

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO PORTUÁRIO

PDZ – Porto Organizado de Santarém/PA



Porto de Santarém

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ – CDP

CNPJ: 04.933.552/0001-03

Empresa Pública, Vinculada ao Ministério da Infraestrutura

Avenida Presidente Vargas, 41 – Centro - CEP: 66.010-000 – Belém – Pará – Brasil

Telefones: (55) (91) 3182-9000/3182-9029 Fax: (55) (91) 3182-9139 / www.cdp.com.br.

SIAFI: Código nº. 396004/CDP – UG: 39814 – Gestões: SIAFI Parcial

Constituída em 10/02/1967, Decreto Lei nº. 155/67. Sociedade por Ações, Lei 6.404/76.

Tipo de atividade: Administração e exploração comercial de portos organizados.

CDP - Companhia Docas do Pará

Diretor Presidente: Eduardo Henrique Pinto Bezerra

Diretor de Gestão Portuária: Maria Helena Moscoso Da Silva

Diretor Financeiro: Mauro Henrique Barreiros dos Santos

Equipe Técnica de Coordenação e Acompanhamento - CDP

Diretor de Gestão Portuária:

Maria Helena Moscoso da Silva

Diretor Administrativo Financeiro:

Mauro Henrique Barreiros dos Santos

Gerente de Planejamento de Mercado:

Ricardo Medina Viana

Supervisor de Planejamento e Desenvolvimento Portuário:

Florianio Davi Damasceno Monteiro

Gerente de Relações Comerciais e Gestão de Contrato:

Hélia Souza de Oliveira

SUMÁRIO

I.	APRESENTAÇÃO	19
II.	INTRODUÇÃO	19
III.	JUSTIFICATIVA	22
1.	INFORMAÇÕES GERAIS	24
1.1.	LOCALIZAÇÃO	24
1.2.	DADOS CADASTRAIS	28
1.3.	HISTÓRICO	28
1.3.1.	<i>Histórico dos estudos de planejamento elaborado pelo porto</i>	<i>29</i>
1.4.	MARCOS LEGAIS	30
	<i>Aspectos Legais Específicos</i>	<i>32</i>
1.5.	SITUAÇÃO INSTITUCIONAL	33
1.6.	ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E DE GESTÃO	35
2.	SITUAÇÃO ATUAL	43
2.1.	TERMINAL DE PASSAGEIROS	43
2.2.	INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM	44
2.3.	INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM	52
2.3.1.	<i>Armazéns e Galpões</i>	<i>53</i>
2.3.2.	<i>Pátios</i>	<i>55</i>
2.3.3.	<i>Silos</i>	<i>56</i>
2.3.4.	<i>Tanques</i>	<i>57</i>
2.4.	EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS	58
2.5.	ÁREAS E INSTALAÇÕES ARRENDADAS	64
2.6.	ÁREAS ARRENDÁVEIS	68
2.7.	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA EXPLORADA MEDIANTE AUTORIZAÇÃO DENTRO DA POLIGONAL DO PORTO	69
2.8.	ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS	70
2.9.	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA EXPLORADA MEDIANTE AUTORIZAÇÃO EXISTENTE NO ENTORNO DO PORTO	71
2.10.	INSTALAÇÕES RETROPORTUÁRIAS	71
2.10.1.	<i>Pátio Regulador de Carretas</i>	<i>71</i>
2.11.	INSTALAÇÕES DE SUPRIMENTOS - UTILIDADES	72
2.11.1.	<i>Energia Elétrica</i>	<i>72</i>
2.11.2.	<i>Abastecimento de Água</i>	<i>73</i>
2.11.3.	<i>Drenagem e esgoto</i>	<i>73</i>
2.11.4.	<i>Telecomunicações</i>	<i>73</i>
2.12.	INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS	73

2.13.	SERVIÇOS DE APOIO OPERACIONAL.....	74
2.13.1.	<i>Sistemas de Monitoramento do Tráfego Aquaviário</i>	74
2.13.2.	<i>Praticagem</i>	74
2.13.3.	<i>Rebocagem</i>	76
2.13.4.	<i>Serviços de apoio à embarcação</i>	76
2.13.4.1.	Consumo de Bordo	76
2.13.4.2.	Serviço de Coleta de Resíduos	77
2.13.4.3.	Apoio de Atracação	77
2.13.4.4.	Abastecimento de Embarcação	78
2.13.4.5.	Retirada de Resíduos das Embarcações	78
2.14.	MÃO DE OBRA	78
2.14.1.	<i>OGMO</i>	78
2.14.2.	<i>Trabalhadores portuários</i>	79
2.14.3.	<i>Saúde e segurança do trabalhador</i>	81
2.15.	MEIO AMBIENTE	83
2.15.1.	<i>Diagnóstico Ambiental</i>	85
2.15.2.	<i>Gestão Ambiental</i>	90
2.15.3.	<i>Licenciamento ambiental</i>	95
2.16.	SEGURANÇA	113
2.16.1.	<i>ISPS Code</i>	113
2.16.2.	<i>Segurança Patrimonial</i>	113
2.17.	ACESSOS INTERNOS DO PORTO	114
2.17.1.	<i>Vias de circulação rodoviária</i>	114
2.17.2.	<i>Vias de Circulação Ferroviária</i>	115
2.18.	ACESSOS TERRESTRES	116
2.18.1.	<i>Rodoviários</i>	116
2.18.2.	<i>Ferrovíários</i>	118
2.18.3.	<i>Dutoviários</i>	118
2.19.	ACESSOS HIDROVIÁRIOS	118
2.20.	ACESSOS AQUAVIÁRIOS	120
2.20.1.	<i>Canal de Acesso</i>	120
2.20.2.	<i>Bacia de Evolução</i>	120
2.20.3.	<i>Áreas de Fundeio</i>	121
2.20.4.	<i>Barra</i>	122
2.20.5.	<i>Sinalização Náutica</i>	123
2.20.6.	<i>Interferências no acesso aquaviário</i>	123
2.20.7.	<i>Histórico de Acidentes</i>	124
2.20.8.	<i>Ventos</i>	124

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - Porto de Santarém

2.20.9.	Pluviosidade.....	126
2.20.10.	Nebulosidade.....	127
2.20.11.	Nível de Redução e Zero Hidrográfico.....	128
2.20.12.	Marés.....	128
2.20.13.	Ondas.....	129
2.20.14.	Correntes.....	129
2.20.15.	Taxa de Assoreamento.....	132
2.21.	INTERAÇÃO PORTO-CIDADE	132
2.21.1.	Integração do Porto no Planejamento Urbano.....	132
2.21.2.	Impactos da Atividade Portuária no Município.....	134
3.	PLANO OPERACIONAL.....	135
3.1.	MELHORIAS DE GESTÃO	136
3.2.	MELHORIAS OPERACIONAIS	147
3.3.	PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS	150
3.4.	PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS EM ACESSOS.....	151
3.5.	PROPOSIÇÃO DE REORGANIZAÇÃO DE ÁREAS.....	151
3.5.1.	Zoneamento Atual.....	153
3.5.1.1.	Áreas Arrendadas Afetas às Operações Portuárias.....	155
3.5.1.2.	Áreas Arrendadas Não Afetas às Operações Portuárias.....	159
3.5.1.3.	Áreas Arrendáveis Afetas às Operações Portuárias.....	159
3.5.1.4.	Áreas Arrendáveis Não Afetas às Operações Portuárias.....	170
3.5.1.5.	Áreas não Arrendadas Afetas às Operações portuárias.....	171
3.5.1.6.	Áreas não Arrendadas não Afetas às Operações Portuárias.....	176
3.5.2.	Zoneamento - Curto Prazo.....	181
3.5.3.	Zoneamento - Médio Prazo.....	183
3.5.4.	Zoneamento - Longo Prazo.....	186
3.6.	AÇÕES AMBIENTAIS.....	188
3.7.	LEVANTAMENTO DOS FLUXOS DE CARGA	189
3.7.1.	Valores Exportados e Importados.....	194
3.7.2.	Origens e Destinos de Cargas.....	196
3.7.3.	Projeção do Fluxo de Cargas.....	197
3.7.3.1.	Estudos utilizados como base para as projeções de fluxos de cargas.....	197
3.7.3.2.	PDZ do Porto de Santarém.....	198
3.7.3.3.	Plano Mestre do Porto de Santarém.....	198
3.7.3.4.	Estudos de Viabilidade.....	199
3.7.3.5.	Projeção da Movimentação.....	200
4.	ANEXOS	214

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - Porto de Santarém

4.1.	ANEXO I - RESOLUÇÃO Nº 2650 - ANTAQ, DE 26 DE SETEMBRO DE 2012.....	214
4.2.	ANEXO II - PORTARIA DA SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA Nº 03 DE 07/01/2014	215
4.3.	ANEXO III - PORTARIA SEP Nº 104, DE 29 DE ABRIL DE 2009.	218
4.4.	ANEXO IV - LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013.	222
4.5.	ANEXO V - DECRETO Nº 8.033, DE 27 DE JUNHO DE 2013.....	237
4.6.	ANEXO VI - PORTARIA Nº 206, DE 11 DE JULHO DE 2014	247
4.7.	ANEXO VII – COODERNADAS DA POLIGONAL DO PORTO ORGANIZADO DE SANTARÉM	248
5.	MAPAS.....	249

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1 - MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO PORTO DE SANTARÉM.....	24
FIGURA 2 - PORTO DE SANTARÉM.....	26
FIGURA 3 - LOCALIZAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO DE SANTARÉM.....	26
FIGURA 4 - ÁREA DE INFLUÊNCIA, PORTO DE SANTARÉM	27
FIGURA 5 - ORGANOGRAMA DA CDP	36
FIGURA 6 - ORGANOGRAMA - CAP.....	39
FIGURA 7 - ÁREA PRIMÁRIA DO PORTO DE SANTARÉM.....	43
FIGURA 8 - TERMINAL DE PASSAGEIROS	44
FIGURA 9 - INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM	45
FIGURA 10 - DOLFINS DE ATRACAÇÃO	46
FIGURA 11 - PIER 100	47
FIGURA 12 - PIER 300	47
FIGURA 13 - PIER 400 – BERÇO 401.....	48
FIGURA 14 - PIER 400 - BERÇO 402	49
FIGURA 15 - TERMINAL DA FOGÁS - T01	49
FIGURA 16 - TERMINAL DA ÁREA STM05 - T02	50
FIGURA 17 - TERMINAL DA ÁREA STM04 - T03	50
FIGURA 18 - RAMPA RO-ON/RO-OFF - R01	51
FIGURA 19 - INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM.....	52
FIGURA 20 - GALPÕES PRÓXIMO AO PIER.....	53
FIGURA 21 - ARMAZÉM E GALPÕES - PORTO DE SANTARÉM.....	54
FIGURA 22 - ARMAZÉM SEM FECHAMENTO LATERAL	54
FIGURA 23 - PÁTIO DE CONTEINERES.....	55
FIGURA 24 - PÁTIO DE CONTEINER.....	56
FIGURA 25 - SILO	57
FIGURA 26 - TANQUES DE ARMAZENAGEM.....	58
FIGURA 27 - EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS.....	63

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - Porto de Santarém

FIGURA 28 - ÁREAS ARRENDADAS.....	64
FIGURA 29 - TERMINAL DA CARGILL.....	66
FIGURA 30 - INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM - CARGILL.....	66
FIGURA 31 - TERMINAL DA FOGAS.....	67
FIGURA 32 - INSTALAÇÕES DE ESTOCAGEM.....	68
FIGURA 33 - ÁREAS ARRENDÁVEIS	69
FIGURA 34 - ÁREA ALFANDEGADA	70
FIGURA 35 - PÁTIO REGULADOR DE CARRETAS – CARGILL	71
FIGURA 36 - PÁTIO REGULADOR DE CARRETAS	72
FIGURA 37 – ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS.....	74
FIGURA 38 - AULA DE MUSICALIZAÇÃO – CORAL.....	107
FIGURA 39 - DESLOCAMENTO DOS ALUNOS PARA AULA DE KARATÉ, E A REALIZAÇÃO DA AULA	107
FIGURA 40 - AULA DE BALÉ (ACIMA), GRUPO DE CORAL E FLAUTA (EMBAIXO À ESQUERDA) E GRUPO DE MUSICALIZAÇÃO (EMBAIXO À DIREITA).....	108
FIGURA 41 - OFICINA DE RECICLAGEM.....	108
FIGURA 42 - ATIVIDADES CULTURAIS	108
FIGURA 43 - PROGRAMA DE SENSIBILIZAÇÃO.....	110
FIGURA 44 - CURSO DE PATCHWORK.....	110
FIGURA 45 - CURSOS DE PRIMEIROS SOCORROS COM O ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA (OGMO)	110
FIGURA 46 - CURSO DE SABONETE NO AEROPORTO VELHO.....	111
FIGURA 47 - PROGRAMA DE DIVULGAÇÃO DO PEAT (ESQ.) E CURSO DE MACRAMÊ (DIR.).....	111
FIGURA 48 - ACESSOS INTERNOS DO PORTO DE SANTARÉM.....	115
FIGURA 49 - ACESSOS RODOVIÁRIOS EXTERNOS	117
FIGURA 50 - ACESSOS TERRESTRES AO PORTO DE SANTARÉM.....	118
FIGURA 51 - ACESSO HIDROVIÁRIO	119
FIGURA 52 - CANAL DE ACESSO.....	120
FIGURA 53 - BACIA DE EVOLUÇÃO	121
FIGURA 54 - ÁREAS DE FUNDEIO.....	122

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - Porto de Santarém

FIGURA 55 - CANAL ACESSO SEM SINALIZAÇÃO.....	123
FIGURA 56 - VELOCIDADE DO VENTO MÉDIA.....	124
FIGURA 57 - VELOCIDADE DO VENTO MÁXIMA MÉDIA	125
FIGURA 58 - DIREÇÃO PREDOMINANTE DOS VENTOS MENSAIS.....	125
FIGURA 59 - PRECIPITAÇÃO TOTAL.....	126
FIGURA 60 - NÚMERO DE DIAS COM PRECIPITAÇÃO	127
FIGURA 61 - NEBULOSIDADE MÉDIA	127
FIGURA 62 - CURVA HIDROLÓGICA DO RIO TAPAJÓS NO ANO DE 2012	129
FIGURA 63 - PONTOS DE MEDIÇÃO DE CORRENTE	130
FIGURA 64 - DIREÇÃO DAS VELOCIDADES DAS CORRENTES MEDIDOS COM O AWAC1 NA FOZ DO RIO TAPAJÓS	131
FIGURA 65 - DIREÇÃO DAS VELOCIDADES DAS CORRENTES MEDIDOS COM O AWAC2 NA FOZ DO RIO TAPAJÓS	131
FIGURA 66 - ZONEAMENTO DO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE SANTARÉM	133
FIGURA 67 - ORDENAMENTO FLUVIAL DO PLANO DIRETOR.....	134
FIGURA 68 - DETALHAMENTO DAS ATIVIDADES	138
FIGURA 69 - PLANO DE TRABALHO - CDP	141
FIGURA 70 - MAPA DE PROCESSOS	142
FIGURA 71 - PLANTA COM O ZONEAMENTO ATUAL - PORTO DE SANTARÉM	154
FIGURA 72 - MAPA COM O ZONEAMENTO ATUAL DO PORTO DE SANTARÉM	155
FIGURA 73 - TGV SAN I - CARGILL - 4; 4A; 4B	156
FIGURA 74 - FOGÁS - 5	158
FIGURA 75 – STM05	160
FIGURA 76 - STM04	162
FIGURA 77 - NOVOS EMPREENDIMENTOS - 10 - CURTO PRAZO	164
FIGURA 78 - TGV SAN II - STM01 - 11	166
FIGURA 79 - TERMINAL DE FERTILIZANTE - STM02 - 12 - CURTO PRAZO	168
FIGURA 80 - TGV SAN III - 13 - CURTO PRAZO	169

