do planejamento quanto à movimentação de cargas, melhorias estruturais e otimização do Porto.

#### b) Cronograma

**Tabela 78** - Cronograma da realização de esforços comerciais junto a armadores, agentes e operadores de contêineres

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Realização de reuniões a fim de obter um maior contato com as partes interessadas	Em andamento
2	Atualização periódica do planejamento da movimentação de cargas containerizadas	Em andamento

## 11.4.1.2. Programa de treinamento pessoal

### a) Justificativa

A Autoridade Portuária deverá realizar treinamentos e qualificação de pessoal, focando em uma gestão de produtividade e segurança dos trabalhadores portuários, com uma atuação mais atenta ao OGMO.

É fundamental que o Porto direcione os trabalhadores e institua programas de treinamento de pessoal, pois é durante a capacitação que os funcionários compreenderão a essência de fazer parte do complexo portuário de Suape. Muitas dessas informações irão auxiliar no aumento da produtividade e valorização dos trabalhadores. Ainda, o desenvolvimento dos funcionários vem acompanhado da motivação e valorização dos serviços prestados.

Treinamentos e acompanhamentos voltados à segurança do trabalho também se tornam fundamentais. Existem normas regulamentadoras (NR) que normatizam a segurança no ambiente organizacional, e é fundamental estar sempre alertando os trabalhadores para a prevenção de possíveis riscos profissionais, realização de exames de rotina e avaliações ambientais nos locais de trabalho.

Por outro lado, é importante que os programas de treinamento e qualificação se estendam à toda a comunidade portuária, a fim de nivelar conhecimentos gerais e desenvolver o nível de qualificação dos trabalhadores envolvidos em toda a cadeia operacional do Porto. Este processo também permite o alinhamento dos objetivos do Porto e sinergias que impactarão diretamente na eficiência das operações em geral.

A solução é a implantação de programas de treinamentos periódicos voltados a pessoas e gestão do complexo portuário. Programas que desenvolvam não somente a administração portuária, mas que contemple o desenvolvimento de todos aqueles que fazem parte do complexo.

## b) Cronograma

**Tabela 79** - Cronograma do programa de treinamento pessoal

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Levantamento dos principais aspectos para os quais há a necessidade de treinamento e qualificação de pessoal	Em andamento
2	Estabelecimento de parcerias com empresas especializadas em treinamento de pessoal para as áreas levantadas na etapa anterior	Não iniciado
3	Definição de cronograma contínuo de treinamento	Não iniciado
4	Implementação do processo de treinamento e qualificação	Não iniciado

### 11.4.1.3. Implantação de uma sistemática de custeio das Autoridades Portuárias

#### a) Justificativa

Em 2018, o Porto de Suape implantou um sistema de custeio, que é feito através do RM/Totvs. Desse modo, é possível mensurar a representatividade dos custos de cada serviço e de cada setor nos gastos totais das Autoridades Portuárias.

Essa sistemática de custeio auxilia na redução de gastos excessivos e na realização de ações que promovem uma alocação eficiente dos recursos do Porto de Suape, por meio da estruturação e implantação de um sistema de custos de setores e serviços.

#### b) Cronograma

**Tabela 80** - Cronograma da implantação de uma sistemática de custeio das Autoridades Portuárias

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Implantação de uma sistemática de custeio das Autoridades Portuárias	Concluído

#### 11.4.1.4. **Elaboração de um Plano de Ação para as receitas e gastos do Porto de Suape**

##### a) Justificativa

No PM, os indicadores de liquidez e giro do ativo de Suape apresentaram índices baixos, que poderiam acarretar problemas para a empresa como liquidez/solvência e pouco poder de geração de receitas em relação aos ativos totais.

No entanto, considerando as motivações abaixo expostas:

- A extensão do território de Suape e as peculiaridades advindas da necessidade de sua gestão;
- O patrimônio do Porto de Suape ultrapassa os R\$ 4 bilhões;
- Além das atividades portuárias, Suape também é um complexo industrial que abriga uma grande quantidade de famílias em sua delimitação.

Nessa atualização do PDZ do Porto, este item foi retirado, posto que mesmo com um significativo aumento das receitas, ainda assim não seria suficiente para equilibrar os índices expostos no PM - haja vista as particularidades acima apontadas e, mais especificamente, o elevado patrimônio de Suape.

#### 11.4.1.5. **Implementação de um sistema de gestão da qualidade no Porto de Suape**

##### a) Justificativa

De acordo com o PM, apesar de possuir um Planejamento Estratégico bem estruturado, Suape não dispõe de um sistema de gestão da qualidade implantado.

O objetivo desta ação é implantar um sistema de gestão da qualidade no Porto de Suape, de modo a adequar os sistemas de gestão de qualidade do Porto às normas internacionais e alcançar a melhoria contínua dos processos portuários por meio da implantação de um sistema de gestão da qualidade, visando a identificação, o mapeamento e a melhoria contínua dos processos da Autoridade Portuária.

## b) Cronograma

**Tabela 81** - Cronograma da implementação de um sistema de gestão da qualidade no Porto de Suape

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Identificação dos processos	A iniciar
2	Mapeamento dos processos	Em andamento
3	Proposta de adequação dos processos	A iniciar
4	Monitoramento do fluxo processual	A iniciar
5	Instituição de indicadores de aderência	A iniciar

### 11.4.2. MELHORIA DOS ASPECTOS INSTITUCIONAIS

Neste item será apresentado um conjunto de ações que têm como principal objetivo as melhorias dos aspectos institucionais do Porto de Suape. Estas ações propostas envolvem a sinergia das áreas diretamente e indiretamente ligadas ao Porto e estão listadas a seguir.

**Tabela 82** - Ações propostas pelo Plano Mestre do Porto de Suape em relação aos aspectos institucionais

ITEM	DISCRIMINAÇÃO DAS AÇÕES	PRAZO			
		ANOS	CURTO	MÉDIO	LONGO
1	Ampliação e melhorias das malhas de transporte terrestre		X	X	
2	Programas de promoção à formação de pessoal qualificado e participação do Porto em projetos sociais		X		
3	Investir em áreas rentáveis para que investidores privados sejam atraídos		X		
4	Realização de parcerias com universidades e centros de pesquisa buscando inovações		X		

### 11.4.3. AMPLIAÇÃO E MELHORIAS DAS MALHAS DE TRANSPORTE TERRESTRE

#### a) Justificativa

Devem ser realizados esforços na ampliação e melhorias das malhas de transporte terrestre que interligam o Porto de Suape com sua hinterlândia, facilitando o trâmite das cargas em terra. Os investimentos em infraestrutura de transporte são geradores de renda, atividade econômica que, além de otimizar a operação, viabiliza a conexão dos terminais com as áreas de influência do Porto, possibilitando a mobilidade de cargas.

Com a expansão do Porto, é indispensável a melhoria na malha de transporte, pois são os meios de transporte terrestres que permitem as conexões das estruturas portuárias com a terra, viabilizando a denominação do Porto como a conexão dos meios de transporte.

No intuito de acompanhar a necessidade de expansão portuária, a revisão do PDZ Suape propõe a expansão, melhoria e ativação das malhas de transporte terrestres existentes.

Como solução, será proposta uma nova malha rodoviária para atender à necessidade de conexão dos novos terminais e a via férrea será reativada com a inauguração da Transnordestina, servindo principalmente para a movimentação de cargas a granel.

#### b) Cronograma

As melhorias deverão ser implantadas em conjunto com a expansão portuária.

**Tabela 83** - Cronograma de ampliação e melhorias das malhas de transporte terrestre

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Planejamento de ampliação e melhoria das malhas de transporte terrestre	Em andamento
2	Implantação da ampliação e melhorias	Em andamento

### 11.4.3.1. Programas de promoção à formação de pessoal qualificado e participação do Porto em projetos sociais

#### a) Justificativa

Programas de promoção à formação de pessoal qualificado são importantes na região, assim como a participação do Porto em projetos sociais em âmbito regional.

