

NOVEMBRO DE 2024

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO ALEGRE



GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PORTOS RS – AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO SUL



MINISTÉRIO DE
PORTOS E AEROPORTOS



INTRODUÇÃO

O presente documento trata do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto Organizado de Porto Alegre, situado no Rio Grande do Sul. No âmbito do planejamento portuário nacional, define-se como portos organizados as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e acesso ao porto, sendo o PDZ um instrumento de planejamento da Administração Portuária que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região aonde se localiza o porto. É um instrumento de planejamento que contempla as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do porto organizado, com aderência ao respectivo Plano Mestre.

A Portos RS vem realizando um intenso trabalho para qualificar, estimular e ampliar a movimentação de cargas no Estado do Rio Grande do Sul. O Estado possui 3 portos públicos, 2 Estações de Transbordo de Carga – ETC, e 18 Terminais de Uso Privativo - TUP (atualmente, alguns destes encontram-se sem operação). São mais de 754 km de vias navegáveis com ampla capacidade de receber novos complexos industriais. Estar próximo ao sistema hidroportuário é garantia de competitividade ao produto final, tendo em vista a diminuição dos custos logísticos. O sistema hidroviário é de importância estratégica para o Estado, pelo potencial das vias navegáveis interiores, redução de custos e economia de combustível no transporte de cargas, especialmente daquelas de grande volume unitário, em distâncias compatíveis com a modalidade hidroviária.

O complexo portuário gaúcho movimentou em 2023 mais de 58 milhões de toneladas entre todas as cargas, sendo o maior movimentador o Porto do Rio Grande, o qual possui grande capacidade para receber e concentrar novas cargas dos terminais interiores. Toda a região banhada pela Lagoa dos Patos, rios e canais adjacentes, que compõem o caminho até o Porto de Porto Alegre é opção logística de grande qualidade.

O último PDZ do Porto de Porto Alegre foi publicado em abril de 2019, através da Portaria nº 1.125, com posterior alteração, conforme Portaria nº 4.470, de 15 de outubro de 2019. Desde então, o cenário se alterou de maneira significativa, e com a publicação do Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre, no ano de 2020, bem como a revisão de sua poligonal, definida pela Portaria nº 155 de 20 de outubro do mesmo ano, resultou na necessidade de uma completa revisão e atualização do referido Plano.

O Plano Mestre traz as principais diretrizes de desenvolvimento, percepções e instrumentos legais vigentes, cabendo à Autoridade Portuária interpretar os parâmetros do Plano Mestre, indicando ajustes sempre que necessário.

A atualização do PDZ do Porto Organizado de Porto Alegre encontra-se em consonância com a Portaria nº 61, de 10 de junho de 2020, que estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário.

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS.....	5
LISTA DE TABELAS	7
1 INFORMAÇÕES GERAIS	9
1.1 Localização	9
1.2 Dados Cadastrais.....	14
1.3 Marcos Legais.....	15
1.4 Delimitação do Porto Organizado	16
1.5 Estrutura administrativa e de gestão	18
2 ZONEAMENTO	19
2.1 Áreas e instalações afetas às operações portuárias	21
2.1.1 Reordenamento espacial das áreas afetas.....	25
2.2 Áreas afetas às atividades portuárias arrendadas, com servidão de passagem e de uso público.....	25
2.2.1 Áreas afetas às atividades portuárias arrendadas	26
2.2.2 Áreas afetas às atividades portuárias com servidão de passagem	27
2.2.3 Áreas afetas às atividades portuárias de uso público	27
2.2.4 Reordenamento espacial das áreas afetas arrendadas, com servidão de passagem e de uso público	29
2.3 Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento.....	31
2.3.1 Reordenamento espacial das áreas afetas disponíveis para arrendamento	37
2.4 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias	40
2.5 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias em exploração indireta	43
2.5.1 Reordenamento espacial das áreas não afetas em exploração indireta	46
2.6 Áreas não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta.....	48
2.6.1 Reordenamento espacial das áreas não afetas disponíveis para exploração indireta	51
2.7 Terminais de Uso Privado dentro da poligonal do Porto	53
2.8 Áreas e instalações alfandegadas	53
2.9 Áreas de interesse portuário fora do Porto Organizado.....	56
2.9.1 Instalações Portuárias Privadas existentes no entorno do Porto	56

2.9.2	Cais Mauá	59
3	INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO	63
3.1	Energia elétrica.....	63
3.2	Abastecimento de água.....	64
4	RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO	64
4.1	Processos e sistemas de monitoramento e/ou controle do tráfego aquaviário	64
4.2	Processos e sistemas de monitoramento do tráfego terrestre	65
5	LICENCIAMENTO AMBIENTAL	66
6	ISPS CODE	67
7	VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO	68
7.1	Vias de circulação rodoviária	68
7.2	Vias de circulação ferroviária	70
8	ACESSOS TERRESTRES.....	70
8.1	Rodoviários.....	71
8.2	Ferrovíarios	73
8.3	Dutoviários	75
9	ACESSOS AQUAVIÁRIOS	75
9.1	Canal de acesso	75
9.2	Bacia de evolução.....	77
9.3	Áreas de fundeio	78
9.4	Hidrovias.....	81
9.5	Acostagem.....	95
10	INTERFERÊNCIA DO PLANO DIRETOR URBANO DO MUNICÍPIO NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO	98
10.1.1	Plano Diretor	100
11	PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS.....	109
11.1	Melhorias operacionais.....	110
11.2	Investimentos portuários	112
11.3	Acessos ao Porto	114
11.4	Gestão portuária	118

11.5	Meio ambiente	122
11.6	Porto-Cidade	125
AUTORIDADE PORTUÁRIA.....		128

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – Canal de Acesso ao Porto de Porto Alegre.....	9
FIGURA 2 – Localização do Porto de Porto Alegre	10
FIGURA 3 – Zona Portuária Cais Navegantes	11
FIGURA 4 – Zona Portuária Cais Marcílio Dias	12
FIGURA 5 – Zonas Portuárias do Porto de Porto Alegre	13
FIGURA 6 – Poligonal do Porto Organizado de Porto Alegre (Portaria nº 155 de 20 de outubro de 2020, MINFRA)	17
FIGURA 7 – Organograma da Portos RS	18
FIGURA 8 – Mapa geral das áreas/instalações do porto organizado.....	20
FIGURA 9 - Vista aérea das áreas/instalações afetas às operações portuárias	24
Figura 10 - Áreas Afetas às operações Portuárias Arrendadas	26
FIGURA 11 - Áreas afetas às operações portuárias de uso público	28
FIGURA 12 - Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento	36
FIGURA 13 - Vista aérea das áreas e instalações não afetas às operações portuárias	42
FIGURA 14 - Áreas não afetas às operações portuárias em exploração indireta	45
FIGURA 15 - Áreas não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta 50	
FIGURA 16 - Vista aérea do recinto alfandegado (linha vermelha: poligonal do porto organizado)	55
FIGURA 17 – Localização dos Terminais de Uso Privado no entorno do Porto	58
FIGURA 18 - Interface Cais Mauá e Cais Navegantes	59
FIGURA 19 - Projeto de Revitalização Cais Mauá - Boulevard	60
FIGURA 20 - Projeto de Revitalização Cais Mauá - Pórtico Central	61
FIGURA 21 - Projeto de Revitalização Cais Mauá – Docas	62
FIGURA 22 – Área Operacional Cais Navegantes	66
FIGURA 23 - Área de Segurança Porto de Porto Alegre	68
FIGURA 24 - Vias Internas Cais Navegantes	69
FIGURA 25 - Vias Internas Cais Marcílio Dias	69
FIGURA 26 - Vias Internas Ferroviárias	70
FIGURA 27 - Acessos Rodoviários	71
FIGURA 28 - Vias do entorno do Porto de Porto Alegre	72
FIGURA 29 - Acessos Ferroviários do RS	74
FIGURA 30 - Acessos Ferroviários Interrompido	75
FIGURA 31 - Canal de Acesso	76
FIGURA 32 – Bacias de Evolução	78
FIGURA 33 - Poligonais de Áreas de Fundeio	80
FIGURA 34 – Localização do Acesso Hidroviário do Porto do Rio Grande	82
FIGURA 35 – Acesso Hidroviário do Porto do Rio Grande - Lagoa Mirim	83
FIGURA 36 – Acesso Hidroviário ao Porto de Pelotas	84
FIGURA 37 – Áreas e sinais náuticos da Lagoa dos Patos	86

FIGURA 38 – Acesso Hidroviário ao Porto de Porto Alegre e terminais portuários da região metropolitana de Porto Alegre	87
FIGURA 39 – Espacialização das Áreas de Fundeio do Acesso Hidroviário do Porto do Rio Grande	89
FIGURA 40 –Áreas de Fundeio do Porto de Pelotas	89
FIGURA 41 –Espacialização das Travessias Hidroviárias do RS	91
FIGURA 42 –Barragens e Eclusas do acesso hidroviário do Porto do Rio Grande	92
FIGURA 43 – Áreas do Plano Diretor Área Especial	102
FIGURA 44 - Áreas Plano Diretor de Porto Alegre	103
FIGURA 45 - Interações Cais Navegantes	105
FIGURA 46 - Foto Ponte do Guaíba (Travessia Getúlio Vargas)	106
FIGURA 47 - Interações Cais Marcílio Dias	107
FIGURA 48 - Nova Ponte do Guaíba	108

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – Localização geográfica das zonas portuárias do Porto de Porto Alegre	12
TABELA 2 – Dados cadastrais da Autoridade Portuária de Porto Alegre	15
TABELA 3 – Áreas afetas às operações portuárias	23
Tabela 4 - Áreas Afetas às operações Portuárias Arrendadas	26
TABELA 5 – Áreas afetas às operações portuárias de uso público.....	27
TABELA 6 – Reordenamento espacial das áreas afetas arrendadas, com servidão de passagem e de uso público	30
TABELA 7 – Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento	32
TABELA 8 – Reordenamento espacial das áreas afetas disponíveis para arrendamento	39
TABELA 9 – Áreas não afetas às operações portuárias	41
TABELA 10 – Áreas não afetas às operações portuárias em exploração indireta.....	44
TABELA 11 – Reordenamento espacial das áreas não afetas em exploração indireta	47
TABELA 12 – Áreas não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta..	49
TABELA 13 – Reordenamento espacial das áreas não afetas disponíveis para exploração indireta	52
TABELA 14 – Recinto Alfandegado no Porto de Porto Alegre	54
TABELA 15 – Terminais de Uso Privado no entorno do Porto	57
TABELA 16 – Unidades consumidoras.....	64
TABELA 17 – Licença ambiental do Porto de Porto Alegre	66
TABELA 18 - Canal de Acesso	77
TABELA 19 - Áreas de Fundeio	80
TABELA 20 – Poligonais das áreas de fundeio.....	81
TABELA 21 – Distâncias de navegação da Lagoa Mirim	83
TABELA 22 – Geometria dos Canais do Rio São Gonçalo	84
TABELA 23 – Geometria dos Canais da Lagoa dos Patos	85
TABELA 24 – Geometria dos Canais do Delta do Jacuí.....	87
TABELA 25 – Geometria dos Canais do Rio Gravataí.....	88
TABELA 26 – Geometria dos Canais do Lago Guaíba	88
TABELA 27 – Relação das Barragens e Eclusas junto às Hidrovias Interiores do RS	91
TABELA 28 – Distâncias de navegação do Rio Jacuí	92
TABELA 29 – Distâncias de navegação do Rio Taquarí.....	92
TABELA 30 – Distâncias de navegação do Rio Caí	93
TABELA 31 – Distâncias de navegação do Rio dos Sinos	93
TABELA 32 – Distâncias de navegação do Rio Gravataí	93
TABELA 33 – Distâncias de navegação do Rio (Lago) Guaíba	93
TABELA 34 – Distâncias de navegação do Rio São Gonçalo e Lagoa dos Patos	93
TABELA 35 - Acostagem	97
TABELA 36 – Plano de ações do Porto de Porto Alegre – Melhorias Operacionais	110
TABELA 37 – Ações de acompanhamento – Melhorias Operacionais	111
TABELA 38 – Plano de ações do Porto de Porto Alegre – Investimentos Portuários.....	112

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO ALEGRE

TABELA 39 – Ações de acompanhamento – Investimentos portuários	113
TABELA 40 – Plano de ações do Porto de Porto Alegre – Acessos ao Porto	115
TABELA 41 – Ações de acompanhamento – Acessos ao Porto	117
TABELA 42 – Plano de ações do Porto de Porto Alegre – Gestão Portuária	119
TABELA 43 – Ações de acompanhamento – Gestão Portuária	121
TABELA 44 – Plano de ações do Porto de Porto Alegre – Meio Ambiente	122
TABELA 45 – Ações de acompanhamento – Meio ambiente	124
TABELA 46 – Plano de ações do Porto de Porto Alegre – Porto-Cidade	126
TABELA 47 – Ações de acompanhamento – Porto-Cidade	127

1 INFORMAÇÕES GERAIS

O presente capítulo compreende o levantamento da localização, dados cadastrais, marcos legais, delimitação do Porto Organizado, bem como discorre sobre a estrutura administrativa e de gestão do Porto de Porto Alegre.

1.1 Localização

A capital dos Gaúchos, a cidade de Porto Alegre fica às margens do Guaíba é a sede de um dos mais extensos portos de características fluviais do Brasil. O Porto de Porto Alegre, possui aproximadamente 5 km de extensão de cais acostável, possuindo em seu complexo, entre outras áreas, cais comercial de uso público, instalações portuárias, além de áreas disponíveis para arrendamento. Este complexo, compreendido pela Bacia do Sudeste movimentou em 2022 cerca de 6,3 milhões de toneladas. O Porto de Porto Alegre está abrigado pelas águas do Lago Guaíba. Seu acesso marítimo se dá pelos Molhes da Barra do Rio Grande, acessando via Lagoa dos Patos rumo à Capital.



FIGURA 1 – Canal de Acesso ao Porto de Porto Alegre

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Localizado à 318 km do Porto Marítimo de Rio Grande, esquadro natural de toda bacia hidrográfica da Laguna dos Patos, Porto Alegre é Fruto de um sonho antigo de ligar a Capital ao

mar, contando com a proximidade do maior centro consumidor do Estado, e responsável por produzir cerca de 55% do PIB.



FIGURA 2 – Localização do Porto de Porto Alegre

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Subdividido em áreas operacionais distintas, o Porto de Porto Alegre é formado pela Zona Portuária do Cais Navegantes e a Zona Portuária do Cais Marcílio Dias. Cada uma dessas áreas cumpre uma função específica dentro do complexo portuário.

A Zona Portuária do Cais Navegantes está localizada próximo ao 4^a Distrito da Capital, englobando setores dos bairros Humaitá, Farrapos, São João, Navegantes, São Geraldo e Floresta. O Cais Navegantes compõe o prolongamento do Cais Mauá, e constitui a principal área Operacional do porto, desde 2005 com a transferência das atividades portuárias do antigo Cais Mauá, atualmente localizado fora da poligonal portuária.

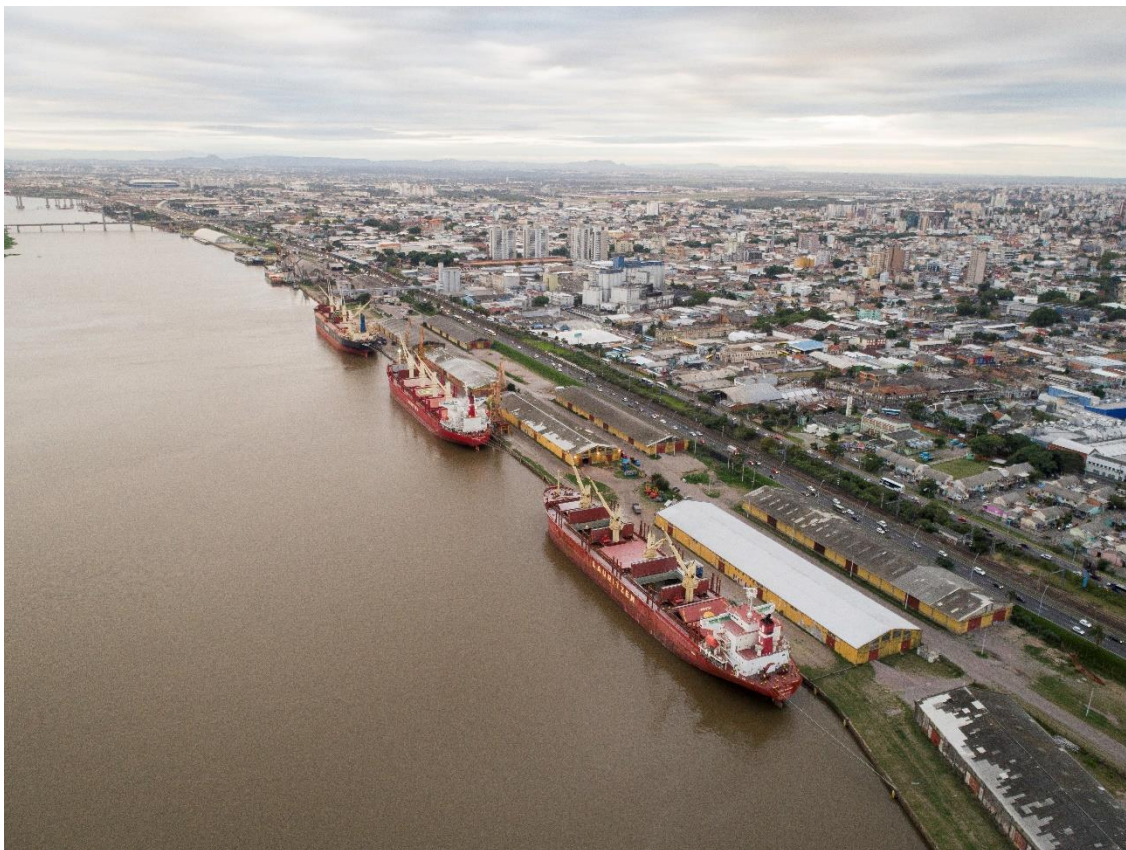


FIGURA 3 – Zona Portuária Cais Navegantes

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

O Cais Navegantes, foi inaugurado em 1949, possui 3.393,90 m (três mil, trezentos e noventa e três metros, e noventa centímetros) com largura de 20 m (vinte metros), e profundidade variável de 4 a 6m, o Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas pré-moldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum. A zona abriga também a área regida pelo ISPS-CODE, área que possui capacidade de atracação de até 3 navios simultaneamente, sua operação ocorre através dos operadores portuários, e também possui mais 27 berços de atracação disponíveis.

O cais público possui uma dinamização de produtos em sua movimentação, com destaque para a Fertilizantes, Cevada, Cargas de Projeto, e também sebo animal.



FIGURA 4 – Zona Portuária Cais Marcílio Dias

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

O Cais Marcílio Dias surgiu como um acréscimo do Cais Navegantes em 1956. A estrutura possui uma extensão de 1.346,70m (mil trezentos e quarenta e seis metros, e setenta centímetros) e sua região abrange na íntegra o Bairro Farrapos e parcialmente o Bairro Navegantes. Atualmente possui áreas não operacionais destinadas a atividades da Marinha do Brasil e Brigada Militar Ambiental.

LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DO PORTO DE PORTO ALEGRE	
Coordenadas Geográficas (por Zona Portuária)	Cais Navegantes: 30° 0'46.11"S 51°12'48.38"O Cais Marcílio Dias: 29°59'44.01"S 51°12'23.54"O
Cartas Náuticas Associadas	Carta nº 2133 – Ponta Grossa a Porto Alegre Carta nº 2113 – Porto Alegre ao Terminal Santa Clara Carta nº 2108 – Itapuã ao Arado Velho Carta nº 2107 – Barra do Guaíba Carta nº 2111 – de Itapuã a Porto Alegre Carta nº 2140 – Lagoa dos Patos

TABELA 1 – Localização geográfica das zonas portuárias do Porto de Porto Alegre

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Na imagem que segue estão indicadas a localização das zonas portuárias do Porto Organizado de Porto Alegre:

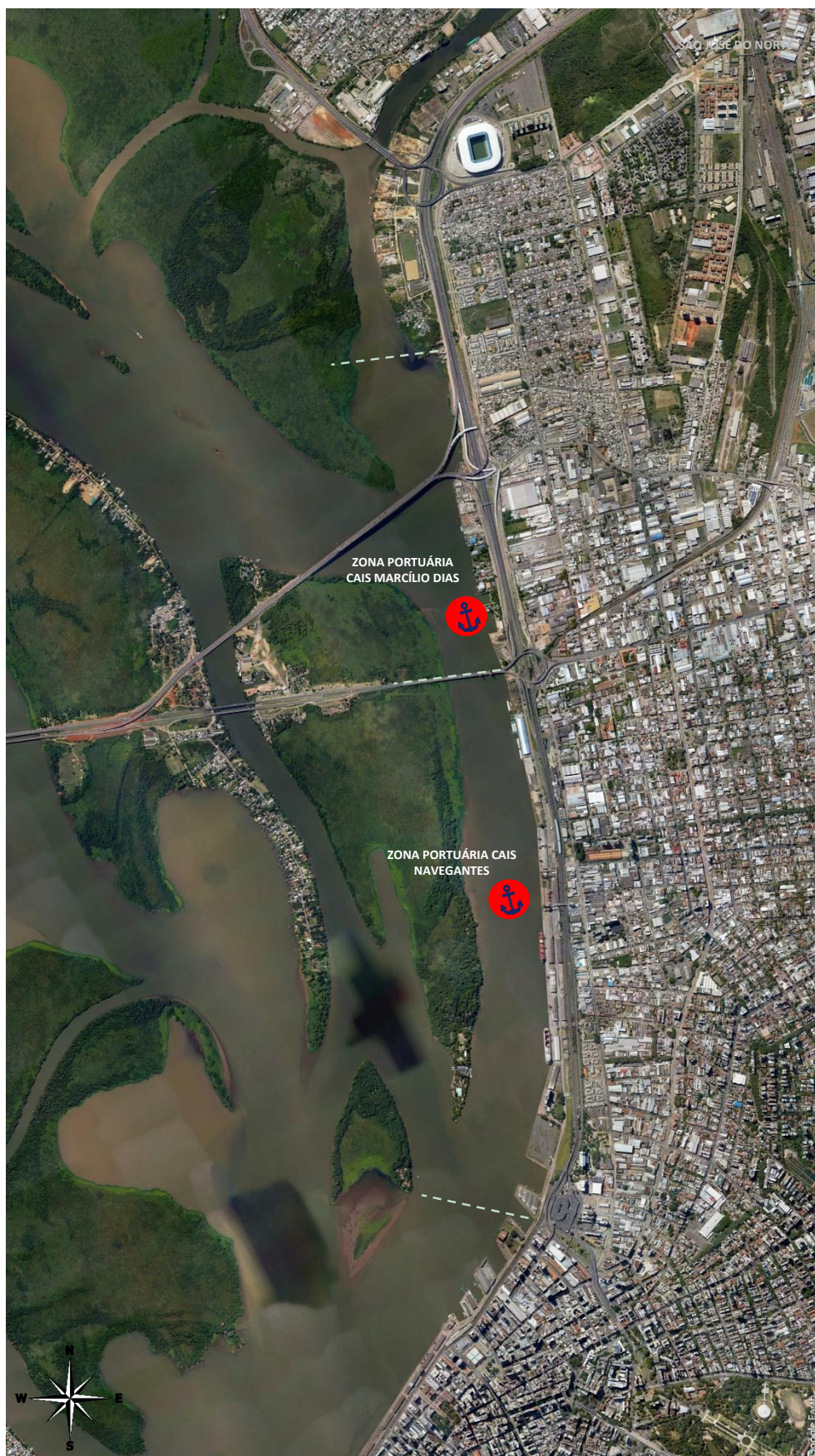


FIGURA 5 – Zonas Portuárias do Porto de Porto Alegre

Fonte: Google Earth/Portos RS. Elaboração: Portos RS.

1.2 Dados Cadastrais

O atual convênio de delegação teve início em 1º de abril de 1997, esta delegação tem a duração de 25 anos, com final previsto para 2022. No entanto, seguindo a política de União de descentralizar a gestão dos portos organizados, foi assinado, antecipadamente no mês de março de 2021, o primeiro termo aditivo ao convênio. Tal documento prorroga o prazo de vigência inicial por mais 25 anos, até 1º de abril de 2047 do Convênio de Delegação dos Portos do Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas. Esta prorrogação trará segurança jurídica para investimentos em infraestrutura superiores a R\$ 1,5 bilhão nos próximos anos. No documento foram readequadas as cláusulas do Instrumento à luz da legislação vigente, especialmente quanto à necessidade de constituição de uma SPE (Sociedade de Propósito Específico) para a gestão dos portos, trazendo uma série de mecanismos de transparência e governança, maior clareza na aplicação das tarifas portuárias e no desenvolvimento de novos negócios.

Assim, o Porto de Porto Alegre após passar pelas administrações Autárquicas Estaduais do Departamento Estadual de Portos Rios e Canais – DEPRC, entre os anos 1951 a 1998, Superintendência de Portos e Hidrovias – SPH, entre os anos 1998 a 2017, e Superintendência do Porto do Rio Grande – SUPRG, entre os anos 2017 a 2022, foi transferida sua administração para empresa pública Portos RS em maio de 2022.

A PORTOS RS - Autoridade Portuárias dos Portos do Rio Grande do Sul S.A. é uma Empresa pública Estadual vinculada à Secretaria de Logística e Transportes do RS, criada pela Lei Estadual 15.717, de 25 de setembro de 2021, responsável por organizar, gerenciar e fiscalizar todo o sistema hidroportuário do Estado do Rio Grande do Sul. Este sistema contempla 3 portos públicos e 18 terminais de uso privado (alguns encontram-se sem operação). São mais de 754 km de vias navegáveis com ampla capacidade de receber novos complexos industriais. O Estatuto Social da empresa está disponível no site¹.

O regime de exploração do Porto de Porto Alegre, é estabelecido conforme Convênio nº 001 – Portos/1997 do Ministério dos Transportes, como uma delegação da União para o Estado do Rio Grande do Sul da administração e exploração dos Portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre. Para este ato, foram observados os termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, regulamentada pelo Decreto nº 2.184, de 24 de março de 1997, e observadas as disposições da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

De acordo com a Cláusula Terceira deste mesmo Convênio, o Estado do Rio Grande do Sul fica responsável pela administração e exploração dos portos delegados, não mais realizando a operação portuária e, em consequência, os serviços de carga, descarga e movimentação de mercadorias. Assim, as atividades delegadas ficam restringidas às funções de Autoridade Portuária.

¹ https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/documentos_institucionais/21.pdf

ENTIDADE RESPONSÁVEL PELA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO	
Razão Social	Portos RS - Autoridade Portuária dos Portos do Rio Grande do Sul S.A
Título do estabelecimento	PORTOS RS
CNPJ	46.191.353/0002-06
Natureza jurídica	Empresa Pública Estadual dotada de personalidade jurídica de direito privado
Endereço	Avenida Mauá, 1050 CEP 90010-110 Bairro Centro Histórico Porto Alegre – Rio Grande do Sul
Telefone	(51) 3288 92 07
Website	http://www.portosrs.com.br/site/

TABELA 2 – Dados cadastrais da Autoridade Portuária de Porto Alegre

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

1.3 Marcos Legais

A exploração do porto organizado é regulamentada pela legislação que segue:

- Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993;
- Lei nº 10.722 de 1996;
- Lei nº 14.983 de 2017;
- Lei nº 10.723 de 1996;
- Convênio nº 001 – Portos/1997 do Ministério dos Transportes e aditivo;
- Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;
- Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;
- Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013;
- Portaria nº 409 – SNP, de 27 de novembro de 2014;
- Resolução Normativa nº 07 - ANTAQ, de 30 de maio de 2016;
- Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017;
- Portaria nº 574 - MT, de 26 de dezembro de 2018;
- Portaria nº 530, MINFRA, de 13 de agosto de 2019;
- Portaria nº 61, MINFRA, de 10 de junho de 2020;
- Portaria nº 121, MINFRA, de 18 de agosto de 2020;
- Lei nº 14.047, de 24 de agosto de 2020;
- Portaria nº 51, MINFRA, de 23 de março de 2021;
- Lei nº 14.047, de 24 de agosto de 2020; e
- Lei nº 15.717, de 25 de setembro de 2021.

1.4 Delimitação do Porto Organizado

A poligonal do Porto Organizado do Porto Alegre é definida pela Portaria nº 155, MINFRA, de 20 de outubro de 2020, publicada no Diário Oficial da União nº 202, de 21 de outubro do mesmo ano, sendo que as coordenadas que a delimitam encontram-se disponíveis nos anexos do referido instrumento.

A área do porto organizado compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção de acesso ao porto, bem público construído e aparelhado para atender às demandas de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição da autoridade portuária.

A infraestrutura terrestre do porto organizado abrange, entre outras áreas sob responsabilidade da Portos RS, os terminais portuários, vias internas de acessos terrestres, cais e retaguarda públicos. A infraestrutura aquaviária é composta pelas áreas de fundeio, canal de navegação, bacias de evolução, berços de atracação e seus acessos.

A infraestrutura do porto organizado perfaz cerca de 5,257 km².

O mapa que segue foi gerado a partir da base digital georreferenciada, elaborada por esta Autoridade Portuária em atendimento às instruções da SNTPA. Desta forma, sua camada digital, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.



FIGURA 6 – Polígono de Porto Organizado de Porto Alegre (Portaria nº 15 de 20 de outubro de 2010) (MTRA)
Fonte: Google Earth/PortoRS, Elaboração: PortoRS

1.5 Estrutura administrativa e de gestão

O organograma atual da Portos RS – Autoridade Portuária dos Portos do Rio do Sul S.A. RS é apresentado na sequência, e está disponível no site da Portos RS². A Assembleia Geral, órgão máximo da Portos RS, será convocada com poderes para deliberar sobre todos os negócios relativos ao seu objeto, instalada de acordo com a Lei e este Estatuto, e regida pela Lei Federal nº 6.404/1976. A Portos RS é dirigida por um Conselho de Administração e uma Diretoria Executiva, com as atribuições estabelecidas na legislação de regência de seu Estatuto Social.