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - Porto de Santarém

FIGURA 81 – ÁREA 16.....	171
FIGURA 82 - TERMINAL DE MÚLTIPLO USO - 1	172
FIGURA 83 - TERMINAL DE PASSAGEIROS - 2.....	174
FIGURA 84 - TERMINAL RODO-FLUVIAL - 3	175
FIGURA 85 - ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS	177
FIGURA 86 - SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS.....	181
FIGURA 87 - PLANTA DE ZONEAMENTO A CURTO PRAZO - PORTO DE SANTARÉM	182
FIGURA 88 - MAPA DE ZONEAMENTO EM CURTO PRAZO - PORTO DE SANTARÉM	183
FIGURA 89 - PLANTA DE ZONEAMENTO A MÉDIO PRAZO - PORTO DE SANTARÉM	185
FIGURA 90 - MAPA COM O ZONEAMENTO A MÉDIO PRAZO - PORTO DE SANTARÉM	186
FIGURA 91 - PLANTA DE ZONEAMENTO EM LONGO PRAZO - PORTO DE SANTARÉM	187
FIGURA 92 - MAPA DO ZONEAMENTO EM LONGO PRAZO - PORTO DE SANTARÉM	188
FIGURA 93- EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO - SANTARÉM	190
FIGURA 94 - MOVIMENTAÇÃO POR SENTIDO - SANTARÉM.....	190
FIGURA 95 - MOVIMENTAÇÃO POR TIPO DE CARGA - TONELADAS.....	191
FIGURA 96 - PROJEÇÕES DE CARGAS - SANTARÉM - PDZ.....	202
FIGURA 97 - COMPARATIVO DE PROJEÇÕES - GRÃOS.....	203
FIGURA 98 - PROJEÇÃO GRANÉIS SÓLIDOS VEGETAIS - PDZ	204
FIGURA 99 - COMPARATIVO ENTRE PROJEÇÕES - FERTILIZANTES	206
FIGURA 100 - PROJEÇÃO FERTILIZANTES - PDZ	207
FIGURA 101 - PROJEÇÃO CLÍNQUER - PDZ.....	208
FIGURA 102 - COMPARATIVO DE PROJEÇÕES - CONTÊINERES	210
FIGURA 103 - PROJEÇÃO DE CONTÊINERES - PDZ	210
FIGURA 104 - PROJEÇÃO PARA CARGA GERAL	211
FIGURA 105 - COMPARAÇÃO DAS PROJEÇÕES - COMBUSTÍVEIS	212
FIGURA 106 - PROJEÇÃO GRANÉIS LÍQUIDOS - PDZ	213

ÍNDICE DE TABELAS

TABELA 1 - ENDEREÇO DO PORTO DE SANTARÉM	25
TABELA 2 - COORDENADAS GEOGRÁFICAS DO PORTO DE SANTARÉM	25
TABELA 3 - IDENTIFICAÇÃO DA CDP - RELATÓRIO DE GESTÃO INDIVIDUAL	28
TABELA 4 - ESTRUTURA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA CDP - CONSAD	37
TABELA 5 - ESTRUTURA DO CONSELHO FISCAL DA CDP - CONFIS.....	38
TABELA 6 - FORÇA DE TRABALHO DA CDP.....	39
TABELA 7 - DETALHAMENTO DOS CARGOS EM COMISSÃO E FUNÇÕES GRATIFICADAS DA CDP	40
TABELA 8 - QUANTIDADE DE EMPREGADOS DA CDP POR FAIXA ETÁRIA	40
TABELA 9 - QUANTIDADE DE EMPREGADOS DA CDP POR NÍVEL DE ESCOLARIDADE	41
TABELA 10 - QUANTIDADE DE EMPREGADOS DA CDP	41
TABELA 11 - NÚMERO DE EMPREGADOS POR CARGO - SEDE CDP	42
TABELA 12 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIA DE SE APOSENTAR	42
TABELA 13 - CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DOS BERÇOS OPERACIONAIS, PORTO DE SANTARÉM.	51
TABELA 14 - INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM.....	53
TABELA 15 - EQUIPAMENTOS DO PORTO DE SANTARÉM	58
TABELA 16 - CONTRATOS DE ARRENDAMENTO - CDP	65
TABELA 17 - ÁREAS ARRENDÁVEIS	68
TABELA 18 - PREVISÃO PARA O CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA DO PORTO DE SANTARÉM	72
TABELA 19 - PREVISÕES PARA O CONSUMO DE ÁGUA DO PORTO DE SANTARÉM	73
TABELA 20 - SERVIÇO DE PRATICAGEM.....	74
TABELA 21 - LOCALIZAÇÃO POSTOS DA PRATICAGEM	76
TABELA 22 - EMPRESAS E VEÍCULOS DE ABASTECIMENTO AUTORIZADAS	77
TABELA 23 - MÉDIA DE IDADE E MÉDIA SALARIAL - TPA'S	79
TABELA 24 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIA DE SE APOSENTAR	79
TABELA 25 - NÚMERO DE TRABALHADORES PORTUÁRIOS - CDP - POR FAIXA DE IDADE.....	80
TABELA 26 - MÉDIA SALARIAL DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS - CDP.....	80
TABELA 27 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIA DE SE APOSENTAR	81

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - Porto de Santarém

TABELA 28 - METAS DE SEGURANÇA DO TRABALHO PARA O ANO DE 2015	83
TABELA 29 - AÇÕES PARA CONSTRUÇÃO DA AAP	93
TABELA 30 - SITUAÇÃO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO PORTO DE SANTARÉM	96
TABELA 31 - LICENÇAS AMBIENTAIS DO PORTO DE SANTARÉM	97
TABELA 32 - QUESTIONÁRIO RESPONDIDO PELA CARGILL SA	99
TABELA 33 - INDICADORA ANTAQ DE DESEMPENHO PARA O PORTO DE SANTARÉM	112
TABELA 34 - COMPARATIVO EM RELAÇÃO AO ANO DE 2012	113
TABELA 35 - ISPS CODE	113
TABELA 36 - MEDIÇÕES DE VELOCIDADE DA CORRENTEZA	130
TABELA 37 - PLANO DE AÇÕES DO PORTO DE SANTARÉM	136
TABELA 38 - CRONOGRAMA DAS PREVISÕES DE EXECUÇÃO DAS MELHORIAS OPERACIONAIS	149
TABELA 39 - (PAC) CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE MÚLTIPLO USO 2, NO PORTO DE SANTARÉM.	150
TABELA 40 - (PAC) AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE MÚLTIPLO USO 1, NO PORTO DE SANTARÉM.	151
TABELA 41 - IMPLANTAÇÃO DE ÁREA DE APOIO LOGÍSTICO PORTUÁRIO NO PORTO DE SANTARÉM (SNP)	151
TABELA 42 - CARACTERÍSTICAS DAS ÁREAS 4, 4A E 4B DO PORTO DE SANTARÉM	156
TABELA 43 - COORDENADAS DAS ÁREAS 4, 4A E 4B	157
TABELA 44 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5 DO PORTO DE SANTARÉM	157
TABELA 45 - COORDENADAS DA ÁREA 5	158
TABELA 46 – CARACTERÍSTICAS DA ÁREA STM05 DO PORTO DE SANTARÉM	160
TABELA 47 – COORDENADAS DA ÁREA STM05	161
TABELA 48 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA STM01 DO PORTO DE SANTARÉM	162
TABELA 49 - COORDENADAS DA ÁREA STM04	163
TABELA 50 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 10 DO PORTO DE SANTARÉM	163
TABELA 51 - COORDENADAS DA ÁREA 10	164
TABELA 52 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA STM01 DO PORTO DE SANTARÉM	165
TABELA 53 - COORDENADAS DA ÁREA STM01	167
TABELA 54 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA STM02 DO PORTO DE SANTARÉM	167
TABELA 55 - COORDENADAS DA ÁREA STM02	168

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - Porto de Santarém

TABELA 56 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 13 DO PORTO DE SANTARÉM	169
TABELA 57 - COORDENADAS DA ÁREA 13.....	170
TABELA 58 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 1 DO PORTO DE SANTARÉM	170
TABELA 59 - COORDENADAS DA ÁREA 1.....	171
TABELA 60 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 1 DO PORTO DE SANTARÉM	172
TABELA 61 - COORDENADAS DA ÁREA 1.....	173
TABELA 62 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 2 DO PORTO DE SANTARÉM	173
TABELA 63 - COORDENADAS DA ÁREA 2.....	174
TABELA 64 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 3 DO PORTO DE SANTARÉM	175
TABELA 65 - COORDENADAS DA ÁREA 3.....	176
TABELA 66 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 1A DO PORTO DE SANTARÉM	177
TABELA 67 - COORDENADAS DA ÁREA 1A	177
TABELA 68 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 8 DO PORTO DE SANTARÉM	178
TABELA 69 - COORDENADAS DA ÁREA 8.....	178
TABELA 70 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 9 DO PORTO DE SANTARÉM	178
TABELA 71 - COORDENADAS DA ÁREA 9.....	178
TABELA 72 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 14 DO PORTO DE SANTARÉM	179
TABELA 73 - COORDENADAS DA ÁREA 14.....	179
TABELA 74 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 15 DO PORTO DE SANTARÉM	179
TABELA 75 - COORDENADAS DA ÁREA 15.....	180
TABELA 76 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA DE SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS DO PORTO DE SANTARÉM	180
TABELA 77 - MERCADORIAS MAIS MOVIMENTADAS EM 2012 - SANTARÉM	189
TABELA 78 - CARGA GERAL CONTEINERIZADA - DESCARREGAMENTO	191
TABELA 79 - CARGA GERAL CONTENEIRIZADA - CARREGAMENTO	192
TABELA 80 - CARGA GERAL NÃO - CONTENEIRIZADA - DESCARREGAMENTO	192
TABELA 81 - CARGA GERAL NÃO - CONTENEIRIZADA - CARREGAMENTO.....	192
TABELA 82 - GRANÉIS SÓLIDOS - DESCARREGAMENTO	193
TABELA 83 - GRANEIS SÓLIDOS - CARREGAMENTO	193

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - Porto de Santarém

TABELA 84 - GRANÉIS LÍQUIDOS - DESCARREGAMENTO	194
TABELA 85 - GRANÉIS LÍQUIDOS - CARREGAMENTO.....	194
TABELA 86 - VALOR EXPORTADO (US\$ FOB) - PORTO DE SANTARÉM	195
TABELA 87 - IMPORTADO (US\$ FOB) - PORTO DE SANTARÉM	195
TABELA 88 - EXPORTAÇÕES - PRINCIPAIS PRODUTOS.....	195
TABELA 89 - IMPORTAÇÕES - PRINCIPAIS PRODUTOS - SANTARÉM	196
TABELA 90 - DETALHAMENTO DE ORIGENS E DESTINOS DE MERCADORIAS - SANTARÉM.....	197
TABELA 91 - PROJEÇÕES - PDZ SANTARÉM	198
TABELA 92 - PROJEÇÕES DO PLANO MESTRE DE SANTARÉM	199
TABELA 93 - PROJEÇÕES SNP.....	200
TABELA 94 - PROJEÇÃO DE MOVIMENTAÇÃO ENTRE 2013 E 2038.....	201
TABELA 95 - PROJEÇÃO DOS TERMINAIS DE GRANÉIS SÓLIDOS VEGETAIS - SANTARÉM	204
TABELA 96 - DISTRIBUIÇÃO REGIONAL DE FERTILIZANTES - 2012.....	205
TABELA 97 - PROJEÇÃO DE IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES POR REGIÃO.....	206
TABELA 98 - PROJEÇÃO DE DEMANDA CAPTURADA PELO ARRENDAMENTO - MIL TONELADAS	207
TABELA 99 - MOVIMENTAÇÃO DAS PRINCIPAIS CARGAS CONTEINERIZADAS	208
TABELA 100 - DEMANDA MACRO DA REGIÃO - MIL TONELADAS	213
TABELA 101 - DEMANDA MICRO DE GRANÉIS LÍQUIDOS - MIL TONELADAS	213

Lista de Abreviaturas

AAP (Agenda Ambiental Portuária)

ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas)

ANP (Agência Nacional do Petróleo)

ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários)

ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres)

APOSAN (Autoridade Portuária do Porto de Santarém)

CDP (Companhia Docas do Pará)

CELPA (Centrais Elétricas do Pará)

CIPA (Comissão Interna de Prevenção de Acidentes)

CNUMAD (Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento)

CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente)

CPPA (Complexo Portuário do Pará)

DHN (Diretoria Hidrovia e Navegação)

DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes)

EBP (Estruturadora Brasileira de Projetos)

FISPQ (Ficha de Informação de Segurança de Produto Químico)

GERPMA/CDP (Gerência Ambiental)

GLP (Gás Liquefeito de Petróleo)

IQA (Índice de Qualidades das Águas Superficiais)

ISPS (International Ship and Port Facility Security)

LO (Licença de Operação)

MZAU (Macrozona do Ambiente Urbano)

MTPA (Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil)

OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra)

NPCP (Normas e Procedimentos para as Capitânicas)

NR (Norma Regulamentadora)

PCE (Plano de Controle de Emergências)

PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário)

PEA (Programa de Educação Ambiental)

PEI (Plano de Emergência Individual)

PETCON (Planejamento em Transporte e Consultoria LTDA.)

PETROBRAS (Petróleo Brasileiro S.A.)

PNLT (Plano Nacional de Logística e Transporte)

PPRA (Programa de Prevenção de Riscos Ambientais)

PVC (Porto de Vila do Conde)

RAL (Relatório de acidentes com Lesão)

SCAP (Sistema de Controle de Administração Portuária)

SECEX (Secretaria de Comércio Exterior)

SEMA/PA (Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Pará)

SEP (Secretaria de Portos)

SNP (Secretaria Nacional de Portos)

SESMT (Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho)

SESTP (Segurança de Saúde no Trabalho Portuário)

SGA (Setor de Gestão Ambiental)

SGI (Sistema de Gestão Integrada de Meio Ambiente, Saúde e Segurança)

SIGA (Sistema Integrado de Gestão Ambiental)

SISNAMA (Sistema Nacional de Meio Ambiente)

SNUC (Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza)

STM (Santarém)

SUDAM (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia)

TGL (Terminal de Granéis Líquidos)

TGV (Terminal de Granéis Vegetais)

TMU1 (Terminal de Múltiplo Uso 1)

TMU2 (Terminal de Múltiplo Uso 2)

TRANSPETRO (Petrobras Transporte S.A.)