A área de influência direta e indireta do Porto de Suape é caracterizada com a baixa taxa de alfabetização e baixos valores de rendimento, podendo ser indicativos da carência de investimentos na mão de obra local. Nesse caso, com a implantação do Porto, muitas empresas identificaram dificuldades para compor a mão de obra qualificada solicitada para o Complexo Industrial Portuário de Suape.

Por este motivo, no intuito de priorizar a contratação de mão de obra local, é interessante a realização de programas de investimento na formação do pessoal que compõe o complexo. Esta melhoria está vinculada ao programa de treinamento pessoal proposto nas melhorias de gestão portuária.

As dificuldades alegadas na contratação de mão de obra especializada não se restringem à falta de qualificação técnica, mas também envolvem o perfil comportamental dos candidatos. As empresas estão começando a demonstrar o interesse no investimento em conscientização ambiental e corporativa dos trabalhadores do complexo.

Neste toar, diante da diversidade de atores e do potencial de geração de renda que se destacam no Complexo de Suape, é estratégico criar mecanismos de conexão entre comunidades do território, empresas e demais parceiros para absorção de mão de obra e aquisição de produtos e serviços locais.

Nessa perspectiva, busca-se desenvolver parcerias voltadas à capacitação dos moradores do entorno do Complexo, baseando-se nas carências e nas principais necessidades sinalizadas pelas, aproximadamente, 150 empresas instaladas no território ou que têm interface com o equipamento logístico, visando a ampliação de possibilidades de contratação e aproveitamento de mão de obra local. Também se observam os perfis profissionais mapeados especialmente nas 10 comunidades assistidas pela empresa Suape, estatal que intensifica suas ações de engajamento nos negócios com as demandas do território, implantando mecanismos de diagnóstico e planejamento para geração de soluções, como a pesquisa Censo Suape e o Plano de Desenvolvimento Socioterritorial.

Ainda como fomento ao desenvolvimento sustentável da região, é fundamental a promoção de programas de capacitação socioambiental e implementação de estruturas relacionadas ao empreendedorismo, interligando as partes relacionadas, estimulando o consumo da produção do território, apoiando as empresas na política de investimento social e preservação e valorizando as vocações econômicas e o modo de vida tradicional.

## b) Cronograma

**Tabela 84** - Cronograma dos programas de promoção à formação de pessoal

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Diagnóstico	Em andamento
2	Mobilização	Em andamento
3	Execução do projeto	Em andamento
4	Monitoramento	Em andamento
5	Mercado	Em andamento
6	Pós – projeto	Em andamento

### 11.4.3.2. Investir em áreas rentáveis para que investidores privados sejam atraídos

#### a) Justificativa

É importante que o Porto preveja e atue para viabilizar áreas com potencial, voltadas a empreendimentos logísticos e/ou industriais para que investidores privados procurem o Porto e encontrem disponibilidade para instalarem parques fabris e serviços na região do Porto, gerando assim zonas de agregação de valor.

A delimitação atual do Porto Organizado permite que a área localizada ao norte seja reservada à atração de terminais privados, com o intuito de expandir relações e investimentos rentáveis.

## b) Cronograma

**Tabela 85** - Cronograma de investimento em áreas rentáveis para atrair investidores

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Levantamento de áreas viáveis para a implantação de empresas privadas	Em andamento
2	Estudo das possíveis áreas potenciais para investidores privados	Não iniciado
3	Estratégia para atrair investidores privados	Não iniciado
4	Implantação de terminais privados	Não iniciado

### 11.4.3.3. Realização de parcerias com universidades e centros de pesquisa buscando inovações

#### a) Justificativa

O Porto de Suape poderá realizar parcerias com universidades e centros de pesquisa, por meio de parceiros de apoio à Ciência e Tecnologia (ICTs), que podem viabilizar com recursos financeiros bolsas ou acesso a múltiplas instituições acadêmicas. O objetivo é buscar e desenvolver conhecimento e soluções para melhorias operacionais, inovações em equipamentos no Porto, ganhos de produtividade e simulações de oportunidades para negócios que compõem o complexo.

A relação estabelecida entre o Porto de Suape e ICTs pode se dar por Acordos de Cooperação Técnica, atrelando um envolvimento em ações de inovação ou conexões com oportunidades existentes em ecossistemas tecnológicos. A construção de trabalhos futuros com ICTs englobando universidades, de sua rede, pode ser especificada em planos de trabalhos com sua devida avaliação por equipe técnica a se definir. Instrumentos jurídicos e investimentos necessários são construídos caso a caso, à medida que competências, coordenadores e responsabilidades sejam estabelecidos em projetos de pesquisa e inovação.

Em levantamentos preliminares, o Porto de Suape apresenta demandas e linhas de pesquisas exemplificadas abaixo:

- Eficiência energética e energia sustentável;
- Movimentação de cargas e otimização logística;
- Sustentabilidade e meio ambiente;
- Manutenção preditiva e preventiva.

## b) Cronograma

**Tabela 86** - Cronograma da realização de parcerias com universidades e centros de pesquisa buscando inovações

<b>CRONOGRAMA</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>STATUS</b>
1	Assinatura de acordo de cooperação com ICT parceira	Iniciado
2	Credenciamento do Porto de Suape junto a ações governamentais de fomento e facilitação de inovação	Iniciado
3	Implementação de bolsas em programa interno para pesquisadores	Não iniciado
4	Espelhamento de infraestrutura de pesquisa, dados e ações de inovação entre o Porto e instituições parceiras	Não iniciado
5	Laboratórios de simulações e levantamento de demandas/oportunidades de inovação em rede de interessados no Complexo	Iniciado

## 11.5. MEIO AMBIENTE

No que se refere às melhorias ambientais, atualmente os portos estão promovendo investimentos voltados ao meio ambiente. No Plano Mestre estão apresentadas algumas propostas de melhorias de gestão ambiental, priorizando o meio ambiente e a sustentabilidade.

A SNPTA/MInfra discorre sobre aspectos ambientais característicos do Porto de Suape, recomendando a aplicação de proposições de modernização portuária com princípios de sustentabilidade, sem tirar o foco no desenvolvimento.

Ademais, existem projetos de gestão ambiental desenvolvidos no Porto pela administração portuária, buscando a excelência ambiental. Então, além das propostas de melhorias ambientais elencadas no PM, este item apresenta uma atividade de monitoramento ambiental que está sendo executada atualmente no Porto.

Para compor as ações ambientais, foi proposto um elenco de atividades com base naquelas previstas no PM e no PDZ vigente, tendo por objetivos a priorização da sustentabilidade do meio ambiente, sendo destacadas por horizonte de implantação.

Ressalta-se que, considerando a revisão desse elenco por parte da equipe técnica da Diretoria de Meio Ambiente e Sustentabilidade (DMS) de Suape, bem como as competências inerentes aos órgãos ambientais quanto à aplicação da legislação, ao controle, cobrança e fiscalização do cumprimento das exigências legais, foi suprimida a ação (i) Fomento à integração dos terminais na realização de monitoramentos no Porto de Suape, prevista no PDZ vigente.

Em relação à ação (i) Fomento à integração dos terminais na realização de monitoramentos no Porto de Suape, cabe ressaltar que a integração dos terminais para monitoramento não cabe à administração portuária, mas ao órgão ambiental, visto que cada empresa se constitui numa organização autônoma, com responsabilidades e obrigações individuais. Por este motivo, o órgão ambiental exige monitoramentos específicos a cada planta de acordo com cada tipologia, visando avaliar os possíveis impactos, assim como, as conformidades delas.

Para uma melhor compreensão desse conjunto de propostas, suas interfaces, validação, exclusão e ou inclusão, ou mesmo fusão, considerando a atualização das informações, otimização e o contexto atual de análise, essas propostas encontram-se abaixo relacionadas, inicialmente, considerando cada um dos referidos instrumentos de planejamento. Na sequência, são apresentadas, de forma detalhada, o elenco de iniciativas propostas para as melhorias ambientais, no âmbito desta atualização do PDZ de Suape.