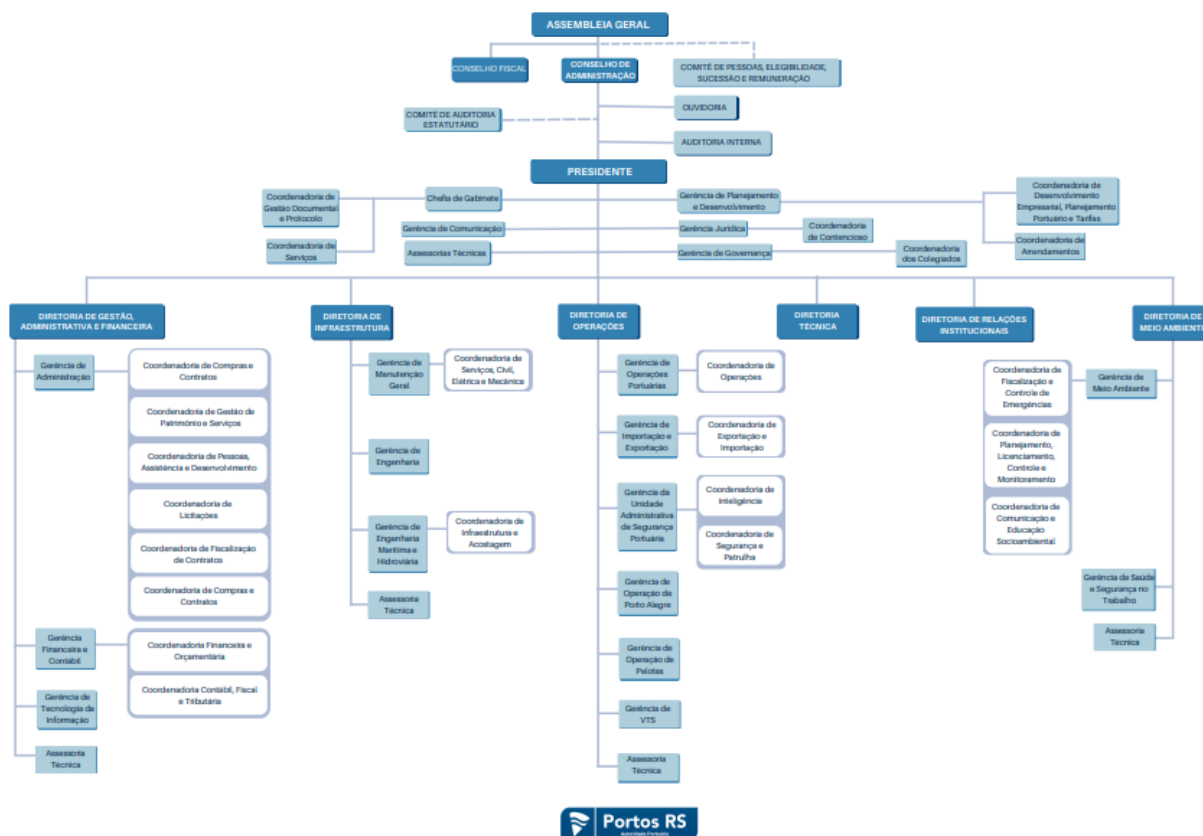


FIGURA 7 – Organograma da Portos RS

Fonte: Portos RS. Elaboração: Porto RS.

² <https://www.portosrs.com.br/site/public/documents/organograma.pdf>

2 ZONEAMENTO

O presente capítulo descreve as áreas afetadas e não afetadas às operações portuárias que compõem o porto organizado de Porto Alegre. Ressalta-se que a divisão entre áreas afetadas e não afetadas do porto organizado foi delineada utilizando-se a base cadastral elaborada pela Portos RS, a qual adotou o Sistema de Posicionamento Global Sirgas 2000 como critério de demarcação, respeitando o perímetro da poligonal.

Os cálculos de áreas foram realizados por meio de Sistema de Informações Geográficas (SIG), onde eventuais divergências existentes entre as áreas calculadas e informações que constam nos contratos vêm sendo estudadas caso a caso por meio da atualização de levantamentos topográficos.

Visando facilitar a identificação das áreas/instalações, este Plano traz um novo código alfanumérico de identificação, utilizando a sigla POA como referência, seguido de um número sequencial. As áreas/instalações portuárias foram enumeradas no sentido da entrada do canal de navegação, seguindo sentido sul para o norte, passando pelo Cais Navegantes e depois Marcílio Dias. A referida nomenclatura será aplicada às instalações na situação atual e nos horizontes de curto, médio e longo prazos, suprimindo-a em caso de rearranjo de áreas, onde a nomenclatura de menor numeração ou a numeração da área com maior relevância prevalecerá. Outrossim, em caso de fracionamento de glebas, com a criação de novas áreas, manter-se-á a numeração já proposta para as áreas existentes, acrescentando ao final novo código alfanumérico de identificação para a área gerada. A identificação das áreas também se encontra em consonância com os códigos considerados no Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal.

A FIGURA 8 contempla o mapa geral das áreas e instalações do porto organizado na atual situação, as quais serão detalhadas nos itens subsequentes de acordo com a utilização e horizonte de planejamento. As cores utilizadas nas figuras deste relatório têm por objetivo facilitar a visualização da classificação de cada área/instalação.

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações afetadas e as não afetadas às operações portuárias, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

O reordenamento espacial das áreas do porto tem como base as diretrizes consideradas no Plano Mestre, envolvendo principalmente o atendimento da totalidade das cargas da sua região de influência. As Subseções 2.2.4 e 2.3.1 descreverão, as propostas de zoneamento para os horizontes de planejamento de curto, médio e longo prazos para as áreas afetadas e as Subseções 2.5.1 e 2.6.1, as propostas de zoneamento para os horizontes de planejamento de curto, médio e longo prazos para as áreas não afetadas às atividades portuárias.

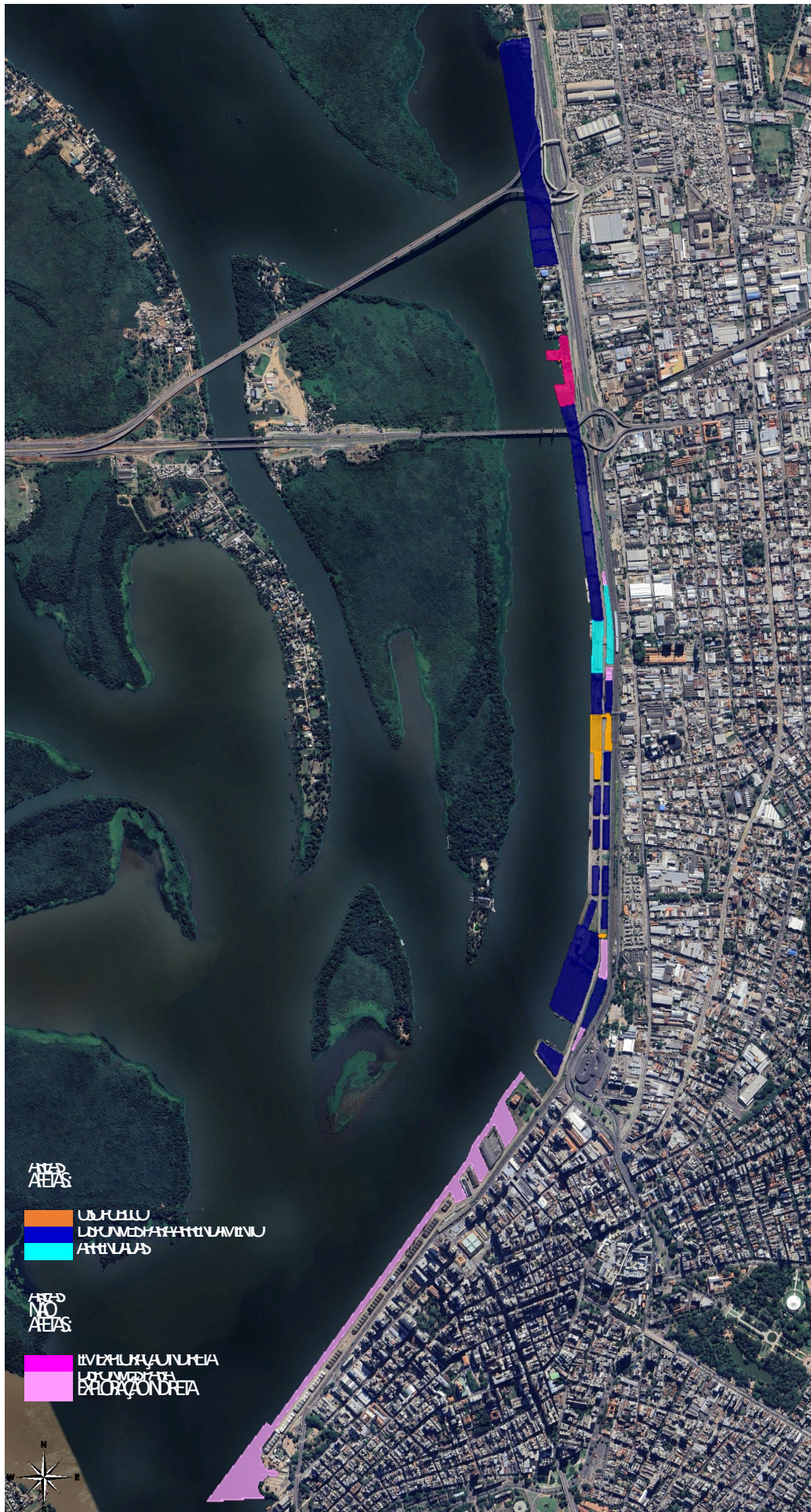


FIGURA 8 - Mapa das áreas e relações de porte organizadas
Fonte: Google Earth e Fotos RS, Elaboração: Fotos RS.

2.1 Áreas e instalações afetas às operações portuárias

Considera-se áreas e instalações afetas às operações portuárias aquelas localizadas dentro do porto organizado e diretamente destinadas ao exercício das atividades de movimentação de passageiros, movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. Neste contexto, serão classificadas como áreas e instalações afetas às operações portuárias as que se encontram arrendadas, com servidão de passagem, de uso público e as disponíveis para arrendamento, sendo que entre as disponíveis, algumas apresentam contrato de transição vigente (em operação) e com os procedimentos necessários para o leilão de arrendamento em curso.

A TABELA 3 e a FIGURA 9 identificam, respectivamente, a caracterização e a distribuição de todas as áreas afetas na situação atual.

A descrição de cada área será tratada individualmente na sequência deste documento, conforme sua categorização.

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações afetas às operações portuárias, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO ALEGRE

ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS				
Nº área/instalação	Nome/Identificação	Área	Perfil	Tipo de instalação
POA03	C6	9.335,00 m ²	Granéis sólidos / Carga geral	Armazém
POA04	T301	36.654,00 m ²	Multipropósito	Pátio
POA06	Retaguarda T301B	11.246,30 m ²	Multipropósito	Greenfield
POA01	T302	21.500,00 m ²	Granéis sólidos de origem vegetal	Terminal portuário
POA08	Armazém D	3.900,00 m ²	Granéis sólidos	Armazém
POA09	Pátio Retaguarda D	3.382,00 m ²	Multipropósito	Pátio de armazenagem
POA10	Armazém D1	3.900,00 m ²	Granéis sólidos	Armazém
POA11	Armazém E1	3.382,00 m	Granéis sólidos	Armazém
POA12	Armazém D2	3.900,00 m ²	Granéis sólidos	Armazém
POA13	Armazém E2	3.382,00 m ²	Granéis sólidos	Armazém
POA14	Armazém D3	3.900,00 m ²	Granéis sólidos	Armazém
POA15	Pátio Retaguarda D3	3.382,00 m ²	Multipropósito	Pátio de armazenagem
POA16	Armazém D4	3.900,00 m ²	Carga Geral	Armazém
POA17	Armazém E4	3.382,00 m ²	Granéis sólidos	Armazém
POA18	Pátio D4	9.096,50 m ²	Granéis Sólidos/ Carga Geral	Pátio de armazenagem
POA19	Área de Circulação e Serviços	4.420,00 m ²	Apoio operacional: balanças, enlonação, área de circulação e serviços complementares.	Prédio de apoio operacional e área de serviços
POA20	T308	9.655,70 m ²	Multipropósito	Brownfield
POA21	Armazém E5 + Área de apoio	4.205,00 m ²	Granéis sólidos e Operacional	Armazém
POA02	T309 e T309 Retaguarda	21.150,44 m ²	Granéis sólidos	Terminal portuário
POA23	T310 e T311	10.583,00 m ²	Multipropósito	Brownfield
POA26	T312 E T313	22.052,4 m ²	Multipropósito	Brownfield
POA28	T314	6.521,90 m ²	Multipropósito	Brownfield
POA29	T315	2.666,67 m ²	Multipropósito	Brownfield
POA30	T316	5.618,15 m ²	Multipropósito	Brownfield

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO ALEGRE

POA31	T401		5.459,35 m ²	Multipropósito	Brownfield
POA34	Rampa de Acesso		131,65m ²	Acesso de uso Comum	Instalação de Acostagem
POA35	T404		7.534,70 m ²	Multipropósito	Brownfield
POA36	T405		5.314,27 m ²	Multipropósito	Brownfield
POA37	T406		5.932,75 m ²	Multipropósito	Brownfield
POA38	T407		12.305,40 m ²	Multipropósito	Brownfield
POA39	Expansão Marçílio Dias		89.480m ²	Multipropósito	Greenfield
POA40	Gate Sul		430 m ²	Apoio operacional - acesso de veículos	Prédio de apoio operacional e área de serviços

TABELA 3 – Áreas afetadas às operações portuárias

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

2.1.1 Reordenamento espacial das áreas afetas

As projeções de cada área/installação afeta às atividades portuárias arrendada, com servidão de passagem ou de uso público, podem ser observadas na Subseção 2.2.4 deste relatório. Na Subseção 2.3.1 será demonstrada a evolução do reordenamento espacial das áreas/installações disponíveis para arrendamento ao longo dos horizontes de planejamento de curto, médio e longo prazos, partindo da situação atual.

As camadas digitais com a reordenação espacial das áreas afetas às operações portuárias, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

2.2 Áreas afetas às atividades portuárias arrendadas, com servidão de passagem e de uso público

Nesta Subseção é destinada as áreas afetas às operações portuárias arrendadas, as áreas com servidão de passagem e as áreas de uso público constantes no Porto Organizado, incluindo informações sobre os contratos de arrendamento vigentes, perfis de carga e a área objeto destes contratos.

Em que pese, atualmente o Porto de Porto Alegre não possuir contratos de arrendamento e de passagem vigentes, a criação das subseções se faz necessária para melhor ordenamento e atualizações pontuais futuras de plano.

Detalhes dos contratos vigentes, vindouros e maiores informações sobre as áreas elencadas podem ser acessadas por meio da página da Portos RS, disponível em: http://www.portosrs.com.br/site/estrutural/autoridade_portuaria/contratos.

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações afetas às operações portuárias arrendadas, com concessão de uso, servidão de passagem e de uso público, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

2.2.1 Áreas afetas às atividades portuárias arrendadas

ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS ARRENDADAS							
Nº da área/instalação	Contrato	Arrendatário	Início	Término	Possibilidade de prorrogação	Perfil	Área
POA02	Contrato nº 04/2024	Serra Morena Corretora LTDA.	13/06/2024	10/06/2034	Não	Granéis Sólidos	21.150,44

Tabela 4 - Áreas Afetas às operações Portuárias Arrendadas
Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

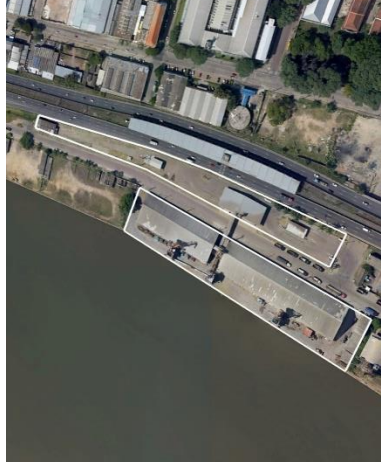


Figura 10 - Áreas Afetas às operações Portuárias Arrendadas
Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS

2.2.2 *Áreas afetadas às atividades portuárias com servidão de passagem*

O Porto de Porto Alegre não possui contratos de passagem vigentes.

2.2.3 *Áreas afetadas às atividades portuárias de uso público*

ÁREAS AFETAS AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DE USO PÚBLICO			
Nº da área/instalação	Nome	Área	Perfil
POA16	Armazém D4	3.900,00 m ²	Carga Geral
POA18	Pátio D4	9.096,50 m ²	Granéis Sólidos/ Carga Geral
POA19	Área de Circulação e Serviços	4.420,00 m ²	Apoio operacional: balanças, enlonação, área de circulação e serviços complementares
POA34	Rampa de Acesso	131,65m ²	Acesso de uso Comum
POA40	Gate Sul	430 m ²	Apoio operacional - acesso de veículos

TABELA 5 – **Áreas afetadas às operações portuárias de uso público**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

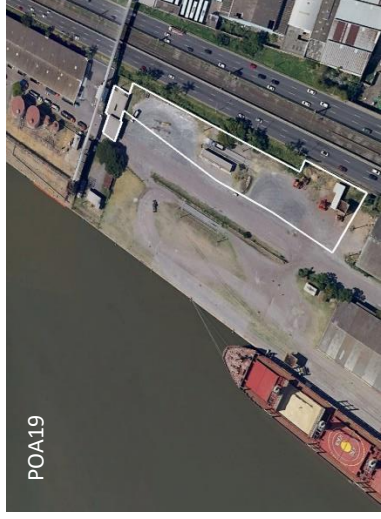
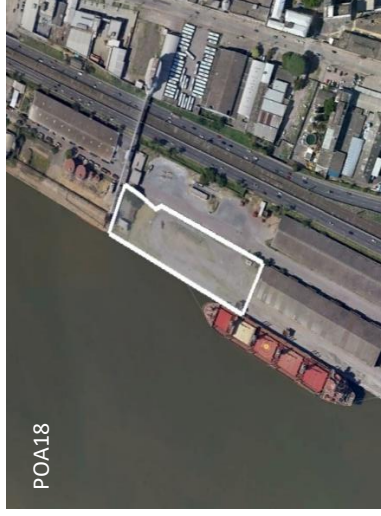
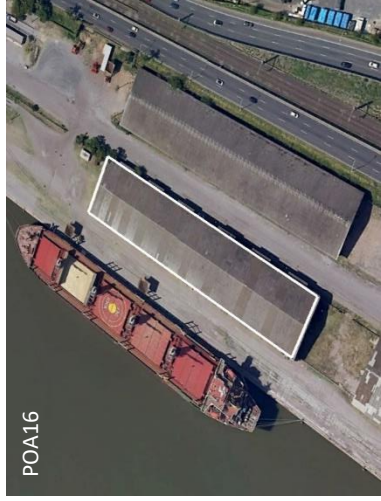


FIGURA 11 - Áreas afetas às operações portuárias de uso público

Fonte: Google Earth/Portos RS. Elaboração: Portos RS.

2.2.4 Reordenamento espacial das áreas afetas arrendadas, com servidão de passagem e de uso público

A Portos RS planifica, devidamente alinhada com o Poder Concedente, pelo menos um ano antes do término de cada contrato, iniciar o processo licitatório para evitar a possível descontinuidade das operações nestas áreas. Isto posto, a projeção futura da disponibilidade de algumas áreas atualmente arrendadas, restringe-se à data final indicada em contrato.

Da mesma forma, as áreas com Servidão de Passagem e as datas com o vencimento de seus contratos, onde a manutenção ou solução diversa, a mais apropriada, deverá ser ajustada.

Algumas áreas/instalações afetas às atividade portuárias são classificadas como de Uso Público (TABELA 5). Em regra geral, estas atendem aos usuários através de tarifa pública. A proposta da Portos RS é, para os casos em que a configuração apresentar vantagens operacionais para os operadores ou terminais, e conseqüentemente para o Porto, que as mesmas também sejam passíveis de arrendamento.

É importante destacar que algumas áreas/instalações serão contempladas nos próximos leilões que deverão ocorrer em Porto Alegre.

Diante o exposto, a Tabela que segue indica o reordenamento espacial das áreas arrendadas, com servidão de passagem e/ou de uso público nos horizontes de planejamento curto, médio e longo prazos a partir da situação atualmente estabelecida.

REORDENAMENTO ESPACIAL DAS ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS ARRENDADAS, COM SERVIÇÃO DE PASSAGEM E DE USO PÚBLICO								
Nº área/installação	Nome/Identificação	Área	Perfil	Tipo de instalação	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo	
POA02	T309 e Retaguarda	21.150,44 m ²	Granéis sólidos	Terminal portuário	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações	
POA16	Armazém D4	3.900,00 m ²	Carga Geral	Armazém	Sem Alterações	Sem Alterações	Sem Alterações	
POA18	Pátio D4	9.096,50 m ²	Granéis Sólidos/ Carga Geral	Pátio de armazenagem	Sem Alterações	Sem Alterações	Sem Alterações	
POA19	Área de Circulação e Serviços	4.420,00 m ²	Apoio operacional: balanças, enlombamento, área de circulação e serviços complementares	Prédio de apoio operacional e área de serviços	Sem Alterações	Sem Alterações	Sem Alterações	
POA34	Rampa de Acesso	131,65m ²	Acesso de uso Comum	Instalação de Acostagem	Sem Alterações	Sem Alterações	Sem Alterações	
POA40	Gate Sul	430 m ²	Apoio operacional - acesso de veículos	Prédio de apoio operacional e área de serviços	Sem Alterações	Sem Alterações	Sem Alterações	

TABELA 6 – Reordenamento espacial das áreas afetas arrendadas, com serviço de passagem e de uso público

Fonte: Portos RS; Elaboração: Portos RS.

2.3 Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento

Nesta seção são listadas as áreas afetas às operações portuárias atualmente disponíveis para arrendamento, incluindo nestas também aquelas que se encontram em operação através de contrato de transição vigente.

Detalhes dos contratos vigentes e maiores informações sobre as áreas elencadas podem ser acessadas por meio da página da Portos RS, disponível em: http://www.portosrs.com.br/site/estrutural/autoridade_portuaria/contratos.

Algumas destas áreas, enquanto não realizado leilão e não apresentando contrato de transição vigente, mantem-se em operação através de tarifa pública portuária, respeitando o perfil de carga para o local e em consonância com a legislação vigente.

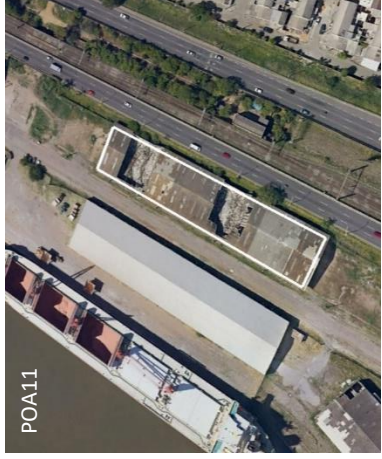
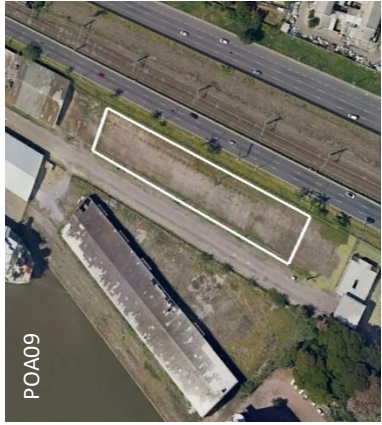
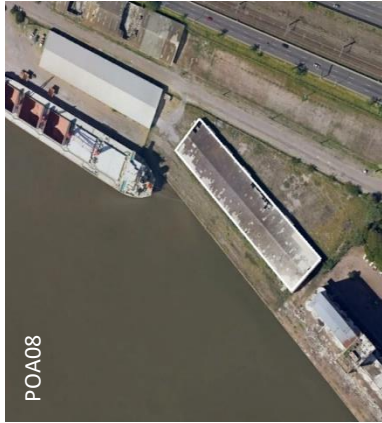
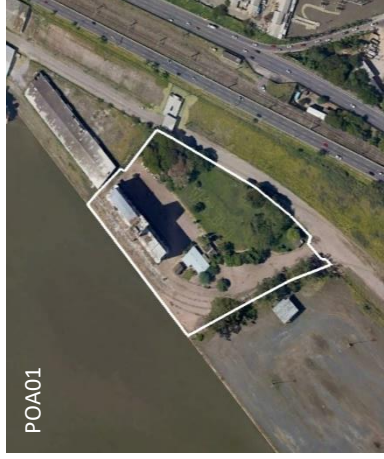
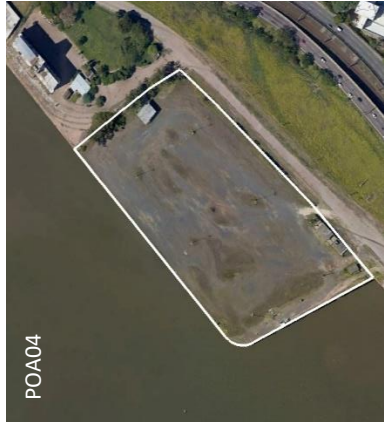
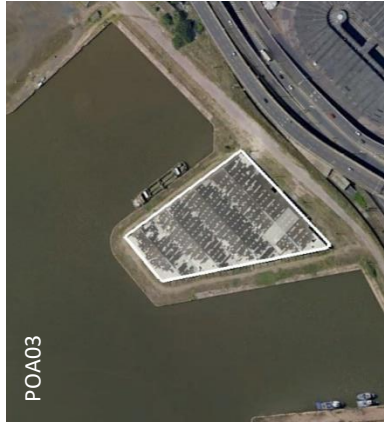
As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA ARRENDAMENTO			
Nº área/installação	Nome/Identificação	Área	Perfil
POA03	C6	9.335,00 m²	Granéis sólidos / Carga geral
POA04	T301	36.654,00 m²	Multipropósito
POA06	Retaguarda T301B	11.246,30 m²	Multipropósito
POA01	T302	21.500,00 m²	Granéis sólidos de origem vegetal
POA08	Armazém D	3.900,00 m²	Granéis sólidos
POA09	Pátio Retaguarda D	3.382,00 m²	Multipropósito
POA10	Armazém D1	3.900,00 m²	Granéis sólidos
POA11	Armazém E1	3.382,00 m	Granéis sólidos
POA12	Armazém D2	3.900,00 m²	Granéis sólidos
POA13	Armazém E2	3.382,00 m²	Granéis sólidos
POA14	Armazém D3	3.900,00 m²	Granéis sólidos
POA15	Pátio Retaguarda D3	3.382,00 m²	Multipropósito
POA17	Armazém E4	3.382,00 m²	Granéis sólidos
POA20	T308	9.655,70 m²	Multipropósito
POA21	Armazém E5 + Área de Acesso	4.205,00 m²	Granéis sólidos e Apoio Operacional
POA23	T310 e T311	10.583,00 m²	Multipropósito
POA26	T312 E T313	22.052,4 m²	Multipropósito
POA28	T314	6.521,90 m²	Multipropósito
POA29	T315	2.666,67 m²	Multipropósito
POA30	T316	5.618,15 m²	Multipropósito
POA31	T401	5.459,35 m²	Multipropósito
POA35	T404	7.534,70 m²	Multipropósito
POA36	T405	5.314,27 m²	Multipropósito
POA37	T406	5.932,75 m²	Multipropósito
POA38	T407	12.305,40 m²	Multipropósito
POA39	Expansão Marcílio Dias	89.480m²	Multipropósito

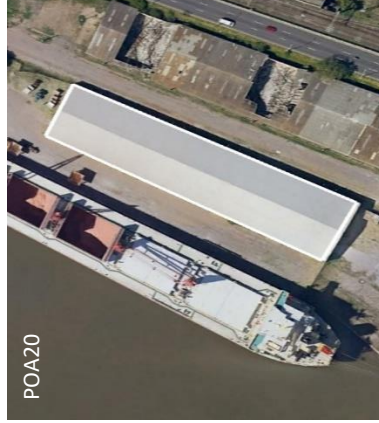
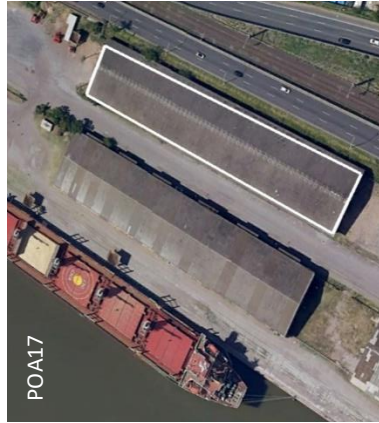
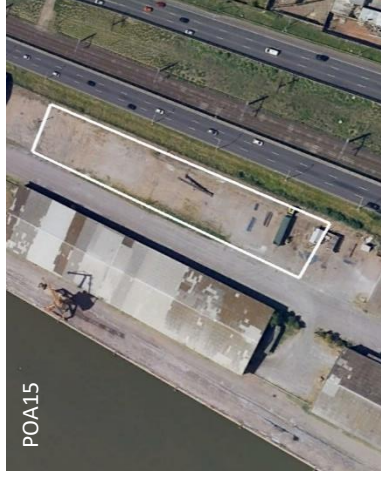
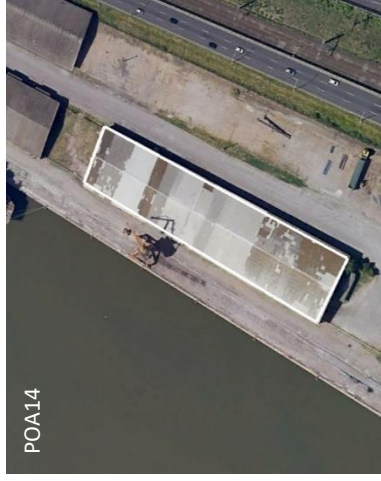
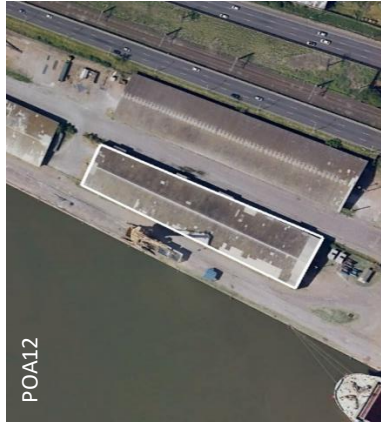
TABELA 7 – Áreas afetadas às operações portuárias disponíveis para arrendamento

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO ALEGRE



PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO ALEGRE



PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO ALEGRE

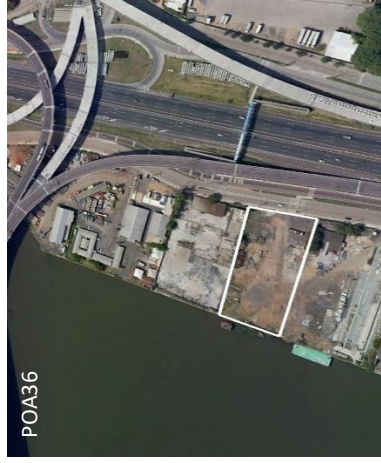
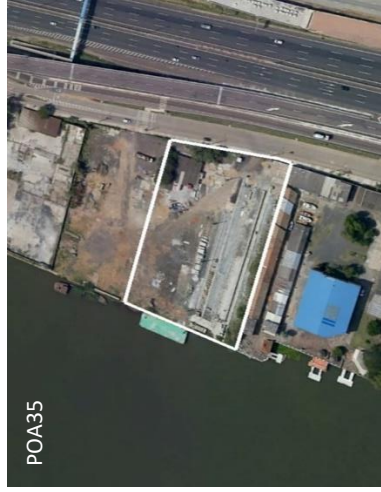
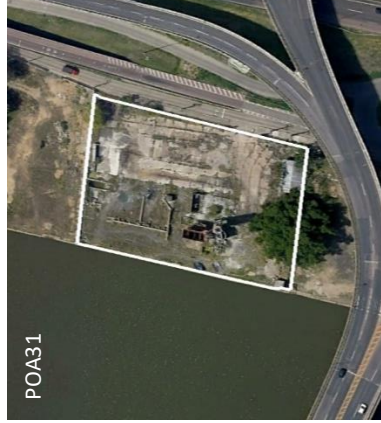
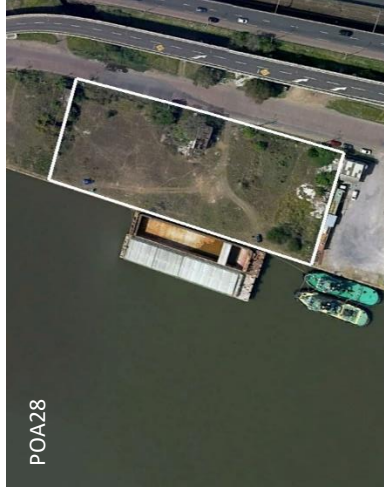
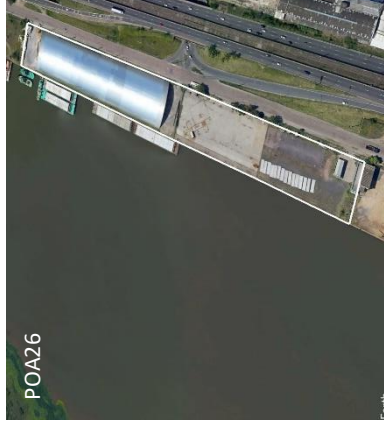
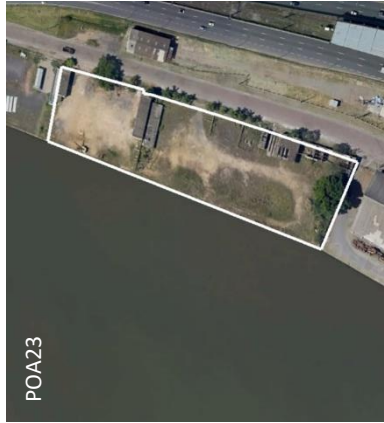




FIGURA 12 - Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento

Fonte: Google Earth/ Portos RS. Elaboração: Portos RS .