UFPA (Universidade Federal do Pará)

UHE (Usina Hidroelétrica)

VTMIS/VTIS (*Vessel Traffic Management Information*)

ZAU (Zonas de Ambiente Urbano)

ZI (Zona Industrial)

ZPP (Zona de Preservação do Patrimônio)

I. Apresentação

O presente documento trata da atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - PDZ do Porto de Santarém, o qual está inserido no contexto de um esforço recente do Ministério da Infraestrutura de retomada do planejamento do setor portuário brasileiro. Representando um avanço no quadro atual de planejamento do setor portuário, concebido de modo articulado e complementar ao Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP.

No âmbito portuário nacional, o planejamento operacional é representado pela elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ de um porto. Sendo o PDZ um plano, uma diretriz da ação estatal sobre a estrutura portuária e se insere no planejamento da administração pública como uma expressão da “política portuária” em um ato administrativo, que supera os limites da atividade de mera gestão interna das companhias portuárias ou de interesses locais, pois esse plano objetiva a integração das necessidades do país em matéria portuária com as realidades presentes e as previstas para a economia de nosso país, buscando a eficiência e modernização do Porto Organizado.

O PDZ insere-se, portanto, nos chamados Planos Plurianuais - como o previsto no artigo 165 da Constituição Federal, e regulamentado pelo Decreto 2.829, de 29 de outubro de 1998 - que estabelece as medidas, gastos e objetivos a serem seguidos pelo Governo Federal ao longo de um período de quatro anos.

Os Planos de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos, e especialmente o do Porto de Santarém, qualifica-se como um ato da administração pública federal indireta a nortear seu futuro, em suas múltiplas relações, intra e extra porto dentro do planejamento econômico estabelecido pela Constituição Federal.

II. Introdução

Em 1993, a Lei nº 8.630, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, que, dentre outras determinações, previa a elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ para cada porto público, com o objetivo de guiar as tomadas de decisões das autoridades portuárias. Assim, o PDZ tem se

configurado como uma ferramenta de planejamento e gestão fundamental para as Administrações Portuárias, servindo também como orientação às atividades do porto, para consulta por diversos agentes e entidades, públicos e privados, no estabelecimento de seus planos e programas, com vistas à exploração econômica das áreas e instalações portuárias.

Com a publicação da nova Lei dos Portos (12.815/2013), o quadro institucional que determinava os papéis dos governos, nos diversos níveis, e da iniciativa privada era complexo e cada Autoridade Portuária ficava responsável pela elaboração individualizada do planejamento do respectivo porto, sem contudo garantir que esse planejamento estivesse integrado a uma programação nacional de investimentos.

A partir do novo marco regulatório, coube à SNP a missão de elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada, abrangendo tanto acessos portuários quanto infraestrutura e desenvolvimento urbano.

A primeira iniciativa da SNP nessa direção foi à construção, ainda durante a formulação da Lei nº 12.815, do Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP, ferramenta de apoio na tomada de decisões e busca de resultados para os problemas provocados pela falta de uma estrutura uniforme na divisão clara de tarefas e responsabilidades entre entidades públicas e privadas.

A partir do PNLP, a SNP elaborou diagnósticos e prognósticos do setor para avaliação de cenários e proposição de ações de médio e longo prazo que permitem a tomada de decisões em seis principais áreas temáticas: infraestrutura; superestrutura e operações; logística e hinterlândia; economia e finanças; gestão; e meio ambiente.

O PNLP desenvolveu Planos Diretores Estratégicos (*Master Plans*) para 12 portos públicos considerados de importância estratégica nacional (Santarém, Vila do Conde, Mucuripe e Pecém, Suape, Salvador e Aratu, Vitória, Rio de Janeiro, Itaguaí, Belém, Santos, Paranaguá, Itajaí e Rio Grande). Os *Master Plans* trazem elementos, ferramentas e alternativas para melhoria da gestão e da expansão desses portos.

Dando continuidade ao esforço do Governo Federal para melhorar a gestão dos portos, no dia 07 de janeiro de 2014 foi publicada no Diário Oficial da União a portaria nº 3, da SEP, que institucionalizou, além do PNLP, os demais instrumentos que passaram a formar o conjunto do planejamento do setor portuário nacional: o Plano Mestre e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento.

A dinâmica econômica atual exige que esforços de planejamento sejam realizados no sentido de prover aos setores de infraestrutura as condições necessárias para superar os novos desafios. A modernização e o aprimoramento desses setores são indispensáveis para a melhoria da posição internacional do Brasil, seja no que se refere ao atendimento da demanda, cujas expectativas apontam para a continuidade do crescimento, seja em relação aos ganhos de qualidade, fundamentais para manter sua competitividade.

O presente relatório tem como objetivo apresentar a caracterização das áreas previstas no zoneamento atual e nos cenários de ocupação previstos no curto, médio e longo prazo. Esta tarefa é efetuada a partir da atualização dos dados e informações cadastrais no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Santarém em vigor.

III. Justificativa

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento é um instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP e respectivo Plano Mestre.

O Zoneamento do Porto corresponde ao principal produto decorrente da elaboração do PDZ, que tem como objetivo geral promover a modernização do porto e a integração com os demais modais de transporte.

Este deve atender a objetivos específicos estabelecidos no Art. 11 da Portaria SEP nº 03, de 07 de Janeiro de 2014, conforme segue:

- I. Otimizar o uso da infraestrutura já existente no porto;
- II. Definir a organização espacial da área portuária, considerando a movimentação de cargas;
- III. Propor alternativas para o uso de áreas portuárias operacionais destinadas à expansão das atividades portuárias, considerando a aptidão e aspectos ambientais de acordo com a legislação, bem como a interação porto-cidade;
- IV. Propor alternativas para o uso de áreas portuárias não operacionais;
- V. Estabelecer um plano que contemple a operacionalização das melhorias de gestão e operacionais e os investimentos portuários e em acessos propostos no Plano Mestre, bem como propor a redefinição da poligonal do porto e da utilização de suas áreas;
- VI. Servir como uma das referências para a elaboração do Plano Geral de Outorgas - PGO.

O Zoneamento deve ser apresentado representando a configuração atual de ocupação do porto, assim como os cenários de ocupação de curto, médio e longo prazo.

O presente relatório apresenta de forma consubstancial, para o Porto de Santarém, dados, informações e mapas, necessários ao atendimento pleno dos Itens: 1 - INFORMAÇÕES GERAIS; 2 - SITUAÇÃO ATUAL; 3 - PLANO OPERACIONAL, com seus respectivos subitens, do ANEXO II, da Portaria SEP/PR nº 03/2014.

1. Informações Gerais

1.1. Localização

O Porto de Santarém está localizado na margem direita do rio Tapajós, à aproximadamente 3 km da confluência com o rio Amazonas, na localidade conhecida como Ponta da Caieira, área ligeiramente a montante da cidade de Santarém, precisamente na Av. Cuiabá, s/nº - Bairro Vera Paz Santarém/Pará – CEP: 68.040-4000.

Em frente ao porto, se visualiza a Ponta Negra, que delimita a barra do rio Tapajós, pela margem esquerda. O Porto é naturalmente abrigado, praticamente isento de ventos fortes. A Figura 1/Mapa página 249, apresenta a localização do Porto de Santarém.

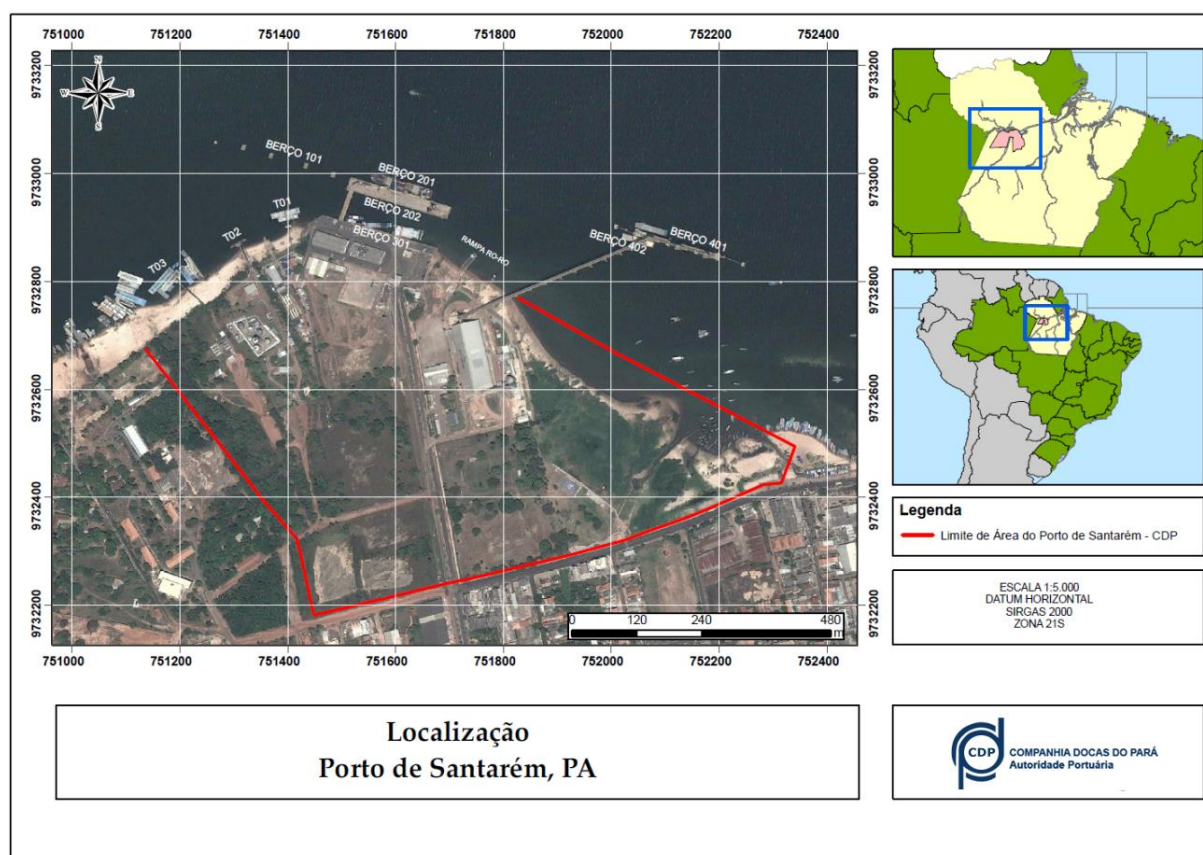


FIGURA 1 - MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO PORTO DE SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 1 mostra o endereço da sede administrativa do Porto de Santarém.

TABELA 1 - ENDEREÇO DO PORTO DE SANTARÉM

PORTO DE SANTARÉM – APOSAN	
Nome	Porto de Santarém - APOSAN
Administrador	Manoel Nascimento de Souza Filho
Endereço	Av.: Cuibá, s/nº - Bairro Vera Paz Santarém/Pará
Cep	68.040-4000
Telefones	(93) 3512-8500 / (93) 3512-8501
Contatos	(93) 98804-7920
Email	nascimento@cdp.com.br

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

As coordenadas geográficas do Porto Organizado são apresentadas na Tabela 2, a seguir:

TABELA 2 - COORDENADAS GEOGRÁFICAS DO PORTO DE SANTARÉM

COORDENADAS GEOGRÁFICAS ZONA 21 – SIRGAS 2000		COORDENADAS UTM ZONA 21S – DATUM SIRGAS 2000
Latitude	02° 24' 55" S	S: 9.732.828,32m
Longitude	54° 44' 17" W	E: 751.541,23m

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Na Figura 2 é possível ver as instalações do porto e sua localização na cidade de Santarém, e na Figura 3/Mapa página 250 está delimitada o limite da área do porto organizado de Santarém, conforme a nova Poligonal proposta para o Porto, cujos trabalhos de traçados já foram encerrados, faltando apenas, a aprovação do Presidente da República para sua oficialização em decreto, conforme processo 00045.004260/2014-41. As coordenadas geográficas da poligonal do Porto Organizado de Santarém podem ser vistas no Anexo VII deste relatório.



FIGURA 2 - PORTO DE SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

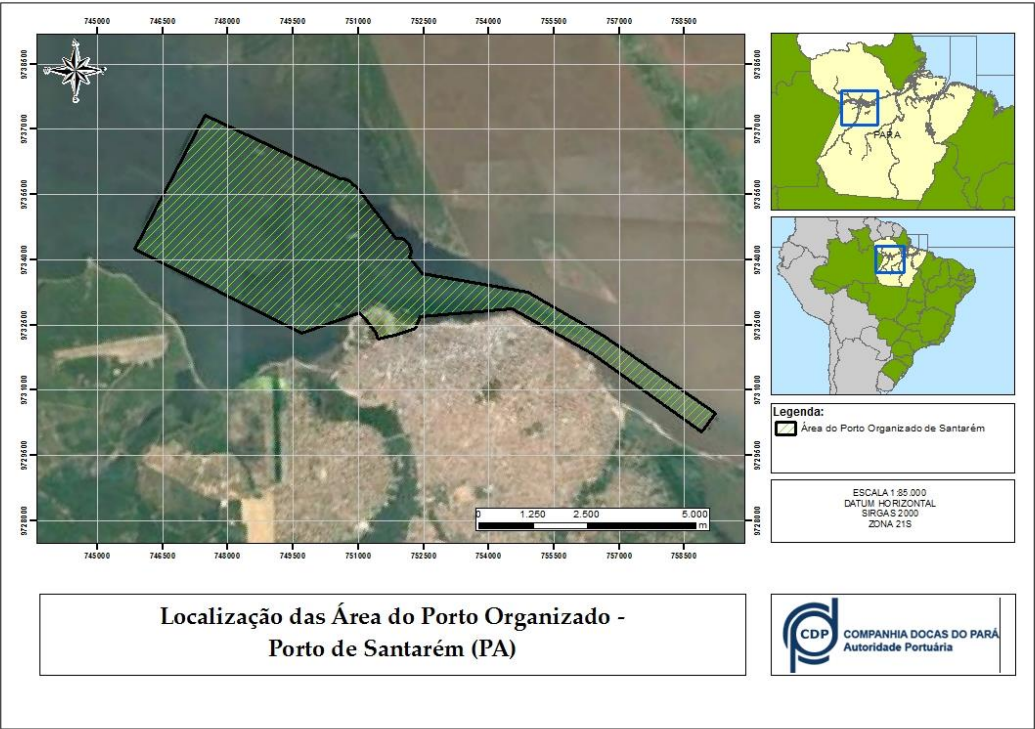


FIGURA 3 - LOCALIZAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO DE SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A área de influência do porto de Santarém abrange os municípios do médio Amazonas e dos vales dos rios Trombetas e Tapajós, nos estados do Pará e Amazonas, como pode ser observado na Figura 4/Mapa página 251. Com o início das atividades do terminal da Cargill, pode-se afirmar que ocorreu a ampliação de sua área de influência, pois a soja ali escoada provém dos estados de Rondônia e Mato Grosso. Com a completa recuperação da rodovia BR 163 (Cuiabá – Santarém) e da rodovia BR 230, será ampliada a ligação do porto com o estado de Mato Grosso. Outro ganho gerado pela finalização da rodovia é o escoamento da produção da Zona Franca de Manaus para o centro-oeste, haja vista que Santarém será uma área de entreposto logístico da zona franca, recebendo comboios fluviais em seu Terminal Rodo-Fluvial.