**Tabela 87** - Ações propostas pelo Plano Mestre do Porto de Suape voltadas às melhorias ambientais

ITEM	DESCRIÇÃO	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO	OBS.
1	Fomento à integração dos terminais na realização de monitoramentos no Porto de Suape	Não iniciado	Suape, terminais arrendados, TUP e órgãos licenciadores	Ação contínua	
2	Manutenção do atendimento à legislação quanto ao gerenciamento de riscos, atendimento a emergências e de saúde e segurança do trabalhador no Complexo Portuário	Iniciado	Suape, terminais arrendados e TUP	Ação contínua	
3	Implantação do sistema de gestão ambiental e de saúde e segurança do trabalho no Complexo Portuário	Não iniciado	Suape e terminais arrendados que não possuem SGA	5 anos	
4	Continuidade dos programas de gerenciamento e monitoramento exigidos pela licença ambiental no Complexo Portuário	Iniciado	Suape, TUP e terminais arrendados	Ação contínua	

**Tabela 88** - Ações propostas pelo PDZ 2020 do Porto de Suape voltadas às melhorias ambientais

ITEM	DISCRIMINAÇÃO DAS AÇÕES	PRAZO		
	ANOS	CURTO	MÉDIO	LONGO
1	Sistema de Monitoramento Ambiental	X		
2	Planejamento portuário seguindo os preceitos ambientais	X		
3	Manter programas de uso do solo	X		
4	Exigir que todos os projetos previstos cumpram exigências ambientais	X		

**Tabela 89** - Atualização do PDZ 2020 do Porto de Suape - Ações propostas voltadas às melhorias ambientais

ITEM	DISCRIMINAÇÃO DAS AÇÕES	PRAZO		
	ANOS	CURTO	MÉDIO	LONGO
1	Sistema de Monitoramento Ambiental (IDA)	X		
2	Planejamento portuário seguindo os preceitos ambientais	Ação contínua		
3	Manter programas de uso do solo	X		
4	Cumprimento das exigências ambientais	Ação Contínua		
5	Manutenção de atendimento à legislação quanto ao gerenciamento de riscos, atendimento a emergências e de saúde e segurança dos trabalhadores no Complexo Portuário.	Ação contínua		
6	Implantação do sistema de gestão ambiental e de saúde e segurança do trabalho no Complexo Portuário	X		
7	Continuidade dos programas de gerenciamento e monitoramento exigidos pela licença ambiental no Complexo Portuário	Ação Contínua		

## 11.5.1. SISTEMA DE MONITORAMENTO AMBIENTAL (IDA)

### a) Justificativa

Os portos investem em ações ambientais. Como forma de medir esse engajamento, foi criado o IDA (Índice de Desempenho Ambiental). O índice não só motivou os gestores portuários a adequar os portos ao padrão de gestão ambiental sugerido, como também garantiu mais segurança ao setor, atraindo empresas que buscam vincular suas marcas a portos com excelência ambiental.

A Antaq instituiu o Índice de Desempenho Ambiental como instrumento de acompanhamento e controle de gestão ambiental em instalações portuárias, incluindo requisitos legais e boas práticas ambientais. Portanto, o IDA permite quantificar o grau de atendimento às conformidades ambientais, compreender a gestão da dinâmica ambiental dos ambientes portuários, simplificando informações de forma a facilitar o entendimento do público.

Além disso, o IDA contribuiu para a intensificação das auditorias ambientais e adoção de práticas do programa de educação ambiental nos terminais arrendados, o que também corrobora para a evolução do Porto. Por fim, obter um bom resultado no IDA, significa ter uma postura proativa, um compromisso real com a proteção do meio ambiente.

No Ranking do IDA realizado para o ano de 2019, o Porto de Suape se encontra na 8ª colocação com nota 85,40, de uma escala que varia de 0 a 100 e concorreu com outros 31 portos do Brasil. Apesar da sua boa colocação, o Porto de Suape vem concentrando esforços com o intuito de alcançar a nota máxima.

### b) Cronograma

**Tabela 90** - Cronograma de monitoramento do IDA

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Categoria econômico-operacional	Contínuo
2	Categoria sociológico-cultural	Contínuo
3	Categoria físico-química	Contínuo
4	Categoria biológico-ecológica	Contínuo

## 11.5.2. PLANEJAMENTO PORTUÁRIO SEGUINDO OS PRECEITOS AMBIENTAIS

### a) Justificativa

O planejamento portuário para expansões de infraestrutura e superestrutura deverá seguir todos os preceitos ambientais. Esta ação deve ser desenvolvida em conjunto com as melhorias de gestão portuária, buscando aplicar os conceitos das melhorias descritas com um viés ambiental.

O planejamento ambiental na atividade portuária é a peça mais importante da gestão ambiental em um porto e faz parte da conformação da atividade portuária para uma gestão adequada. Este planejamento envolve a antecipação de problemas ambientais que possam vir a surgir com intervenções no meio ambiente, buscando chegar nos melhores resultados.

Resultados adequados podem ser apresentados como os de menor conflito ecossocioambientais, menor impacto, menor custo de gestão e resultados mais imediatos de qualidade ambiental.

O planejamento portuário com diretrizes ambientais não deve se restringir à área primária do Porto, abrangendo apenas os espaços dentro da poligonal do Porto Organizado. Deve buscar atingir todo o entorno envolvendo as AID e All do Porto de Suape.

Para compor esta ação, faz-se necessário conhecer as condicionantes ambientais que irão interagir com a atividade portuária após sua implantação, procurando assim administrar essas intervenções para eliminar ou minimizar os impactos decorrentes.

Dessa forma, trata-se de uma ação contínua e permanente, porém com atuação por demanda, uma vez que cada projeto, em virtude de sua tipologia, deverá ser analisado individualmente pelo órgão licenciador. O planejamento portuário e seus projetos de expansão ou instalação deverão estar em conformidade com as diretrizes ambientais e legais, sob pena do órgão ambiental licenciador não os aprovar.

## b) Cronograma

**Tabela 91** - Cronograma de planejamento portuário seguindo preceitos ambientais

<b>CRONOGRAMA</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>STATUS</b>
1	Elaboração de projetos em conformidade com as diretrizes ambientais	Contínuo
2	Análise de possíveis impactos ambientais	Não iniciado
3	Planejamento das ações ambientais	Não iniciado
4	Aplicação das melhorias	Não iniciado

### 11.5.3. PROGRAMAS DE USO DO SOLO

#### a) Justificativa

A Autoridade Portuária deverá manter seus programas de uso do solo para que sigam uma tendência de planejamento de médio e longo prazos. Com o zoneamento do complexo bem definido, é possível prever futuras instalações e realizar planejamentos de longo prazo para o desenvolvimento portuário.

Os projetos deverão atender às normas nacionais vigentes ou às normas técnicas internacionais, em casos especiais. O uso do solo obedece ao zoneamento imposto no Plano Diretor de Suape 2030, que está de acordo com os planos dos municípios que se encontram na AID do Complexo Portuário.

Assim, tanto os casos de ampliação ou reformas a serem empreendidas por empresas ou entidades públicas ou privadas, como os projetos de implantação de novas estruturas, devem atender às exigências contidas nas normas de uso e ocupação do solo, que regem o território do Complexo e, como foi dito, estão estabelecidas no Plano Diretor de Suape 2030 vigente, o qual será atualizado em 2021. Nesse sentido, o Termo de Referência para atualização do Plano Diretor foi iniciado, no qual serão elaboradas: a análise do zoneamento do Porto de Suape e o plano de melhorias do uso do solo.

## b) Cronograma

**Tabela 92** - Cronograma de programas de uso do solo

<b>CRONOGRAMA</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>STATUS</b>
1	Análise do zoneamento do Porto de Suape	Não iniciado
2	Plano de melhorias do uso do solo	Não iniciado

### 11.5.4. CUMPRIMENTO DAS EXIGÊNCIAS AMBIENTAIS

#### a) Justificativa

Também é importante que, para cada projeto previsto, sejam cumpridas as exigências legais e ambientais, gerando uma cultura de sustentabilidade nos investimentos realizados.