2.3.1 Reordenamento espacial das áreas afetas disponíveis para arrendamento

A tabela que segue apresenta a relação das áreas disponíveis para arrendamento e seu reordenamento espacial nos horizontes de curto, médio e longo prazos.

Além das áreas elencadas, consideram-se também passíveis de arrendamento, áreas de menores dimensões (não listadas) como trechos de cais público, vias de acesso internas, áreas comuns localizadas entre terminais, entre outras. A proposta da Portos RS é, para os casos em que a configuração apresentar vantagens operacionais para os operadores, terminais e conseqüentemente para o Porto, deve-se readequar os traçados das áreas de modo a incluir a faixa de interesse.

Conforme já relatado neste documento, algumas áreas/instalações serão contempladas nos próximos leilões que deverão ocorrer em Porto Alegre. As áreas que se encontram atualmente disponíveis para arrendamento, mesmo as com contrato de transição vigente, foram mantidas como disponíveis.

ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA ARRENDAMENTO

Nº área/instalação	Nome/Identificação	Área	Perfil	Tipo de instalação	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
POA03	C6	9.335,00 m ²	Granéis sólidos / Carga geral	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA04	T301	36.654,00 m ²	Multipropósito	Brownfield	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA06	Retaguarda T301B	11.246,30 m ²	Multipropósito	Greenfield	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA01	T302	21.500,00 m ²	Granéis sólidos de origem vegetal	Terminal portuário	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA08	Armazém D	3.900,00 m ²	Granéis sólidos	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA09	Pátio Retaguarda D	3.382,00 m ²	Multipropósito	Pátio de armazenagem	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA10	Armazém D1	3.900,00 m ²	Granéis sólidos	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA11	Armazém E1	3.382,00 m	Granéis sólidos	Armazém	Em Licitação	Sem alterações	Sem alterações
POA12	Armazém D2	3.900,00 m ²	Granéis sólidos	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA13	Armazém E2	3.382,00 m ²	Granéis sólidos	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA14	Armazém D3	3.900,00 m ²	Granéis sólidos	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA15	Pátio Retaguarda D3	3.382,00 m ²	Multipropósito	Pátio de armazenagem	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA17	Armazém E4	3.382,00 m ²	Granéis sólidos	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA20	T308	9.655,70 m ²	Multipropósito	Brownfield	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA21	Armazém E5 + Área Apoio	4.205,00 m ²	Granéis sólidos e Apoio Operacional	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA23	T310 e T311	10.583,00 m ²	Multipropósito	Brownfield	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA26	T312 E T313	22.052,4 m ²	Multipropósito	Brownfield	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA28	T314	6.521,90 m ²	Multipropósito	Brownfield	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA29	T315	2.666,67 m ²	Multipropósito	Brownfield	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA30	T316	5.618,15 m ²	Multipropósito	Brownfield	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA31	T401	5.459,35 m ²	Multipropósito	Brownfield	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA35	T404	7.534,70 m ²	Multipropósito	Brownfield	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações

POA36	T405	5.314,27 m ²	Multipropósito	Brownfield	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA37	T406	5.932,75 m ²	Multipropósito	Brownfield	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
POA38	T407	12.305,40 m ²	Multipropósito	Brownfield	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA39	Expansão Marçílio Dias	89.480m ²	Multipropósito	Greenfield	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações

TABELA 8 – Reordenamento espacial das áreas afetas disponíveis para arrendamento

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

2.4 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias

Considera-se áreas e instalações não afetas às operações portuárias aquelas localizadas dentro do porto organizado destinadas a atividades diversas ao exercício das atividades de movimentação de passageiros, movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. Inclui-se nestas atividades as de caráter cultural, social, recreativo, comercial e industrial. Neste contexto, as áreas não afetas à atividade portuária foram enquadradas nas que se encontram em exploração indireta e as disponíveis para exploração indireta.

A descrição de cada área será tratada individualmente na sequência deste documento, conforme sua categorização.

A TABELA 9 e a FIGURA 13 identificam, respectivamente, a caracterização e a distribuição de todas as áreas não afetas na situação atual.

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações não afetas às operações portuárias, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

Na Subseção 2.5.1 será demonstrada a evolução do reordenamento espacial ao longo dos horizontes de planejamento de curto, médio e longo prazos, partindo da situação atual das áreas não afetas em exploração indireta e na Subseção 2.6.1 a evolução do reordenamento espacial ao longo dos horizontes de planejamento das áreas não afetas disponíveis para a exploração indireta.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO ALEGRE

ÁREAS NÃO AFETAS AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS				
Nº área/instalação	Nome	Área	Destinação atual	Cedida/Disponível para Cessão
POA05	RETAGUARDA T301A	1.836,95	Apoio Operacional	Disponível
POA07	RETAGUARDA T302	5.367,50	Apoio Operacional	Disponível
POA22	Apoio Operacional 1	825,00	Apoio Operacional - Destinada ao uso de Operadores Portuários	Disponível
POA24	Apoio Operacional 1	455,00	Apoio Operacional - Destinada ao uso de Operadores Portuários	Disponível
POA25	Apoio Operacional 2	656,10	Apoio Operacional - Destinada ao uso de Operadores Portuários	Disponível
POA27	Apoio Operacional 1	499,00	Apoio Operacional - Destinada ao uso de Operadores Portuários	Disponível
POA32	T402_O306	9.700,00	Apoio Operacional - Bases Operacionais de intervenientes e instituições correlatas a atividade Portuária	Cedida
POA33	O206/O207	9.699,38	Apoio Operacional - Bases Operacionais de intervenientes e instituições correlatas a atividade Portuária	Cedida
POA41	Espelho d'água Cais Mauá	118.200	Uso Público, Cessão Onerosa e Cessão Não Onerosa	Disponível

TABELA 9 – Áreas não afetadas às operações portuárias

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

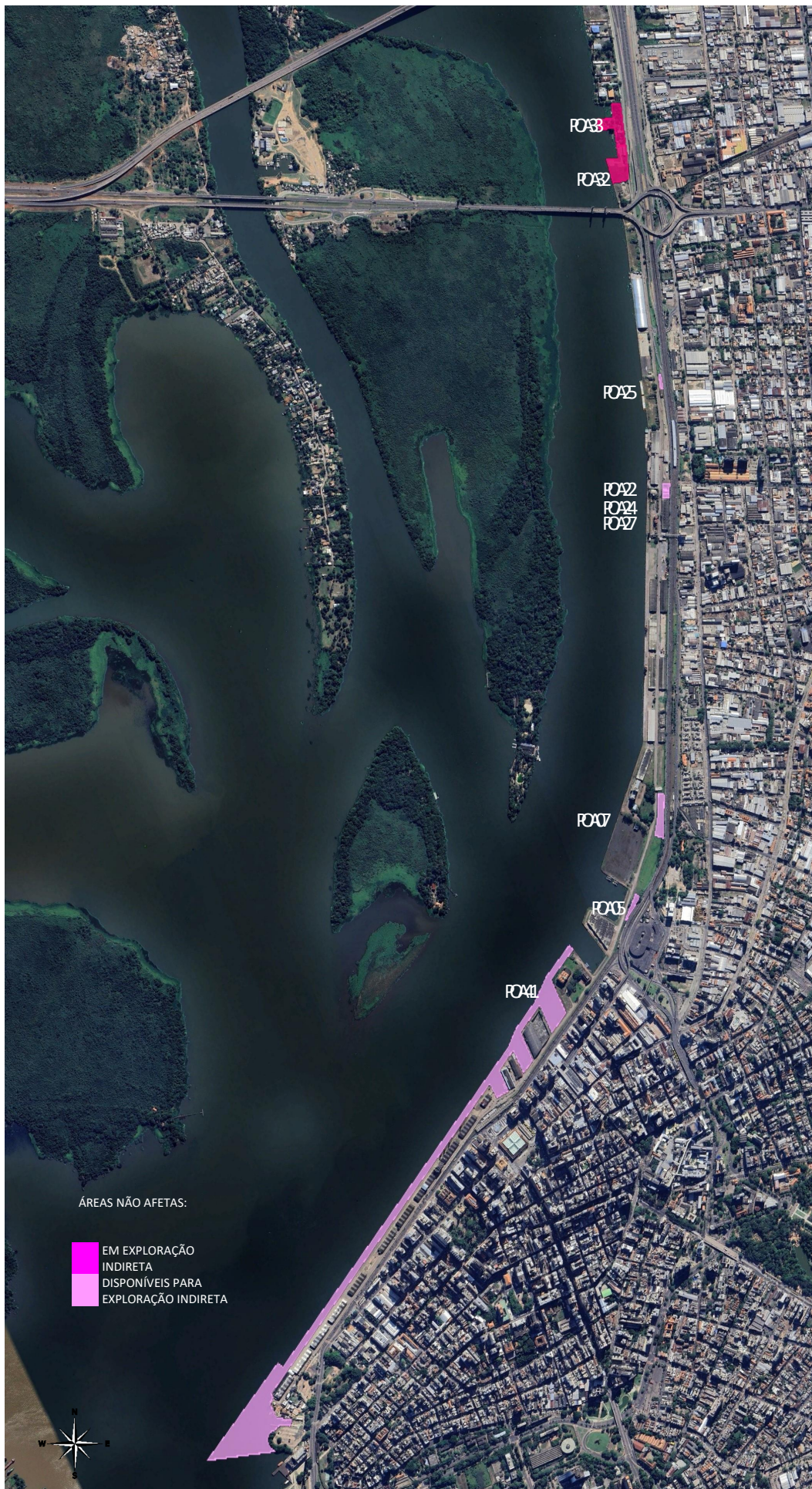


FIGURA 13 - Vista aérea das instalações e áreas de exploração portuária
Fonte: Google Earth/PortosRS. Elaboração: PortosRS.

2.5 Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias em exploração indireta

As áreas não afetadas às atividades portuárias em exploração indireta na situação atual estão descritas na TABELA 10.

Algumas destas áreas requer maior análise acerca de sua relação contratual com o Porto de Porto Alegre e, sendo o caso, necessitam de regularização contratual ou suceder a retomada da mesma.

Detalhes dos contratos vigentes e maiores informações sobre as áreas elencadas podem ser acessadas por meio da página da Portos RS, disponível em: http://www.portosrs.com.br/site/estrutural/autoridade_portuaria/contratos.

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações não afetadas às operações portuárias em exploração indireta, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO ALEGRE

ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS EM EXPLORAÇÃO INDIRETA									
Nº da área/instalação	Nome	Responsável	Modalidade	Contrato	Início	Término	Área	Atividade desenvolvida	
POA32	T402_O306	Marinha do Brasil	Não onerosa	Termo de Cessão de Uso Não Oneroso S/N	07/10/2016	Indeterminado	9.700,00 m ²	Área militar Patromoria, com área de pouso de helicópteros e da Escola de Fluviários / Capitania Fluvial de Porto Alegre - Marinha do Brasil entidade interveniente.	
POA33	O206/O207	Brigada Militar RS	Não onerosa	Contrato de Cessão de Uso não oneroso nº 1082/2020 - SUPRG	05/10/2020	05/10/2040	9.699,38 m ²	Policciamento ostensivo de proteção ambiental, fiscalização da caça amadorística e da pesca artesanal, bem como atividades atinentes à polícia florestal, além de outras atividades vinculadas ao meio ambiente e aos esportes náuticos/ Comando Ambiental Brigada Militar e 1º Batalhão Ambiental da Brigada Militar do Estado do Rio Grande do Sul entidade correlata a atividade Portuária.	

TABELA 10 – Áreas não afetadas às operações portuárias em exploração indireta

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

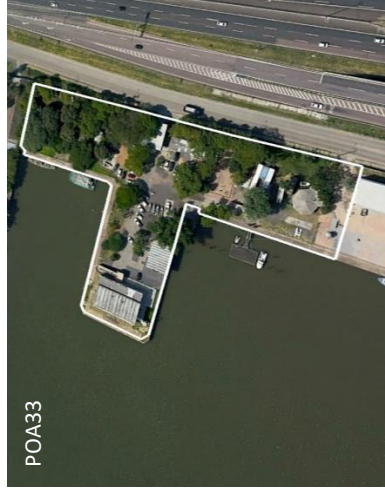
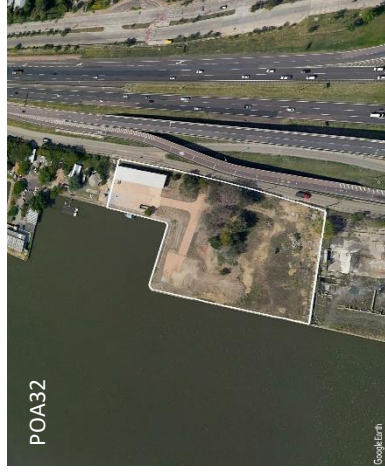


FIGURA 14 - Áreas não afetadas às operações portuárias em exploração indireta

Fonte: Google Earth/ Portos RS. Elaboração: Portos RS.

2.5.1 *Reordenamento espacial das áreas não afetadas em exploração indireta*

A TABELA 11 apresenta a relação das áreas não afetadas em exploração indireta e seu reordenamento espacial nos horizontes de curto, médio e longo prazos. Esta Tabela apresenta a relação das áreas em exploração indireta na situação atual com a disponibilidade de cada uma com base nas datas de vencimento dos contratos.

Por estarem em condição irregular, necessitando de ação da Autoridade Portuária para o melhor desfecho, ou por estratégia de planejamento para o desenvolvimento das áreas, as previsões de retomada de algumas áreas/instalações são indicadas nos cenários estudados. A destinação pretendida também é explicitada na mesma Tabela.

REORDENAMENTO ESPACIAL DAS ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS EM EXPLORAÇÃO INDIRETA						
Nº área/instalação	Nome	Área (m²)	Destinação atual	Sem alteração	Sem alteração	Longo prazo
POA32	T402_O306	9.700,00	Apoio Operacional - Bases Operacionais intervenientes e instituições correlatas a atividade Portuária	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
POA33	O206/O207	9.699,38	Apoio Operacional - Bases Operacionais intervenientes e instituições correlatas a atividade Portuária	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações

TABELA 11 – Reordenamento espacial das áreas não afetadas em exploração indireta

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

2.6 Áreas não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta

Nesta seção são listadas as áreas não afetas às operações portuárias atualmente disponíveis para exploração indireta.

Algumas destas áreas, enquanto não realizado o processo licitatório, mantem-se em operação através de tarifa pública portuária, respeitando a destinação do local e em consonância com a legislação vigente.

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA EXPLORAÇÃO INDIRETA				
Nº da área/instalação	Nome	Destinação	Área	Utilização
POA05	RETAGUARDA T301A	Uso Público, Cessão Onerosa e Cessão Não Onerosa	1.836,95	Sem uso
POA07	RETAGUARDA T302	Uso Público, Cessão Onerosa e Cessão Não Onerosa	5.367,50	Sem uso
POA22	Apoio Operacional 1	Uso Público, Cessão Onerosa e Cessão Não Onerosa	825,00	Uso Público
POA24	Apoio Operacional 1	Uso Público, Cessão Onerosa e Cessão Não Onerosa	455,00	Uso Público
POA25	Apoio Operacional 2	Uso Público, Cessão Onerosa e Cessão Não Onerosa	656,10	Sem uso
POA27	Apoio Operacional 1	Uso Público, Cessão Onerosa e Cessão Não Onerosa	499,00	Sem uso
POA41	Espelho d'água Cais Mauá	Uso Público, Cessão Onerosa e Cessão Não Onerosa	118.200,00	Uso Público

TABELA 12 – Áreas não afetadas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

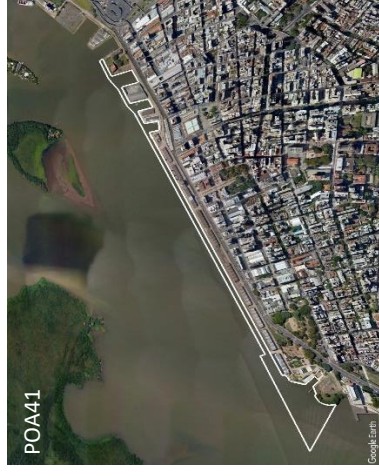
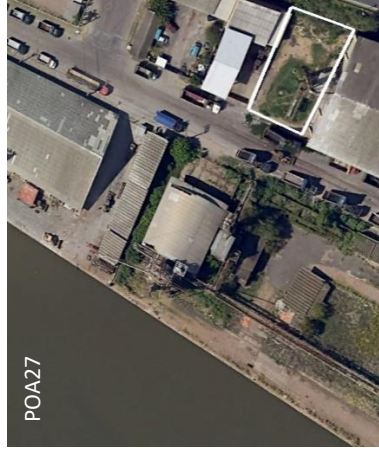
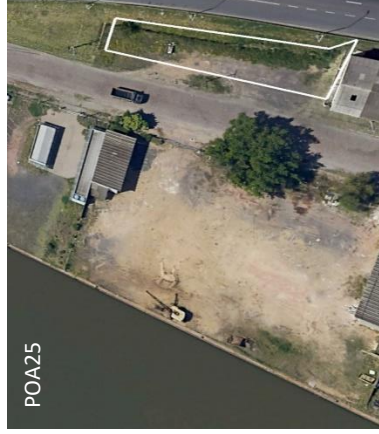
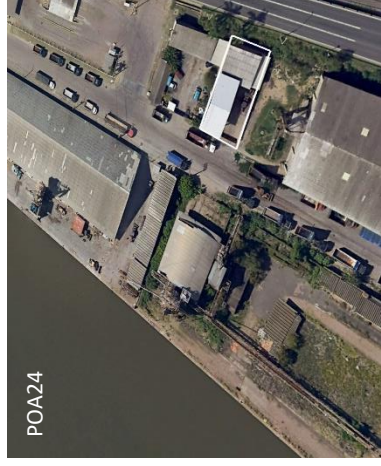
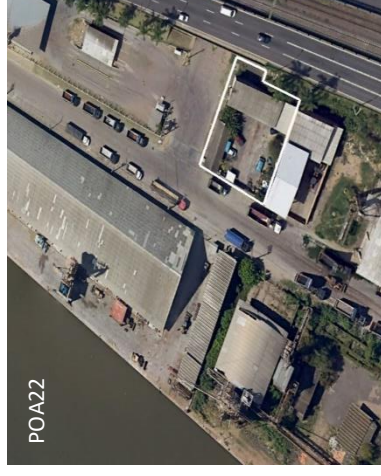


FIGURA 15 - Áreas não afetadas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta

Fonte: Google Earth/Portos RS. Elaboração: Portos RS.

2.6.1 Reordenamento espacial das áreas não afetadas disponíveis para exploração indireta

A TABELA 13 apresenta a relação das áreas não afetadas disponíveis para exploração indireta e seu reordenamento espacial nos horizontes de curto, médio e longo prazos.

As áreas elencadas apresentam caráter diverso, sendo que algumas destas áreas, enquanto não realizado a cessão de uso, mantem-se em operação através de tarifa pública portuária, respeitando a destinação do local e em consonância com a legislação vigente.

REORDENAMENTO ESPACIAL DAS ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA EXPLORAÇÃO INDIRETA						
Nº área/instalação	Nome	Área	Destinação atual	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
POA05	RETAGUARDA T301A	1.836,95	Apoio Operacional	Destinação: Apoio Operacional e/ou Uso pela Autoridade Portuária para Central de manutenção e instalações de apoio operacional.	Destinação: Apoio Operacional e/ou Uso pela Autoridade Portuária para Central de manutenção e instalações de apoio operacional.	Destinação: Apoio Operacional e/ou Uso pela Autoridade Portuária para Central de manutenção e instalações de apoio operacional.
POA07	RETAGUARDA T302	5.367,50	Apoio Operacional	Destinação: Apoio Operacional e/ou Uso pela Autoridade Portuária para Central de manutenção e instalações de apoio operacional.	Destinação: Apoio Operacional e/ou Uso pela Autoridade Portuária para Central de manutenção e instalações de apoio operacional.	Destinação: Apoio Operacional e/ou Uso pela Autoridade Portuária para Central de manutenção e instalações de apoio operacional.
POA22	Apoio Operacional 1	825,00	Apoio Operacional - Destinada ao uso de Operadores Portuários	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
POA24	Apoio Operacional 1	455,00	Apoio Operacional - Destinada ao uso de Operadores Portuários	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
POA25	Apoio Operacional 2	656,10	Apoio Operacional - Destinada ao uso de Operadores Portuários	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
POA27	Apoio Operacional 1	499,00	Apoio Operacional - Destinada ao uso de Operadores Portuários	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
POA41	Espelho d'água Cais Mauá	118.200,00	Esporte, lazer, turismo e transporte hidroviário de passageiros	Esporte, lazer, turismo e transporte hidroviário de passageiros / Área deverá ser objeto de revisão da poligonal portuária	Esporte, lazer, turismo e transporte hidroviário de passageiros / Área deverá ser objeto de revisão da poligonal portuária	Esporte, lazer, turismo e transporte hidroviário de passageiros / Área deverá ser objeto de revisão da poligonal portuária

TABELA 13 – Reordenamento espacial das áreas não afetadas disponíveis para exploração indireta

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

2.7 Terminais de Uso Privado dentro da poligonal do Porto

A Portaria Nº 155, de 20 de outubro de 2020, a qual define a área do Porto Organizado de Porto Alegre, no Estado do Rio Grande do Sul, não contempla as áreas dos Terminais de Uso Privado em sua poligonal.

Os Terminais de Uso Privado que fazem parte do Complexo Portuário de Porto Alegre são apresentados na Seção 2.9.1 deste documento.

2.8 Áreas e instalações alfandegadas

De acordo com o artigo 9º do Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6.759 de 5 de fevereiro de 2009) tem-se que recintos alfandegados são locais declarados pela autoridade aduaneira, em zonas primárias (portos, aeroportos) ou secundárias, onde a movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias, bagagens e remessas postais vindas ou com destino ao exterior são permitidas sob controle aduaneiro.

O Porto de Porto Alegre possui recinto alfandegado, único, atualmente na Poligonal Portuária.

Segue a TABELA 14 com o detalhamento deste recinto e a FIGURA 15 com a localização do mesmo.

A camada digital com identificação relacionada no Ato Declaratório Executivo (ADE) do recinto alfandegado pertencente ao porto organizado de Porto Alegre constitui parte integrante deste PDZ.

RECINTOS ALFANDEGADOS SOB A JURISDIÇÃO DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL NA 10ª REGIÃO FISCAL									
Empresa	Processo	Tipo de carga	CNPJ	Tipo de instalação	Modo de exploração	ADE	Tipo de contrato	Código do recinto	Validade
Portos RS - Autoridade Portuária dos Portos do Rio Grande do Sul S/A	10521.720064/2017-51 e 10494.720768/2022-66	-	46.191.353/0002-06	Instalação Portuária	Porto Público	17/2022	Delegação Convênio 001/97	0.93.15.01-2	Permanente

TABELA 14 – Recinto Alfandegado no Porto de Porto Alegre

Fonte: RECEITA FEDERALE Adaptado de Receita Federal



FIGURA 16 - Vista aérea do recinto alfandegado (linha vermelha: poligonal do porto organizado)

Fonte: Google Earth/Portos RS. Elaboração: Portos RS

2.9 Áreas de interesse portuário fora do Porto Organizado

São áreas de interesse portuário fora do porto organizado aquelas consideradas estratégicas para o desenvolvimento da região e do Estado. Nesse sentido, serão elencadas áreas e terminais do complexo portuário de interesse da Portos RS, e as quais vem se dedicando, e buscando implementação e/ou desenvolvimento de infraestrutura, não só das atividades portuárias e hidroviárias, mas também de ações de desenvolvimento e integração Porto Cidade.

2.9.1 Instalações Portuárias Privadas existentes no entorno do Porto

No entorno do Porto de Porto Alegre estão situados Terminais de Uso Privado – TUPs, e Estações de Transbordo de Carga autorizados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que compartilham acessos aquaviários e hidroviários com o Porto Organizado, os quais estão apresentados na tabela que segue.

No Plano Mestre do complexo Portuário do Porto de Porto Alegre, publicado pelo MINFRA em janeiro de 2020, são apresentadas as informações acerca da infraestrutura de algumas das instalações, suas operações e a capacidade calculada para armazenagem e para cais.

INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS EXISTENTES NO ENTORNO DO PORTO					
Instalações Portuárias	Autorizatório	Localização	Contrato de Adesão	Tipos de produtos movimentados	Área (m ²)
Terminal Aquaviário de Niterói	Petrobras Transportes S.A. - Transpetro	Rua Henrique Luís Roessler nº 100 - Canoas/RS	nº 80/2015-ANTAQ	Granéis Líquidos	55.413,19
TUP Bianchini Canoas	Bianchini S/A Indústria Comércio e Agricultura	Rua Antônio João Bianchini nº 1800 - Canoas/RS	nº 35/2014-ANTAQ	Granéis Sólidos e Líquidos	108.164,78
Terminal de Gás do Sul (Tergasul)	Liquigás Distribuidora S/A	Rua Primavera nº 2529 - Canoas/RS	nº 61/2015-ANTAQ	Granéis Líquidos	63.072,00
TUP Supergasbras Energia (TUP SHV)	Supergasbrás Energia LTDA	Rua Primavera nº 2710 - Canoas/RS	nº 59/2015-ANTAQ	Granéis Líquidos	22.035,39
TUP CMPC Guaíba	CMPC Celulose Rio Grandense LTDA	Rua São Geraldo nº 1680- Guaíba/RS	nº 25/2014-ANTAQ	Granéis Sólidos e Carga Geral (Celulose, Madeira e Sal)	65.557,14
TUP Oleoplan	Oleoplan S.A. Óleos Vegetais Planalto	Rua Henrique Luís Roessler nº 430 - Canoas/RS	nº 49/2014-ANTAQ	Granéis Sólidos e Líquidos	21.781,11
Terminal Santa Clara	Braskem S.A.	BR 386 Rodovia Tabai/Canoas, Km 419, nº	nº 43/2014-ANTAQ	Granéis Sólidos, Líquidos e Gasosos, e	201.800,00

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO ALEGRE

		850, Polo Petroquímico - Triunfo/RS		Carga Containerizada	
ETC Unidade Misturadora de Porto Alegre (ETC Yara Porto Alegre)	Yara Brasil Fertilizantes S.A.	Rua João Moreira Maciel nº 5100, Porto Alegre/RS	nº 7/2015-SEP/PR	Granéis Sólidos	18.095,90
ETC Unidade Misturadora de Canoas (ETC Yara Canoas)	Yara Brasil Fertilizantes S.A.	Rua Hermes da nº2255 - Canoas/RS	nº 14/2018-MTPA	Granéis Sólidos	4.893,95
TUP Nidera Sementes	COFCO INTERNATION AL BRASIL S.A	Estrada da Prainha, s/n, Canoas/RS	nº 12/2016-SEP/PR	Granéis Sólidos	140.837,00
Merlim (ETC)	Ludemax S.A. Comércio, Serviços, e Locações em Agronegócios	Rua João Moreira Maciel, 3000 - Porto Alegre/RS	nº 19/2019-MINFRA	Granéis Sólidos	26.600,00
METASA	Metasa Indústria Metalúrgica S.A.	Rodovia RS-401, km 27, Área Industrial, Charqueadas/RS	nº 14/2016-MTPA	Carga Geral	77.539,00
Moinho Taquariense	Moinho Taquariense LTDA	RUA ANTÔNIO PORFÍRIO DA COSTA 323, Taquari/RS	nº 94/2015-ANTAQ	Granéis Sólidos	51.273,00
TUP Copelmi	Copelmi Mineração LTDA	Avenida Geólogo White, s/nº, Centro, Charqueadas/RS	nº 83/2015-ANTAQ	Granéis Sólidos	34.209,00
Terminal Portuário de Estrela	Camera Agroindustrial S.A.	Avenida Augusto Frederico Markus n.º 1.699, Estrela/RS	nº 7/2020	Carga Geral e Containerizada	15.478,47

TABELA 15 – Terminais de Uso Privado no entorno do Porto

Fonte: ANTAQ. Elaboração: Portos RS.