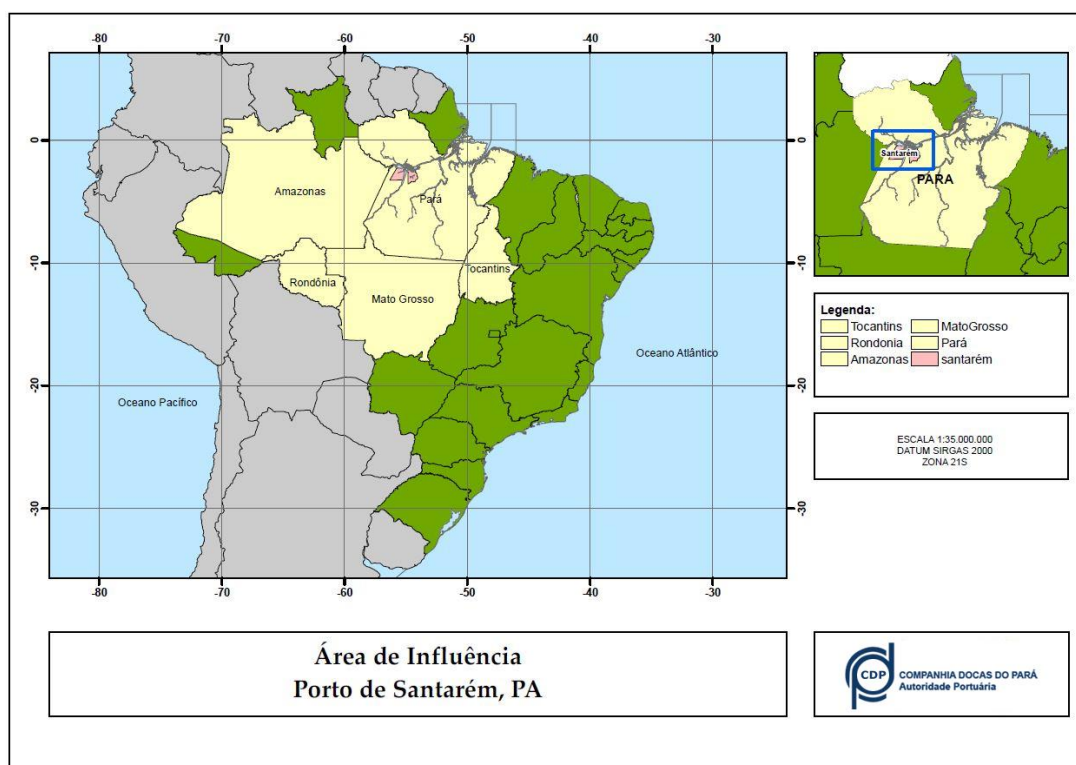


FIGURA 4 - ÁREA DE INFLUÊNCIA, PORTO DE SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

1.2. Dados Cadastrais

A Tabela 3 a seguir apresenta os dados cadastrais da CDP.

TABELA 3 - IDENTIFICAÇÃO DA CDP - RELATÓRIO DE GESTÃO INDIVIDUAL

PODER E ÓRGÃO DE VINCULAÇÃO	
Poder:	Executivo
Órgão de Vinculação:	Ministério da Infraestrutura
IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE JURISDICIONADA	
Denominação Completa:	Companhia Docas do Pará
Denominação Abreviada:	CDP
Natureza Jurídica:	Empresa Pública
CNPJ:	04.933.552/0001-03
Página Web:	www.cdp.com.br
E-mail:	asscom@cdp.com.br
Telefone:	(55) (91) 3182-9000
IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE PORTUÁRIA - UP	
Denominação da UP	Porto de Santarém - APOSAN
CNPJ:	04.933.552/0002 - 94
Página Web:	www.cdp.com.br/porto-de-santarem
E-mail:	aguimaraes@cdp.com.br
Telefone:	+55(93)3512-8500/(93)3512-8501/Fax: (93)3512-8500
Regime de Exploração	Empresa Pública

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

1.3. Histórico

O Porto de Santarém começou a ser construído no início da década de 70 e foi entregue oficialmente para à administração da Companhia Docas do Pará – CDP em 11 de fevereiro de 1974, através do antigo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN do Ministério de Viação e Obras Públicas.

Atualmente é o segundo Porto em quantidade de tonelada movimentada, representando 20,5% da carga que circulam nos terminais administrado pela CDP em 2013. Anteriormente, a operação portuária era realizada em condições precárias no antigo Trapiche Municipal. Foi o primeiro porto público construído na região norte do Brasil desde a fase áurea da exploração da borracha (1910), que deixou como saldo os portos de Belém e Manaus. Santarém é um dos portos mais importantes para a região do Baixo Amazonas, tem uma área de aproximadamente 500.000 m², excelente localização geográfica e condição hidrográfica, que o torna ponto de escoamento das produções agropecuária e extrativista e da exportação de grãos sólidos agrícolas (soja e milho).

O Porto apresenta-se como entreposto logístico e um importante elo da cadeia de exportação de commodities, tendo em vista o grande potencial de crescimento, e de o Brasil ser o país que tem a maior área expansível para cultivo de grãos do mundo, e ainda, pelo fato de os terminais portuários do sul e sudeste estarem saturados, sem capacidade plena para atender a demanda atual, uma nova rota se faz necessário para que esse crescimento das exportações não seja suprimido.

Santarém aparece neste cenário como um porto estratégico para carga que subirá via BR 163, interligando os centros produtivos do centro oeste ao Terminal Marítimo de exportação do Porto de Santarém.

Nos itens subsequentes expõem-se a localização do Porto de Santarém e a delimitação da área do Porto Organizado, a área de influência do mesmo, bem como as instalações de atracação e de armazenagem, os equipamentos, os acessos e os aspectos ambientais.

1.3.1. Histórico dos estudos de planejamento elaborado pelo porto

O Porto possui um histórico de estudos de planejamentos operacionais e estratégicos desenvolvidos e coordenados por diferentes empresas e órgãos públicos ao longo do tempo. Abaixo estão listados os referidos estudos em ordem cronológica.

- Plano Diretor Portuário do Brasil - Porto de Santarém, elaborado por Empresa de Portos do Brasil - PORTOBRAS - Ministério dos Transportes, 1979;
- Relatório do Comitê Permanente de Operação Portuária, elaborado por ABEP, 1982;
- Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade, elaborado por Departamento Nacional de Transporte Aquaviário, 1991;
- Plano de Desenvolvimento Portuário - Porto de Santarém, elaborado por Empresa de Portos do Brasil - PORTOBRAS - Ministério dos Transportes, 1987 - 1996;

- Programa de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias, elaborado por Secretaria de Transportes Aquaviários - Departamento de Portos - Ministério dos Transportes, 1998;
- Corredores Estratégicos de Desenvolvimento, elaborado por GEIPOT - Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte, 1999;
- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - Porto de Santarém, elaborado por PETCON - Companhia Docas do Pará, 1999;
- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário do Complexo Tapajós - Porto de Santarém, elaborado por PETCON - Companhia Docas do Pará, 2004;
- Atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - Porto de Santarém, elaborado por PETCON - Companhia Docas do Pará, 2005;
- Atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - Porto de Santarém, elaborado pela CDP - Companhia Docas do Pará, 2018.

1.4. Marcos Legais

O Marco Legal do Setor Portuário foi recentemente revisto com a publicação da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, também conhecida como a Nova Lei dos Portos, que revogou a Lei nº 8.630, e dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Com vistas à regulamentação da Nova Lei dos Portos, foi publicado o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.

Esses dois novos dispositivos legais redefiniram as competências das instituições do setor no que se refere à elaboração, aprovação e definição de diretrizes do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - PDZ.

A Lei nº 12.815 em seu Art. 17, § 2º, estabelece que a autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria Nacional de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - SNP/MTPA o respectivo PDZ do Porto.

O Decreto nº 8.033, define em seu Art. 36 que cada porto organizado deverá ter um Conselho de Autoridade Portuária - CAP, que agora se constitui em um órgão

consultivo da administração do porto, lhe competindo sugerir, entre outras atribuições: alterações no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto e ações para promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias.

No § 2º do Art. 7º da Resolução nº 2.240 da ANTAQ foram previstas as revisões e atualizações do PDZ que deverão atender às necessidades de desenvolvimento do Porto, observadas as diretrizes do Plano Geral de Outorgas - PGO. Enquanto no § 3º, atribui à ANTAQ a edição de regulamento que disporá sobre o conteúdo, forma e informações essenciais que deverão constar do PDZ do Porto Organizado.

A Resolução nº 2.240 da ANTAQ deverá ser revista para se adequar aos termos da Lei nº 12.815, no que refere ao conflito de competência entre a SNP e a ANTAQ em relação às edições de normas para elaboração do PDZ.

A Portaria nº 414/2009 da Secretaria de Portos foi publicada com o objetivo de definir as diretrizes e os objetivos para o PDZ, propondo um “roteiro básico para elaboração de um Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - PDZ”.

Entretanto esse dispositivo foi revogado pela Portaria nº 03, de 07 de janeiro de 2014, da Secretaria de Portos da Presidência da República. A Portaria nº 03 estabelece diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário, entre os quais está o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ.

Segundo a Portaria SEP nº 03/2014, **o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ é o instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária**, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP e respectivo Plano Mestre.

De acordo com o Art. 8º da Portaria SEP nº 03/2014 **competete às Autoridades Portuárias a elaboração e a atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ** do porto sob sua administração, que de deverá ser encaminhado ao Poder Concedente, SNP, para aprovação.

Aspectos Legais Específicos

Na presente seção serão apresentados os dispositivos legais (Leis, Decretos, Portarias, Resoluções e Normas) correlatos à Companhia Docas do Pará e ao Porto de Santarém.

O Decreto Lei nº 155, de 10/02/1967, determinou a extinção da Autarquia Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto de Pará, e autorizou a constituição de duas empresas de economia mista: Companhia das Docas do Pará e Empresa de Navegação da Amazônia S/A.

O Decreto nº 61.300, de 06/09/1967, aprovou a constituição da sociedade por ações - Companhia Docas do Pará-CDP, também definiu, em sua Ata de Constituição, a Estrutura Básica da Empresa.

O Estatuto Social da CDP foi aprovado pela Assembleia Geral dos Acionistas em 19/04/2013.

A área do Porto Organizado de Santarém está definida por Decreto Federal nº 5.229, datado de 05 de outubro de 2004, sendo constituída:

- I. Pelas instalações portuárias terrestres existentes na cidade de Santarém, na margem direita do rio Tapajós, tendo como limites extremos, a montante do Porto, a ponta Maria José e a jusante, já no rio Amazonas, a foz do Furo Maicá, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviárias e ferroviárias e, ainda, os terrenos ao longo dessas áreas e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Santarém ou sob sua guarda e responsabilidade;
- II. Pela infraestrutura de proteção e acessos aquaviários, compreendendo as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a estes até as margens das instalações terrestres do Porto Organizado, conforme definido no inciso I, existentes ou que venham a ser construídas e

mantidas pela administração do Porto ou por outro órgão do Poder Público.

O PDZ do Porto de Santarém foi aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária - CAP do Porto de Santarém, 11/12/2008. A resolução nº 1313, de 01 de abril de 2009, autoriza o Programa de Arrendamento de áreas e instalações do Porto de Santarém.

O Regulamento de Exploração dos Portos de Belém, Vila do Conde e Santarém foram aprovados em 10/11/2014 na 439ª Reunião Ordinária do CONSAD, por meio da Deliberação nº 12/2014. O Regulamento de Exploração tem como objetivo estabelecer regras básicas de funcionamento dos portos organizados de Belém, Vila do Conde e Santarém que deverão ser observadas por todos que exerçam atividades no âmbito das instalações sob gestão direta da Administração Portuária, representada pela Companhia Docas do Pará – CDP.

O Alfandegamento do Porto de Santarém foi declarado por meio do Ato Declaratório Executivo da Secretaria da Receita Federal nº 040, de 05 de setembro de 1996.

1.5. Situação Institucional

A CDP é uma Sociedade de Economia Mista, CNPJ: 04.933.552/0001-03, de capital autorizado, vinculado à Secretaria Nacional de Portos - SNP, com sede e foro na cidade de Belém/PA, sítio Av. Presidente Vargas, 41 - Campina - CEP: 66.010-000, estabelecida pela ata da Cessão de Constituição da Companhia Docas do Pará de 28 de agosto de 1967, nos termos do Decreto Lei nº 155, que extinguiu o Serviço de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará - SNAPP e criou a Empresa de Navegação da Amazônia S.A - ENASA e a Companhia das Docas do Pará - CDP, aprovado pelo decreto nº 61.300, de 06/09/1967, regendo-se pela Lei nº 2.816, de 05/06/2013, pelo seu Estatuto Social, com prazo de duração indeterminado, e pela legislação relativa as Sociedades por Ações, no que lhe for aplicável.

A CDP, segundo o Art. 3º do seu Estatuto Social, tem por objeto social realizar, em harmonia com os planos e programas da Secretaria de Portos da

Presidência da República, a administração e a exploração comercial dos portos organizados e demais instalações portuárias do Estado do Pará.

O Controle Acionário da CDP é da União, sendo sempre reservada à mesma a participação mínima no Capital Social com vistas à manutenção do Controle Acionário.

A CDP é a Autoridade Portuária dos portos organizados de Belém, Santarém e Vila do Conde, no Estado do Pará, desempenhando as atividades de exploração e fiscalização, desde a regulamentação das operações e dos contratos de concessões, a pré-qualificação de operadores portuários, a arrecadação das tarifas e a fiscalização das operações portuárias e demais disposições dos artigos 17 e 18 da Lei nº 12.815/2013, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente e a sociedade.

A Autoridade Portuária presta, ainda, apoio técnico e administrativo aos Conselhos de Autoridade Portuária - CAP e aos Órgãos Gestores de Mão de Obra – OGMO, além da fiscalização de obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, assegurando, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento dos portos.

O porto de Santarém é atualmente operado pelo modelo de gestão *Landlord*, e a CDP, como Autoridade Portuária, tem jurisdição sobre o porto, podendo exercê-la em portos organizados e instalações portuárias localizadas em outros estados, como também administrar vias navegáveis de interior, mediante delegação do Governo Federal através de convênio.

“Considera-se que o modelo de gestão *Landlord* utilizado em Santarém está adequado às diretrizes determinadas pelo PNLP e que ele é capaz de assegurar no futuro a auto sustentação do porto, necessitando apenas de alguns ajustes e melhorias para se tornar eficaz” (Plano Mestre do Porto de Santarém, 2013).