Em conjunto com o planejamento portuário, seguindo preceitos ambientais, deve-se exigir que as atividades a serem realizadas e projetos a serem desenvolvidos no Porto sigam as diretrizes de melhorias ambientais.

Quando da implantação de uma instalação portuária, projeto ou planta na área do Porto Organizado, o órgão licenciador faz uma avaliação ambiental do empreendimento e, caso necessário, solicita eventuais estudos de acordo com a tipologia de cada empreendimento, a fim de identificar e mitigar eventuais efeitos sobre o meio ambiente.

Esses estudos servem de análises ambientais com o objetivo de prever possíveis consequências causadas pela implantação dos empreendimentos, procurando assim administrar essas intervenções para eliminar ou minimizar os impactos decorrentes. O cumprimento das exigências e condicionantes ambientais será de responsabilidade do empreendedor, titular da respectiva licença ou autorização ambiental.

Dessa forma, trata-se de uma ação contínua e permanente, sendo um desdobramento com ação intitulada "Planejamento Portuário Seguindo os Preceitos Ambientais". A sua atuação é vinculada a uma determinação pelo órgão ambiental, seja nas licenças e autorizações por meio de suas condicionantes e exigências descritas. O órgão, por sua vez, estabelece as exigências por empreendimento ou projeto que caberá ao empreendedor cumpri-las.

## b) Cronograma

**Tabela 93** - Cronograma de planejamento para impor o cumprimento das exigências ambientais

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Identificação das exigências/ condicionantes ambientais	Em andamento
2	Envio aos responsáveis para cumprimentos das exigências/condicionantes ambientais	Em andamento
3	Acompanhamento	Em andamento

## 11.5.5. MANUTENÇÃO DE ATENDIMENTO À LEGISLAÇÃO QUANTO AO GERENCIAMENTO DE RISCOS, ATENDIMENTO A EMERGÊNCIAS E DE SAÚDE E SEGURANÇA DOS TRABALHADORES NO COMPLEXO PORTUÁRIO

### a) Justificativa

O Complexo Portuário de Suape reúne operações e movimentação de cargas perigosas, as quais estão sujeitas a falhas, podendo gerar impactos socioambientais negativos. Assim, de forma a prevenir e minimizar tais impactos, devem ser definidas ações de prevenção, gerenciamento de riscos e atendimento a emergências.

O objetivo é atender à legislação quanto ao gerenciamento de riscos, atendimento a emergências e à saúde e à segurança do trabalhador, por meio da manutenção do PGR, PCE, PEI, PAM, PAPs, PPRA e PCMSO atualizados, bem como seguir os cronogramas de execução das ações propostas quanto a treinamentos, compra de equipamentos e realização de simulados.

### b) Cronograma

**Tabela 94** - Cronograma de manutenção de atendimento à legislação quanto ao gerenciamento de riscos, atendimento a emergências e de saúde e segurança do trabalhador no Complexo Portuário

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Plano de Emergência Individual – PEI	Iniciado
2	Plano de Área – PA	Em andamento
3	Plano de Ajuda Mútua Porto de Suape – PAM	Iniciado
4	Plano de Controle de Emergência – PCE	Iniciado
5	Plano de Gerenciamento de Risco – PGR	Iniciado

## 11.5.6. IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO AMBIENTAL E DE SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO NO COMPLEXO PORTUÁRIO

### a) Justificativa

Uma das diretrizes da Antaq é a implementação das agendas ambientais portuárias e o estabelecimento e execução do Sistema de Gestão Ambiental (SGA), de acordo com a Portaria nº 104/2009 da SNP/MTPA, colocando os portos em condições de obterem certificados internacionais e atenderem às demandas ambientais e Segurança e Saúde no Trabalho.

Esta ação tem por objetivo possibilitar às autoridades portuárias o controle ambiental dos impactos da atividade portuária, a renovação das licenças e regularização ambiental, além de estruturar o atendimento às emergências, com a validação de riscos e planos de resposta no Porto Suape.

Assim, em 2018, com o objetivo de implementar e melhorar continuamente os Sistemas de Gestão Integrada (SGI) para Qualidade, Meio Ambiente, Segurança e Saúde no Trabalho, em conformidade com as normas ABNT ISO 9001,14001 e 45001 (obtendo certificação internacional por meio de auditoria externa independente), o diretor-presidente da empresa Suape, por meio da Portaria 130/2018, criou o Comitê de Coordenação dos Sistemas de Gestão Integrada de Qualidade, Meio Ambiente, Segurança e Saúde do Trabalhador (Comitê QMASST), considerando os seguintes fatos:

- A crescente demanda pelo estabelecimento de programas de avaliação da conformidade dos sistemas de gestão do Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros – SUAPE às normas certificadoras estabelecidas pela Organização Internacional para Padronização (ISO), bem como à portaria SEP nº 104, de 29 de abril de 2009, que dispõe sobre a criação e estruturação do setor de gestão ambiental e de segurança e saúde no trabalho nos portos;
- A importância da implantação assistida de programas de avaliação da conformidade desses sistemas, conferindo maior padronização e concisão à gestão de QUALIDADE, AMBIENTAL, DE SAÚDE E SEGURANÇA OCUPACIONAL DE SUAPE, consoante arts. 5º e 6º da referida Portaria;
- A existência de parâmetros de desempenho para medição e melhoria contínua, definidos pela ISO, que têm por objetivo estabelecer os dispositivos comuns de acreditação internacional da eficácia da gestão de empresas do porte de Suape;

A obtenção das certificações internacionais supracitadas representa o real compromisso de Suape com os colaboradores, comunidade portuária e demais usuários da poligonal do Complexo Logístico e Industrial, além da importância dada à preservação ambiental e patrimônio histórico dentro do seu território.

## b) Cronograma

**Tabela 95** - Cronograma de implantação dos Sistemas de Gestão Integrada (SGI) para Qualidade, Meio Ambiente, Segurança e Saúde no Trabalho no Complexo Portuário

ETAPA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Instituir o Comitê de Coordenação dos Sistemas de Gestão Integrada de Qualidade, Meio Ambiente, Segurança e Saúde do Trabalhador (QMASST)	Iniciado
2	Capacitar o Comitê QMASST com curso de auditoria de Normas ISO 9001, 14001 e 45001	Em andamento
3	Contratar empresa para realizar diagnóstico	Não iniciado
4	Implementar a auditoria em Suape contratando auditores externos	Não iniciado
5	Validar o GSI de Suape nas ISOs 14001 e 45001 por meio de empresas certificadoras internacionais	Não iniciado

### 11.5.7. CONTINUIDADE DOS PROGRAMAS DE GERENCIAMENTO E MONITORAMENTO EXIGIDOS PELA LICENÇA AMBIENTAL NO COMPLEXO PORTUÁRIO

#### a) Justificativa

De acordo com a Resolução Conama nº 001/1986, toda atividade poluidora deve mitigar seus impactos negativos através de equipamentos de controle e monitoramentos ambientais. As licenças ambientais dos portos, TUPs e arrendatários exigem uma série de monitoramentos e programas de gerenciamento, sendo responsabilidade de cada empreendedor o cumprimento dos seus programas.

O objetivo é garantir a conformidade ambiental e a mitigação dos impactos gerados pelas operações portuárias no meio físico, biótico e antrópico na área de influência do Complexo Portuário de Suape.

A continuidade dos programas de gerenciamento, controle e monitoramento exigidos nas licenças ambientais visa garantir a conformidade ambiental do Complexo Portuário e minimizar os impactos causados pelas atividades portuárias ao meio físico, biótico e antrópico.