Os Terminais de Uso Privado, e estações de transbordo situados no entorno do Porto Organizado exercem papel importante para o desenvolvimento do complexo portuário de Porto Alegre. A modernização e/ou a ampliação destas instalações potencializam a atividade portuária, trazendo maior incremento na movimentação de cargas na região sul e nas hidrovias estaduais.

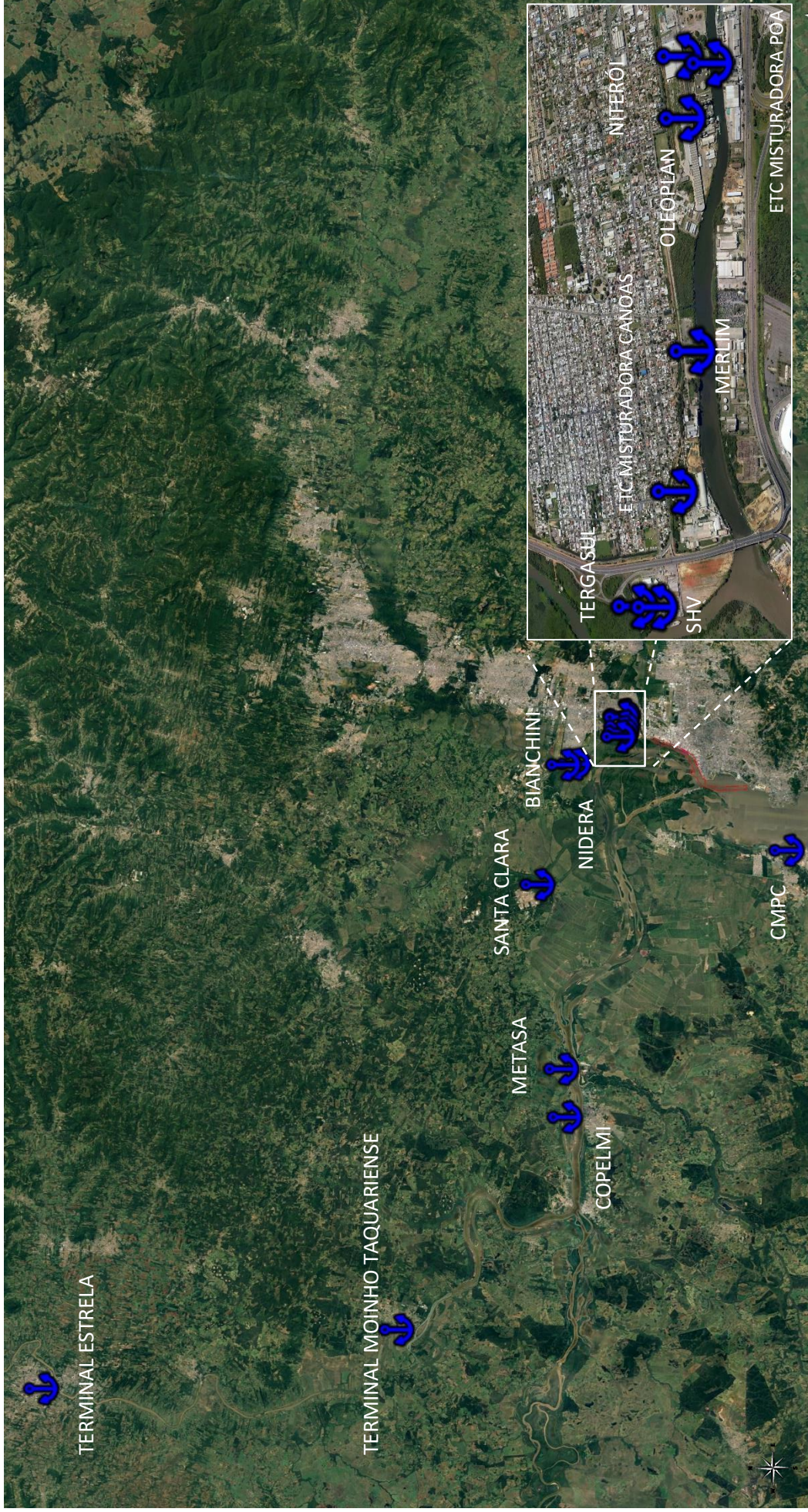


FIGURA 17 – Localização dos Terminais de Uso Privado no entorno do Porto

Fonte: Google Earth/ Portos RS. Elaboração: Portos RS.

2.9.2 Cais Mauá

O outrora Porto, o Cais Mauá foi zona portuária não operacional até 2020, com a o advento da Portaria MINFRA nº 155/2020, a área foi excluída da atividade portuária e da poligonal portuária, permitindo ao seu proprietário, O Estado do Rio Grande do Sul, engajassem esforços com suas Secretarias vinculadas para retomada do projeto de Revitalização do Cais Mauá, objeto de anseios de todos os gaúchos.

Segundo o Masterplan do projeto revitalização da área³, o cais Mauá situa-se em terreno de 181.292,21m², dispendo-se linearmente por aproximadamente 3,2 quilômetros ao longo do Lago Guaíba, possuindo divisas com o Cais Navegantes, cais que permanece sob a égide da Poligonal Portuária do Porto Alegre.



FIGURA 18 - Interface Cais Mauá e Cais Navegantes

Fonte: Google Earth/ Masterplan Consórcio Revitaliza Elaboração: Portos RS

Sua interface com a cidade, originalmente direta e consequente, desde o início da década de 1970 se encontra obstruída pela construção de um muro de contenção contra possíveis enchentes do Guaíba. A construção posterior da linha férrea e da Estação Terminal do Trensurb ao longo de parte desse muro reforça a ruptura física espacial entre o cais e a cidade. Vale notar

3

http://antigo.celic.rs.gov.br/uploads/169504205706_1_105_ANEXO_02_APENDICE_B__MASTERPLAN.pdf

que esse muro, estando entre as áreas portuárias e a cidade, não protege o Cais Mauá dos assolamentos das eventuais enchentes.

Ainda segundo o documento de planejamento do Cais Mauá, a reintegração das áreas do cais com o Centro Histórico é entendida como fundamental para a garantir a revitalização plena do Cais Mauá. Para essa concretização, é de importância primária a substituição do atual sistema de proteções, representado pelo Muro da Mauá, por um sistema de mesma eficiência, que seja removível e se localize ao longo da faixa perimetral do cais que margeia o Guaíba. Esse recurso, além de ampliar a necessária proteção para as áreas e imóveis do Cais Mauá, também possibilita que seus espaços se integrem com o restante da cidade conforme podemos perceber na figura abaixo:



FIGURA 19 - Projeto de Revitalização Cais Mauá - Boulevard

Fonte: Masterplan Consórcio Revitaliza / Adaptado: Portos RS



FIGURA 20 - Projeto de Revitalização Cais Mauá - Pórtico Central

Fonte: Masterplan Consórcio Revitaliza / Adaptado: Portos RS

Uma vez estabelecida continuidade espacial entre o Cais e o Centro Histórico é possível se resgatar a presença urbana e a memória construída dos antigos armazéns tombados pelos órgãos de Patrimônio Municipal e Federal, assim como, desenvolver novas atividades nas zonas das Docas e nas zonas confinantes ao antigo Edifício do Gasômetro. Por meio de tratamento urbanístico e arquitetônico que ofereça novos usos aos edifícios existentes e tombados, como também pela construção de novos edifícios, principalmente no Setor das Docas, será possível construir um rico espaço urbano de fruição e interação pública, que alterne atividades destinadas à cultura, educação, serviços, comércio, habitação, lazer e entretenimento.



FIGURA 21 - Projeto de Revitalização Cais Mauá – Docas

Fonte: Masterplan Consórcio Revitaliza / Adaptado: Portos RS

Essa nova condição urbana também oferece novas áreas livres de uso público, como um grande Promenade junto a toda orla do Cais, um contínuo Boulevard, ao longo da Avenida Mauá e uma diversidade de passeios, praças e jardins nos Setores do Gasômetro e das Docas. Esse novo chão público de aproximadamente 149.000,00m² representa 82% do total das áreas do Cais Mauá.

Neste contexto, oportuno qualificar que foi lançado edital de concessão da área a iniciativa privada baseados nas premissas de:

I. preservação da natureza de uso comum do povo da ÁREA DA CONCESSÃO e os objetivos da criação da área do CAIS MAUÁ;

II. permanência da vocação e a utilização da ÁREA DA CONCESSÃO como patrimônio cultural e histórico da cidade de Porto Alegre e do Estado do Rio Grande do Sul, respeitadas as diretrizes e determinações dos órgãos de proteção ao patrimônio;

III. garantia da plena integração da cidade com o Lago Guaíba, tendo em vista as diretrizes de sustentabilidade ambiental, econômica e social;

IV. vedação à limitação do fluxo e à livre circulação de VISITANTES na ÁREA DA CONCESSÃO, exceto nas hipóteses excepcionais descritas neste CONTRATO; e

V. tolerância da permanência de embarcações, que estejam autorizados pela PORTOS RS, na área aquática da Poligonal do Porto de Porto Alegre, inclusive para

realização de atividades turísticas, atividades de transporte e deslocamento à Ilha do Pavão.

As premissas demonstram o total o interesse e integração do projeto com a cidade de Porto Alegre, e com o Porto operacional administrado por esta Autoridade Portuária que receberá por conta da nova concessão novas instalações para o OGMO, oficinas operacionais, no Cais Navegantes, e será disponibilizado espaço para constituição dá uma sede da Portos RS, unidade Porto Alegre, no armazém B2, situado no trecho que deu origem a supracitado cais.

3 INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO

3.1 Energia elétrica

A Portos RS, unidade Porto Alegre, responde por 12 unidades consumidoras que são abastecidas pela CEEE EQUATORIAL, Empresa Concessionária de Serviços Públicos de Energia Elétrica:

UNIDADES CONSUMIDORAS				
UC	Média de consumo (kWh)		Tensão contratada (V)	Demanda contratada (kW)
	Ponta	Fora de ponta		
Avenida João Moreira Maciel, 870 - Humaitá - Porto Alegre/RS	-	169,92	127	-
Avenida João Moreira Maciel, 1000 - Humaitá - Porto Alegre/RS	-	132	127	-
Avenida Mauá, 4334 - Centro - Porto Alegre/RS	-	260,5	127	-
Avenida Mauá, 2430 - Centro - Porto Alegre/RS	410,09	3335,17	13800	30
Avenida Mauá, 3977 - Centro - Porto Alegre/RS	-	302,91	127	-
Avenida Mauá, 3800 - Centro - Porto Alegre/RS	2198,5	19574,75	13800	200
Avenida João Moreira Maciel, 910 - Humaitá - Porto Alegre/RS	-	106,41	127	-
Avenida Mauá, 1300 - Centro - Porto Alegre/RS	-	563,5	13800	-
Avenida Mauá, 5020 - Centro - Porto Alegre/RS	-	130,33	127	-
Avenida Mauá, 4025 - Centro - Porto Alegre/RS	-	328,41	127	-
Avenida João Moreira Maciel, 830 - Humaitá - Porto Alegre/RS	-	148,75	127	-

Avenida Mauá, 3967 - Centro - Porto Alegre/RS	-	1308,08	127	-
---	---	---------	-----	---

TABELA 16 – **Unidades consumidoras**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

O abastecimento elétrico da unidade de Porto Alegre, área operacional é feito por uma linha de média tensão da 13,8KV da concessionária até as subestações do Porto. Em alguns trechos há ligação comum visando suprir apenas instalação de postos de vigilância.

No que diz respeito às condições de capacidade de abastecimento a curto, médio e longo prazos, a Concessionária não prevê dificuldades de abastecimento para atual demanda. No entanto é conveniente destacar que se há previsão de expansão de crescimento das atividades portuárias nos prazos previstos, é necessário que se faça uma consulta prévia através de apresentação de projetos preliminares informando os locais específicos e a real necessidade da demanda pretendida, para que possa desenvolver estudo da rede de distribuição de energia elétrica e posterior liberação da carga solicitada.

3.2 Abastecimento de água

O abastecimento de água nas instalações do Cais Navegantes e Marcílio Dias é realizado pela Departamento Municipal de Aguas e Esgotos – DMAE. A média mensal de consumo do último ano, cujo usuário consta a Portos RS, em diferentes imóveis localizados nas 2 zonas portuárias supracitadas, foi de 1.176,3 m³.

Caso ocorra aumento de demanda no abastecimento de água nos horizontes de planejamento curto, médio ou longo prazo sem grande expressividade, há infraestrutura disponível para o atendimento, devendo ser avaliada pontualmente alterações relevantes.

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

4.1 Processos e sistemas de monitoramento e/ou controle do tráfego aquaviário

A Portos RS está organizando um arranjo que envolve o Arranjo Produtivo Local - APL, o Centro Tecnológico associado da FURG - Oceantec e empresas de tecnologia de áreas afins. Esse arranjo terá como objetivo criar e desenvolver de forma permanente tecnologia que integre os diversos sensores associados ao VTMI, Sistema de Gestão online para o Porto de Rio Grande. Tal iniciativa poderá ser estendida para o Porto de Porto Alegre, integrando o sistema Hidroportuário gaúcho de seu porto marítimo até o Porto da capital e sua hidrovia, podendo induzir e dotar a infraestrutura portuária porto Alegrense de novos parâmetros operacionais

e ambientais, possibilitando, com o simulador e as tecnologias integrativas, gerar simulações de tráfego robustas e baseadas no uso real das estruturas portuárias. Essa estratégia tende a otimizar custos, reduzir riscos de acidentes e impactos ambientais, reduzir incertezas, parametrizar manobras, abertura e fechamento de barra, áreas de fundeio, resposta a acidentes e capacitação de alto nível para profissionais.

Enquanto aguarda esta evolução para o Porto de Porto Alegre, atualmente o monitoramento das atracções é realizado através de fiscalização e de vigilância da Autoridade Portuária. Além disto, em uma faixa de aproximadamente 1000m do Cais Navegantes, o controle é realizado por sistema de vídeo monitoramento por câmeras. Esse sistema está contemplado nas ações de melhorias desta unidade, através do Projeto de Modernização do Porto de Porto Alegre, que visa uma concepção mais atual sobre as necessidades de legislações apresentadas. O Porto de Porto Alegre não possui AIS e/ou VTMS constituído.

4.2 Processos e sistemas de monitoramento do tráfego terrestre

A Portos RS, em sua unidade Porto Alegre, não conta com pátios de caminhões que antecedem o Porto. Nas operações realizadas em nossas estruturas, a faixa portuária conta com linhas de acesso que permitem formação filas para o acesso aos Gates. Importante destacar usuários do porto possuem suas fabricas e industrias na proximidade do porto, fazendo com que os caminhões exercem um constante ciclo Porto-Fabrica, ou Porto-Armazém/terminal, o que diminui o número de veículos aumentando o ciclo de viagens nas operações.

O controle de acesso aos terminais e os Gates de acesso ao cais comercial do Cais Navegantes são gerenciados pela Autoridade Portuária, e ocorrem a partir da utilização de sistema de controle de acessos, denominado Sistema Porto.

Este processo também tem por objetivo operacionalizar o sistema de identificação e registro eletrônico de ingresso e saída de veículos, mercadorias, unidades cargas e pessoas físicas e jurídicas que exercem atividades no porto, possuindo alternativas de operação em contingência.

O sistema proporciona atuação efetiva da Guarda Portuária para promover ações, serviços, atividades, operações e/ou procedimentos discretos e/ou reservados de investigação e diligência, com a finalidade de detectar, dissuadir ou investigar a incidência de ilícitos de qualquer natureza nas áreas, locais, dependências e instalações sob jurisdição e/ou responsabilidade da Portos RS.

O cadastro no sistema Porto, e a liberação de acessos ocorre mediante requerimento eletrônico à área operacional do porto, mantendo as solicitações futuras e agendamentos de operação via sistema.



FIGURA 22 – Área Operacional Cais Navegantes

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

5 LICENCIAMENTO AMBIENTAL

A licença de operação, emitida pela FEPAM (LO nº 01352/2023), conforme informado na TABELA 17, tem por objeto as atividades de gestão e operações portuárias realizadas na área do Porto Organizado de Porto Alegre - RS, bem como as operações de dragagem para manutenção do calado nos cais de atracação e bacias de evolução, compreendendo as instalações portuárias terrestres situadas nos Cais Navegantes e Marcilio Dias, e a infraestrutura de proteção e acessos aquaviários (canal de acesso, a bacia de evolução, a área de fundeio ao Porto de Porto Alegre).

Os Terminais que compõem o Porto Organizado de Porto Alegre possuem processos de licenciamento junto ao Órgão competente conforme legislação vigente.

Na tabela que segue são apresentadas as informações sobre o licenciamento ambiental do Porto de Porto Alegre:

LICENÇA AMBIENTAL DO PORTO DE PORTO ALEGRE	
Licença ambiental	Licença de Operação – LO
Número de identificação	Nº 01352 / 2023
Data de emissão	05/05/2023
Órgão emissor	Fundação Estadual de Proteção Ambiental – FEPAM - RS
Data de validade	23/03/2025

TABELA 17 – Licença ambiental do Porto de Porto Alegre

Fonte: Diretoria de Qualidade, Saúde, Meio Ambiente e Segurança. Elaboração: Portos RS.

Maiores informações sobre o licenciamento ambiental do Porto podem ser acessadas por meio da página da Portos RS na internet, disponível em: https://www.portosrs.com.br/site/meio_ambiente/porto_alegre

6 ISPS CODE

Após os ataques terroristas aos Estados Unidos em 11 de setembro de 2001, a Organização Marítima Internacional (IMO), órgão integrante das Nações Unidas, criou um código internacional de segurança visando aumentar a segurança de embarcações e instalações portuárias. Estas regras internacionais de segurança são chamadas International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) e seu seguimento é pré-requisito para a atracação da maior parte dos navios comerciais e de passageiros. Dentre as medidas formalizadas pelo ISPS Code, tem-se:

- Controle rigoroso do fluxo de pessoas e veículos nas instalações portuárias;
- Delimitação do perímetro portuário;
- Cadastro de pessoas e veículos que adentram a instalação portuária; e
- Existência de sistema de vigilância nos limites do porto e na área do cais.

No Brasil, a certificação de portos é realizada pela CONPORTOS – Comissão Nacional de Segurança Pública de Portos, da qual fazem parte membros da Marinha do Brasil, e dos Ministérios da Fazenda, Transportes e Relações Exteriores, entre outros.

Para que um porto seja certificado, uma Avaliação de Risco deve ser efetuada, e depois submetida à CESPOTOS – Comissão Estadual de Segurança Pública dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis. Após a aprovação, um Plano de Segurança também deve ser confeccionado e enviado à CESPOTOS para avaliação, e depois deste último executado, a CONPORTOS emite uma Declaração de Cumprimento, que será homologada pela IMO.

O Porto de Porto Alegre, possuía o Termo de Aptidão nº 143, no entanto tal instrumento foi extinto, restando ao Porto a necessidade de qualificação para obtenção da Declaração de Cumprimento. Atualmente, há uma comissão interna designada elaborando diretrizes para desenvolvimento do plano, e empresa contratada para elaboração de Estudo de Análise de Risco-EAR e posteriormente Plano de Segurança Portuária-PSP, para então submeter a análise da CONPORTOS e adquirir a Declaração de Cumprimento.



FIGURA 23 - Área de Segurança Porto de Porto Alegre

Fonte: Portos RS Elaboração: Portos RS.

7 VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO

7.1 Vias de circulação rodoviária

As Zonas Portuárias do Cais Navegantes e Marcílio Dias são acessadas, por via municipal não pertencente à poligonal, denominada Av. Mauá e Av. João Moreira Maciel, nos trechos fora de poligonal o acesso se dá diretamente pelas vias.



FIGURA 24 - Vias Internas Cais Navegantes

Fonte: Google Earth / Elaboração: Portos RS



FIGURA 25 - Vias Internas Cais Marcílio Dias

Fonte: Google Earth / Elaboração: Portos RS

As vias internas do Porto Organizado de Porto Alegre podem ser observadas nas figuras acima, marcadas em amarelo, os Gates de acessos das áreas afetas e não afetas a operação portuária em ícone vermelho, e os Gates de acesso da área controlada, em verde. A pavimentação é constituída em paralelepípedo com condições regulares de conservação.

Não há projeção futura de curto, médio ou longo prazo de alteração desta configuração das vias internas rodoviárias.

7.2 Vias de circulação ferroviária

O acesso ferroviário ao Porto de Porto Alegre é servido por uma linha entre General Luz (município de Triunfo) e Porto Alegre, da concessionária Rumo/ ALL - América Latina Logística (ex-RFFSA). Esta possui aproximadamente 33 km de extensão em bitola métrica. Contudo, o ramal de acesso ao porto encontra-se interrompido na zona urbana. Atualmente o porto não dispõe de vias ferroviárias internas em condições de uso.



FIGURA 26 - Vias Internas Ferroviárias

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

8 ACESSOS TERRESTRES

O sistema logístico do Estado do RS apresenta-se interligado e em constante manutenção e ampliação. O Porto de Porto Alegre se interliga a todas as regiões do Estado, e Brasil sendo sua *Hinterland* (hinterlândia) descrita a seguir.

8.1 Rodoviários

Conforme descrito no Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre sua hinterlândia é composta pelas rodovias BR-101, BR-290, BR-116, BR-386, BR-448, ERS-240 e ERS-122, por onde as cargas com origem ou destino ao Complexo Portuário são transportadas. A BR-116 e a BR-290 são coincidentes a partir do acesso à Ponte Getúlio Vargas (popularmente chamada de Ponte do Guaíba) até o município de Eldorado do Sul (RS), onde divergem novamente, com a BR-290 seguindo para o oeste do estado e a BR-116 para o sul. A Ponte do Guaíba possibilita acesso direto a instalações do Complexo.

A localização das rodovias da hinterlândia pode ser observada na Figura abaixo.

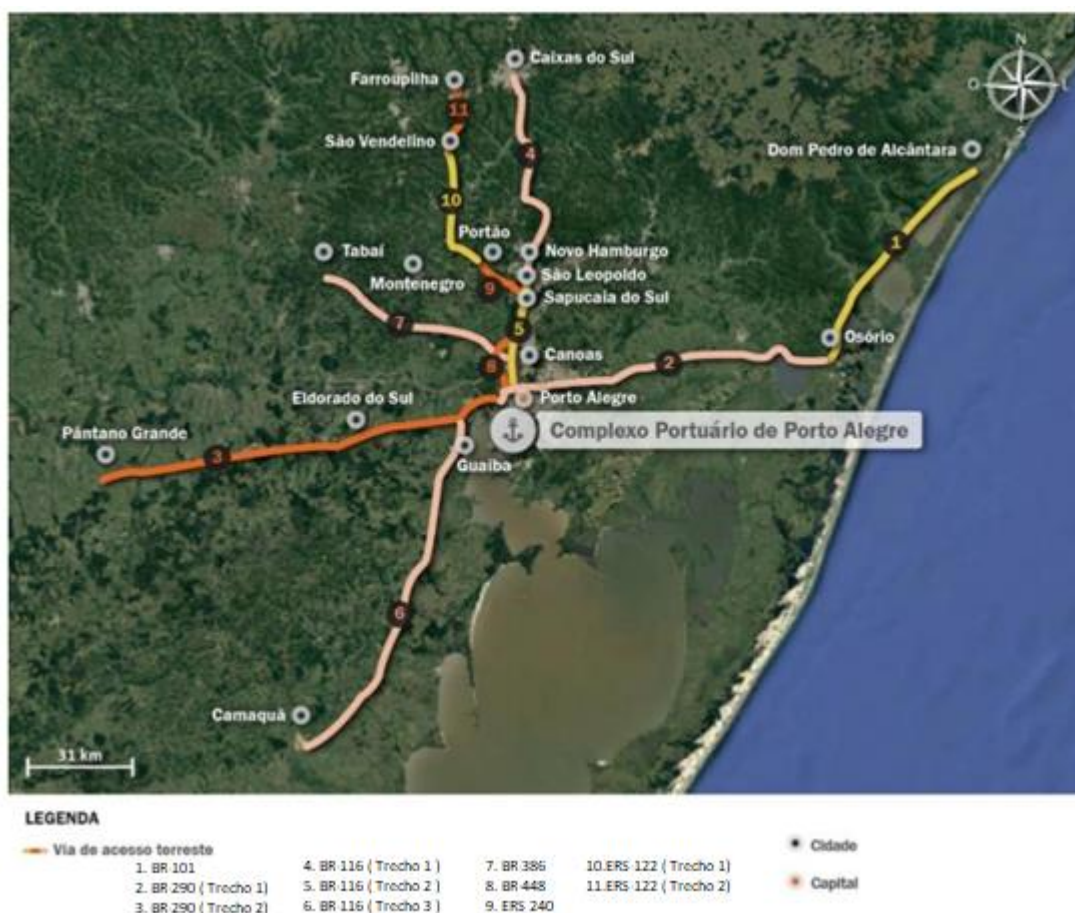


FIGURA 27 - Acessos Rodoviários

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

Na região central do município de Porto Alegre encontram-se as instalações do Porto Organizado, cujo acesso é realizado pelas vias municipais do entorno apresentadas na Figura abaixo.



FIGURA 28 - Vias do entorno do Porto de Porto Alegre

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

O acesso ao Porto de Porto Alegre pode ser realizado de duas maneiras:

1. A partir da BR-290, conhecida como Freeway, onde os veículos utilizam a saída para acesso à Av. João Moreira Maciel, seguindo pela Av. Mauá, também chamada de Av. Portuária, onde situam-se os portões de acesso às áreas do Porto.

2. Através da Ponte do Guaíba, que desemboca na Av. Sertório, via coincidente com a BR-116, pela qual os veículos trafegam até convergirem à direita na Av. Pres. Franklin Roosevelt, percorrendo essa seguida da Rua Comendador Tavares, da Rua Voluntários da Pátria e do Acesso Um, que converge na Av. Mauá, onde se localiza a entrada das instalações portuárias.

8.2 Ferroviários

Segundo o Plano mestre, os principais produtos movimentados nas ferrovias que chegam na região são grãos oriundos da região norte e noroeste do Estado, e fertilizantes, que seguindo o caminho oposto dos grãos, é embarcado em trens para o interior gaúcho.

Conforme consta no atlas socioeconômico do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, a malha ferroviária gaúcha, controlada por longo período pela Rede Ferroviária Federal - RFFSA, foi concedida para a iniciativa privada em 1997 à empresa América Latina Logística - ALL que, até 2013, detinha também áreas de concessão do norte da Argentina. A operação de concessão mais recente é da empresa Rumo, nova companhia resultante da fusão Rumo - América Latina Logística – ALL. Com concessão para o período de 1997 a 2027 e operação das malhas dos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo é chamada de RMS – Rumo Malha Sul.

Segundo a ANTT, o Rio Grande do Sul possui uma malha de aproximadamente 3.259 km de linhas e ramais ferroviários utilizados quase exclusivamente para o transporte de cargas. Alguns trechos curtos, mais recentemente, têm sido utilizados para transporte de passageiros como parte de roteiros turísticos. A maior parte apresenta bitola de 1 metro, sendo que apenas 5 km apresentam bitola mista (1,435 m), com objetivo de realizar a integração com as malhas argentinas e uruguaias. Atualmente vários trechos ferroviários do estado encontram-se desativados ou só operam em época de safra agrícola.

Ademais, cabe salientar que a RMS já possui conexão com ferrovias do Uruguai e da Argentina, como a Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) e Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza (FMGU), respectivamente (ANTT, [201-]b). Conforme indicado na figura abaixo, o intercâmbio entre a malha da RMS com a malha ferroviária Argentina ocorria nos municípios de São Borja e Uruguaiana (RS), por sua vez, o intercâmbio com a malha férrea do Uruguai era realizado por meio do município de Santana do Livramento (RS) promovendo a integração dos países do MERCOSUL.

Com relação à malha ferroviária, toda a sua extensão possui bitola métrica. A velocidade operacional é variável de acordo com as condições da sua estrutura e da geografia da região. Alguns trechos possuem restrição de tráfego para trens com produtos considerados perigosos.

No mapa a seguir é possível visualizar os trechos ferroviários citados.



FIGURA 29 - Acessos Ferroviários do RS

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

No que diz respeito ao Complexo Portuário de Porto Alegre, a linha férrea Triângulo - Diretor Pestana está classificada como operacional na situação atual. No entanto, há descontinuidade da linha no ramal para o Porto de Porto Alegre conforme evidenciado na figura a seguir.



FIGURA 30 - Acessos Ferroviários Interrompido

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

8.3 Dutoviários

O porto não possui ligações dutoviárias.

9 ACESSOS AQUAVIÁRIOS

A análise do acesso aquaviário está dividida em quatro subseções: canal de acesso, bacia de evolução, áreas de fundeio e hidrovias.

9.1 Canal de acesso

O grande potencial brasileiro para operações portuárias é o diferencial logístico do País para ampliar a competitividade na exportação e diminuir os custos dos produtos brasileiros. O atendimento ao transporte marítimo se faz na direção de atender às condições de navegabilidade com profundidades compatíveis com as embarcações que irão demandar as instalações portuárias, de modo a reduzir ao máximo os tempos médios de espera para

atracação. Por isso, é fundamental que o País disponha de acessos aquaviários aos portos públicos devidamente sinalizados e com profundidades, larguras e traçados compatíveis com os comprimentos e calados dessas embarcações.

Nesse sentido, o Governo Federal atento a essas necessidades, criou em 2007 a Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR e instituiu o Programa Nacional de Dragagem – PND e o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.