1.6. Estrutura Administrativa e de Gestão

Em atenção ao Programa de Modernização da Gestão Portuária – PMGP/2014, a CDP realizou a revisão e atualização de seu Planejamento Estratégico 2015-2020, o qual definiu a missão, visão e valores abaixo:

- **Missão**

Assegurar serviços portuários, ofertar infraestrutura moderna, eficiente e segura, gerando divisas com responsabilidade ambiental e buscar a satisfação de seus clientes, no complexo portuário paraense.

- **Visão**

Ser reconhecida como autoridade portuária de excelência até 2020 para escoamento da produção do Norte e Centro-Oeste do Brasil através da integração rodo-fluvial;

- **Valores**

Ética; comprometimento; responsabilidade socioambiental; competitividade; unidade; transparência; inovação e respeito ao ser humano.

O organograma de gestão da CDP é apresentado na Figura 5, a seguir:

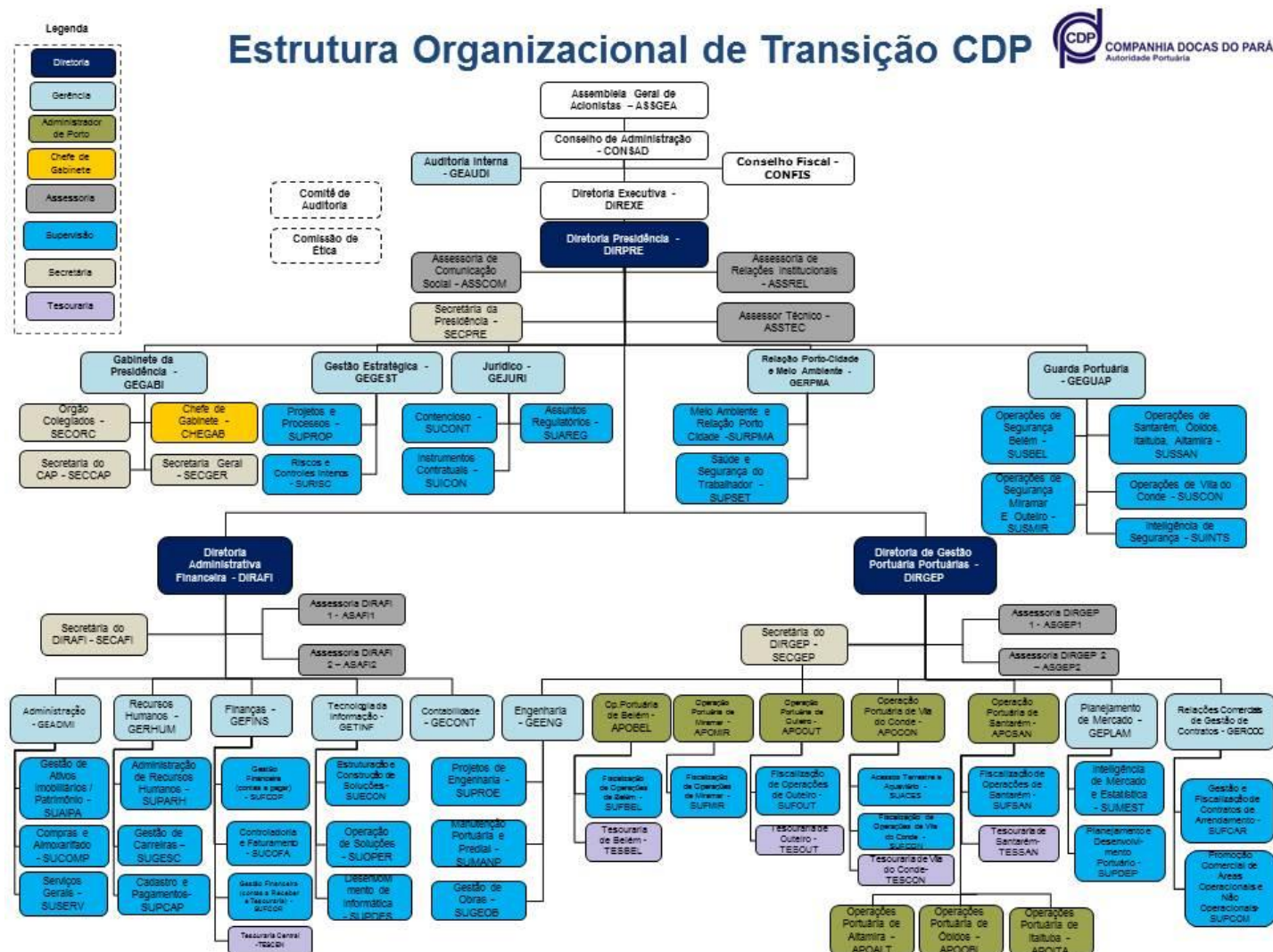


FIGURA 5 - ORGANOGRAMA DA CDP

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Conselho de Administração - CONSAD

É o órgão de orientação e direção da Companhia Docas do Pará, que exerce funções deliberativas. Entre os assuntos administrativos que são decididos por este Conselho estão: o estabelecimento de diretrizes fundamentais e de normas gerais de organização; administração e operação; a aprovação de planos e programas gerais; o acompanhamento e supervisão das atividades sociais, dos resultados atingidos e na adoção de medidas corretivas; e outros meios legais e normativos compatíveis com as atribuições fixadas em Lei e no Estatuto Social (Tabela 4).

TABELA 4 - ESTRUTURA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA CDP - CONSAD

NOME	ÓRGÃO DE ORIGEM	ATO DE NOMEAÇÃO
JOSÉ ALBUQUERQUE E SILVA	SNP	AGE* de 10/11/2014
JORGE ERNESTO SANCHEZ RUIZ	CDP	CONSAD de 22/05/2014
ANIVALDO JUVENIL VALE	Ministério dos Transportes	AGE* de 23/05/2014
KLEBER FERREIRA DE MENEZES	CAP/Empresarial	AGE* de 23/05/2014
MÁRCIO COSTA DE SOUZA	CAP/Trabalhador	AGE* de 23/05/2014
STEPHANIE COSTA CRUZ CUNHA	Ministério do Planejamento e Orçamento	AGE* de 25/08/2014
RICARDO DE ALMEIDA COLLAR	SNP	AGO* de 03/04/2014

* AGO: Assembleia Geral Ordinária

* AGE: Assembleia Geral Extraordinária

* Posição: Dez/ 2014

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Conselho Fiscal - CONFIS

O Conselho Fiscal é composto por três membros efetivos e um suplente. Compete-lhe exercer todas as atribuições estabelecidas no art. 163 da Lei nº 6.404/76, com as modificações introduzidas pela Lei nº 9.457/97 e pronunciar-se sobre assuntos que lhe forem submetidos pelo Conselho de Administração ou pela Presidência, acompanhar a execução patrimonial, financeira e orçamentária, podendo examinar livros, quaisquer outros documentos e requisitar informações.

A descrição dos membros do CONFIS segue na Tabela 5.

TABELA 5 - ESTRUTURA DO CONSELHO FISCAL DA CDP - CONFIS

NOME	CARGO	ÓRGÃO DE ORIGEM	ATO DE NOMEAÇÃO
WALDIR QUINTILIANO DA SILVA	Presidente	Ministério da Fazenda	Ata AGO* de 03/04/2014
AUGUSTO CÉSAR CARVALHO BARBOSA DE SOUZA	Conselheiro Titular	Ministério dos Transportes	Ata AGE* de 23/05/2014
CRISTIANE CAMPOS PERALTA	Conselheira Titular	Secretaria Nacional de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	Ata AGE* de 14/11/2014
NUCILENE LIMA FREITAS	Conselheiro Suplente	Ministério da Fazenda	Ata AGO* de 03/04/2014
EULER JOSÉ DOS SANTOS	Conselheiro Suplente	Ministério dos Transportes	Ata AGE* de 14/11/2014
LIMBER OCAMPO	Conselheiro Suplente	Secretaria Nacional de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	Ata AGO* de 03/04/2014

* AGO: Assembleia Geral Ordinária

* AGE: Assembleia Geral Extraordinária

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Conselho de Autoridade Portuária - CAP

O Conselho de Autoridade Portuária - CAP, do Porto de Santarém é o órgão consultivo do porto, integrado por representantes de todos os segmentos interessados na atividade do porto, agrupados em três blocos: Poder público, classe empresarial, trabalhadores portuários, conforme disposto no Art. 20, § 1º do novo marco regulatório.

No caso do porto de Santarém somente três blocos se fazem representados, conforme organograma apresentado na Figura 6.

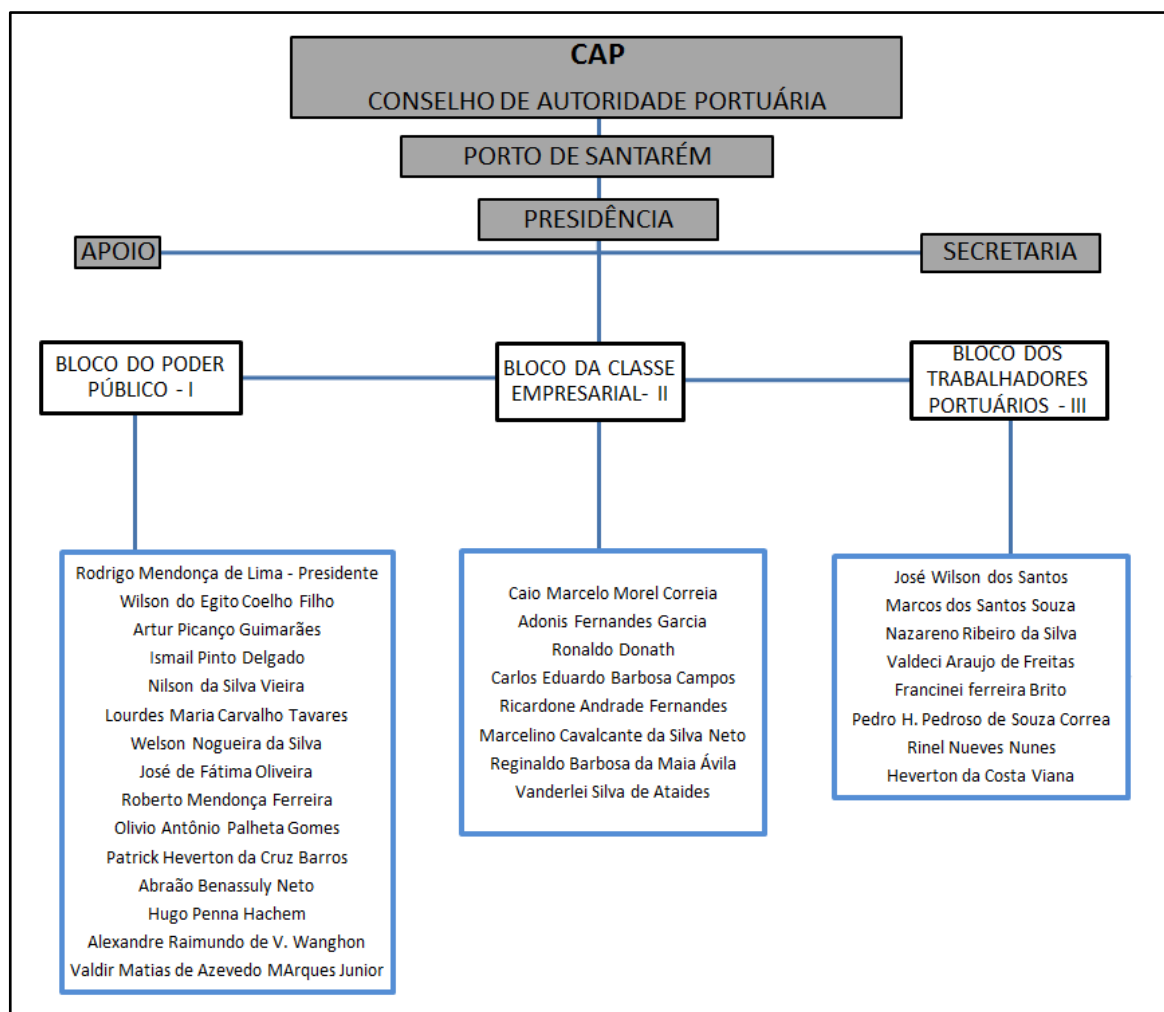


FIGURA 6 - ORGANOGRAMA - CAP

Fonte: Sítio da CDP, 2014

A Tabela 6 apresenta a Estrutura de Pessoal da CDP.

TABELA 6 - FORÇA DE TRABALHO DA CDP

TIPOLOGIAS DOS CARGOS	LOTAÇÃO		INGRESSOS NO EXERCÍCIO	EGRESSOS NO EXERCÍCIO
	AUTORIZADA	EFETIVA		
1. EMPREGADOS EM CARGOS EFETIVOS - MEMBROS DE PODER E AGENTES POLÍTICOS				
1.1. Empregados de carreira vinculada ao órgão	-	302	29	23
Total de Empregados	-	302	29	23

Fonte: Relatório de Gestão

A Tabela 7 apresenta o detalhamento dos cargos em comissão e funções gratificadas da Unidade Jurisdicionada.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém

TABELA 7 - DETALHAMENTO DOS CARGOS EM COMISSÃO E FUNÇÕES GRATIFICADAS DA CDP

TIPOLOGIAS DOS CARGOS	LOTAÇÃO		INGRESSOS NO EXERCÍCIO	EGRESSOS NO EXERCÍCIO
	AUTORIZADA	EFETIVA		
1. CARGOS EM COMISSÃO - GRUPO DIREÇÃO E ACESSORAMENTO SUPERIOR				
1.1. Empregados de Carreira Vinculada ao Órgão	-	1	-	-
1.2. Sem Vínculo	-	23	1	15
2. FUNÇÕES GRATIFICADAS				
2.1. Empregados de Carreira Vinculada ao Órgão	-	53	-	2
Total de Empregados em Cargo e em Função	-	77	1	17

Fonte: Relatório de Gestão

O próximo detalhamento se refere à quantidade de empregados da CDP por faixa etária (Tabela 8).

TABELA 8 - QUANTIDADE DE EMPREGADOS DA CDP POR FAIXA ETÁRIA

TIPOLOGIAS DO CARGO	QUANTIDADE DE EMPREGADOS POR FAIXA ETÁRIA				
	ATÉ 30 ANOS	DE 31 A 40 ANOS	DE 41 A 50 ANOS	DE 51 A 60 ANOS	ACIMA DE 60 ANOS
1.1. Membros de Poder e Agentes Políticos	-	-	-	-	-
1.2. Empregados de Carreira	39	63	46	112	42
1.3. Empregados cedidos ou em licença	-	-	1	6	5
2. PROVIMENTO DE CARGO EM COMISSÃO					
2.1. Cargos de Natureza Especial	-	-	17	-	-
2.2. Grupo Direção e Assessoramento Superior	1	5	-	7	4
2.3. Funções Gratificadas	5	18	10	19	1
Total de Cargos	45	86	64	144	52

Fonte: Relatório de Gestão

Na Tabela 9 é apresentada a quantidade de empregados da CDP por nível de escolaridade. A maioria dos empregados possui ensino médio completo, proporção similar aos de nível superior completo.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém

TABELA 9 - QUANTIDADE DE EMPREGADOS DA CDP POR NÍVEL DE ESCOLARIDADE

TIPOLOGIAS DO CARGO	QUANTIDADE DE PESSOAS POR NÍVEL DE ESCOLARIDADE								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Provimento de Cargo Efetivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.1. Membros de Poder e Agentes Políticos	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.2. Empregados de Carreira	-	-	6	44	155	95	12	1	-
1.3. Empregados com contratos temporários	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Provimento de Cargo em Comissão	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.2. Cargos de Natureza Especial	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.2. Grupo Direção e Assessoramento Superior	-	-	-	-	-	17	4	1	-
2.3. Funções Gratificadas	-	-	-	-	13	31	11	2	-
3. Totais (1+2)	0	0	6	44	168	143	27	4	-

LEGENDA

Nível de Escolaridade

1 - Analfabeto; 2 - Alfabetizado sem cursos regulares; 3 - Fundamental incompleto; 4 - Fundamental; 5 - Médio ou técnico; 6 - Superior; 7 - Aperfeiçoamento/Especialização/Pós-Graduação; 8 - Mestrado; 9 - Doutorado/Pós Doutorado/PhD/Livre Docência; 10 - Não Classificada.