Apesar da licença ambiental exigir apenas o monitoramento de qualidade da água das canaletas de drenagem, Suape realiza como boa prática os demais monitoramentos listados no cronograma a seguir:

## b) Cronograma

**Tabela 96** - Cronograma de continuidade dos programas de gerenciamento e monitoramento exigidos pela licença ambiental no Complexo Portuário

CRONOGRAMA	DESCRIÇÃO	STATUS
1	Realizar o monitoramento mensal das canaletas de drenagem de águas pluviais a partir dos parâmetros de DBO, DQO, Sólidos Sedimentáveis, Óleos e Graxas, pH e toxicidade na última caixa de inspeção antes do deságue em corpo receptor	Realizado
2	Programa de Monitoramento Ambiental	Iniciado
3	Programa de Monitoramento de Espécies Exóticas	Iniciado
4	Programa de Monitoramento de Água Potável	Iniciado
5	Programa de Monitoramento Meteoceanográfico	Iniciado
6	Programa de Monitoramento de Ruídos	Iniciado
7	Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar	Em andamento
8	Programa de Monitoramento Ambiental de Dragagens	Iniciado

## 11.6. PORTO-CIDADE

O Plano de Ações voltado para o tema Porto–Cidade compreende iniciativas que competem à Autoridade Portuária ou sua atuação perante outras entidades, no sentido de fomentar iniciativas que possam vir a beneficiar o Porto de Suape e os municípios de sua área de influência direta – Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca.

### 11.6.1. IMPACTOS DA ATIVIDADE PORTUÁRIA NOS MUNICÍPIOS

O Porto de Suape contribuiu diretamente para a evolução na produção econômica das cidades de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, visto o recente crescimento desses municípios. Não obstante, a concentração de investimentos após a realocação das atividades portuárias do Porto do Recife para o Complexo Industrial Portuário de Suape, tanto representou uma boa perspectiva de desenvolvimento, quanto refletiu riscos de impactos através da intensificação da migração, elevando demanda de habitação, transporte e serviços, e infraestrutura na área de influência portuária. Assim, ficou evidente a necessidade de investimento no planejamento e organização do Complexo, de modo que fosse possível a sustentabilidade do desenvolvimento do Porto.

Em 2011, com base em estudo elaborado pela Agência Condepe/Fidem (2008), o Plano Diretor - SUAPE 2030 foi publicado e definiu como Território Estratégico do Complexo as seguintes cidades: Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho (que apresentam área de influência direta), Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Escada, Ribeirão, Sirinhaém e Rio Formoso (que apresentam área de indireta).

Com intuito de sistematizar os impactos causados pela atividade portuária nesses municípios e com a responsabilidade de organização da ocupação do território de Suape, o Plano Diretor - SUAPE 2030 dividiu o planejamento e gestão do território considerando três dimensões essenciais do desenvolvimento sustentável: a dimensão social, dimensão econômica e dimensão ambiental. A dimensão social foi tratada contemplando simultaneamente a rede de proteção social, as condições de vida e elementos de inclusão produtiva. Na dimensão econômica, fortemente vinculada à dimensão social, tratou-se de cenários futuros, realizou-se um cadastramento empresarial e procurou-se traçar um mapeamento do tecido produtivo da região em todas as escalas. A dimensão ambiental abordou os efeitos das dinâmicas que ocorrem sobre os ecossistemas, seja pelos diversos tipos de resíduos e poluição gerados, seja pelo uso prudente dos recursos naturais existentes.

Em relação à organização desse território, o Plano Diretor de Suape, buscando ocupação sustentável, também levou em conta a disponibilidade de investimentos públicos e privados em resposta ao aumento da demanda por habitação, transporte, serviços sociais, infraestrutura e demais serviços. Esta correlação firmou a dependência da organização territorial com os índices socioeconômicos da região. A partir desta previsão, foi possível a estruturação territorial para atendimento das demandas de expansão e de ordenamento desta área de influência, minimizando impactos e potencializando investimentos. Para tanto, na elaboração desse Plano Diretor, foram analisadas questões como moradias irregulares, invasão em áreas de preservação, falta de infraestrutura urbana, situação econômica e social da população, despertando a necessidade de uma nova ótica social e política para que o Porto pudesse se desenvolver na região.

Em termos gerais, a tendência populacional apontava para um crescimento urbano no curto prazo. Assim, havia a necessidade de melhoria na proteção, assistência educacional, saúde e complementação alimentar para estes jovens e crianças. Da mesma maneira, esse crescimento populacional envolvia parte da população na fase mais produtiva, o que apontava para a importância de criação de políticas públicas voltadas à elevação da empregabilidade e conhecimentos técnicos desta parcela da população.

No que se referia ao saneamento e meio ambiente, o crescimento populacional da região foi apontado como uma grande preocupação da degradação dos recursos naturais. A concentração de moradias irregulares, devido à imigração da população para esta região, agravava a falta de infraestrutura urbana, resultante da habitação gerada pelo Porto. Assim, a criação da regulamentação do uso e ocupação do solo no Complexo Industrial Portuário, em seu Plano Diretor 2030, teve também como intuito assegurar o compromisso com a preservação do meio ambiente. Posto que, apesar do grande valor ambiental na área de abrangência de Suape, caracterizado pelas praias, estuários, e um conjunto remanescente expressivo da mata atlântica, os índices de saneamento básico eram extremamente baixos.

Atualmente, numa análise preliminar da implantação do Plano Diretor - SUAPE 2030 desde sua publicação em 2011, pode-se constatar que muitos objetivos estão em andamento ou foram alcançados por Suape nos últimos anos, tais como: a regularização fundiária de toda área do Complexo às novas dinâmicas populacionais dentro dessa área (incluindo a construção do Conjunto Habitacional Eduardo Campos), o trabalho executado no âmbito das estratégias apontadas no estudo Suape Sustentável etc.

O Complexo Industrial Portuário de Suape entende que a nova realidade econômica, com impacto sobre os diversos sistemas produtivos locais e nacionais, exige o redirecionamento do próprio modelo de desenvolvimento do país, então vigente, do estado e, conseqüentemente, do próprio Complexo. Nesse sentido, considerando todo esse quadro, em 2021, será iniciada uma revisão crítica do Plano Diretor - SUAPE 2030 vigente, tomando por base o conjunto dessas novas variáveis e perspectivas para a economia nos próximos anos, que tanto causam impactos nos municípios localizados nas áreas de influência direta ou indireta das atividades portuárias de Suape.

## **11.6.2. FOMENTO E PARTICIPAÇÃO NO PROCESSO DE ATUALIZAÇÃO DO PLANO DIRETOR DE IPOJUCA**

### **a) Justificativa**

O zoneamento previsto pelo Plano Diretor Participativo do Município de Ipojuca (PDPMI) vigente e o zoneamento proposto pelo Governo do Estado de Pernambuco, por meio do Novo Plano Diretor – SUAPE 2030, apresentam algumas incompatibilidades com relação aos usos e delimitações de zonas previstos na área do Porto de Suape e seu entorno. Considerando a relevância do Porto de Suape para o estado do Pernambuco, tendo em vista a previsão de um instrumento de regulação urbana em nível estadual, e o papel do PDPMI como principal instrumento de regulação do desenvolvimento urbano em nível municipal, recomenda-se a participação da comunidade portuária no processo de atualização do PDPMI.

O processo participativo mostra-se como uma oportunidade para abordar as questões portuárias no estabelecimento do zoneamento urbano municipal de forma a buscar a compatibilização dos interesses portuários municipais e estaduais. Assim, almeja-se a criação de uma unidade nos instrumentos de regulação do desenvolvimento urbano, a fim de possibilitar a inteira compatibilização entre o planejamento territorial do município de Ipojuca e do estado de Pernambuco referente ao Porto de Suape e seu entorno.

O objetivo é integrar os diferentes entes envolvidos no processo, como a prefeitura, o Governo do Estado, a Autoridade Portuária e a população, permitindo que o PDPMI concilie os interesses da cidade, da atividade portuária e do planejamento estadual aos usos e às formas de ocupação do território, de modo que se compatibilizem as propostas de uso e ocupação no interior das áreas delimitadas facilitando a regulação do desenvolvimento urbano nas áreas em questão. Nesse sentido, os diferentes responsáveis serão: o Governo do Estado, a Prefeitura Municipal de Ipojuca, Suape, TUPs e arrendatários.