Posteriormente, com a publicação da Lei nº 12.815/2013, um novo marco regulatório do setor portuário, foi instituído com o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II – PNDII, que possuía, dentre outros objetivos, o de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.

O Porto de Porto Alegre, tem característica singular, pois a alteração da poligonal do Porto de Porto Alegre por Decreto Presidencial publicado no D.O.U de 5 de junho de 2015, e posteriormente a Portaria MINFRA nº 155/2020 delimitou o canal de acesso ao Porto Organizado de Porto Alegre em aproximadamente 12,2Km, não possuindo obstáculos a navegação, aberto 24 horas para embarcações inferiores. Restando aproximadamente 300km de hidrovias para completar seu acesso.

O canal de acesso ao Porto de Porto Alegre apresenta, junto ao canal Navegantes, trecho que exige especial atenção do navegador. Com extensão de 500 metros e 50 metros de largura, o canal Navegantes em frente ao Cais Navegantes, apresenta geomorfologia com afloramento de rochas que foram derrocadas quando da abertura do canal.



FIGURA 31 - Canal de Acesso

Fonte: Google Earth/Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Alegre (2019); Adaptado a Portaria MINFRA nº 155/2020 Elaborado: Portos RS

Canal de acesso	
Trecho	: Trecho da Poligonal
Profundidade m	: 6m
Comprimento (m)	: 12.230m
Largura (m)	: 50m (Limitado ao Canal do Navegantes)

TABELA 18 - Canal de Acesso

Fonte: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento de Porto Alegre (2019) Elaboração: Portos RS.

A Marinha do Brasil com base na Normas da Autoridade Marítima, elaborou as Normas e procedimentos da Capitania Fluvial de Porto Alegre, onde contém as possíveis restrições e obstáculos para navegação, zona de Praticagem, e procedimentos operacionais disponíveis em: https://www.marinha.mil.br/cfpa/sites/www.marinha.mil.br.cfpa/files/NPCF_CFPA.pdf , bem como no Regulamento de Exploração do Porto de Porto Alegre disponível em: https://www.portosrs.com.br/site/comunidade_portuaria/porto_alegre/regulamento_exploracao .

Importante destacar que a administração portuária, desde já, não está medindo esforços em viabilizar a manutenção adequada de seu canal de acesso para que não tenhamos mais dragagens esparsas, seja pela burocracia ou pela falta de recursos, que podem afetar a operacionalidade do Porto. A Portos RS vem trabalhando em duas etapas, a primeira diz respeito a contratação de manutenção continuada do canal nos moldes tradicionais para conter o assoreamento natural prevenindo dispêndios excessivos no futuro próximo. A segunda etapa é o estudo da possível concessão do canal de acesso e hidrovias que converge com as iniciativas da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA e da Empresa de Planejamento e Logística S.A. – EPL.

9.2 Bacia de evolução

O porto possui duas bacias de evolução, uma frontal ao Cais Mauá, e outra frontal ao Cais Navegantes. A primeira possui (L) 450,00 m x (C)744,00 m, e a segunda (L) 220,00 m x (C)850,00 m, ambas possuem 6m de profundidade e 5,18m de calado.

As coordenadas dos vértices das bacias de evolução estão descritas abaixo em UTM para o Datum WGS-84:

Bacia de Evolução Cais Mauá:

1.476.762,37; 6.677.693,22

2.476.541,96; 6.678.085,55

3.477.190,80; 6.678.450,21

4.477.432,26; 6.678.069,56

Bacia de Evolução Cais Navegantes:

1.479.177,390; 6.679.395,430

2.478.869,730; 6.6795.68,490

3.479.147,790; 6.680.165,890

4.479.466,130; 6.680.020,430

Abaixo, são apresentadas as bacias de evolução do Porto de Porto Alegre, posicionando-as em carta náutica e imagem de satélite:

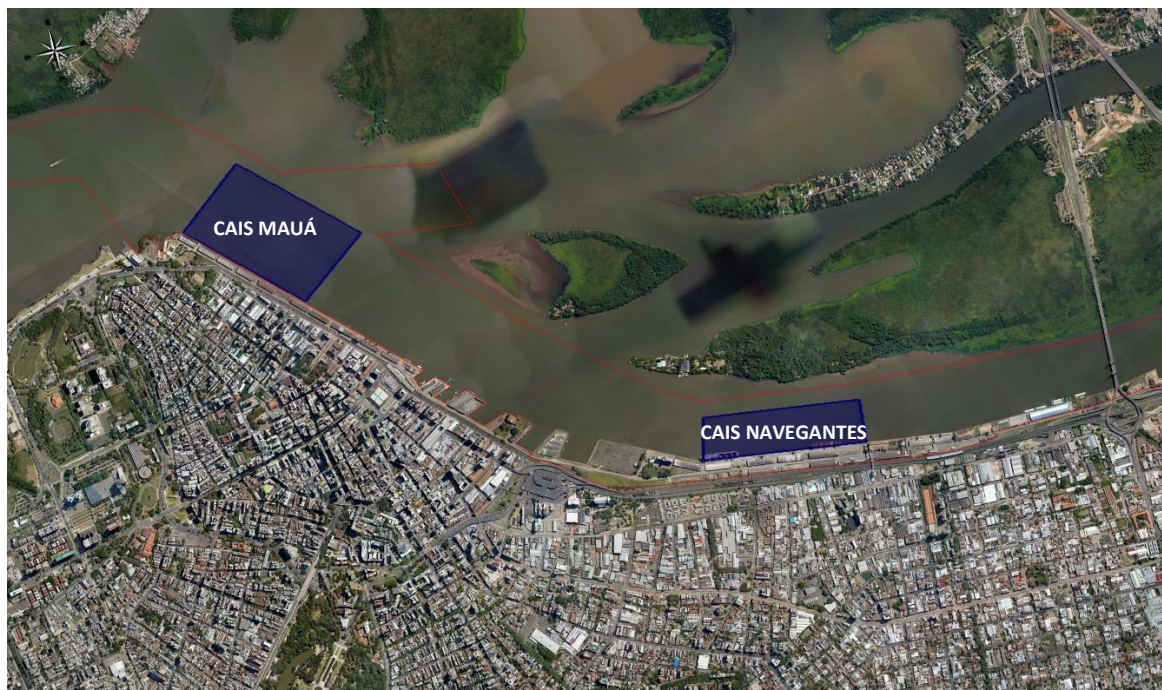


FIGURA 32 – Bacias de Evolução

Fonte: Google Earth/ Portos RS. Elaboração: Portos RS.

9.3 Áreas de fundeio

As áreas destinadas ao fundeio estão assim definidas

ÁREAS DE FUNDEIO					
Área de fundeio	Coordenadas		Profundidade (m)	Característica	Carta Náutica
	Latitude	Longitude			
ALFA	30° 26' 30" S	051° 07' 00" W	6 a 7	Está situada na Lagoa dos Patos, próximo ao Farol de Itapuã da Lagoa, destinada às embarcações que não possam trafegar, no período noturno, pelos canais artificiais da Lagoa dos Patos e rio Guaíba. Abrigado dos ventos dos quadrantes norte e oeste.	nº 2140 e nº 2107
	30° 26' 30" S	051° 03' 50" W			
	30° 31' 30" S	051° 03' 50" W			
	30° 31' 30" S	051° 07' 00" W			
BRAVO	30° 01' 23" S	051° 13' 55" W	7	Está situada no estuário do rio Guaíba, na parte frontal ao cais Mauá, no Porto de Porto Alegre, e destinada, independentemente do tipo de carga transportada, para espera por vaga nos terminais, pela abertura do vão móvel da ponte Getúlio Vargas e/ou visita de AP (Vigilância Sanitária, Polícia Federal e Receita Federal). As embarcações nesta situação deverão comunicar a CFPA com antecedência não superior a seis (6) horas antes do fundeio. Abriga de todos os ventos.	nº 2133
	30° 01' 32" S	051° 13' 50" W			
	30° 01' 49" S	051° 14' 28" W			
	30° 01' 40" S	051° 14' 33" W			
	30° 01' 36" S	051° 14' 25" W			
	30° 01' 12" S	051° 14' 11" W			
	30° 01' 12" S	051° 14' 04" W			
	30° 01' 33" S	051° 14' 15" W			
CHARLIE	29° 56' 48" S	051° 18' 50" W	8	Situada nas proximidades do canal de acesso ao Terminal de Santa Clara, destina-se às	nº 2113
	29° 56' 58" S	051° 18' 33" W			

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO ALEGRE

	29° 56' 54" S	051° 18' 31" W		embarcações de até 150 metros de comprimento que transportem carga perigosa. Abriga de todos os ventos	
	29° 56' 54" S	051° 18' 52" W			
Hotel	31°34'41,73"S	051°53'02,20" W	6	Aos que não podem trafegar pelo Canal da Feitoria no período noturno. Desabrigado dos ventos e vagas de qualquer direção	nº 2140
	31°31'41,78"S	051°45'02,16" W			
	31°38'37,57"S	051°45'02,30" W			
	31°38'37,56"S	051°53'02,10" W			

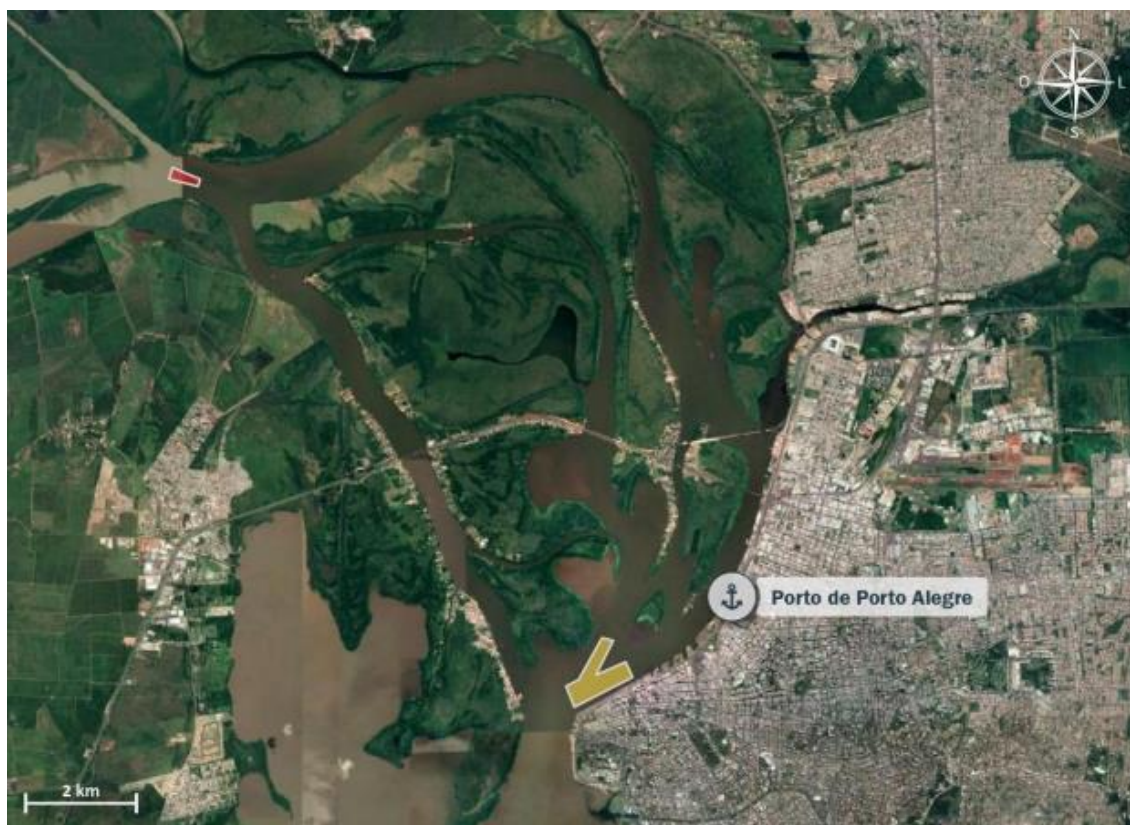
TABELA 19 - **Áreas de Fundeio**

Fonte: NPCF Capitania Fluvial de Porto Alegre e Plano de Zoneamento e Desenvolvimento do Porto de Porto Alegre 2019
Elaboração: Portos RS.



FIGURA 33 - **Poligonais de Áreas de Fundeio**

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS



LEGENDA

- Fundeadouro Bravo
- Fundeadouro Charlie

TABELA 20 – Poligonais das áreas de fundeio

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

9.4 Hidrovias

O acesso hidroviário ao Porto de Porto Alegre é realizado através complexo hidroviário da Lagoa dos Patos, que ao Norte interliga o Porto às hidrovias interiores e suas instalações portuárias e ao sul aos Portos de Pelotas e Rio Grande, por onde permite a comunicação do complexo portuário de Porto Alegre com o Oceano Atlântico.

A malha hidroviária interior do Rio Grande do Sul compreende mais de 758 km de extensão, pelas águas da Lagoa dos Patos, Lago Guaíba, Rio São Gonçalo, Delta do Jacuí, Rios dos Sinos, Caí, Jacuí e Taquari, podendo chegar a mais de 1056 km se somados aos canais do complexo hidroviário da Lagoa Mirim.

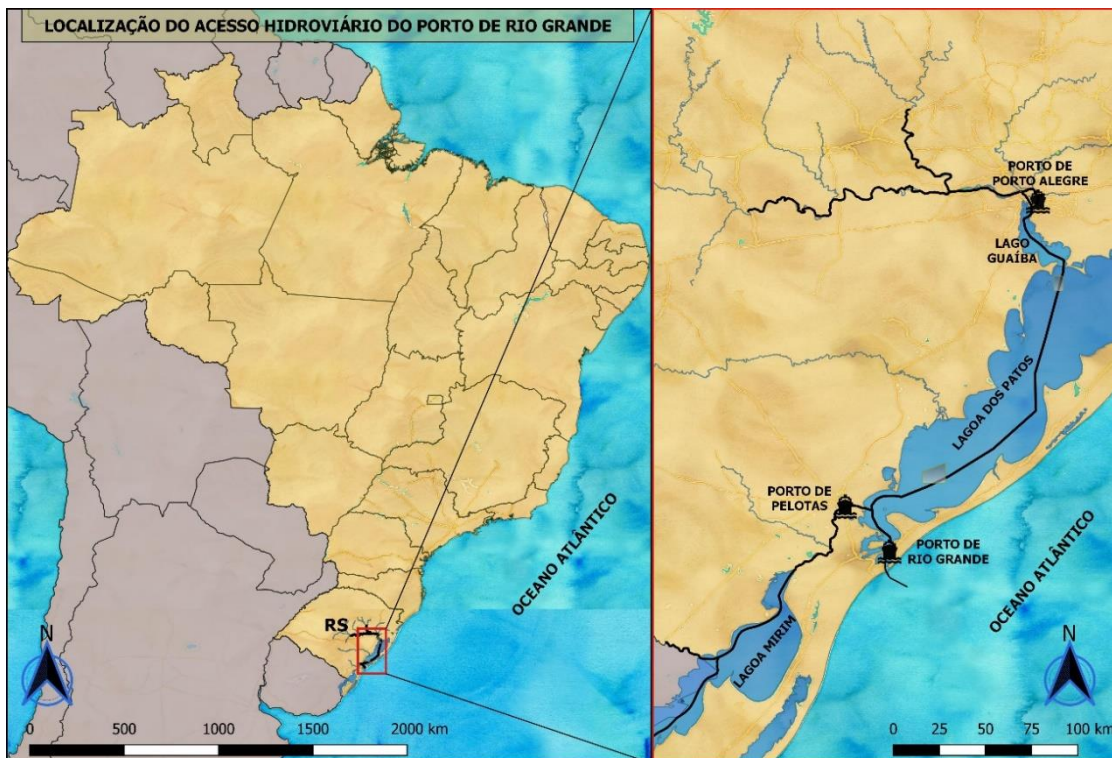


FIGURA 34 – Localização do Acesso Hidroviário do Porto do Rio Grande

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Na porção Sul da Lagoa dos Patos, através dos canais do Rio São Gonçalo é possível acesso ao Porto Organizado de Pelotas e ao complexo hidroviário da Lagoa Mirim, um futuro ponto de integração das relações comerciais entre o Brasil e o Uruguai, com a implantação da hidrovía transnacional Brasil – Uruguai.

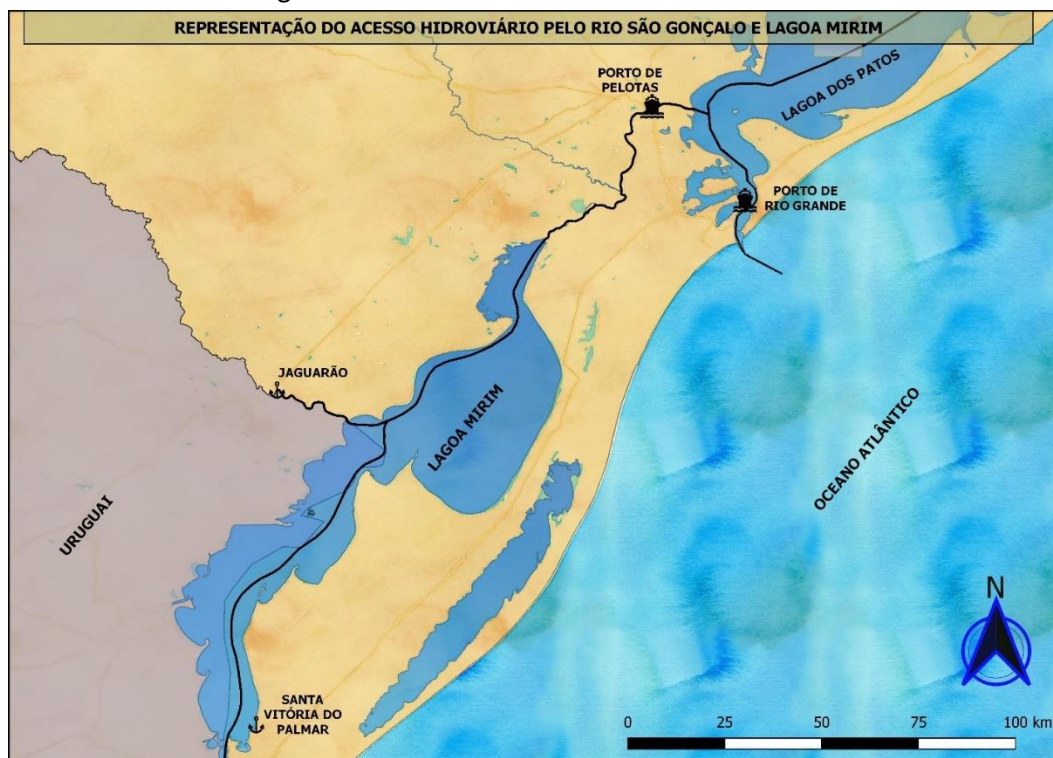


FIGURA 35 –Acesso Hidroviário do Porto do Rio Grande - Lagoa Mirim

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Ainda não há navegação comercial no acesso à Lagoa Mirim, porém este foi objeto de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da Hidrovia Brasil-Uruguai (EVTEA) em 2014, abrangendo os rios navegáveis do leste uruguaio e a rede hidroviária do Rio Grande do Sul. A partir deste estudo, em 2016, começou-se um planejamento de execução dos projetos para possibilitar a navegabilidade da Lagoa Mirim, pois este é um elo fundamental do transporte aquaviário entre os dois países. A licitação da Dragagem da lagoa mirim está prevista para fevereiro de 2024.

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DA LAGOA MIRIM		
TRECHO: Santa Vitória do Palmar - Porto Alegre		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	552	1.800
TRECHO: Portos Uruguaios - Porto Alegre		
Calado (m)	Distância	Embarcação – Tipo (t)
2,50	472 km (Tacuarria)	1.800
	538 km (La Charqueada)	
TRECHO: Portos Uruguaios - Rio Grande		
Calado (m)	Distância	Embarcação – Tipo (t)
2,50	262 (Tacuari)	1.800
	328 (La Charqueada)	
TRECHO: Jaguarão - Rio Grande		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	250	1.800

TABELA 21 – Distâncias de navegação da Lagoa Mirim

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

O acesso ao Porto de Pelotas é realizado através dos canais do Rio São Gonçalo, o percurso tem aproximadamente 11,6 km e está dividido em 5 canais artificiais cuja geometria oficial dos canais apresenta largura de 80m e profundidade de 6,0 m, contudo, devido a restrições no canal da Barra do São Gonçalo, nas proximidades da Lagoa dos Patos, esses canais operam limitados à largura de 40 metros e profundidade de 4,20 metros.

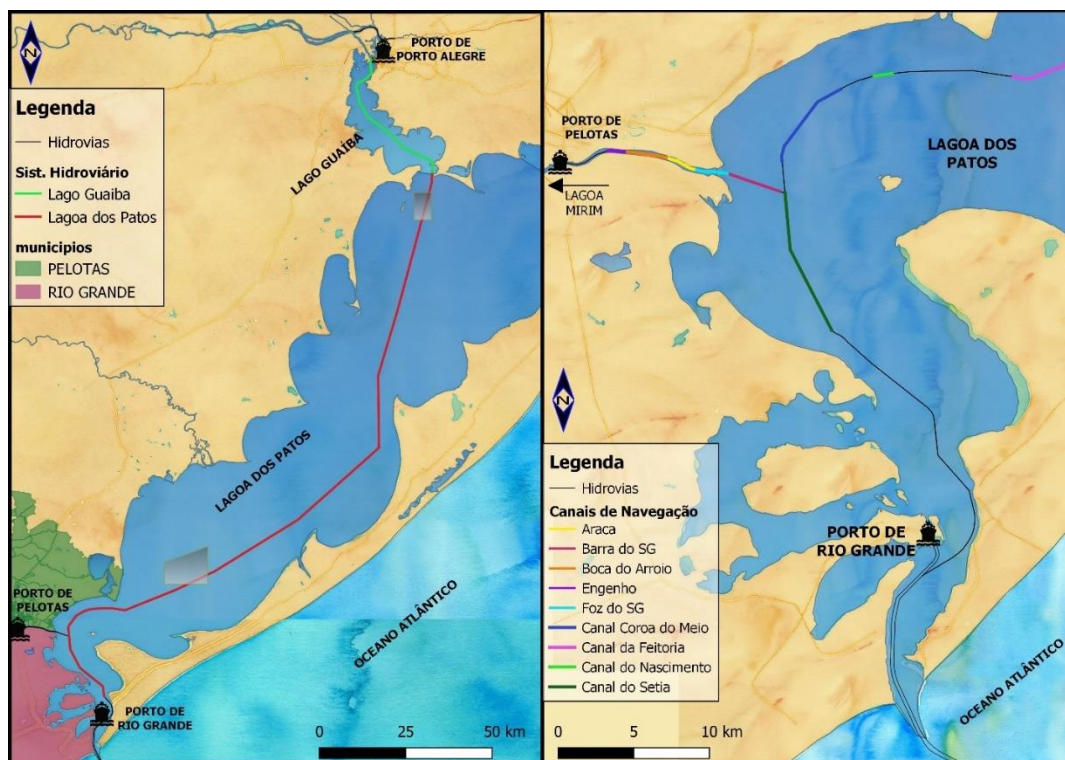


FIGURA 36 –Acesso Hidroviário ao Porto de Pelotas

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A geometria dos canais artificiais de navegação do Rio São Gonçalo e a quantidade de sinais náuticos de cada canal estão apresentados na TABELA 22:

GEOMETRIA DOS CANAIS DO RIO SÃO GONÇALO					
Canal de navegação	Geometria do Canal /Trecho				
	Comp. Canal (m)	Sinais náuticos (quantid.)	Largura canal (m)	Inclinação dos taludes	Cota de fundo canal(m)
Barra do São Gonçalo	3.738,00	12	40	01:05	-4,2
Foz do São Gonçalo	2.192,00	5	80	01:05	-6
Araçá	2.151,00	4	80	01:05	-6
Boca do Arroio	2.357,00	5	80	01:05	-6
Engenho	1.164,00	2	80	01:05	-6
Bacia do Porto de Pelotas	500	2	200	-	-6

TABELA 22 – Geometria dos Canais do Rio São Gonçalo

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Na TABELA 23, são apresentadas a geometria dos canais da Lagoa dos Patos e a quantidade de sinais náuticos de cada canal de navegação.

GEOMETRIA DOS CANAIS DA LAGOA DOS PATOS					
Canal de navegação	Geometria do Canal /Trecho				
	Comp. Canal (m)	Sinais náuticos (quantid.)	Largura canal (m)	Inclinação dos taludes	Cota de fundo canal(m)
Feitoria	17.191,00	24	80	01:05	-6
Nascimento	400,00	5	80	01:05	-6
Coroa do Meio	7.125,00	11	80	01:05	-6
Setia	10.500,00	25	80	01:05	-6

TABELA 23 – Geometria dos Canais da Lagoa do Patos

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A Lagoa dos Patos é, segundo Kjerfve, B. (1986), a maior lagoa costeira estrangulada do mundo, com área superficial de cerca de 10.360 km². Essas grandes dimensões e o alongamento existente junto ao seu eixo longitudinal (NE-SO), permite a navegação de longas distâncias para o interior do Estado interligando pelos seus mais de 258 km a Barra de Rio Grande ao Farol de Itapuã no Norte da Lagoa, junto à região metropolitana de Porto Alegre.

Pelos canais navegáveis formados pela Lagoa dos Patos, Lago Guaíba e Delta do Jacuí é possível percorrer um estirão navegável de aproximadamente 320 km com calado oficial de 17 pés, desde o Porto de Rio Grande até o III Polo Petroquímico do RS em Triunfo, sem obstáculos naturais.

A Lagoa dos Patos pode ser dividida pelo seu comportamento hidrodinâmico em região estuarina e região lagunar. A região estuarina está compreendida entre a Barra de Rio Grande e a Ponta da Feitoria e é onde estão inseridos os canais artificiais da lagoa conforme pode ser observado na FIGURA 36.

A região lagunar está compreendida na porção setentrional da Lagoa dos Patos entre a ponta da Feitoria e as proximidades do Farol de Itapuã, onde recebe as águas do Lago Guaíba. Suas profundidades são naturais e apresentam mais de 6,5 metros junto ao seu eixo longitudinal o que garante um estirão navegável por toda sua extensão (cerca de 180 km) para o calado oficial das hidrovias interiores (17 pés).

Na região lagunar o balizamento é feito por meio de 25 sinais náuticos que delimitam as áreas para a navegação interior, cabotagem e de longo curso, indicando a presença de perigos isolados como cascos soçobrados e bancos de areia e o acesso aquaviário aos municípios de São Lourenço do Sul, Arambaré e Tapes, conforme pode ser observado na FIGURA 37.

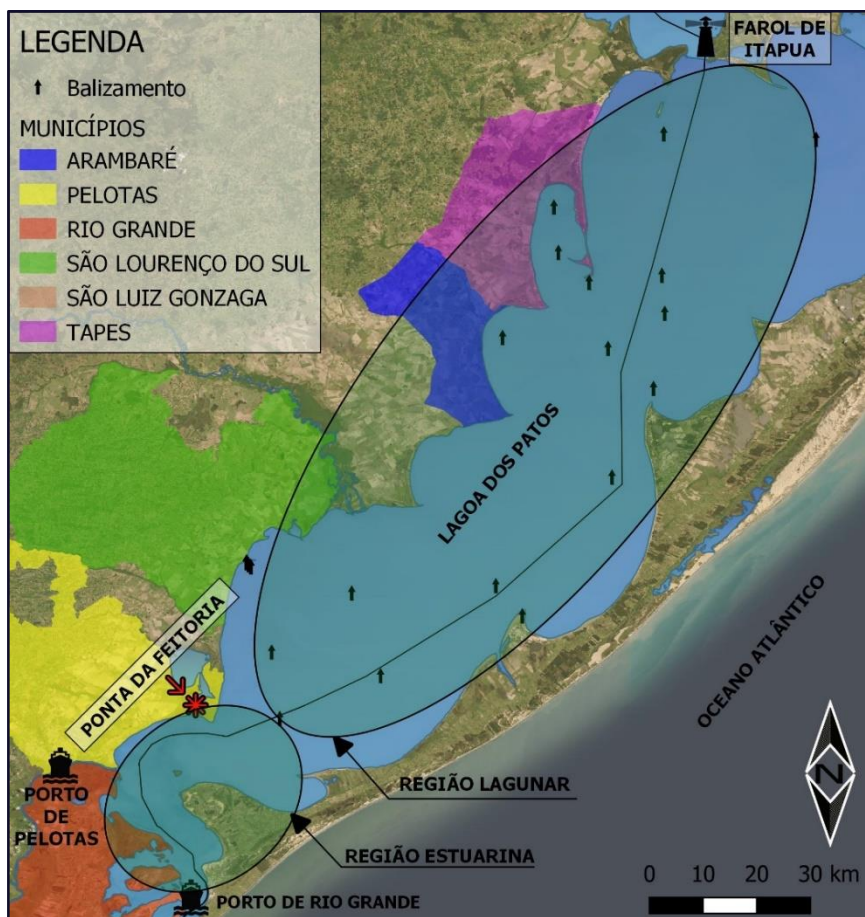


FIGURA 37 –Áreas e sinais náuticos da Lagoa dos Patos

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Ao norte da Lagoa dos Patos, junto ao complexo hidroviário do Guaíba e Delta do Jacuí, estão instalados importantes Terminais Portuários e o Porto organizado de Porto Alegre, junto a região metropolitana de Porto Alegre, que forma com a região de Caxias do Sul o principal polo industrial do estado.