Fonte: Relatório de Gestão

O resumo da quantidade de empregados da CDP por local de trabalho e por sexo é apresentado na Tabela 10. A maior parte dos empregados (36%) está locada no edifício sede, enquanto 23% está no Porto de Belém, 16% em Vila do Conde, e 13% no terminal de Miramar. Do total de empregados, 81% são do sexo masculino.

TABELA 10 - QUANTIDADE DE EMPREGADOS DA CDP

LOCAL DE TRABALHO	MASCULINO	FEMININO	TOTAL
Edifício Sede	76	67	143
Porto de Belém	89	3	92
Terminal de Miramar	48	3	51
Terminal de Outeiro	8	1	9
Porto de Vila do Conde	63	0	63
Porto de Santarém	29	0	29
Porto de Óbitos	1	0	1
Porto de Altamira	1	0	1
Porto de Itaituba	2	0	2
TOTAL	317	74	391

Fonte: Relatório de Gestão

A Tabela 11 apresenta o detalhamento do quantitativo de empregados locados na sede da CDP por cargo.

Na Tabela 12 encontra-se o quantitativo dos trabalhadores portuários em via de se aposentar credenciados pela CDP.

TABELA 11 - NÚMERO DE EMPREGADOS POR CARGO - SEDE CDP

CARGO	NÚMERO DE EMPREGADOS
Administrador I	1
Administrador IV	2
Advogado I	2
Advogado IV	1
Analista de Sistemas I	6
Arquiteto I	1
Assistente Administrativo I	42
Assistente Administrativo II	7
Assistente Social I	1
Assistente Técnico Administrativo I	13
Assistente Técnico Administrativo II	2
Auxiliar de Enfermagem	1
Auxiliar de Enfermagem do Trabalho	1
Auxiliar de Serviços Gerais	1
Conferente de Capatazia	3
Contador	3
Contínuo	1
Desenhista II	1
Economista IV	2
Engenheiro I	10
Engenheiro II	1
Engenheiro IV	1
Guarda Portuário	1
Inspetor da Guarda Portuária I	1
Médico III	1
Motorista de Viaturas	1
Operador de Computador	1
Professora	2
Programador I	2
Psicólogo I	1
Sem Cargo	20
Técnico em Contabilidade I	1
Técnico de Contabilidade II	2
Técnico de Segurança do Trabalho	2
Total de Cargos	138

Fonte: Relatório de Gestão

TABELA 12 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIA DE SE APOSENTAR

UNIDADE	QUANTIDADE
Edifício Sede	6
Porto de Belém	7
Terminal P. de Miramar	3
Porto de Santarém	2
Porto de Vila do Conde	1
Total	19

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2. Situação Atual

Atualmente o Porto de Santarém conta com uma área de aproximadamente 500.000 m². Opera principalmente com graneis sólidos de origem vegetal (soja e milho), graneis líquidos derivados de petróleo (combustíveis e gás), passageiros (fluviais e de cruzeiros) e carga geral containerizada e não containerizada. O porto possui instalações para atracação de embarcações de diferentes tipos, dentre elas, embarcações de longo curso, mista, comboios fluviais e cruzeiros. Na Figura 7/Mapa página 252 está representada a área primária do Porto de Santarém.

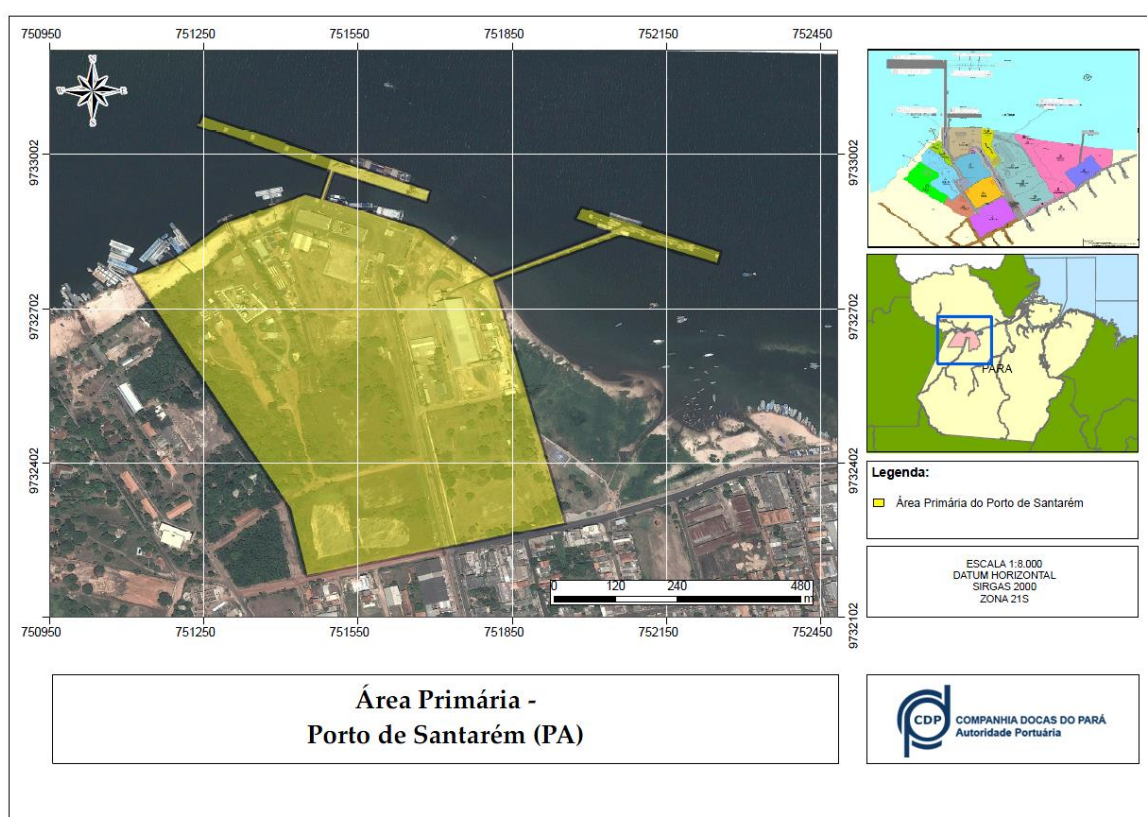


FIGURA 7 - ÁREA PRIMÁRIA DO PORTO DE SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.1. Terminal de Passageiros

O porto dispõe de área para atendimento aos passageiros das embarcações fluviais que atracam no berço 301 junto à rampa de acesso e para os turistas dos navios de cruzeiros que atracam no berço 101 (Figura 8/Mapa página 253). Quando há atracação deste tipo de embarcação no berço 101, a área é isolada de todo o restante do porto, sinalizada com espaços para o tráfego de pessoas e carga.

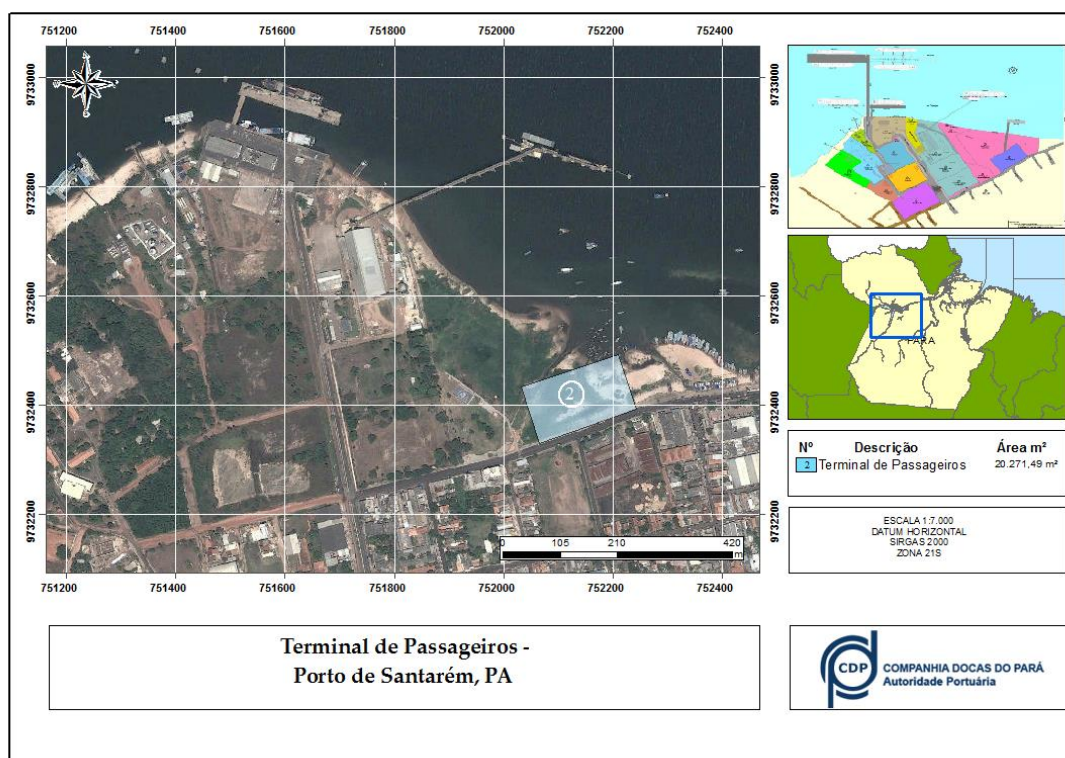


FIGURA 8 - TERMINAL DE PASSAGEIROS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.2. Instalações de Acostagem

As instalações de acostagem do Porto de Santarém estão localizadas na margem direita do rio Tapajós, na localidade conhecida como Ponta da Caieira, aproximadamente a 3 km da confluência com o rio Amazonas, e são constituídas de píeres, dolphins, cais, plataformas e rampa ro-on/ro-off, conforme Figura 9/Mapa página 254.

Vale ressaltar que o calado limitante para operação no Porto de Santarém é o determinado pelo canal da Barra Norte na foz do rio Amazonas de 11,50 m, segundo NPCP/2006. Todas as instalações de acostagem estão em bom estado de conservação.

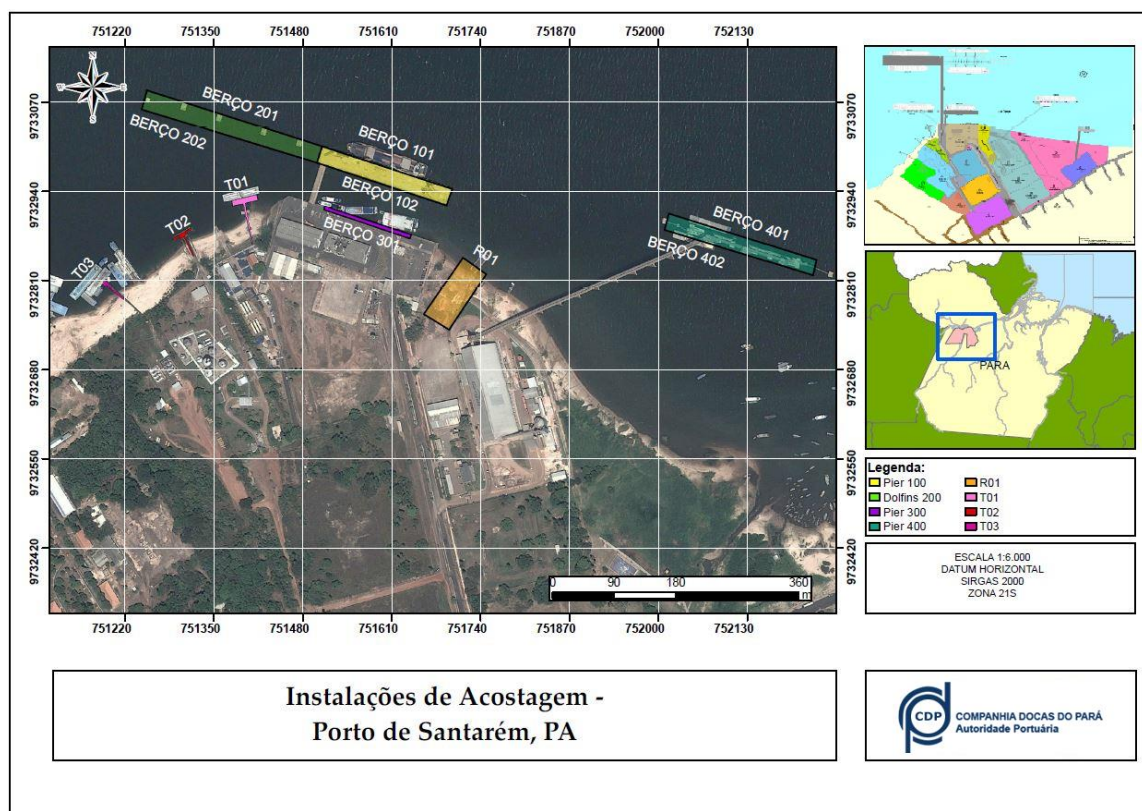


FIGURA 9 - INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

LINHA DE DOLFINS - 200:

- Berço 201 - Dolphins de atracação e amarração formando um conjunto de estruturas no mesmo alinhamento do píer 100 existente, à montante, com 260 m de comprimento e profundidade entre 14 e 22 m nos períodos de seca e cheia do rio, conforme Figura 10. Estes dolphins estão reservados para movimentação de granel sólido de origem vegetal ou mineral e granel líquido, sendo atualmente utilizados para o auxílio na atracação de navios de até 55.000 TPB, quando se faz necessário atender, por exemplo, dois navios ao mesmo tempo no berço 201, ou quando navios de maior comprimento aportam no berço.



FIGURA 10 - DOLFINOS DE ATRACAÇÃO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

PIER - 100:

- Berço 101 - Píer externo, com 200 m de comprimento e profundidade que variam de 14 m em águas mínimas e 22 m na máxima, destinado a navios de até 30.000 TPB, sendo utilizados no transporte de cargas geral containerizada e não containerizada e para cruzeiros marítimos;
- Berço 102 - Com 185 m de comprimento e profundidade variando de 8 m em águas mínimas e 16 m na máxima, situado na face interna do píer e destinado à operação de embarcações fluviais de cargas;

Na Figura 11 é possível observar o estado de conservação do Píer - 100.