## b) Cronograma

**Tabela 97** - Cronograma de fomento e participação no processo de atualização do plano diretor de Ipojuca

ITEM	DESCRIÇÃO	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO	OBS.
1	Presença dos entes envolvidos na atividade portuária nos encontros e audiências públicas, com engajamento na elucidação dos interesses e na proposição de soluções de conciliação entre os diferentes usos e atividades do Porto diante dos instrumentos legislativos	Não iniciado	Governo do Estado, a Prefeitura Municipal de Ipojuca, Suape, TUPs e arrendatários.	Ação contínua	

### 11.6.3. ACOMPANHAMENTO, FOMENTO E REALIZAÇÃO DE INICIATIVAS SOCIOAMBIENTAIS COM AS COMUNIDADES NO ENTORNO DO COMPLEXO PORTUÁRIO

#### a) Justificativa

A aproximação do Complexo Portuário com a população residente no seu entorno é essencial para uma relação harmoniosa entre ambos e na mitigação de impactos gerados pela atividade portuária. A condição se faz presente, principalmente, em virtude da existência de comunidades de baixa renda e de comunidades tradicionais na região. Destaca-se a importância da continuidade do desenvolvimento das ações sociais já realizadas pelas autoridades portuárias. Essas iniciativas devem abranger aspectos de cidadania, educação, meio ambiente, saúde, segurança e incentivo à cultura, e podem incidir sobre diferentes impactos, como na condição de vida da população, estímulo à preservação dos saberes tradicionais, acesso ao emprego, à renda e à atividade pesqueira.

Em favor de uma atuação mais ampliada na extensão de todo seu Território Estratégico, a empresa Suape transcende a dimensão espacial do Complexo em si, na condição de agente responsável pela gestão de um empreendimento de altíssimo impacto nas suas Áreas de Influência Direta – municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca – e mesmo na escala estadual e regional.

Com o objetivo de mitigar os impactos da atividade portuária na população local e estimular a relação harmônica entre o Complexo Portuário de Suape e as populações do seu entorno, o Novo Plano Diretor - SUAPE 2030 propõe diretrizes e ações a serem assumidas pela empresa Suape no âmbito de sua responsabilidade socioambiental.

Ademais, a empresa Suape entende que precisa responder às expectativas da sociedade, por meio de uma incisiva e visível postura de responsabilidade socioambiental, à altura desses impactos gerados nas comunidades no entorno do Complexo Portuário. Essa iniciativa de Suape é também uma oportunidade de assegurar legitimidade às suas ações e de irradiar, para seus quadros e para as empresas envolvidas no Complexo, uma cultura de compromisso com a sustentabilidade e com a identidade cultural da região.

Programas permanentes de educação patrimonial e ambiental integrados, promovidos junto à população do Território Estratégico de Suape, associados a uma ação continuada de identificação, proteção e valorização do patrimônio cultural identificado em SUAPE - Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros – expressam, de forma palpável, uma presença marcante e o compromisso da empresa Suape com as raízes de Pernambuco.

Nesse sentido a implementação das ações, no âmbito do Território Estratégico de Suape, dar-se-á principalmente através de um Plano de Ação de Responsabilidade Socioambiental da empresa Suape, na escala do Território Estratégico de Suape, atuando em parceria com as instituições municipais e estaduais. Mas, também aqui se registram recomendações para as políticas das instituições responsáveis pela gestão e conservação do patrimônio cultural, naquilo que diz respeito às particularidades do contexto do Território Estratégico de Suape.

#### *1. Registro:*

- **Banco de Dados:** ampliação da base de dados do Complexo, citada anteriormente, para assumir abrangência sobre todos os municípios do Território Estratégico de Suape. Inicia-se com a expansão das ações para a totalidade dos municípios da Área de Influência Direta – Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, já contemplados parcialmente – e ampliando-se progressivamente para os demais. A empresa Suape apoia a Fundarpe na liderança da condução do processo, distribuindo-se responsabilidades entre os órgãos de proteção do patrimônio e prefeituras municipais segundo suas potencialidades para atuação na concepção, na captação de recursos ou na execução e manutenção da base.

- **Apoio:** ações de cooperação e parceria para a realização de inventários do patrimônio arquitetônico e levantamento e registro de sítios arqueológico nos municípios do Território Estratégico de Suape, seguindo os referenciais metodológicos do Iphan, a exemplo da experiência já aplicada na execução do inventário dos engenhos do Cabo de Santo Agostinho. A empresa Suape, e sua unidade de responsabilidade socioambiental, deve atuar como liderança na mobilização e estímulo aos atores envolvidos – prefeituras municipais, Fundarpe e Iphan.

- **Estudos:** continuação e ampliação dos estudos sobre o potencial arqueológico do período pré-histórico, inicialmente, centrado no Complexo, devendo então ser complementado com uma visão geral na escala do Território Estratégico de Suape, com o mesmo objetivo de subsidiar a sistematização de conhecimento e oferecer marcos para orientar a realização de prospecções arqueológicas futuras, além de fundamentar normas de proteção patrimonial. Ação sob a liderança da empresa Suape em parceria com Iphan, Fundarpe, universidades e centros de pesquisa.

## *II. Dinamização cultural e educação patrimonial:*

- **Exposição:** elaboração e execução de projeto de exposição itinerante em âmbito nacional para divulgação do patrimônio cultural presente no Complexo. Ação a ser capitaneada pela empresa Suape em parceria com Iphan, Fundarpe e Empetur, buscando-se a viabilização por meio de programas de incentivo às empresas envolvidas em Suape.

- **Educação patrimonial:**

- Apoio na instituição de programa de Educação Patrimonial de Sociedades Sustentáveis, voltado para a sensibilização e formação de professores da rede escolar municipal e estadual no âmbito do Território Estratégico de Suape. Ação sob liderança da empresa Suape, envolvendo a Fundarpe, Fundaj, CPRH e Secretaria Estadual de Educação, contando com apoio das prefeituras municipais.

- Apoio na implantação do eixo temático de Educação Patrimonial na rede de ensino no conjunto dos municípios componentes do Território Estratégico de Suape. Ação de mobilização e sensibilização da empresa Suape, CPRH e Secretaria Estadual de Educação junto aos municípios.

- Realização de programas de educação patrimonial e ambiental específicos, voltados para servidores da empresa Suape, trabalhadores dos empreendimentos instalados no Complexo e para visitantes. Desenvolvem-se sob a responsabilidade direta da empresa Suape, em colaboração com a Fundarpe, CPRH e grandes empresas instaladas no Complexo.

- Estabelecer um programa de comunicação interna e externa de difusão e avaliação das ações socioeducativas e culturais desenvolvidas por uma unidade de responsabilidade socioambiental, sob a tutela da empresa Suape.

- Material pedagógico: elaboração e confecção de kits pedagógicos na temática da educação patrimonial para alimentar a rede escolar nos municípios do Território Estratégico de Suape. Ação a ser liderada pela empresa Suape, em parceria com a Fundarpe, Secretaria Estadual de Educação e prefeituras municipais.

### *III. Gestão integrada:*

- **Parceria:** cooperação com as administrações municipais do Território Estratégico de Suape e órgãos de defesa do patrimônio cultural para estabelecer referenciais para a definição de medidas mitigadoras no âmbito do patrimônio cultural na ocasião de realização de relatórios de impacto ambiental.

- **Captação:** elaboração de estratégias de captação de recursos para a conservação do patrimônio no Complexo e no Território Estratégico de Suape. A ação se dará em parceria com as administrações municipais, incluindo o cadastramento da empresa Suape junto ao Fundo Pernambucano de Incentivo à Cultura (Funcultura/Fundarpe).

- **Liderança:** conquistar posição estratégica de liderança para promover a revisão e formalização do Conselho Gestor do Parque Metropolitano Armando de Holanda Cavalcanti, visando valorizar a gestão compartilhada e priorizar investimentos para elevar o Parque a uma posição de conjunto de referência regional e marco da identidade de responsabilidade socioambiental de Suape.