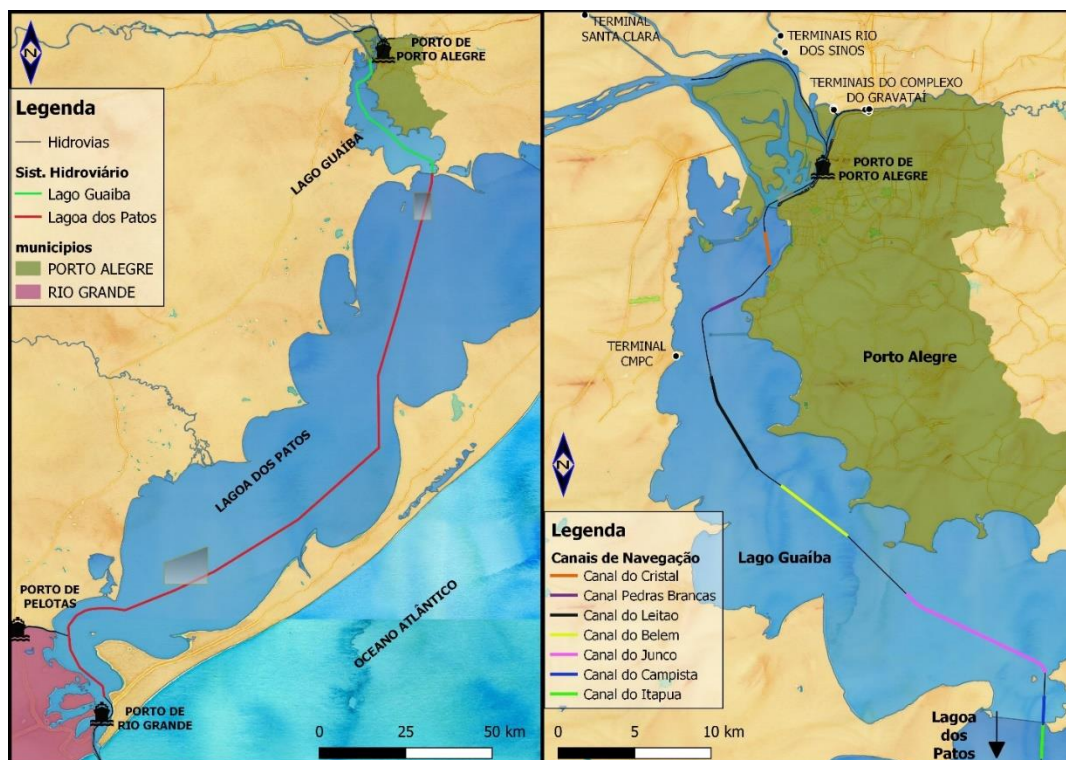


FIGURA 38 – Acesso Hidroviário ao Porto de Porto Alegre e terminais portuários da região metropolitana de Porto Alegre

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A geometria oficial dos canais de navegação do acesso hidroviário entre o Porto do Rio Grande e o complexo Portuário de Porto Alegre apresenta profundidades mínimas de 6 metros e larguras de 80 metros, sendo essas reduzidas para 50 metros desde o Porto de Porto Alegre até o Terminal Santa Clara, junto ao III Polo Petroquímico e Complexo portuário no Rio Gravataí, onde as profundidades mínimas variam de 6 metros à 4 metros (canal mais distante).

GEOMETRIA DOS CANAIS DO DELTA DO JACUÍ					
Canal de navegação	Geometria do Canal /Trecho				
	Comp. Canal (m)	Sinais náuticos (quantid.)	Largura canal (m)	Inclinação dos taludes	Cota de fundo canal(m)
Rio das Balsas	2.500,00	21	50	01:05	-6
Furadinho	2.800,00	9	50	01:05	-6
Navegantes	500,00	5	50	01:05	-6

TABELA 24 – Geometria dos Canais do Delta do Jacuí

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

GEOMETRIA DOS CANAIS DO RIO GRAVATAÍ					
Canal de navegação	Geometria do Canal /Trecho				
	Comp. Canal (m)	Sinais náuticos (quantid.)	Largura canal (m)	Inclinação dos taludes	Cota de fundo canal(m)
Saco do Cabral	800,00	4	50	01:05	-6
Humaitá	980,00	1	50	01:05	-6
Tergasul	700,00	-	50	01:05	-6
Foz do Gravataí	2500	-	30	01:05	-4

TABELA 25 – Geometria dos Canais do Rio Gravataí

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

GEOMETRIA DOS CANAIS DO LAGO GUAÍBA					
Canal de navegação	Geometria do Canal /Trecho				
	Comp. Canal (m)	Sinais náuticos (quantid.)	Largura canal (m)	Inclinação dos taludes	Cota de fundo canal(m)
Bacia do Porto de Porto Alegre	744,00	4	450	-	-6
Cristal	2.300,00	7	80	01:05	-6
Pedras Brancas	1.800,00	8	80	01:05	-6
Leitão	7.310,00	13	80	01:05	-6
Belém	5.500,00	5	80	01:05	-6
Junco	10.650,00	15	80	01:05	-6
Campista	1.700,00	6	80	01:05	-6
Itapuã	2.450,00	5	80	01:05	-6

TABELA 26 – Geometria dos Canais do Lago Guaíba

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A gestão do acesso hidroviário do Porto do Rio Grande é realizada pela Portos RS, sendo necessárias, a manutenção da sinalização náutica através da substituição, reparos e fiscalização de mais de 230 sinais localizados nos acessos entre o limite norte do complexo portuário do Rio Grande, região metropolitana de Porto Alegre e o Porto de Pelotas. A fiscalização das características de projeto dos canais é realizada por meio de levantamentos hidrográficos, observações e acompanhamento histórico. A Portos RS é também responsável pela manutenção dos mais de 310 km de acesso hidroviário do Porto do Rio Grande, dos quais 236 km apresentam profundidades naturais entre 6,5m e 7m e cerca de 74 km exigem dragagens periódicas para manter as profundidades de 6 metros para garantir o calado oficial de 17 pés (5,18m).

A navegação da Lagoa dos Patos e Lago Guaíba é regulamentada pela NPCF-CFPA, emitida pela Capitania Fluvial de Porto Alegre, onde, conforme item 0503, embarcações que transportem cargas perigosas ou embarcações com mais de 111 metros de comprimento poderão trafegar nos canais da Feitoria e Itapuã apenas em período diurno. No período compreendido entre o pôr do sol e o nascer do sol, as embarcações poderão fundear nas áreas Alfa, Bravo, Charlie e Hotel, cujas especificações estão apresentadas na NPCP-CFPA e representadas na FIGURA 39.

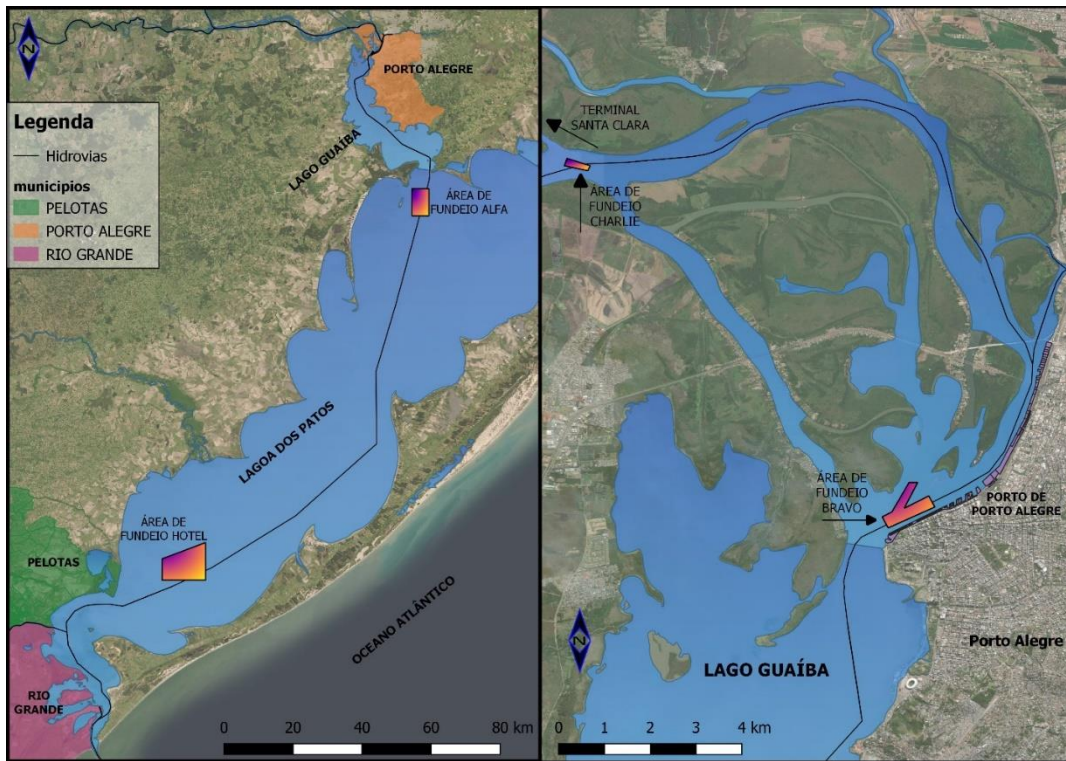


FIGURA 39 – Especialização das Áreas de Fundeio do Acesso Hidroviário do Porto do Rio Grande

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Ainda, junto ao acesso aquaviário do Porto de Pelotas, temos as áreas de fundeio da Barra do São Gonçalo e do Porto de Pelotas, localizadas junto a desembocadura do Rio São Gonçalo na Lagoa dos Patos e em frente ao Porto de Pelotas, respectivamente. Ambas áreas de fundeio são objeto de estudo da Portos RS, no intuito de torna-las funcionais e oficiais.



FIGURA 40 – Áreas de Fundeio do Porto de Pelotas

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A área de fundeio da Barra do São Gonçalo não está oficializada e é utilizada apenas por barcaças com destino nos terminais instalados junto ao complexo portuário de Pelotas. Contudo, a área de fundeio do Porto de Pelotas, apesar de oficial, está parcialmente localizada sobre áreas de terra e não vem sendo regularmente utilizada para o fundeio de embarcações.

A Navegação Interior de Travessias é a realizada transversalmente aos cursos dos rios, canais, lagos, lagoas, baías, angras e enseadas, sempre em águas interiores, ligando pontos de margens, como transporte sobre águas entre localidades ou interligação de rodovias ou ferrovias, em território estadual.

É competência executiva do Estado do Rio Grande do Sul outorgar (delegar, “autorizar”, liberar) a prestação de serviço de transporte aquaviário intermunicipal transversal (travessias), cujo percurso esteja inserido na área de abrangência dos respectivos sistemas rodoviário ou ferroviário estadual.

A navegação interior de travessias se estabelece através de outorgas a empresas de navegação, de natureza privada, mediante licitações, especialmente atendendo a grandes fluxos de transporte.

As normas de funcionamento e fiscalização das referidas travessias, no exercício de Poder Concedente, é exercido pela Secretaria de Logística e Transportes – SELT.

Compete, então à SELT a elaboração dos processos de delegação para a exploração dos serviços de transporte aquaviário no território do Estado. Ainda, elabora cálculos tarifários, os quais são encaminhados ao Poder Regulador, representado pela Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado do Rio Grande do Sul – AGERGS, nos termos da Lei Estadual n. 10.931, de 09 de janeiro de 1997.

A navegação interior de travessias se estabelece, também, através de outorgas a empresas de navegação, de natureza privada, mediante licitações, atendendo a pequenos fluxos de transporte.

Estas travessias, na sua maioria de importância econômica localizada, foram autorizadas ainda pela extinta Superintendência Nacional da Marinha Mercante – SUMAMAM. As mesmas, em sua maioria, são coordenadas por prefeituras na condição de implementação de uma política pública de transporte intermunicipal, eis que inviáveis economicamente.

As travessias de carga entre os municípios de Rio Grande e São José do Norte, na Lagoa dos Patos, a Travessia entre São Jerônimo e Triunfo, no Rio Jacuí e a Travessia entre General Câmara e Taquari no Rio Taquari apresentam maior importância social e econômica para suas regiões, sendo as únicas travessias geridas pela Portos RS que apresentam evidente viabilidade econômica.

Contudo, as travessias de Passageiros entre os municípios de Rio Grande e São José do Norte, São Jerônimo e Triunfo e Porto Alegre e Guaíba geridas pela METROPLAN, também apresentam grande movimentação e, embora não geridas pela Portos RS, demandam serviços cuidados por parte da autoridade Hidroportuária que é a responsável no Estado pela manutenção das suas vias navegáveis.

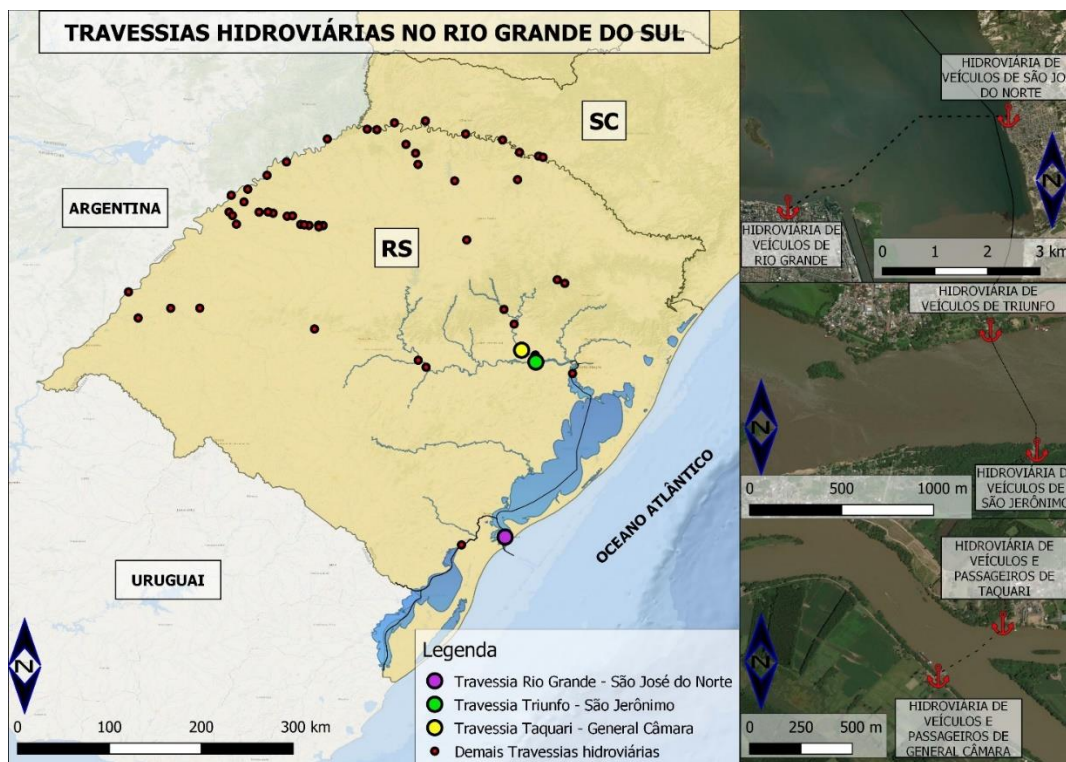


FIGURA 41 –Espacialização das Travessias Hidroviárias do RS

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

As Hidrovias Interiores do Rio Grande do Sul apresentam ainda, barragens e eclusas junto aos canais de São Gonçalo, Rio Jacuí e Rio Taquari e embora sejam de competência da União, são necessárias para o aumento do estirão navegável da navegação interior.

Como as embarcações devem passar por processos de eclusagem, que podem ter a duração de até uma hora, as eclusas podem ser consideradas como pontos limitadores à capacidade da hidrovia.

Na TABELA 27 e a FIGURA 42 a seguir estão as localizações das cinco barragens/eclusas existentes na rede hidroviária interior do Rio Grande do Sul.

RELAÇÃO DE BARRAGENS/ECLUSAS DO RIO GRANDE DO SUL		
Barragem/Eclusa	Hidrovia	Cidade
Fandango	Rio Jacuí	Cachoeira do Sul
Anel de Dom Marco	Rio Jacuí	Rio Pardo
Amarópolis	Rio Jacuí	General Câmara
Bom Retiro	Rio Taquari	Bom Retiro do Sul
São Gonçalo	Canal de São Gonçalo	Capão do Leão

TABELA 27 – Relação das Barragens e Eclusas junto às Hidrovias Interiores do RS

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

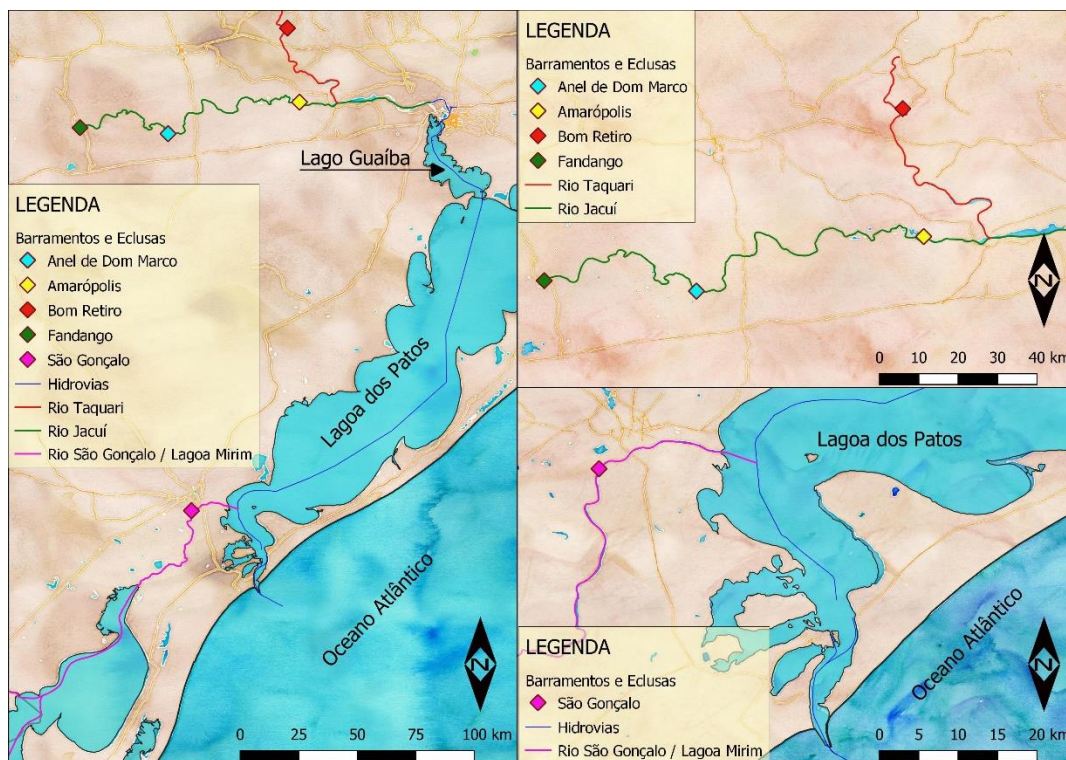


FIGURA 42 –Barragens e Eclusas do acesso hidroviário do Porto do Rio Grande

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Nas tabelas abaixo, estão apresentadas as distâncias características da navegação interior.

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO JACUÍ		
TRECHO: Cachoeira do Sul - Porto Alegre		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	227	1.800
TRECHO: Cachoeira do Sul – Rio Grande		
Calado (m)	Distância	Embarcação – Tipo (t)
2,50	547 km	1.800
TRECHO: Charqueadas – Polo Petroquímico		
Calado (m)	Distância	Embarcação – Tipo (t)
4,50	34	1.800

TABELA 28 – Distâncias de navegação do Rio Jacuí

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO TAQUARÍ		
TRECHO: Estrela - Porto Alegre		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	142	1.800
TRECHO: Estrela – Rio Grande		
Calado (m)	Distância	Embarcação – Tipo (t)
2,50	462 km	1.800

TABELA 29 – Distâncias de navegação do Rio Taquarí

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO CAÍ		
TRECHO: Morretes - Pelotas		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	299	1.800

TABELA 30 – Distâncias de navegação do Rio Caí

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO DOS SINOS		
TRECHO: Canoas – Rio Grande		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	335	1.800

TABELA 31 – Distâncias de navegação do Rio dos Sinos

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO GRAVATAÍ		
TRECHO: Canoas – Rio Grande		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
5,18	328	3.500

TABELA 32 – Distâncias de navegação do Rio Gravataí

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO (LAGO) GUAÍBA		
TRECHO: Porto Alegre – Rio Grande		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
5,18	320	3.500
TRECHO: Guaíba – Rio Grande		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
5,18	305	4.000

TABELA 33 – Distâncias de navegação do Rio (Lago) Guaíba

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO SÃO GONÇALO R LAGOA DOS PATOS		
TRECHO: Canoas – Rio Grande		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
5,18	268	3.100

TABELA 34 – Distâncias de navegação do Rio São Gonçalo e Lagoa dos Patos

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande – 2019

Por fim, apresentada as condições de projeto das hidrovias que interligam os Portos interiores é de suma importante destacar os eventos de maio de 2024 no Estado do Rio Grande do Sul. Trata-se da maior catástrofe climática enfrentada pelo Estado. As chuvas severas provocaram

o transbordamento dos rios ocasionando uma enchente que trouxeram danos humanos, com a perda de vidas, e danos materiais e ambientais, com a destruição de moradias, estradas e pontes, assim como o comprometimento do funcionamento de instituições públicas locais e regionais e a interdição de vias públicas. Os eventos são considerados de grande intensidade, sendo classificados como desastres de Nível III. Neste sentido, a Portos RS vem trabalhando em conjunto com o Governo Federal para o levantamento da situacional das hidrovias do Estado a fim de promover as intervenções necessárias para sua manutenção e preservação das características apresentadas neste capítulo.

9.5 Acostagem

A maioria das instalações de acostagem do Cais Navegantes no Porto de Porto Alegre é constituída por cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas pré-moldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum. Já as instalações de acostagem do Cais Marcilio Dias apresenta concepção estrutural em tubulões a cota -6,00 m e possui cota de coroamento de 3 metros, com cais leve de pequena sobrecarga, originalmente com a finalidade básica de cais de saneamento.

Maiores detalhes sobre os berços de atracação encontram-se disponíveis na base georreferenciada do PDZ e na Tabela 35 abaixo.

Identificador do Cais:	Identificador do Berço	Código Berço ANTAQ	Acostagem			Perfil das Cargas	
			Características Construtivas	Comprimento (m)	Profundidade (m)		Calado (m)
CAS NAVEGANTES – Sul do Gate Sul	O804	POAV062	O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	174	2,5	2	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Sul do Gate Sul	C118	POAC118	O segmento linear e substituído por cais de gravidade com entrocamento de alvio, sendo o paramento em blocos de concreto e emblocos de granito.	35	6	5,18	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Sul do Gate Sul	O805	POAV005	O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	485	2,5	2	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Sul do Gate Sul	T301	POAT301	Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas premoldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	197	6	5,18	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Sul do Gate Sul	T302	POAT302	Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas premoldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	149	6	5,18	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Entre Gates	D803	POAD303	Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas premoldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	173	6	5,18	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Entre Gates	D804	POAD304	Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas premoldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	185	6	5,18	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Entre Gates	D805	POAD305	Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas premoldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	218	6	5,18	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Entre Gates	D806	POAD306	Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas premoldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	190	6	5,18	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Entre Gates	D807	POAD307	Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas premoldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	248	6	5,18	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Norte 1	T308	POAT308	Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas premoldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	156	6	5,18	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Norte 2	T309	POAT309	Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas premoldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	250	6	5,18	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Norte 3	T310	POAT310	Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas premoldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	120	6	5,18	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Norte 3	T311	POAT311	Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas premoldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	92	6	5,18	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Norte 3	T312	POAT312	Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas premoldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	154	6	5,18	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Norte 3	T313	POAT313	Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas premoldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	246	6	5,18	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Norte 3	T314	POAT314	Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas premoldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	123	6	5,18	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Norte 3	T315	POAT315	Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas premoldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	60	6	5,18	Multipropósito
CAS NAVEGANTES – Norte 3	T316	POAT316	Cais formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas premoldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum.	95	6	5,18	Multipropósito
CAS MARCILIÓDIAS	T401	POAT401	Apresenta concepção estrutural em tubules a cota -6,00m e possui cota de coroamento de 3 metros, com cais leve de pequena sobre carga, originalmente com a finalidade básica de cais de saneamento.	100	6	5,18	Multipropósito
CAS MARCILIÓDIAS	T402	POAT402	Apresenta concepção estrutural em tubules a cota -6,00m e possui cota de coroamento de 3 metros, com cais leve de pequena sobre carga, originalmente com a finalidade básica de cais de saneamento.	78	6	5,18	Multipropósito
CAS MARCILIÓDIAS	O406	POAO406	Apresenta concepção estrutural em tubules a cota -6,00m e possui cota de coroamento de 3 metros, com cais leve de pequena sobre carga, originalmente com a finalidade básica de cais de saneamento.	252	2,5	2	Multipropósito

CASIMARCILODIAS	O407	POA0407	Apresenta concepção estrutural em tubules a cota -6,00m e possui cota de coroamento de 3 metros, com cais leve de pequena sobre carga, originalmente com a finalidade básica de cais de saneamento.	185	2,5	2	Multipropósito
CASIMARCILODIAS	T404	POAT404	Apresenta concepção estrutural em tubules a cota -6,00m e possui cota de coroamento de 3 metros, com cais leve de pequena sobre carga, originalmente com a finalidade básica de cais de saneamento.	70	6	5,18	Multipropósito
CASIMARCILODIAS	T405	POA5064	Apresenta concepção estrutural em tubules a cota -6,00m e possui cota de coroamento de 3 metros, com cais leve de pequena sobre carga, originalmente com a finalidade básica de cais de saneamento.	50	6	5,18	Multipropósito
CASIMARCILODIAS	T406	POAT406	Apresenta concepção estrutural em tubules a cota -6,00m e possui cota de coroamento de 3 metros, com cais leve de pequena sobre carga, originalmente com a finalidade básica de cais de saneamento.	60	6	5,18	Multipropósito
CASIMARCILODIAS	T407	POAT407	Apresenta concepção estrutural em tubules a cota -6,00m e possui cota de coroamento de 3 metros, com cais leve de pequena sobre carga, originalmente com a finalidade básica de cais de saneamento.	115	6	5,18	Multipropósito

Tabela 35 - Acostagem
Fonte: Portos RS. Elaborado: Portos RS.

10 INTERFERÊNCIA DO PLANO DIRETOR URBANO DO MUNICÍPIO NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO

O Porto de Porto Alegre está localizado na região oeste da cidade e se desenvolve numa extensão de aproximadamente 5 km ao longo da margem esquerda do Lago Guaíba, dividida em dois trechos designados Cais Navegantes e Cais Marcílio Dias. O cais Mauá considerado histórico e de relevância cultural foi retirado da poligonal portuária pela Portaria MINFRA nº 155/2020, destinando aquela área a integração com a cidade.

Embora contando com expressiva frente acostável, o porto tem limitações de expansão na sua retaguarda, não só devido ao desenvolvimento urbano, como também, e principalmente, pelo dique de contenção de cheias do Guaíba, construído na década de 1960, que se estende ao longo da retroárea dos Cais Navegantes e Marcílio Dias, e ainda pela implantação da linha férrea da TRENSURB na década de 1970, ao longo de toda a retaguarda do porto.

Os acessos para veículos de transporte de cargas estão concentrados na região norte e com ligações praticamente diretas com as rodovias federais, não apresentando assim interferências com o tráfego urbano da cidade.

O Porto de Porto Alegre possui também um ramal ferroviário cujo acesso está localizado no Cais Navegantes. No entanto, não há movimentação de carga por ferrovia, pois a linha férrea está interrompida na entrada para o porto.

A cidade de Porto Alegre hoje reclama para si a necessidade de um porto com acesso hidroviário sem intermediações.

Evidentemente, o fato de se localizar na confluência dos rios Jacuí e Gravataí, além de atingir a embocadura do rio Taquari e de outros rios menores pertencentes à bacia hidrográfica, favoreceu a consolidação do Porto de Porto Alegre como entreposto comercial, na medida em que as possibilidades da navegação interior, através de boa parte dos rios existentes, permitiram à cidade não apenas servir de conexão com outros mercados regionais (nacionais e internacionais), como também de baricentro do intenso fluxo fluvial e lacustre vinculado ao processo de ocupação territorial e de desenvolvimento da economia local e regional.

Desde a construção do Cais Mauá, no início do século passado até as décadas de 50 e 60, o Porto de Porto Alegre concentrou o grosso dos intercâmbios da economia da cidade e regional com o resto do Brasil e com o exterior. Na época, a cabotagem era ainda uma opção viável do transporte de mercadorias pelo extenso litoral marítimo brasileiro e o tamanho e capacidade dos navios, associados a um planejamento sistemático da dragagem e manutenção dos canais de acesso, não representavam inconveniente à navegação pela Lagoa dos Patos e pelo lago Guaíba.

Em 1960, a inauguração da ponte levadiça Getúlio Vargas, possibilitou a travessia do Guaíba e a articulação da malha rodoviária, principalmente a BR-116 e a BR-290, unindo Porto Alegre e sua área de influência com as regiões sul e oeste do estado.

No período entre fins dos anos 1960 e 1990, existiram pelo menos dois fatores relevantes que operaram no sentido de uma ruptura com o modelo de industrialização e circulação de cargas seguido desde princípios do século passado. O primeiro é a consolidação do modelo rodoviário de transporte de cargas, que na década de 60 já interliga eficientemente as diferentes

regiões do estado e os principais mercados do País. O segundo é o próprio processo de desindustrialização de Porto Alegre, ou seja, o deslocamento dos estabelecimentos industriais para os municípios vizinhos (Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul e Gravataí), e a especialização da cidade. Se a consolidação do modelo rodoviário e o processo de metropolização incidiram negativamente sobre o desenvolvimento econômico do porto e a sua integração com a cidade, também existiram fatores que atuaram no sentido da valorização das funções industriais do porto. Estas atividades permitiram ao porto de Porto Alegre continuar funcionando, mas não impediram que ele perdesse o elo de sua integração urbana.

A decadência do Porto de Porto Alegre não é um fato recente. Ela remonta pelo menos ao começo dos anos 80 e tem suas raízes no começo dos anos 70, contrariamente à ideia de que ela se limitaria ao porto da capital e aos outros portos interiores, trata-se de uma crise que envolve o conjunto do sistema portuário do estado e não apenas a navegação interior.

A queda da participação da hidrovia não deriva apenas da concorrência exercida pelo modal rodoviário, mas também pela queda absoluta das cargas cativas do modal hidroviário. A queda da capacidade de transporte da hidrovia acabou deprimindo a movimentação de cargas também do Porto de Rio Grande. O esvaziamento do sistema hidroviário é, com efeito, o resultado do esgotamento do ciclo da soja e mais em geral da integração da hidrovia com o complexo agroindustrial.

No final dos anos 80 e começo dos anos 90 começaram a fechar, uma após outra, as agroindústrias, especialmente as de beneficiamento de soja, instaladas às margens do rio Taquari e no estuário do Jacuí. Muitas foram diretamente para o distrito industrial do Porto De Rio Grande. Mas a crise do final dos anos 80 foi na realidade a crise do último espasmo da hidrovia, proporcionado pelo ciclo da soja. A decadência tinha começado antes, e de maneira definitiva: ela estava ligada à falta crônica de investimentos para a manutenção e o desenvolvimento da infraestrutura da hidrovia.