FIGURA 11 - PIER 100

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

PIER - 300:

- Berço 301 - Cais marginal com 185 m de comprimento e profundidade de 3 m, situado na área interna ao píer 200, constituído de rampas e patamares e destinado à atracação e operação de embarcações fluviais mistas de passageiros e cargas, conforme Figura 12.



FIGURA 12 - PIER 300

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

PIER - 400:

- Berço 401 - Terminal de Granéis Sólidos com 250 m, arrendado à Cargill, situado à jusante do píer principal do porto; é constituído por dolphins de concreto, com 16 m de profundidade e com estrutura para receber navios de até 60.000 TPB, conforme Figura 13.



FIGURA 13 - PIER 400 – BERÇO 401

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

- Berço 402 - berço interno do píer 400 com 130 m de comprimento, que possui 16 m de profundidade, constituído de uma plataforma em concreto armado e recebe barcaças graneleiras, conforme Figura 14.



FIGURA 14 - PIER 400 - BERÇO 402

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TERMINAIS:

- T01 - Terminal de Granéis Líquidos, arrendado a Fogás, destinado à movimentação de gás butano. Possui estrutura em concreto armado, passarelas em estrutura metálica, para atracação de balsas com calado máximo de 2,5 a 3 m, conforme Figura 15.



FIGURA 15 - TERMINAL DA FOGÁS - T01

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

- T02 - Terminal de Granéis Líquidos, pertencente à área STM05, destinado à movimentação de combustíveis. Possui estrutura em estacas de madeira, para atracação de balsas com calado máximo de 2,5 a 3 m, conforme Figura 16.



FIGURA 16 - TERMINAL DA ÁREA STM05 - T02

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

- T03 - Terminal de Granéis Líquidos, pertencente à área STM04, destinada à movimentação de combustíveis. Possui estrutura com estacas de madeira e dutos para bombeamento do produto até o terminal de armazenagem, e para atracação de balsas com calado máximo de 2,5 a 3 m, conforme Figura 17.

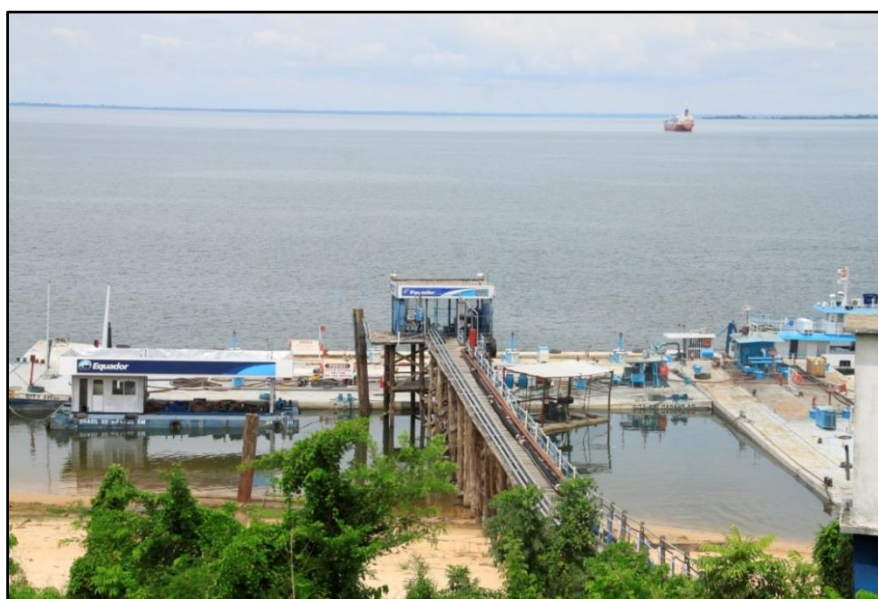


FIGURA 17 - TERMINAL DA ÁREA STM04 - T03

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

- R01 - Rampa ro-on/ro-off, entre o berço 301 (Cais Marginal) e as instalações do terminal de granel sólido (soja) possuindo 70 m de largura, está situada a rampa de embarque/desembarque de caminhões e carretas transportadas em balsas, conforme Figura 18.



FIGURA 18 - RAMPA RO-ON/RO-OFF - R01

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

No Porto de Santarém, apesar de possuir uma boa profundidade em alguns berços, o calado será limitado pelo Canal Grande do Curuá, onde se recomenda um calado de 11,50m (37,7 pés) como seguro e razoável, observado a maré da hora. A Tabela 13 expõe o comprimento e profundidade dos berços operacionais do Porto de Santarém.

TABELA 13 - CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DOS BERÇOS OPERACIONAIS, PORTO DE SANTARÉM.

BERÇO	COMPRIMENTO	PROFUNDIDADE
101	200 m	14 – 22 m
102	185 m	8 – 16 m
201	260 m	14 – 22 m
301	185 m	3 m
401	250 m	16 m
402	130 m	16 m

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.3. Instalações de Armazenagem

O Porto de Santarém caracteriza-se por uma vocação predominante de exportador tanto de granéis sólidos (grãos agrícolas), quanto de carga geral solta e containerizada.

Os grãos são originários principalmente do estado do Mato Grosso e trazidos ao porto em grande parte por barcaças fluviais, enquanto as demais mercadorias são exportadas como carga geral containerizada e não containerizada, originários da própria região. Além de contar com área de retroporto preparada para receber a implantação de projetos para o escoamento da produção de grãos do centro-oeste, também se encontram modernas instalações para armazenamento de inflamáveis líquidos.

No que se refere às instalações de armazenagem, o Porto de Santarém dispõe de três armazéns, quatro galpões sem fechamento lateral, além de pátios pavimentados e estação de passageiros, discriminadas a seguir, além das instalações de armazenagem de grãos do TGV SAN I e dos tanques de combustíveis dos terminais de granéis líquidos arrendados, conforme Figura 19/Mapa página 255.

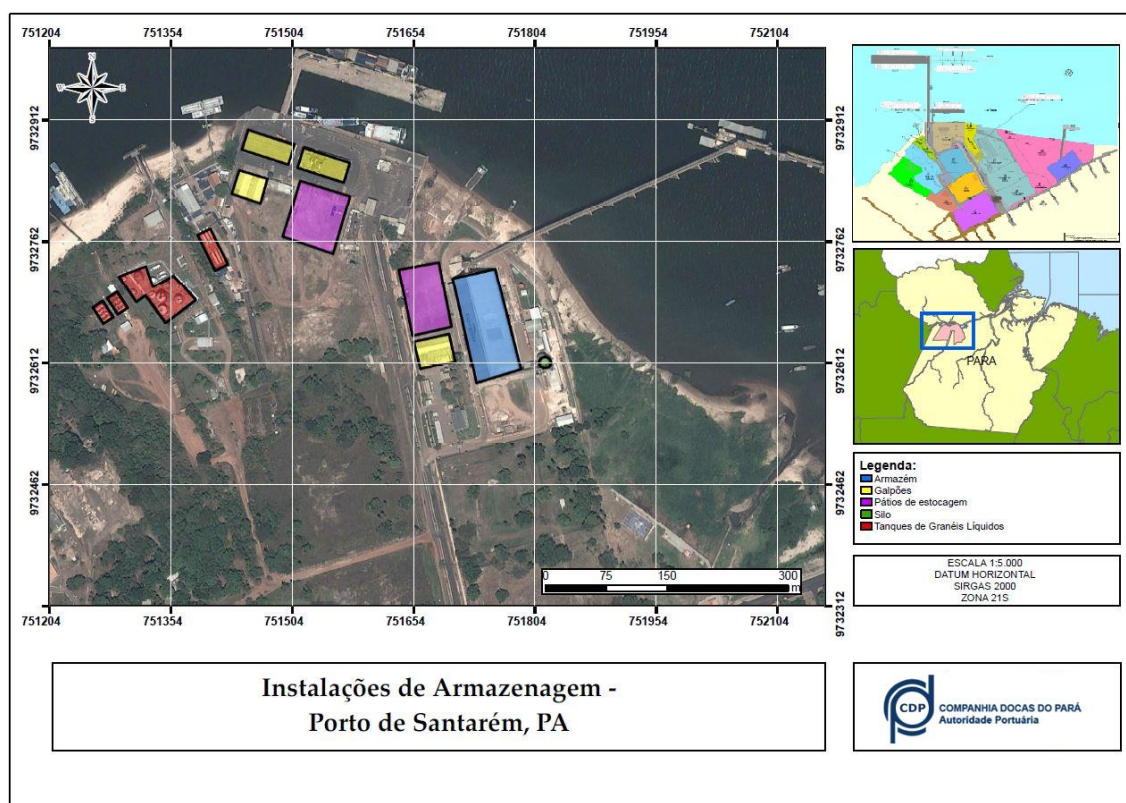


FIGURA 19 - INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 14 mostra as instalações de armazenagem existente no Porto de Santarém.

TABELA 14 - INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM

INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM	QUANTIDADE	ÁREA/VOLUME	CAPACIDADE	REGIME DE EXPLORAÇÃO
Armazém	1	6.894 m ²	60.000 t	Arrendamento Cargill
Armazém	2	1.500 m ²	4.500 m ³	Porto Público
Galpão	2	1.500 m ²	4.500 m ³	Porto Público
Galpão	2	900 m ²	2.700 m ³	Porto Público
Pátio	1	4.100 m ²	700 TEUS	Porto Público
Pátio	1	4.750 m ²	750 TEUS	Porto Público
Silo	1	2.000 m ³	1.500 t	Arrendamento Cargill
Tanque	6	420 m ³	60 t	Arrendamento Fogás
Tanque	8	700 m ²	5.530 m ³	Arrendamento Raizen
Tanque	8	2.960 m ²	800 m ³	Arrendamento Equador

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.3.1. Armazéns e Galpões

Existem 2 armazéns com área de 1.500 m² cada um e estão situados na área central do pátio, em frente ao píer, conforme Figura 20. Existem também dois galpões sem fechamento lateral e área total de 900 m². Os dois galpões situam-se ao lado esquerdo do escritório da CDP onde, metade desta área é utilizada para estocagem de madeira e a outra metade é utilizada como oficina para pequenos reparos.



FIGURA 20 - GALPÕES PRÓXIMO AO PIER

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Na Figura 21/Mapa página 256, destacam-se os armazéns/galpões do Porto de Santarém.

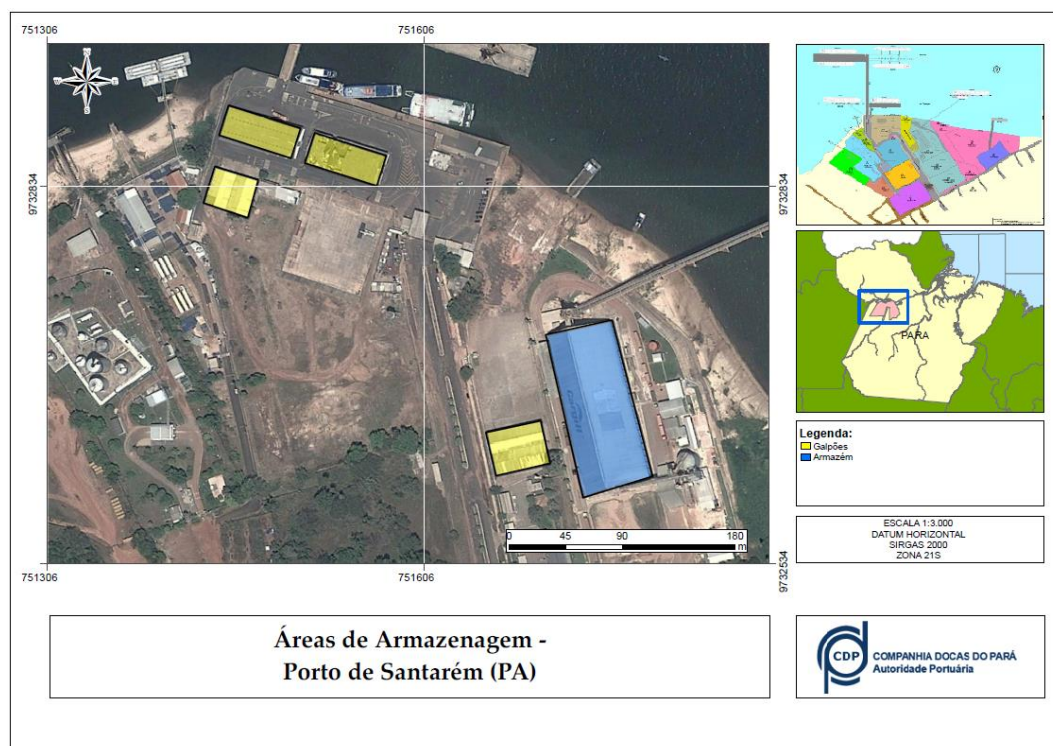


FIGURA 21 - ARMAZÉM E GALPÕES - PORTO DE SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Existem ainda dois galpões com as laterais abertas e área total de 1.500 m² dispostos vizinhos à área da Cargill, próximos à avenida de acesso ao porto, conforme Figura 22.



FIGURA 22 - ARMAZÉM SEM FECHAMENTO LATERAL

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Na área da Cargill há um armazém em concreto armado com fundo chato e capacidade para 60.000 t de soja.

2.3.2. Pátios

O porto dispõe de um pátio pavimentado em concreto armado com área de 4.100 m² onde são realizadas as operações com contêiner. O contêiner é carregado na REDEX de apoio ao porto e é feito um pulmão nesta área para embarque no navio, conforme Figura 23.