- **Responsabilidade socioambiental:** instituição de unidade de responsabilidade socioambiental sob a tutela da empresa Suape para promoção da ação social e proteção do patrimônio ambiental e cultural. No tocante à dimensão do patrimônio histórico-cultural, suas ações devem contemplar:

1. A responsabilidade direta sobre o monitoramento e a promoção e gestão de ações de conservação do patrimônio histórico-cultural inserido no Complexo, abrangendo a Zona e os Setores de Proteção Cultural, assim como o acompanhamento da aprovação dos EIA/RIMAs realizados para empreendimentos em instalação no Complexo, e da execução de suas medidas mitigadoras.
2. A atuação na promoção da conservação do patrimônio histórico e cultural do Território Estratégico de Suape em parceria com a Fundarpe, Iphan e prefeituras municipais, além de agentes privados.
3. Captação de recursos e de diversas fontes para as ações do Instituto Suape e formação de parcerias com universidades e entidades ligadas à conservação do patrimônio.

#### *IV. Dinamização cultural e educação patrimonial:*

- **Acesso:** perenização do sistema de vias de acesso aos sítios, conjuntos e componentes do patrimônio cultural do Complexo, por meio de ações de recuperação e manutenção. Ação permanente sob a responsabilidade direta da empresa Suape, buscando diálogo e cooperação com as prefeituras do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca.
- **Sinalização:** elaboração de projetos de sinalização indicativa e interpretativa para a Zona e os Setores de Proteção Cultural do Complexo e apoio na realização de iniciativas similares nos municípios do Território Estratégico de Suape. A empresa Suape, contando com cooperação técnica da Fundarpe e Empetur, é responsável direta na implementação da ação no âmbito do Complexo, devendo liderar iniciativas para promover a execução e garantir unidade de linguagem no contexto geral da sinalização implantada na escala do Território Estratégico de Suape.
- **Trilhas:** concepção e estruturação de trilhas ecoturísticas por meio de planejamento e execução de ações de recuperação e implantação de infraestrutura e equipamentos de apoio. A realização de trilhas visa promover atração de visitantes, integrantes de grupos de interesses específicos, a exemplo de observadores de pássaros, motociclistas e ciclistas, cavalgadores, estudantes, pesquisadores etc. Os circuitos devem compreender múltiplos espaços da Zona e dos Setores de Proteção Cultural, assim como da Zona de Preservação Ecológica (ZPEC) – sempre em consonância com os limites impostos para as áreas de proteção ambiental. Afora os espaços das zonas citadas, as trilhas podem ser estabelecidas, em caráter transitório, em setores não parcelados e ocupados das zonas industriais. A ação deve ser liderada pela empresa Suape, em parceria com a Empetur e Fundarpe.

- **Eventos:** estabelecimento de condições e exigências específicas para realização de eventos especiais de promoção turístico-cultural que envolva os espaços das Zonas Industriais e Zona Portuária, respeitadas as normas operacionais e padrões internacionais de segurança, a exemplo de competições, rally e trilhas. As medidas devem ser conduzidas pela empresa Suape, em parceria com a Antaq, Polícia Federal e Capitania dos Portos.
- **Catálogo:** realização de registro do patrimônio imaterial, com ênfase nas manifestações culturais das populações residentes na Zona e Setores de Proteção Cultural (ZPC e SPC), assim como na Zona de Preservação Ecológica (ZPEC), com a consolidação e promoção de um calendário cultural, visando o reconhecimento e o fortalecimento da identidade cultural local e promoção turística, onde for apropriado. A medida tem horizonte temporal limitado, até uma definição conclusiva a respeito da permanência de posseiros, conforme o zoneamento e deve ser liderada pela empresa Suape, em parceria com a Fundarpe e apoio da Empetur.
- **Visitação:** formulação e implementação de programa regular de visitação pedagógica ao Parque Metropolitano Armando de Holanda Cavalcanti ofertado para a rede pública de educação dos municípios do Território Estratégico de Suape, com monitores, material didático e oferta de transporte. Ação liderada pela empresa Suape, em parceria com a instituição gestora do Parque, Secretaria Estadual de Educação, Fundarpe e prefeituras municipais.

## 12. PROJEÇÃO DE CARGAS

Com o objetivo de determinar a necessidade de desenvolvimento do Porto, foi promovida uma revisão nas projeções de carga apresentadas no Plano Mestre do Porto de Suape, para que fosse possível realizar uma análise de capacidades de acordo com a necessidade de expansão do Porto.

Com o intuito de conduzir o planejamento do layout e zoneamento do Porto, considerando o dinamismo das mudanças econômicas e variáveis que interferem na atividade portuária apresentadas ao longo do trabalho, foram montadas perspectivas de movimentação de carga como referência para o desenvolvimento das atividades portuárias.

### GRANÉIS LÍQUIDOS

Para a projeção de cargas de granéis líquidos, em comparação com o Plano Mestre, foi alterado apenas o ano base de 2017 para 2020, mantendo-se as taxas de crescimento para os anos de 2025, 2030 e 2035. Foi incluída também a movimentação de GNL prevista com a operação de regaseificação para atender a futura termoelétrica que será instalada dentro da área industrial do Complexo de Suape. Dessa forma, o valor considerado no ano base para as projeções sofreu uma redução de 8,21% em relação à previsão do Plano Mestre, uma vez que a movimentação consolidada desse tipo de carga em 2020 foi de aproximadamente 1,7 milhão de toneladas mais baixa do que tal previsão. Para o período considerado neste PDZ, a taxa média de crescimento anual ficaria em 3,93%.

### CONTÊINERES

No que se refere à previsão de movimentação de carga em contêineres, além da atualização da base para 2020 e da manutenção das taxas de crescimento do Plano Mestre para as projeções do período em referência, foi incorporada ao valor projetado a atração de cargas com o reequilíbrio do atual terminal de contêineres - Tecon Suape S.A. Conforme EVTEA que tramita na Antaq, a redução nas tarifas aplicadas pelo terminal aos navios terá impacto no volume movimentado. Em comparação com o Plano Mestre, apesar de o valor projetado para 2020 ter ficado 2,41% abaixo do realizado, para os anos de 2025, 2030 e 2035, em função do aumento do volume

adicional indicado no EVTEA supracitado, as projeções estimadas neste PDZ ficaram cerca de 20% maiores. A taxa de crescimento médio anual das projeções de contêineres para todo o período ficaria em 3,44%.

## **CARGA GERAL SOLTA**

Para a carga geral solta, foi adotada, assim como as demais, a alteração da base para 2020 e as taxas de crescimentos do Plano Mestre para o período em análise. Em 2020 a movimentação realizada foi 12% menor do que a projeção do Plano Mestre. Logo, as projeções para os anos subsequentes tiveram a mesma redução. A taxa de crescimento médio anual das projeções para o período analisado seria de 1,68%.

## **GRANEL SÓLIDO**

A movimentação de granel sólido foi projetada também com a alteração da base para 2020 e com as taxas de crescimento definidas no Plano Mestre. Foram incorporados à projeção desse tipo de carga os impactos da operação da Ferrovia Transnordestina, que com os atrasos na construção, a Ferrovia Norte-Sul entrou em operação e passou a atender aos produtores de soja do sudoeste piauiense e do sul maranhense que adotaram a ferrovia e o Porto de Itaqui como principal via de escoamento de sua produção. Assim, a captação de cargas por parte da Transnordestina considerada no EVTE TEGRAN (Projetec, 2012) teve de ser revisada. Nesse sentido, considerou-se que, no primeiro ano de operação da Transnordestina, serão movimentadas pelo Porto de Suape 500 mil toneladas de soja, com os fertilizantes representando 10% desse volume. Para esta análise, supôs-se o primeiro ano de operação da Transnordestina em 2026/2027.

O início da movimentação de minério de ferro também é marcado pela conclusão das obras da Transnordestina que possibilitará a exportação do minério extraído do Projeto Planalto Piauí, sob responsabilidade da empresa Bemisa. Visto que a mineradora está localizada a uma distância de seis km da ferrovia, viabilizaria uma movimentação de menor custo de minério por Suape. De acordo com estudos realizados na concepção do projeto, espera-se que a Bemisa passe a explorar o minério e embarcar em seu primeiro ano de operação o equivalente a 4,5 milhões de toneladas da carga, atingindo 15 milhões a partir de 2025 e se mantendo até 2030.