No plano interno podem ser apontadas duas grandes linhas de evolução e/ou transformação da história dos desdobramentos espaciais das dicotomias constitutivas da realidade social, econômica e política gaúcha. A primeira tem a ver com o progressivo, mas inevitável, deslocamento do baricentro político e econômico do sul do estado para o nordeste e sua metrópole: Porto Alegre. A segunda tem a ver com o papel específico que Porto Alegre desempenha ao passo que ela se torna o principal polo de desenvolvimento do estado: a capital vai desempenhar um papel de integrador das “duas” sociedades gaúchas.

No deslocamento da cidade de Rio Grande para Porto Alegre, os novos territórios produtivos do Rio Grande do Sul afirmam ao mesmo tempo uma transformação qualitativa das bases econômicas e industriais do estado e um difícil, mas irreversível, processo de desenvolvimento dos mercados internos. Estas transformações, que aconteceram ao longo da segunda metade do século XX, têm todas as condições para se reforçar ao longo deste começo do século XXI. O papel central de Porto Alegre está cada dia se amplificando.

Há um processo de metropolização de Porto Alegre, ampliando sua área de integração urbana, desenhado por um duplo movimento: por um lado, tem-se como uma diluição e uma expansão da Região Metropolitana de Porto Alegre e, por outro, a reorganização das hierarquias urbanas. Este duplo movimento implica, ao mesmo tempo, na multiplicação de centros de investimentos e desenvolvimento e numa centralidade renovada da cidade de Porto Alegre. Tipicamente, há um processo de proliferação de novos centros e, ao mesmo tempo, de requalificação das tradicionais centralidades.

Paradoxalmente, em face desta dinâmica “metropolitana” de Porto Alegre, existe a decadência de sua infraestrutura portuária e o fraco desenvolvimento de suas funções logísticas. Isto porque, ao longo dos anos 80, a matriz rodoviária foi substituindo o papel até então desempenhado pela hidrovia enquanto importante modal de integração dos diferentes mercados gaúchos e destes com os mercados nacionais e internacionais.

O acesso rodoviário ao Porto De Rio Grande é o fato da disfunção que caracterizou a gestão da hidrovia e do conjunto do sistema portuário do Rio Grande do Sul. A reversão de anos de descaso vai permitir que a maioria da carga gerada na área metropolitana seja movimentada pelo Porto de Porto Alegre para alimentar Rio Grande via hidrovia; para a cabotagem (em particular Mercosul) e o tráfego Trump; e para o longo curso.

A cidade reconquista seu porto, descobrindo que este pode ser um insubstituível instrumento de planejamento do desenvolvimento econômico e urbano.

Os marcos desta nova relação entre a cidade e seu porto estarão, por um lado, na participação dos municípios na sua gestão e, por outro, nas interligações multimodais (hidrovia, rodovia, aeroporto e telecomunicações) que em Porto Alegre vão poder se constituir.

O porto moderno é uma empresa que produz serviços, que não espera as cargas chegarem até seu cais, mas age para poder captá-las em suas hinterlândias e que não se limita a supervisionar a circulação dos fluxos (transportes), mas se esforça para agregar valor por meio da gestão dos fluxos (logística).

As gestões incompetentes e a falta de políticas públicas de desenvolvimento da hidrovia e dos portos torraram os recursos e com eles a confiança dos operadores e determinou o círculo vicioso no qual se encontravam as políticas de planejamento logístico.

Este círculo vicioso funciona assim: não há calados; sem calados não há nem frequência, nem navios adequados e, portanto, não há cargas; sem volumes de cargas suficientes a produzir as mínimas economias de escala não há modernização dos portos. Sem modernização não há confiança; sem confiança não há frequência.

A ocupação urbana na cidade de Porto Alegre teve grande transformação durante sua história. Ao longo das décadas, a cidade foi moldada com base no desenvolvimento das atividades portuárias e industriais, as quais se configuraram como um atrativo para um contingente imigratório com destino ao município e a seus arredores.

A questão essencial é a de se abrir, de novo, os espaços e as opções de planejamento. Isto passa, numa primeira instância, pelo esforço de reformular as políticas portuárias e hidroviárias em torno de três eixos: o potencial de cargas, a gestão e o zoneamento.

Para se avaliar o potencial do Porto de Porto Alegre, deve-se começar, portanto pela base, ou seja, pela estimativa das cargas geradas em Porto Alegre e em sua hinterlândia. A partir destas cargas e em função delas é que tem que se enfrentar a questão da captação dos fluxos e, pois, das condições infraestrutura (calado) e empresariais (objetivos e gestão das empresas) necessárias a este fim. Enfim, na base das indicações de modernização e zoneamento definidas por estes objetivos, repensar as relações econômicas, urbanas e institucionais que ligam a cidade a seu porto.

10.1.1 Plano Diretor

Seguindo a análise setorial realizada pelo Plano Mestre de Porto Alegre, a grande maioria dos portos públicos brasileiros teve a sua implantação durante a segunda metade do século XIX e a primeira metade do século XX.

Historicamente, os portos exerceram significativa importância no desenvolvimento dos centros urbanos, constituindo o segmento de maior contribuição para o crescimento dos municípios onde foram implantados e até mesmo dos municípios adjacentes.

Contudo, também na maioria desses portos, o crescimento urbano fez com que as áreas portuárias ficassem estranguladas sem a possibilidade de expandir fisicamente as suas instalações, de modo a acompanhar o crescimento da demanda de movimentação de cargas.

Porto Alegre se insere nesse contexto na medida em que se verifica a limitação imposta em sua retaguarda, como se verá na sequência.

Apesar de sua condição física de porto situado na margem de rio, o Porto de Porto Alegre tem sido historicamente um porto com vocação marítima. O desenvolvimento da função portuária foi fundamental à fundação da cidade e ao seu crescimento urbano.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Porto Alegre – PPDUA⁴ é regulamentado pela Lei Complementar nº 434, de 1º de dezembro de 1999, atualizada e compilada até a Lei Complementar nº 667, de 3 de janeiro de 2011, incluindo a Lei Complementar nº 646, de 22 de julho de 2010.

O Plano Diretor municipal identifica parte da zona portuária e áreas adjacentes aos limites do porto, como o centro histórico, a orla do Lago Guaíba e as ilhas do Delta do Jacuí como áreas de revitalização, conforme Art. 83:

I – Centro Histórico – local de origem da cidade e de concentração de grande diversidade de atividades urbanas; deverá ser objeto de plano específico envolvendo a multiplicidade de situações que o caracterizam;

II – Ilhas do Delta do Jacuí – pertencentes ao Parque Estadual do Delta do Jacuí, regidas pelo Decreto Estadual nº 28.436, de 28 de fevereiro de 1979, salvo a UEU nº 9032, da Ilha da Pintada, que se rege conforme o disposto nesta Lei;

III – Orla do Guaíba, que deverá ser objeto de planos e projetos específicos a fim de integrar a cidade com o seu lago através da valorização da paisagem e visuais urbanas, exploração do potencial turístico e de lazer e o livre acesso da população;

IV – (...);

V – (...);

VI – Cais do Porto – do Gasômetro até a Estação Rodoviária – deverá ser objeto de planos e projetos específicos, numa perspectiva de transformar essa área num polo de atração e irradiação de desenvolvimento científico, tecnológico, cultural, artístico, turístico, educacional, de inovação, de novos negócios e de desenvolvimento

⁴ https://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/spm/usu_doc/planodiretortexto.pdf

socioeconômico, integrado ao processo de valorização e resgate dos espaços já existentes, nas dimensões histórica, cultural e econômica.

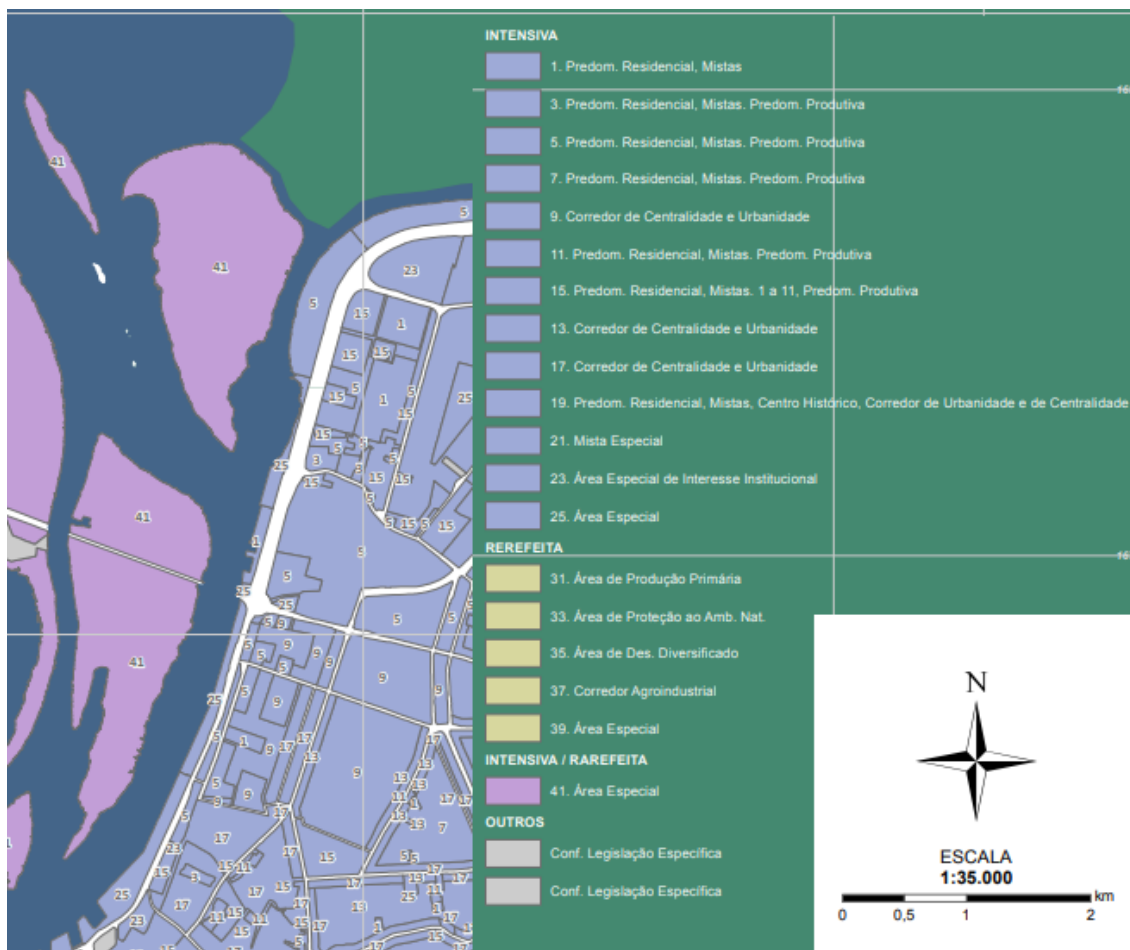


FIGURA 43 – Áreas do Plano Diretor Área Especial

Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA) de Porto Alegre (PMPOA)

Adaptado: Portos RS

As Zonas de Uso podem ser Áreas Predominantemente Residenciais, nas quais a vida de bairro e as atividades complementares à habitação são estimuladas. Nessa zona, as demais atividades são permitidas, de forma controlada a fim de não provocar impactos à vizinhança. As Áreas Miscigenadas, por sua vez, são porções territoriais nas quais tanto as atividades residenciais quanto as de comércio, serviço e indústria são estimuladas igualmente. Existem cinco subdivisões das Áreas Miscigenadas, sendo elas: Mista 1; mista 2; mista 3; mista 4 e mista 5. Para as zonas Mista 1 e mista 2 o comércio varejista, a prestação de serviços e as atividades residências são as mais estimuladas. Já para a Mista 3 e mista 4, a atividade produtiva e a geração de postos de trabalho associados à atividade habitacional são os maiores objetivos revistos. Por fim, para a Mista 5, prevê-se zonas onde todas as atividades são permitidas, sendo o uso habitacional somente admitido por meio de Projetos Especiais de Impacto Urbano. Outras Zonas de Uso relevantes por sua proximidade com o entorno portuário e suas definições são: Áreas Predominantemente Produtivas, nas quais não há controle do porte das edificações e atividade residencial é permitida apenas para a atividade de zeladoria; Áreas de Interesse Cultural, as quais possuem presença de patrimônio histórico cultural representativo da história

da cidade; Área de Interesse Institucional, onde o território é destinado a fins comunitários e administrativos; e Áreas de Proteção do Ambiente Natural, onde são previstas atividades que tenham como intuito a preservação do patrimônio natural. Além das supracitadas, também são definidas as zonas: Corredor Agroindustrial; Áreas com Potencial de Intensiva; Áreas de Desenvolvimento Diversificado; Áreas de Produção Primária; Áreas Especiais de Interesse Recreativo e Desportivo; Parque Natural e Reserva Biológica. Destaca-se que, como instrumento complementar, o PDDUA possui também os Planos de Ação Regional. Esses planos são compostos por ações que promovem o desenvolvimento de cada Região de Gestão de Planejamento, valorizando suas potencialidades e estimulando a participação comunitária. Outra ferramenta do PDDUA é a definição de Áreas Especiais. As Áreas Especiais são aquelas que, por conta de suas peculiaridades socioambientais e de localização, exigem um regime urbanístico específico. Essas se subdividem em três classificações: Áreas Especiais de Interesse Institucional (AEII); Áreas Especiais de Interesse Urbanístico (AEIU) e Áreas Especiais de Interesse Ambiental (AEIA).

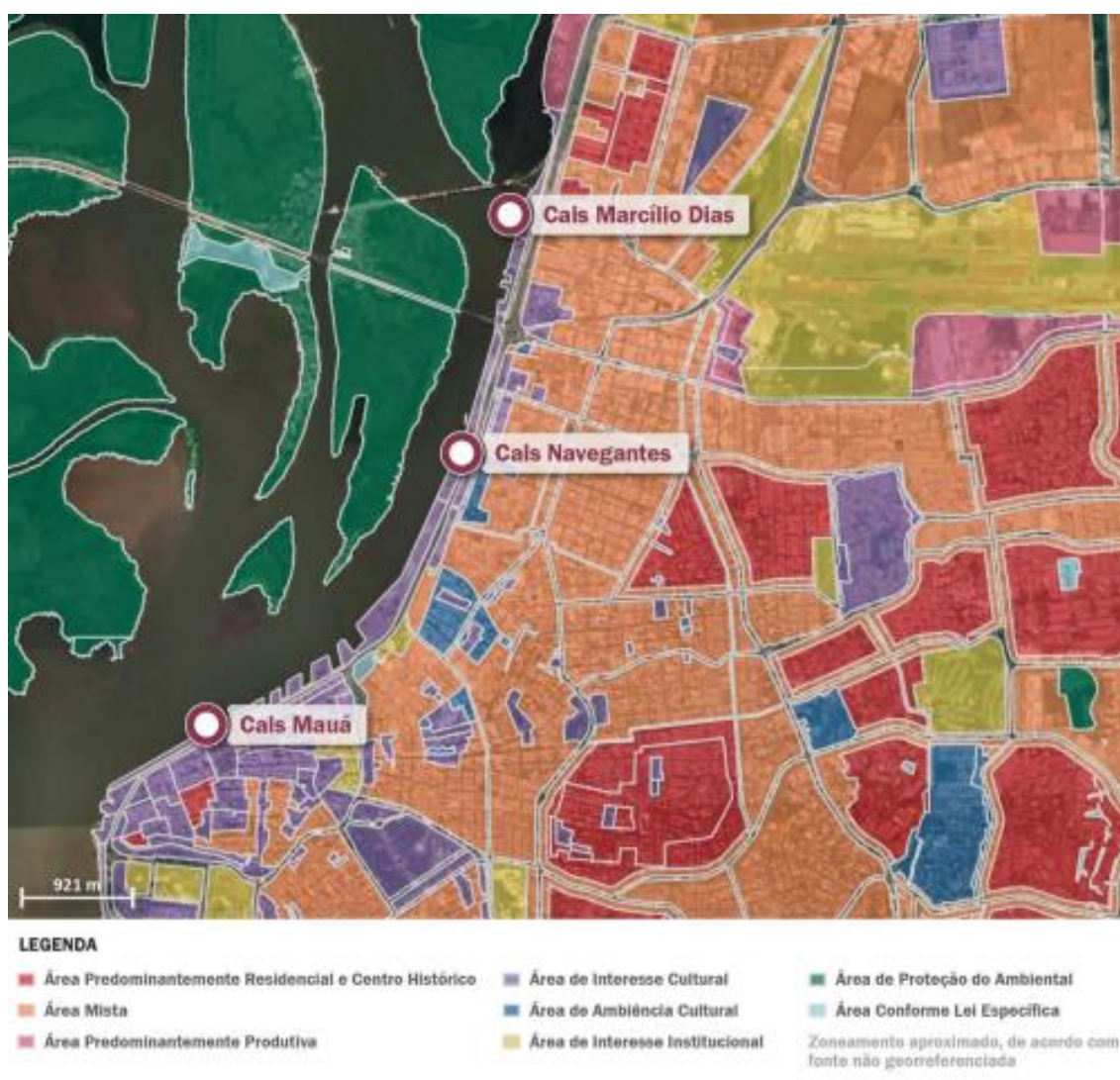


FIGURA 44 - Áreas Plano Diretor de Porto Alegre

Fonte Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA) de Porto Alegre (PMPOA) / Plano Mestre

Ainda conforme análise do Plano Mestre, o Porto de Porto Alegre localiza-se na Macrozona Cidade Radiocêntrica. O Centro Histórico de Porto Alegre compreende a área de urbanização mais antiga do território municipal, com limites entre o Lago Guaíba e o contorno da Av. I Perimetral, desenvolvendo-se como um espaço de diversidade comercial, que contém equipamentos públicos e privados, instituições financeiras, parte da área portuária e concentração de áreas e bens de interesse cultural. De acordo com o PDDUA, o Cais do Porto – área entre o Gasômetro e a Estação Rodoviária – é objeto de planos e projetos que visam à transformação da região num polo de desenvolvimento científico, tecnológico, cultural, artístico, turístico, educacional, de inovação, de novos negócios e de desenvolvimento socioeconômico. Ademais, o Centro Histórico, assim como a Orla do Guaíba, é definido como AR⁵ (PORTO ALEGRE, 2011a). Importante repisar que esta área foi retirada da Poligonal Portuária em 2020, mas trata-se da origem do porto, motivo pelo qual importante trata-la neste capítulo.

Com relação aos territórios pertencentes ao Cais Navegantes e ao Cais Marcílio Dias, estes têm seu zoneamento indicado, majoritariamente, como Áreas de Interesse Cultural. Esse território possui sobreposições de zoneamento, sendo definido como Áreas Miscigenadas Mista 2 e 3. Existe, na porção sul do Cais Navegantes, externa a área portuária, uma área definida como AII. Nessa região, encontram-se também territórios definidos como AEIS⁶, sendo, a porção ao sul, compreendida pela Comunidade Santa Terezinha e a porção ao norte pelas comunidades definidas pelo IBGE como informais: Jardim Navegantes e Boa Esperança (IBGE, c2019a; PORTO ALEGRE, 2011a).

O Cais Navegantes foi inaugurado em 1949, compondo o prolongamento do Porto de Porto Alegre (CAIS MAUÁ, [201-]b). É de importante destaque para esta análise que a região do Cais Navegantes é onde se inicia o 4º Distrito do município. O 4º distrito engloba setores dos bairros Humaitá, Farrapos, São João, Navegantes, São Geraldo e Floresta, e também a região do Cais Marcílio Dias. O 4º Distrito é uma região historicamente marcada pela presença da indústria, limita-se ao norte pela Avenida Sertório, a leste pela Avenida Farrapos, a sul pela Rua Conceição e a oeste pelo Lago Guaíba (MATTER, 2015).

⁵ Áreas de Revitalização: I – os setores urbanos que, pelo seu significativo Patrimônio Ambiental ou pela sua relevância para a cidade, devam ter tratamento diferenciado a fim de valorizar suas peculiaridades, características e inter-relações; II – áreas que integrem projetos, planos ou programas especiais, e que, visando à otimização de seu aproveitamento e à reinserção na estrutura urbana, atenderão às normas específicas definidas (PORTO ALEGRE, 2011a, p. 78-79).

⁶ Áreas Especiais de Interesse Social



FIGURA 45 - Interações Cais Navegantes

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

Atualmente, o 4º Distrito é marcado por edificações e espaços ociosos, como galpões inutilizados que indicam o esvaziamento econômico e social ocorrido nesse território. A Rua Voluntários da Pátria, via que margeava o Lago Guaíba antes do aterro, concentrava as atividades comerciais e industriais do 4º Distrito, já no início do século 20, em virtude das alterações econômicas ocorridas no município, o cenário da região transformou-se em edifícios de importante valor arquitetônico, em sua maioria em condição de abandono (BALTAR, 2015). Desde a última atualização do PDDUA, observa-se a intenção da Prefeitura de Porto Alegre em requalificar o antigo distrito industrial. O PDDUA identifica o 4º Distrito como território para ações conjuntas e articuladas entre o poder público e o setor privado, com intuito de dinamizar econômica e a melhoria da qualidade de vida da área (PORTO ALEGRE, 2011). A prefeitura, a fim de revitalizar a área, realizou obras e programas como: a construção do Conduto Álvaro Chavesa; as melhorias na drenagem urbana em virtude dos constantes alagamentos; o reassentamento habitacional na Vila Santa Terezinha; a construção do viaduto Leonel Brizola; a duplicação e o prolongamento da Rua Voluntários da Pátria; e melhorias em 25 praças, as quais não se encontram apenas no perímetro do entorno em análise (PORTO ALEGRE, [201-]h). Ademais, visando incentivar a criação de uma área de economia criativa no distrito, a Prefeitura de Porto Alegre abriu o cadastramento de empresas de base tecnológicas, inovadoras e de economia criativa, com interesse de implantação no local, para a solicitação da isenção do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) por um período de cinco anos, além de outros benefícios fiscais (PORTO ALEGRE, [201-]a). Entre o Cais Navegantes e o Cais Marcílio Dias,

localiza-se a Ponte Getúlio Vargas, popularmente conhecida como Ponte do Guaíba. A Ponte do Guaíba foi projetada de forma a viabilizar a atividade portuária, possuindo um vão móvel em seu centro, conforme mostrado na Figura abaixo. A travessia do Guaíba é um importante eixo de ligação da RMPA com o sul do estado do Rio Grande do Sul e com a região da fronteira.



FIGURA 46 - Foto Ponte do Guaíba (Travessia Getúlio Vargas)

Fonte: Portos RS

O Cais Marcílio Dias surgiu como um acréscimo do Cais Navegantes em 1956. Sua região abrange na íntegra o Bairro Farrapos e parcialmente o Bairro Navegantes (CAIS MAUÁ, 2011). Os pontos tratados ao longo da subseção são localizados no mapa abaixo.



FIGURA 47 - Interações Cais Marcílio Dias

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

Em 2020 foi entregue a segunda Ponte do Guaíba com o objetivo de desafogar o tráfego existente na Ponte do Guaíba). A nova travessia tem início na intersecção da Av. Dona Teodora com a Av. Voluntários da Pátria e termina na cabeceira direita da ponte já existente, sobre o Saco da Alemoa, passando pela Ilha das Flores, Ilha Grande dos Marinheiros e Ilha do Pavão (CONSÓRCIO PONTE GUAÍBA, 2015). A obra tem a previsão de suportar um fluxo diário de 50 mil veículos por dia, amenizando as questões de congestionamento e interferência no tráfego urbano da atual estrutura móvel, a qual seguirá em operação após a inauguração da nova ponte (RIBEIRO, 2018; CÂMARA, 2019). A construção da ponte acarreta alterações urbanas nas imediações de ocupações informais lindeiras ao traçado da obra como Areia - Tio Zeca e Ilha Grande dos Marinheiros. Para a conclusão das obras, foi prevista a realocação dos moradores por meio de indenização, compra assistida ou de um novo imóvel (RIBEIRO, 2018).



FIGURA 48 - Nova Ponte do Guaíba
Fonte: Portos RS

As Pontes são o principal corredor de transporte de cargas no estado e por elas passam, aproximadamente, 40% do PIB gaúcho (CONSÓRCIO PONTE GUAÍBA, 2015; KAPPLER, 2017).

A região do Centro Histórico, e o 4º Distrito, há registros de alagamentos em virtude das cheias do Lago Guaíba. Os trechos alagáveis encontrados na área são a Rua Frederico Mentz e a Rua Voluntários da Pátria. As cheias, quando ocorrem, interferem diretamente no trânsito referente à entrada e saída da cidade pela Av. Presidente Castelo Branco (OBSERVAPOA, 2017). A área em análise é cortada no sentido norte-sul pelo traçado da linha cinza do Trensurb. A linha inicia-se no Mercado Público e termina na cidade de Novo Hamburgo, cruzando o município de Canoas, e visa à integração da RMPA. A linha possui como ponto intermediário a Estação de Farrapos, localizada no entorno da região do Cais Marcílio Dias (TRENSURB, [201-]). Nessa região, também estão situados alguns equipamentos comunitários que compreendem polos geradores de tráfego, provocando interferências na mobilidade urbana, a exemplo da Arena do Grêmio e da Igreja Nossa Senhora dos Navegantes, em virtude de sua relevância para a cidade, já que esta é considerada padroeira do município (G1, 2019b; FONTOURA, 2019).

A Arena do Grêmio, inaugurada em 2012, localiza-se ao norte do entorno analisado, no Bairro Humaitá. A instalação da Arena consistiu em uma intervenção urbana de grande porte, que alterou a dinâmica da região anteriormente em condição de degradação, e caracterizada pela concentração de vazios urbanos. A fim de se consolidar uma ocupação contínua do território, desde o início dos anos 2000, essa região passa por obras de investimentos privados e públicos que impactam diretamente na densidade populacional do entorno, nos usos encontrados e no trânsito urbano (GHELLER, [201-]). A partir de 2018, a Prefeitura de Porto Alegre, em parceria com o Grêmio, passou a desenvolver um conjunto de projetos para obras urbanas a ser realizado no entorno do estádio, a exemplo da duplicação da Av. AJ Renner e da Av. Padre Leopoldo Brentano, que dá acesso à Rod. do Parque, da reformulação de trecho da Av. José Pedro Boéssio, que dá acesso à Av. dos Estados, e ainda serviços de desassoreamento de parte da rede de macrodrenagem do município, responsável pelos alagamentos de parte do bairro (FONTOURA, 2019)

Como uma das ações para tornar o Porto de Porto Alegre integrado à cidade, destaca-se a destinação da área do Cais Mauá como área a ser revitalizada. A área está sendo licitada e o projeto de revitalização do Cais Mauá finalmente será executado, abrigando naquele local restaurantes, praça, hotel, salas comerciais, espaço de lazer, cultura e entretenimento. A população poderá frequentar com desenvoltura os espaços que serão agregados num cenário impar da orla do lago Guaíba.

Este processo de revitalização de parte da outrora área portuária constitui, em especial, um fator de integração e de interação do porto com a cidade.

Também é importante destacar a necessidade de maior interação da Autoridade Portuária e Município para promover e preservar a atividade portuária em seu planejamento. Conforme constatado existem sobreposições no Plano Diretor da Cidade, que devem ser equacionadas. Esta Autoridade portuária vem trabalhando para que representantes e/ou membros do CAP participem dos conselhos do plano de diretor da cidade com o intuito de compatibilização com as políticas de desenvolvimento no município. Além disto, vimos desenvolvendo os programas e planos da Licença de Operação do Porto, assim como a criação de uma diretoria de relações institucionais para pautar os temas de maior relevância para atividade portuária e sua integração Porto-Cidade junto as instituições parceiras.

11 PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS

Orientando-se pelas diretrizes atuais de planejamento definidas e alinhadas com o Poder Concedente, e pelas ações estabelecidas no Plano Mestre, documento publicado em janeiro de 2020, definiu-se o plano de ações para a capacitação do Complexo Portuário de Porto Alegre. O mesmo foi subdividido em seis áreas temáticas. Para cada área foram listadas ações com indicação do status, os atores responsáveis e as respectivas previsões de prazos de conclusão, ainda que algumas sejam continuadas. Neste Capítulo serão observadas as ações elencadas para o Porto de Porto Alegre, indicando ações de acompanhamento e/ou apresentação de propostas de projetos necessários para o cumprimento das ações pontuadas.

11.1.1 Melhorias operacionais

Conforme consta no Plano Mestre, 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 a capacidade de escoamento de cargas das instalações portuárias.

PLANO DE AÇÕES – MELHORIAS OPERACIONAIS					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	Aperfeiçoamento dos registros dos dados referentes às atracações e operações no Complexo Portuário de Porto Alegre	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS, TUPs e ETCs do Complexo Portuário.	Curto prazo
2	Adoção de sistema de agendamento integrado no Porto de Porto Alegre com implantação de equipamentos para automatização dos Gates de suas portarias	Porto de Porto Alegre	Iniciado	Portos RS	Um ano
3	Fomento à implantação de uma área de apoio logístico portuário (AALP) para atendimento dos veículos com destino ao Porto de Porto Alegre	Porto de Porto Alegre	Não iniciado	Portos RS	Dois anos
4	Monitoramento da capacidade de processamento das portarias de acesso às instalações portuárias do Complexo	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS, TUPs e ETCs do Complexo Portuário.	Ação contínua.
5	Manutenção do sistema viário interno ao Porto de Porto Alegre	Porto de Porto Alegre	Iniciado	Portos RS, TUPs e ETCs do Complexo Portuário.	Ação contínua.