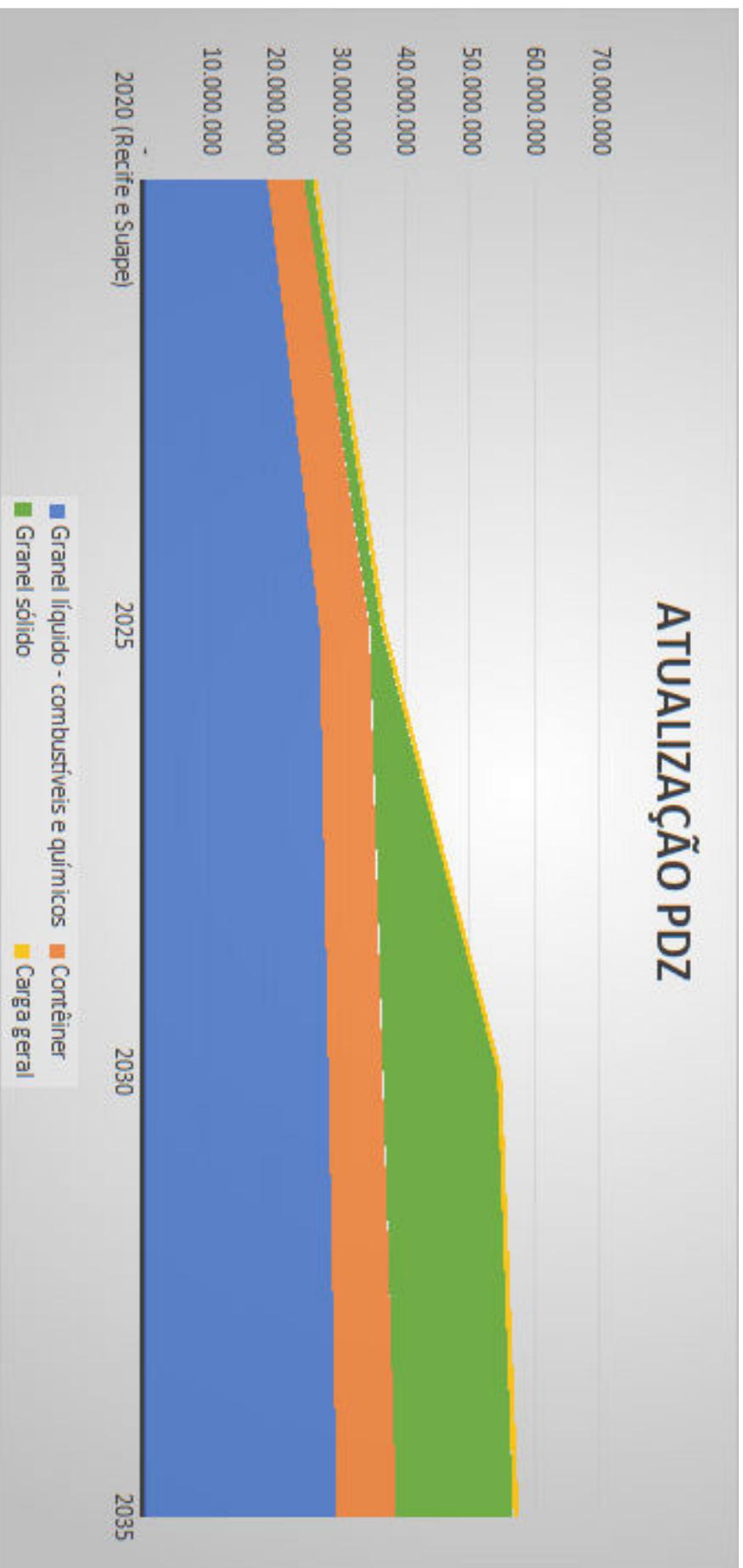
Em comparação à projeção do Plano Mestre, a movimentação do ano de 2020 realizada foi 21,81% menor. Entretanto, em consequência do início da operação da Ferrovia Transnordestina, o valor de movimentação projetado neste PDZ aumenta significativamente para os anos de 2030 e 2035 quando comparado ao Plano Mestre. Para o período analisado, a taxa de crescimento média projetada dos graneis sólidos seria de 24,95%.

As projeções de carga do Plano Mestre foram analisadas considerando o desenvolvimento gerado pelo novo momento econômico no qual o Brasil se insere, resultado de novos negócios e novas infraestruturas. Com relação à movimentação esperada no horizonte do PDZ, os resultados das perspectivas de futuro estão representados na Tabela 98 e serviram de base para a análise de capacidade das infraestruturas e, então, projeção da necessidade de expansão do Porto.

**Tabela 98** - Revisão nas projeções de carga apresentadas no Plano Mestre do Porto de Suape

<b>TIPO DE CARGA</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>
Granel líquido - combustíveis e químicos	19.122.975	31.060.546	32.643.485	34.116.397
Contêiner	5.583.554	7.646.468	8.263.549	9.274.491
Granel sólido	588.202	790.539	16.468.736	16.615.421
Carga geral	403.897	435.759	474.455	518.416
<b>TOTAL</b>	<b>25.698.628</b>	<b>39.933.312</b>	<b>57.850.224</b>	<b>60.524.724</b>

Gráfico - Atualização da Projeção de Cargas



# 13. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente relatório teve como objetivo apresentar a atualização do PDZ do Porto Organizado de SUAPE – 2020, em consonância com as diretrizes definidas pela Portaria MInfra n.º 61, de 10 de junho de 2020, conforme destacado na introdução deste documento.

Buscou-se promover, nessa atualização, a mesma metodologia de análise e proposição apreendida durante a última revisão do PDZ, ou seja, analisar o Porto nas suas perspectivas macro e micro, que inclui desde o estudo das áreas de influência, por meio dos possíveis impactos decorrentes da relação porto-cidade, às análises da situação atual das infraestruturas do Porto e suas necessidades de ampliação e melhoria.

Por sua vez, os resultados da análise e revisão das projeções de carga apresentadas no Plano Mestre do Porto de Suape, em cotejamento com as projeções contidas no PDZ vigente, propiciou a ratificação da proposta de expansão do Porto vigente, nomeadamente no que se refere aos quantitativos de área e berços necessários para atender esse crescimento projetado, e ainda a proposta de zoneamento e ao plano de investimentos nos horizontes de movimentação.

Seguindo o disposto na Portaria MInfra n.º 61/2020, além de descrever e caracterizar o desenvolvimento do zoneamento portuário no curto, médio e longo prazo, este plano considerou ainda aspectos como o meio ambiente, infraestruturas, navegabilidade, dentre outros aspectos, buscando otimizar as estruturas portuárias atuais e futuras.

Por fim, foi possível realizar uma análise e revisão quanto às melhorias de gestão, operação e institucionais propostas no Plano Mestre atual, através de um plano operacional, que envolveu o detalhamento das ações e medidas necessárias para o desenvolvimento do Porto, atualizando o conjunto de iniciativas à luz do planejamento atualizado do Complexo Industrial Portuário de Suape, bem como de sua interface com os planos e projetos dos governos estadual e municipais com impacto sobre o Porto.

Os esforços empreendidos nas atividades apresentadas tiveram por finalidade reforçar essa atualização do PDZ do Porto de Suape na principal diretriz de planejamento de curto, médio e longo prazos do Porto Organizado, resultando este plano em um documento de referência fundamental para a expansão e modernização portuária, em especial, no que se refere aos investimentos a serem realizados nesse período.

# ANEXOS

**ANEXO I** - Limites do Porto Organizado de Suape – Decreto de 25.05.2011

**ANEXO II** - Planta Geral Zoneamento do Porto Organizado

**ANEXO III** – Carta Náutica



Secretaria de  
Desenvolvimento  
Econômico



GOVERNO DO ESTADO  
**PERNAMBUCO**  
A RETOMADA NÃO PARA