TABELA 36 – Plano de ações do Porto de Porto Alegre – Melhorias Operacionais

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

Ações de acompanhamento das melhorias operacionais indicadas no Plano Mestre:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO - MELHORIAS OPERACIONAIS			
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	ATUALIZAÇÃO DO STATUS	AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
1	Aperfeiçoamento dos registros dos dados referentes às atracações e operações no Complexo Portuário de Porto Alegre	Iniciado	Verificação de cadastros e anuentes, alinhamento operacional entre as unidades portuárias da Portos RS, e liberação junto ao MINFRA e SERPRO visualização dos registros das instalações Portuárias fora do Porto de Porto Alegre
2	Adoção de sistema de agendamento integrado no Porto de Porto Alegre com implantação de equipamentos para automatização dos Gates de suas portarias	Iniciado	Em estudo a automatização, alfandegamento e certificação ISPS-CODE no projeto denominado, Projeto de Modernização do Porto de Porto Alegre, que visa uma concepção mais atual sobre as necessidades de legislações apresentadas.
3	Fomento à implantação de uma área de apoio logístico portuário (AALP) para atendimento dos veículos com destino ao Porto de Porto Alegre	Não iniciado	Aguarda a conclusão do Projeto de Modernização do Porto de Porto Alegre, para verificar a real necessidade da ação.
4	Monitoramento da capacidade de processamento das portarias de acesso às instalações portuárias do Complexo	Iniciado	Em estudo a automatização, alfandegamento e certificação ISPS-CODE no projeto denominado, Projeto de Modernização do Porto de Porto Alegre, que visa uma concepção mais atual sobre as necessidades de legislações apresentadas.
5	Manutenção do sistema viário interno ao Porto de Porto Alegre	Iniciado	A Ação encontra-se contemplada no Projeto de Modernização do Porto de Porto Alegre, que visa uma concepção mais atual sobre as necessidades de legislações apresentadas.

TABELA 37 – Ações de acompanhamento – Melhorias Operacionais

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

11.2 Investimentos portuários

Conforme consta no Plano Mestre, os investimentos portuários referem-se às ações voltadas à solução dos déficits de capacidade de infraestrutura das instalações portuárias. Via de regra, nesta seção são indicados os projetos aprovados pela ANTAQ e pelo Ministério da Infraestrutura que suprem a necessidade de infraestrutura, bem como são elencadas as ações para solucionar os déficits de capacidade residuais não atendidos pelos projetos já aprovados.

PLANO DE AÇÕES – INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	ESTUDO DE ALTERNATIVAS PARA A MELHORIA DA INFRAESTRUTURA DE ARMAZENAGEM DO PORTO DE PORTO ALEGRE	Porto de Porto Alegre	Iniciado	Portos RS.	Curto prazo
2	RESOLUÇÃO DO DÉFICIT DE CAPACIDADE DE CAIS PROJETADO PARA A MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO TERMINAL SANTA CLARA	Terminal Santa Clara	Não iniciado	Terminal Santa Clara	2030

TABELA 38 – Plano de ações do Porto de Porto Alegre – Investimentos Portuários

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

Propostas de projetos relacionados aos investimentos portuários necessários ao cumprimento das ações:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO - INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS			
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	ATUALIZAÇÃO DO STATUS	AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
1	ESTUDO DE ALTERNATIVAS PARA A MELHORIA DA INFRAESTRUTURA DE ARMAZENAGEM DO PORTO DE PORTO ALEGRE	Iniciado	Foram realizados os Laudos de engenharia dos Armazéns localizados no Cais Navegantes, e estão servindo de base para os EVTEA'S de arrendamentos Portuários.
2	RESOLUÇÃO DO DÉFICIT DE CAPACIDADE DE CAIS PROJETADO PARA A MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO TERMINAL SANTA CLARA	Não iniciado	Ação será reavaliada, haja vista diversas externalidades ocorridas entre o período de janeiro de 2020 até a data de hoje.

TABELA 39 – Ações de acompanhamento – Investimentos portuários

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

11.3 Acessos ao Porto

Conforme consta no Plano Mestre, as ações voltadas para os acessos ao Complexo Portuário compreendem todas as iniciativas que têm como objetivo melhorar as condições de escoamento, acesso e acessibilidade das cargas às instalações do Complexo em estudo nos modais aquaviário, rodoviário, ferroviário e dutoviário, os três últimos quando existentes. As ações propostas envolvem tanto os acessos à hinterlândia do Complexo quanto seu entorno e seus acessos internos. As próximas seções apresentam as ações sugeridas a respeito do tema.

PLANO DE AÇÕES – ACESSOS AO PORTO					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	MONITORAMENTO E ESTUDO DE ALTERNATIVAS QUANTO ÀS LIMITAÇÕES DO ACESSO AQUAVIÁRIO AO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PORTO ALEGRE E EXECUÇÃO DAS DRAGAGENS DE MANUTENÇÃO	Complexo Portuário	Não iniciado, com exceção do plano de dragagem que se encontra concluído.	Portos RS	Curto prazo
2	CONCLUSÃO DA DUPLICAÇÃO DA BR-116 ENTRE OS MUNICÍPIOS DE GUAÍBA E PELOTAS	Complexo Portuário	Em andamento.	DNIT	2021
3	CONCLUSÃO DA DUPLICAÇÃO DA BR-290 ENTRE OS MUNICÍPIOS DE ELDORADO DO SUL E PANTANO GRANDE	Complexo Portuário	Estão sendo construídos dois viadutos: um no acesso ao município de Charqueadas e outro na entrada à Pântano Grande	DNIT	2045
4	PROLONGAMENTO DA BR-448	Complexo Portuário	Não iniciado. Recursos federais foram disponibilizados para continuação da elaboração do EVTEA.	DNIT	2025
5	CONCLUIR A EXECUÇÃO DE MELHORIAS NOS SEGMENTOS URBANOS DA BR-116	Complexo Portuário	Em andamento.	DNIT	2025
6	EXECUÇÃO DOS INVESTIMENTOS PREVISTOS NO CONTRATO DE CONCESSÃO DA RODOVIA DE INTEGRAÇÃO DO SUL (RIS)	Complexo Portuário	Em andamento.	Grupo CCR	2036

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO ALEGRE

	CONCLUSÃO DA NOVA PONTE DO GUAÍBA	Complexo Portuário	Em andamento.	DNIT e Consórcio Ponte do Guaíba.	2020
7				DNIT e EGR. À	
8	FOMENTO À EXECUÇÃO DE MELHORIAS NA INFRAESTRUTURA DOS TRECHOS DE SERRA DA BR-116 E DA ERS-122	Complexo Portuário	Não iniciado	Portos RS, cabe verificar o andamento da ação.	2020
9	FOMENTO À REALIZAÇÃO DE MELHORIAS NA INFRAESTRUTURA E NA TRAFEGABILIDADE EM VIAS DO ENTORNO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DO COMPLEXO	Complexo Portuário	Não iniciado	Prefeitura de Porto Alegre e Prefeitura de Canoas. À Portos RS, cabe verificar o andamento da ação.	2020
10	REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA VERIFICAR A VIABILIDADE DA RETOMADA DE OPERAÇÃO DO MODAL FERROVIÁRIO NO COMPLEXO PORTUÁRIO	Complexo Portuário	Não iniciado	Rumo, Portos RS e instalações portuárias da região de Porto Alegre (RS), com acompanhamento do Ministério da Infraestrutura e da ANTT.	A definir
11	FOMENTO AO AUMENTO DA PARTICIPAÇÃO DAS HIDROVIAS NA MATRIZ MODAL DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	Complexo Portuário	Não iniciado	Portos RS, Governo do Estado do Rio Grande do Sul e Ministério da Infraestrutura.	Ação Contínua

TABELA 40 – Plano de ações do Porto de Porto Alegre – Acessos ao Porto

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

Propostas de projetos relacionados aos investimentos em acessos necessários ao cumprimento das ações:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO – ACESSOS AO PORTO		
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
		<p>ATUALIZAÇÃO DO STATUS</p> <p>Ações para Dragagem Iniciada.</p> <p>A Hidrovia que liga Rio Grande a Porto Alegre foi licenciada, possuindo LO emitida pela FEPAM-RS. Foram realizados os levantamentos batimétricos de 21 canais artificiais. A primeira etapa que consiste em seis canais e o Porto de Porto Alegre. O Plano Conceitual de Dragagem foi aprovado pelo Órgão Ambiental, e o processo de contratação via licitação público foi iniciado. A Lei Estadual 7.877/1983 foi atualizada pela Lei 16044/2023, mantendo a restrição a navegação noturna nos canais da feitoria e Itapoã. A NPCF, consta a mesma restrição para navegação noturna. A autoridade portuária está desenvolvendo estudos técnicos para embasar retificação dos dispositivos legais supracitados.]</p>
1	MONITORAMENTO E ESTUDO DE ALTERNATIVAS QUANTO ÀS LIMITAÇÕES DO ACESSO AQUAVIÁRIO AO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PORTO ALEGRE E EXECUÇÃO DAS DRAGAGENS DE MANUTENÇÃO	
2	CONCLUSÃO DA DUPLICAÇÃO DA BR-116 ENTRE OS MUNICÍPIOS DE GUAÍBA E PELOTAS	Segundo atualização de dezembro/2023, dos 211,2 quilômetros do empreendimento, já estão concluídos e em operação 163,2 quilômetros.
3	CONCLUSÃO DA DUPLICAÇÃO DA BR-290 ENTRE OS MUNICÍPIOS DE ELDORADO DO SUL E PANTANO GRANDE	Previsão de conclusão em 2026.
4	PROLONGAMENTO DA BR-448	Em andamento. Recursos federais foram disponibilizados para continuação da elaboração do EVTEA.
5	CONCLUIR A EXECUÇÃO DE MELHORIAS NOS SEGMENTOS URBANOS DA BR-116	Em estudos pelo DNIT.
6	EXECUÇÃO DOS INVESTIMENTOS PREVISTOS NO CONTRATO DE CONCESSÃO DA RODOVIA DE INTEGRAÇÃO DO SUL (RIS)	Em andamento.
7	CONCLUSÃO DA NOVA PONTE DO GUAÍBA	Em andamento. Em operação faltando apenas uma alça de acesso.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO ALEGRE

8	FOMENTO À EXECUÇÃO DE MELHORIAS NA INFRAESTRUTURA DOS TRECHOS DE SERRA DA BR-116 E DA ERS-122	Em andamento	A EGR vem atuando na rodovia com o melhoramento do fluxo em rotatórias e recuperação asfáltica
9	FOMENTO À REALIZAÇÃO DE MELHORIAS NA INFRAESTRUTURA E NA TRAFEGABILIDADE EM VIAS DO ENTORNO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DO COMPLEXO	Em andamento	A construção da nova ponte do Guaíba trouxe o ajuste de parte da Rua João Moreira Maciel, proporcionando uma melhora no tráfego até a travessia Getúlio Vargas. Após este trecho até a o início da poligonal Portuária a via encontra-se em péssima situação.
10	REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO PARA VERIFICAR A VIABILIDADE DA RETOMADA DE OPERAÇÃO DO MODAL FERROVIÁRIO NO COMPLEXO PORTUÁRIO	Não iniciado	A efetiva retomada da operação e estudos sobre o modal ferroviário em Porto Alegre depende da decisão de renovação ou não do contrato de concessão com a atual concessionária.
11	FOMENTO AO AUMENTO DA PARTICIPAÇÃO DAS HIDROVIAS NA MATRIZ MODAL DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	Iniciado	A capacidade do modal hidroviário está ligada diretamente aos terminais instalados ao longo das margens destas vias. Neste sentido, o projeto Rio Grande Porto Indústria visa auxiliar a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado na atração de novas indústrias nos distritos industriais de Rio Grande, Guaíba e Montenegro. Além disto existem iniciativas como a da Wilson Sons, arrendatária do Terminal de Contêineres em Rio Grande que implantou uma linha de navegação entre o TUP Santa Clara, em Triunfo, aproximando o modal ao centro consumidor da Serra Gaúcha, Vale do Taquari, Vale do Caí, Vale do Rio dos Sinos

TABELA 41 – Ações de acompanhamento – Acessos ao Porto

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

11.4 Gestão portuária

Conforme consta no Plano Mestre, o Plano de Ações de Gestão Portuária compreende ações que competem diretamente à Autoridade Portuária, bem como à 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.

PLANO DE AÇÕES – GESTÃO PORTUÁRIA					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	RESOLUÇÃO DAS PENDÊNCIAS DOS CONTRATOS DE EXPLORAÇÃO NO PORTO DE PORTO ALEGRE	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS, Ministério da Infraestrutura e ANTAQ	Um ano
2	ARRENDAMENTO DE ÁREAS POTENCIAIS NO PORTO DE PORTO ALEGRE	Porto de Porto Alegre	Iniciado	Portos RS e Ministério da Infraestrutura	Curto Prazo
3	IMPLEMENTAÇÃO DE UMA SISTEMÁTICA DE CUSTEIO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA	Complexo Portuário	Não iniciado	Portos RS	Curto Prazo
4	ELABORAÇÃO DE RELATÓRIOS CONTÁBEIS POR UNIDADE DE NEGÓCIO	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS	Curto Prazo
5	IMPLEMENTAÇÃO DE UM PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA	Porto de Porto Alegre	Em andamento.	Portos RS	Curto Prazo
6	IMPLEMENTAÇÃO DE UM PLANO DE NEGÓCIOS E PLANEJAMENTO COMERCIAL DA AUTORIDADE PORTUÁRIA	Complexo Portuário	Não iniciado	Portos RS	Curto Prazo
7	REESTRUTURAÇÃO DO QUADRO DE PESSOAL DA SUPRG	Complexo Portuário	Em andamento.	Portos RS	Curto Prazo
8	IMPLEMENTAÇÃO DE UM PLANO DE TREINAMENTOS E CAPACITAÇÕES DA AUTORIDADE PORTUÁRIA	Complexo Portuário	Não iniciado	Portos RS	Curto Prazo
9	ATUALIZAÇÃO DO ORGANOGRAMA DA SUPRG E REGULAMENTAÇÃO DOS CARGOS E FUNÇÕES	Complexo Portuário	Não iniciado	Portos RS	Um ano

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO ALEGRE

10	AVALIAÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO DO PORTO DE CACHOEIRA DO SUL E DA SUA VINCULAÇÃO À SUPRG	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS e Ministério da Infraestrutura.	Curto Prazo
----	---	--------------------	----------	---	-------------

TABELA 42 – Plano de ações do Porto de Porto Alegre – Gestão Portuária

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

Propostas de projetos relacionados à gestão portuária necessários ao cumprimento das ações:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO – GESTÃO PORTUÁRIA			
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	ATUALIZAÇÃO DO STATUS	AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
1	RESOLUÇÃO DAS PENDÊNCIAS DOS CONTRATOS DE EXPLORAÇÃO NO PORTO DE PORTO ALEGRE	Finalizado	Foram promovidas as regularizações por meio de uso público, e ou Contrato de Transição que findarão com a conclusão dos leilões de arrendamento
2	ARRENDAMENTO DE ÁREAS POTENCIAIS NO PORTO DE PORTO ALEGRE	Iniciado	Foi promovido o AVISO PÚBLICO DE ÁREAS ARRENDÁVEIS E CHAMAMENTO PÚBLICO de pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado para identificação de interessados na utilização da infraestrutura do Complexo Portuário do Rio Grande do Sul. Além deste procedimento, já ocorrerão dois leilões de arrendamentos de áreas no porto de Porto Alegre no final de 2023.
3	IMPLEMENTAÇÃO DE UMA SISTEMÁTICA DE CUSTEIO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA	Iniciado	Em desenvolvimento. Em maio de 2022, a Autoridade Portuária alterou sua figura jurídica para Empresa Pública, conforme previsto na Lei Estadual 15.717, de 25 de setembro de 2021, e 1º Termo Aditivo do Convênio de delegação nº 001-1997-Portos.
4	ELABORAÇÃO DE RELATÓRIOS CONTÁBEIS POR UNIDADE DE NEGÓCIO	Finalizado	Em maio de 2022, a Autoridade Portuária alterou sua figura jurídica para Empresa Pública, conforme previsto na Lei Estadual 15.717, de 25 de setembro de 2021, e 1º Termo Aditivo do Convênio de delegação nº 001-1997-Portos. Desde então vem seguindo a contabilidade regulatória e societária.
5	IMPLEMENTAÇÃO DE UM PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA	Em andamento.	Em desenvolvimento. Em maio de 2022, a Autoridade Portuária alterou sua figura jurídica para Empresa Pública, conforme previsto na Lei Estadual 15.717, de 25 de setembro de 2021, e 1º Termo Aditivo do Convênio de delegação nº 001-1997-Portos. Já foram realizados ciclos de planejamento para consolidação da Empresa Pública e definição de Mapa Estratégico.
6	IMPLEMENTAÇÃO DE UM PLANO DE NEGÓCIOS E PLANEJAMENTO COMERCIAL DA AUTORIDADE PORTUÁRIA	Em andamento	As estratégias comerciais da Autoridade Portuária derivam de seu planejamento estratégico, estando associado a divulgação e internacionalização da Portos RS. Focando na obtenção de novos mercados, realização de leilões de áreas, e

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO ALEGRE

			incentivo a novos projetos tais como o Rio Grande Porto Indústria, e Portos RS Energy Port Platform.
7	REESTRUTURAÇÃO DO QUADRO DE PESSOAL DA SUPRG	Finalizado	Foi promovido adequação funcional conforme Lei Estadual 15.790/2021.
8	IMPLEMENTAÇÃO DE UM PLANO DE TREINAMENTOS E CAPACITAÇÕES DA AUTORIDADE PORTUÁRIA	Iniciado	Além da constante capacitação que já vem correndo nos setores desta empresa, o Plano de treinamentos e capacitações está em desenvolvimento.
9	ATUALIZAÇÃO DO ORGANOGRAMA DA SUPRG E REGULAMENTAÇÃO DOS CARGOS E FUNÇÕES	Finalizado	Em maio de 2022, a Autoridade Portuária alterou sua figura jurídica para Empresa Pública, conforme previsto na Lei Estadual 15.717, de 25 de setembro de 2021, e 1º Termo Aditivo do Convênio de delegação nº 001-1997-Portos. O Organograma, Estatuto Social e Regulamento Interno encontram-se disponíveis no site.
10	AVALIAÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO DO PORTO DE CACHOEIRA DO SUL E DA SUA VINCULAÇÃO À SUPRG	Finalizado.	Finalizado. A poligonal portuária foi revogada pela Portaria nº 62 de 16 de abril de 2021 deixando o Porto de Cachoeira do Sul de ser “Porto Organizado” passando a ser área da União Federal. O 1º Termo Aditivo do Convênio de delegação nº 001-1997-Portos estabelece a devolução da área à União.

TABELA 43 – Ações de acompanhamento – Gestão Portuária

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

11.5 Meio ambiente

Conforme consta no Plano Mestre, o Plano de Ações voltado para o tema de meio ambiente compreende iniciativas que refletem nas ações que competem diretamente à Autoridade Portuária ou à sua atuação perante outras entidades, no sentido de fomentar iniciativas que possam vir a beneficiar o Complexo Portuário em análise a respeito dessa temática. Assim, nas subseções a seguir são descritas as ações sugeridas acerca do tema em questão.

PLANO DE AÇÕES – MEIO AMBIENTE					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO INTEGRADA (SGI) DE MEIO AMBIENTE E SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO PELAS INSTALAÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PORTO ALEGRE	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS, TUPs e ETCs que não possuem SGI.	Dois anos
2	CONSOLIDAÇÃO DE UMA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL NAS INSTALAÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PORTO ALEGRE VOLTADA À QUESTÕES AMBIENTAIS E DE SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS, TUPs e ETCs sem núcleo ambiental consolidado	Dois anos
3	IMPLANTAÇÃO DOS PLANOS E PROGRAMAS DE MONITORAMENTOS AMBIENTAIS NAS INSTALAÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PORTO ALEGRE	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS	Ação Contínua
4	IMPLANTAÇÃO E CONTINUIDADE DOS PLANOS E PROGRAMAS DE MONITORAMENTOS AMBIENTAIS	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS, TUPs e ETCs.	Ação Contínua
5	ATUALIZAÇÃO DOS PLANOS E IMPLANTAÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE GERENCIAMENTO DE RISCOS, ATENDIMENTO À EMERGÊNCIA E DE SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHADOR NAS INSTALAÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PORTO ALEGRE	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS, TUPs, ETCs, Fepam e SMAM	Ação Contínua
6	REMEDIÇÃO DE PASSIVOS AMBIENTAIS NA ÁREA DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PORTO ALEGRE	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS e TUPs em Área Contaminada sob Intervenção (ACI).	Dois anos

TABELA 44 – Plano de ações do Porto de Porto Alegre – Meio Ambiente

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

Propostas de projetos relacionados ao meio ambiente necessários ao cumprimento das ações:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO – MEIO AMBIENTE			
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	ATUALIZAÇÃO DO STATUS	AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
1	IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO INTEGRADA (SGI) DE MEIO AMBIENTE E SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO PELAS INSTALAÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PORTO ALEGRE	Concluído	A Diretoria de Meio Ambiente, composta pelas gerências de meio ambiente e gerência de saúde e segurança, respondem pelas três unidades portuárias sob responsabilidade da Portos RS. Somado a isto, a unidade portuária de Porto Alegre possui equipe de gestão ambiental local (CPS 1117/2021/UFRGS) e também técnicos de segurança do trabalho (CPS 1335/2023)
2	CONSOLIDAÇÃO DE UMA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL NAS INSTALAÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PORTO ALEGRE VOLTADA À QUESTÕES AMBIENTAIS E DE SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO	Concluído	Núcleo de meio ambiente, saúde e segurança consolidado
3	IMPLANTAÇÃO DOS PLANOS E PROGRAMAS DE MONITORAMENTOS AMBIENTAIS NAS INSTALAÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PORTO ALEGRE	Em andamento	Campanhas amostrais; Laudos de coletas; Relatórios de análises Planos e programas implementados e em andamento.
4	IMPLANTAÇÃO E CONTINUIDADE DOS PLANOS E PROGRAMAS DE MONITORAMENTOS AMBIENTAIS	Iniciado	Campanhas amostrais; Laudos de coletas; Relatórios de análises . Planos e programas implementados e em andamento.
5	ATUALIZAÇÃO DOS PLANOS E IMPLANTAÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE GERENCIAMENTO DE RISCOS, ATENDIMENTO À EMERGÊNCIA E DE SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHADOR NAS INSTALAÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PORTO ALEGRE	Em andamento	Estudo de Análise de Risco (EAR) / Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) - O Plano Mestre em anexo faz referência somente ao PGR, que nesse caso está inserido dentro do Estudo de Análise de Riscos (EAR) que foi elaborado e concluído em 2022 (novembro). A metodologia utilizada no EAR elenca e classifica todos os riscos ambientais referentes ao Porto de Porto Alegre. Plano de Emergência Individual (PEI) - Atualizado em 2023 (agosto) com constantes revisões e aperfeiçoamentos. Plano de Área (PA) - O Porto de Porto Alegre não possui Plano de Área, entretanto, em dezembro de 2023 iniciou-se os trabalhos para implementação do Plano de Contingência da Hidrovia (Patos - Guaíba), que acabará sobrepondo e sendo mais abrangente que o P.A.

			<p>Cronogramas de execução das ações propostas quanto à execução de treinamentos, à compra de equipamentos e à realização de simulados</p> <p>- Com a atualização do PEI, em 2024 serão realizados todos os treinamentos e simulados obrigatórios conforme previsto no documento. Em relação a compra de equipamentos temos a atualização referente aos KITS de mitigação ambiental que estão no processo de pregão online e devem estar disponíveis em Porto Alegre no primeiro semestre de 2024.</p> <p>Além desses, os programas previstos por Normas Regulamentadoras (NR) do MTE: o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) (NR nº 09), o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO) (NR nº 07) e o Plano de Controle de Emergências (PCE) (NR nº 29) atualizados e implementados - Todos os Planos e programas citados que fazem referência a NR29 ficam ao encargo da Gerência de Saúde e Segurança do Trabalho.</p>
6	<p>REMEDIAÇÃO DE PASSIVOS AMBIENTAIS NA ÁREA DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PORTO ALEGRE</p>	<p>Em andamento</p>	<p>Análise Preliminar de Áreas Contaminadas.</p> <p>Os resultados da Análise Preliminar de Áreas Contaminadas do Porto de Porto Alegre, apontam a não existência de áreas contaminadas no interior da poligonal portuária (Portaria nº 155, de 20 de outubro de 2020). Fato que indica não haver necessidade de efetuar a etapa Seguinte de Investigação Confirmatória (pg. 166 relatório semestral FEPAM - 2023/1)</p> <p>Draga Virgínia: Em fase de descomissionamento de estrutura</p>

TABELA 45 – Ações de acompanhamento – Meio ambiente

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

11.6 Porto-Cidade

Conforme consta no Plano Mestre, o Plano de Ações voltado para o tema de porto-cidade compreende iniciativas que competem à Autoridade Portuária ou à sua atuação perante outras entidades no sentido de fomentar iniciativas que possam vir a beneficiar o Complexo Portuário e os municípios em análise. Assim, nas subseções a seguir são descritas as ações sugeridas a respeito do tema em questão.

PLANO DE AÇÕES – PORTO-CIDADE					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	ELABORAÇÃO DE NOVOS PROJETOS PARA DO REVITALIZAÇÃO CAIS MAUÁ	Porto de Porto Alegre	Em andamento, uma vez que, após a extinção do contrato com a Cais Mauá S.A., o governo está remodelando o projeto.	Portos RS, Ministério da Infraestrutura, ANTAQ, Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Iphan e Governo do Estado do Rio Grande do Sul.	Curto prazo
2	FOMENTO À ADEQUAÇÃO DAS ÁREAS INTERNAS À POLIGONAL DO PORTO ORGANIZADO DE PORTO ALEGRE	Porto de Porto Alegre	Iniciado	Portos RS, Ministério da Infraestrutura e SPU.	Início Imediato
3	FOMENTO E PARTICIPAÇÃO NO PROCESSO DE ATUALIZAÇÃO DOS PLANOS DIRETORES DOS MUNICÍPIOS DE PORTO ALEGRE E GUAÍBA	Complexo Portuário de Porto Alegre	Não iniciado	Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Prefeitura Municipal de Guaíba, SUPRG, ETCs e TUPS.	início imediato.
4	Fomento e participação no processo de atualização dos Planos de Mobilidade Urbana de Porto Alegre e Canoas	Complexo Portuário de Porto Alegre	Não iniciado	Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Prefeitura Municipal de Canoas, SUPRG, ETCs e TUPS.	início imediato.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO ALEGRE

5	Fortalecimento da comunicação e ações conjuntas entre a Autoridade Portuária, empresas privadas e o Poder Público	Complexo Portuário de Porto Alegre	Iniciado.	Portos RS, ETCs, TUPs, Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Prefeitura Municipal de Canoas, Prefeitura Municipal de Guaíba, Prefeitura Municipal de Triunfo, Iphan e Governo do Estado do Rio Grande do Sul	Ação contínua
6	Acompanhamento, fomento e manutenção de iniciativas socioambientais com as comunidades no entorno do Complexo Portuário	Complexo Portuário de Porto Alegre	Iniciado.	Portos RS, ETC'S e TUP'S	Ação contínua

TABELA 46 – Plano de ações do Porto de Porto Alegre – Porto-Cidade

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

Propostas de projetos relacionados à interface Porto - Cidade necessários ao cumprimento das ações:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO – PORTO-CIDADE			
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	ATUALIZAÇÃO DO STATUS	AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
1	ELABORAÇÃO DE NOVOS PROJETOS PARA REVITALIZAÇÃO DO CAIS MAUÁ	Em andamento, uma vez que, após a extinção do contrato com a Cais Mauá S.A., o governo está remodelando o projeto.	A Portos RS acompanha os trabalhos da Secretaria de Planejamento, Governança e Gestão – SPGG, e Secretaria de Parceria e Concessões, uma vez que se trata de área do Estado do Rio Grande Sul, e foi excluída da Poligonal Portuária conforme Portaria Minfra nº 155/2020. Devendo a Ação ser revista no âmbito no planejamento setorial.
2	FOMENTO À ADEQUAÇÃO DAS ÁREAS INTERNAS À POLIGONAL DO PORTO ORGANIZADO DE PORTO ALEGRE	Finalizado	As áreas dos clubes náuticos foram retiradas da Poligonal Portuária conforme Portaria Minfra nº 155/2020.
3	FOMENTO E PARTICIPAÇÃO NO PROCESSO DE ATUALIZAÇÃO DOS PLANOS DIRETORES DOS MUNICÍPIOS DE PORTO ALEGRE E GUAÍBA	Iniciado	Foi criada a Diretoria de Relações Institucionais, responsável pela articulação e relação com os Municípios e instituições, além das políticas ESG.
4	Fomento e participação no processo de atualização dos Planos de Mobilidade Urbana de Porto Alegre e Canoas	Iniciado	Foi criada a Diretoria de Relações Institucionais, responsável pela articulação e relação com os Municípios e instituições, além das políticas ESG.
5	Fortalecimento da comunicação e ações conjuntas entre a Autoridade Portuária, empresas privadas e o Poder Público	Iniciado.	Foi criada a Diretoria de Relações Institucionais, responsável pela articulação e relação com os Municípios e instituições, além de políticas ESG.
6	Acompanhamento, fomento e manutenção de iniciativas socioambientais com as comunidades no entorno do Complexo Portuário	Iniciado.	Foi criada a Diretoria de Relações Institucionais, responsável pela articulação e relação com os Municípios e políticas ESG. Além de trabalho de integração socioambiental, promovido pela Diretoria de Meio Ambiente com ações sócio educativas, como “Verão Laranja”, “Separe mais, polua menos”, e “saúde nos Portos”, entre outros.

TABELA 47 – Ações de acompanhamento – Porto-Cidade

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

AUTORIDADE PORTUÁRIA

Cristiano Pinto Klinger

Presidente

cristianoklinger@portosrs.com.br

Henrique Horn Ilha

Diretor de Meio Ambiente

henriqueilha@portosrs.com.br

João Alberto Gonçalves Júnior

Diretor de Gestão, Administrativa e Financeira

joaogoncalves@portosrs.com.br

Lucas Meurer Cardoso

Diretoria de Infraestrutura

meurer@portosrs.com.br

Romildo Fernandes Bondan

Diretor de Operações

romildobondan@portosrs.com.br

Sandro Figueiredo Oliveira

Diretor de Relações Institucionais

sandrofigueiredo@portosrs.com.br

EQUIPE TÉCNICA

Paulo Fernando Curi Estima

Gerente de Planejamento e Desenvolvimento – Portos RS

fernandoestima@portosrs.com.br

Bruno Gonçalves Almeida

Administrador – Portos RS

bruno-almeida@portosrs.com.br

Flávia Carinha Galarraga

Engenheira Produção – Portos RS

fgalarraga@portosrs.com.br

Graciele Borba

Administradora – Portos RS

graciele@portosrs.com.br

Martina Gautério Ramos

Estagiária – Portos RS

PORTOS RS -
AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO SUL S.A.
Av. Honório Bicalho, S/N – CP 198 – Rio Grande – RS – Brasil
CEP: 96201-020
Tel.: (53) 3231-1366
protocolo@portosrs.com.br
<http://www.portosrs.com.br/site/>