FIGURA 23 - PÁTIO DE CONTEINERES

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

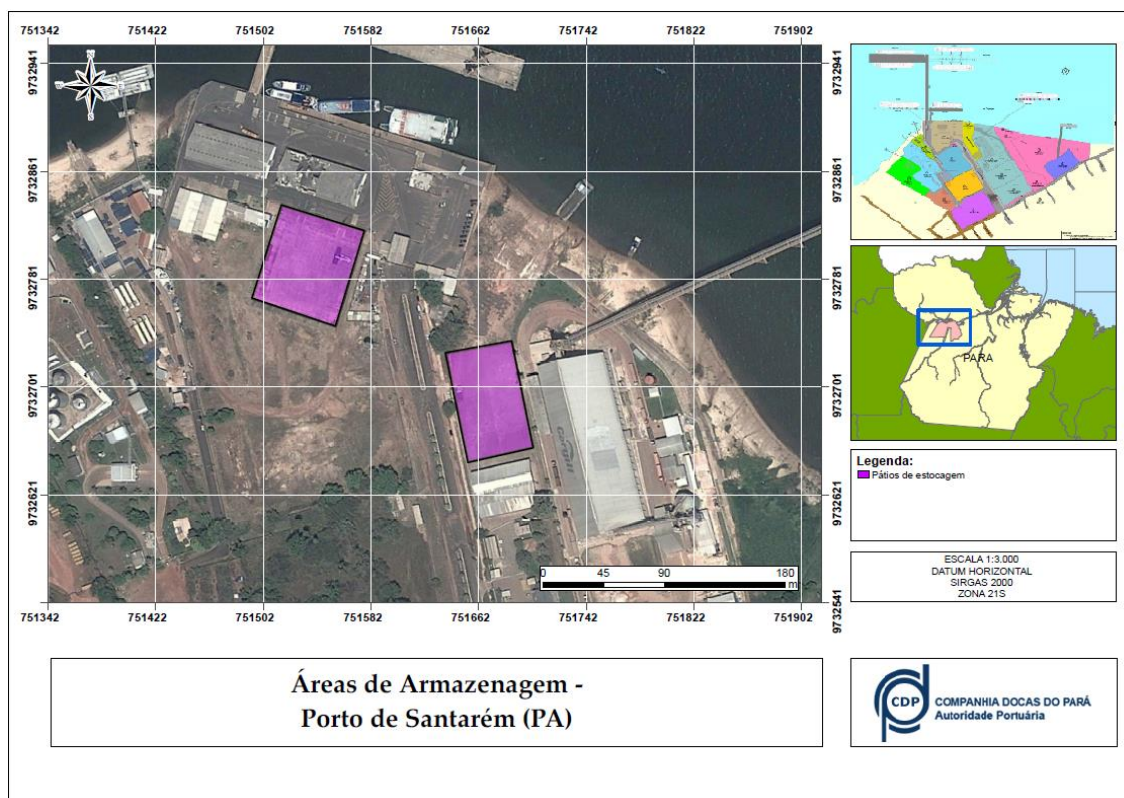


FIGURA 24 - PÁTIO DE CONTAINER

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Próximo a rampa ro-on/ro-off, há um pátio com piso de bloquete para auxílio nas operações, conforme Figura 24/Mapa página 257.

2.3.3. Silos

O Terminal da Cargill dispõe de silo vertical com capacidade para 1.500 t, com a finalidade de secagem dos grãos provenientes da região produtoras e que não estão no padrão de umidade desejado, conforme Figura 25/Mapa página 258.

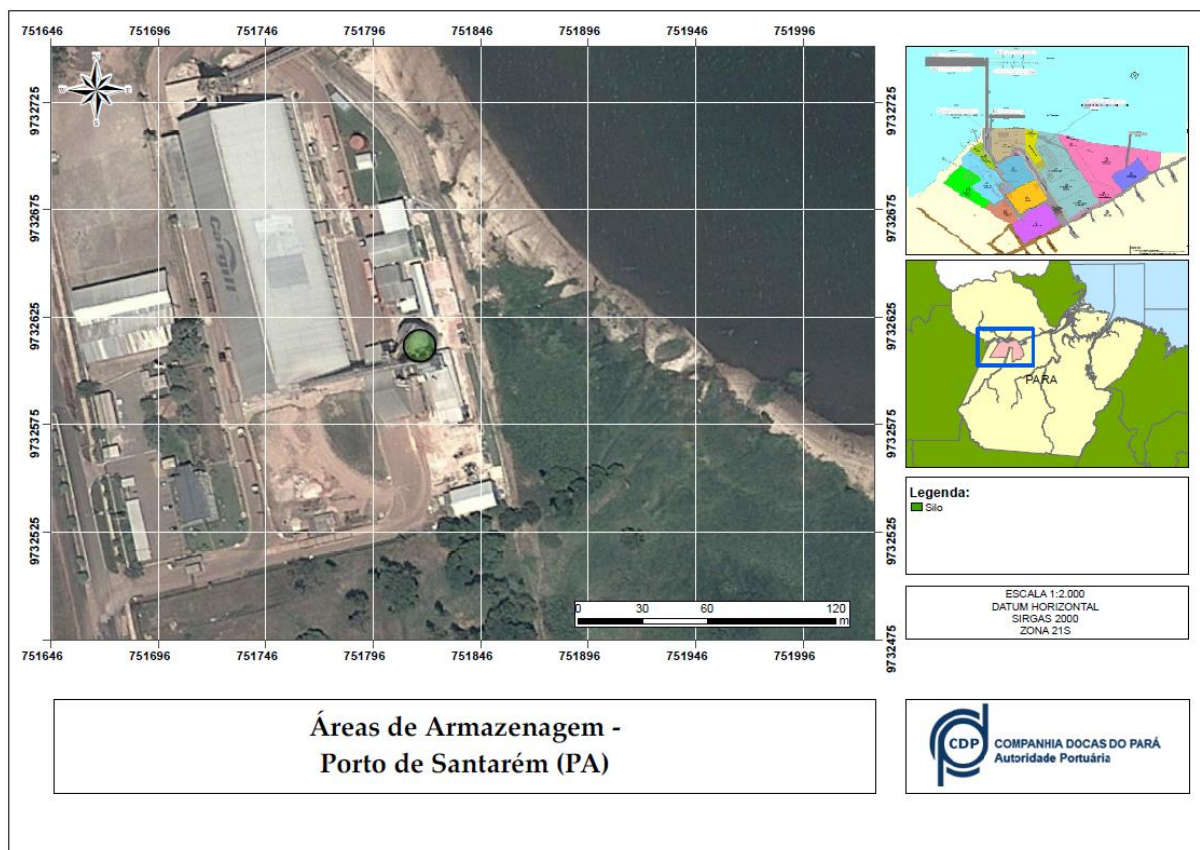


FIGURA 25 - SILO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.3.4. Tanques

Existem 16 tanques cilíndricos não pressurizados de combustível no porto, com capacidade total de 6.330 m³ de propriedade das distribuidoras RAIZEN e Equador, sendo oito tanques da Equador com capacidade total de 800 m³ e oito da RAIZEN com capacidade total para armazenagem de 5.530 m³.

O porto dispõe também de seis tanques cilíndricos pressurizados para armazenagem de GLP, com capacidade para 60 t cada um e localizados na área arrendada à FOGÁS, conforme Figura 26/Mapa página 259.

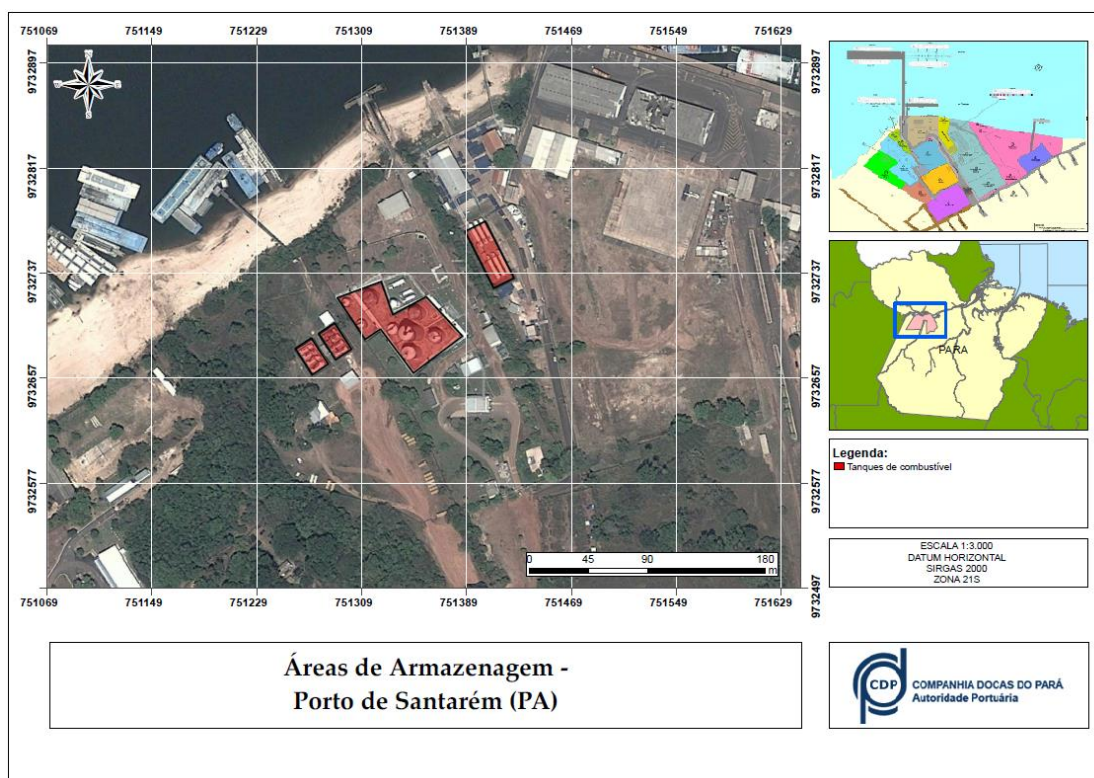


FIGURA 26 - TANQUES DE ARMAZENAGEM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.4. Equipamentos Portuários

O parque de equipamentos do porto de Santarém é constituído de máquinas de movimentação de cargas pertencentes à CDP, dos operadores portuários e dos arrendatários de terminais. Os equipamentos portuários constam na Tabela 15, bem como suas as informações.

TABELA 15 - EQUIPAMENTOS DO PORTO DE SANTARÉM

EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS - PORTO DE SANTARÉM		
	Equipamento:	Transportadores de Correia
	Aplicação:	Carregamento de soja e de milho
	Produtividade Nominal	1.500 t/h
	Quantidade	2
	Carga Nominal	-
	Proprietário:	Cargill
	Localização:	Arrendamento da Cargill.
	Ano de Fabricação:	-

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém

	Equipamento:	Elevador de Caneca (Torre Pescante)
	Aplicação:	Carregamento de soja e de milho
	Produtividade Nominal	750 t/h
	Quantidade	3
	Carga Nominal	-
	Proprietário:	Cargill
	Localização:	Berço 601
	Ano de Fabricação:	-
	Equipamento:	Balança de Fluxo Toledo
	Aplicação:	Pesagem dos grãos junto ao píer
	Produtividade Nominal	1.500 t/h
	Quantidade	1
	Carga Nominal	-
	Proprietário:	Cargill
	Localização:	Píer da Cargill
	Ano de Fabricação:	-
	Equipamento:	Sugador Pneumático Vigan
	Aplicação:	Descarregamento de soja e de milho
	Produtividade Nominal	-
	Quantidade	2
	Carga Nominal	375 t/h
	Proprietário:	Cargill
	Localização:	Preferencialmente no berço 602, podendo operar também no berço 601.
	Ano de Fabricação:	-
	Equipamento:	Balança rodoviária
	Aplicação:	Pesagem da entrada do caminhão (cheio)
	Produtividade Nominal	-
	Quantidade	1
	Carga Nominal	120 t
	Proprietário:	Cargill Agrícola
	Localização:	Arrendamento da Cargill
	Ano de Fabricação:	-

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém



Equipamento:	Tombador de caminhão
Aplicação:	Descarga de milho e de soja dos caminhões para o armazém
Produtividade Nominal	-
Quantidade	1
Carga Nominal	100 t
Proprietário:	Cargill Agrícola
Localização:	Arrendamento da Cargill
Ano de Fabricação:	-



Equipamento:	Balança rodoviária
Aplicação:	Pesagem da saída do caminhão (vazio)
Produtividade Nominal	-
Quantidade	1
Carga Nominal	120 t
Proprietário:	Cargill Agrícola
Localização:	Arrendamento da Cargill
Ano de Fabricação:	-

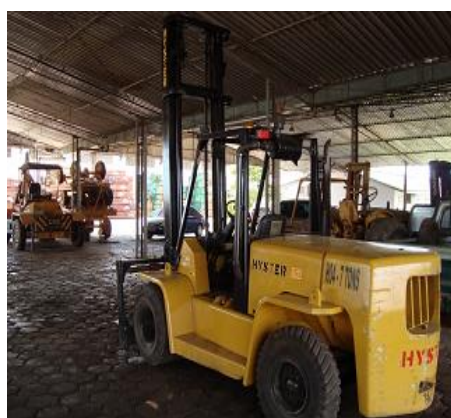


Equipamento:	Empilhadeira Reach Stacker Belotti B91
Aplicação:	Movimentação de contêineres
Produtividade Nominal	-
Quantidade	1
Carga Nominal	45 t
Proprietário:	Center Cargo
Localização:	Terminal de contêineres
Ano de Fabricação:	1996



Equipamento:	Empilhadeira Hyster
Aplicação:	Movimentação de contêineres cheios
Produtividade Nominal	-
Quantidade	2
Carga Nominal	7 t
Proprietário:	Center Cargo
Localização:	Pátio de contêineres
Ano de Fabricação:	-

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém



Equipamento:	Empilhadeira Hyster H155XL
Aplicação:	Importação de granel sólido por caçamba
Produtividade Nominal	-
Quantidade	3
Carga Nominal	7 t
Proprietário:	C2 da JF e 1 da CDP)
Localização:	Pátio de Contêiner
Ano de Fabricação:	-



Equipamento:	Empilhadeira Hyster H80 XM
Aplicação:	-
Produtividade Nominal	-
Quantidade	1
Carga Nominal	4 t
Proprietário:	JF
Localização:	Berço 501
Ano de Fabricação:	-



Equipamento:	Empilhadeira Clark CMP45TSU
Aplicação:	-
Produtividade Nominal	-
Quantidade	1
Carga Nominal	4,5 t
Proprietário:	Center Cargo
Localização:	Pátio de Contêiner
Ano de Fabricação:	-



Equipamento:	Veículos articulados
Aplicação:	Arrumação de Granel Sólido Movimentação de contêineres entre o pátio de armazenagem e o píer
Produtividade Nominal	-
Quantidade	10
Carga Nominal	32 t
Proprietário:	Center Cargo
Localização:	Pátio de contêineres
Ano de Fabricação:	-

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém



Equipamento:	Empilhadeira Yale GDP090L
Aplicação:	Movimentação de Alumínio
Produtividade Nominal	-
Quantidade	1
Carga Nominal	4 t
Proprietário:	2 da JF e 1 da Center Cargo
Localização:	Berço 501
Ano de Fabricação:	-



Equipamento:	Guindaste elétrico de pórtico
Aplicação:	-
Produtividade Nominal	-
Quantidade	2
Carga Nominal	6,3 t
Proprietário:	CDP
Localização:	Berço 501
Ano de Fabricação:	-



Equipamento:	Balança rodoviária
Aplicação:	Pesagem de carretas
Produtividade Nominal	-
Quantidade	1
Carga Nominal	80 t
Proprietário:	CDP
Localização:	BR-163
Ano de Fabricação:	-



Equipamento:	Empilhadeira Clark C300 Hy60
Aplicação:	-
Produtividade Nominal	-
Quantidade	2
Carga Nominal	3 t
Proprietário:	CDP
Localização:	Administração do Porto
Ano de Fabricação:	-

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém



Equipamento:	Auto-Guindaste Krane-Kar
Aplicação:	-
Produtividade Nominal:	-
Quantidade	1
Carga Nominal	9 t
Proprietário:	CDP
Localização:	Administração do Porto
Ano de Fabricação:	-



Equipamento:	Carreta com 4 pneus para engate
Aplicação:	-
Produtividade Nominal:	-
Quantidade	10
Carga Nominal	10 t
Proprietário:	CDP
Localização:	Administração do Porto
Ano de Fabricação:	-

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Na Figura 27/Mapa página 260 estão localizados os equipamentos portuários do Porto de Santarém.

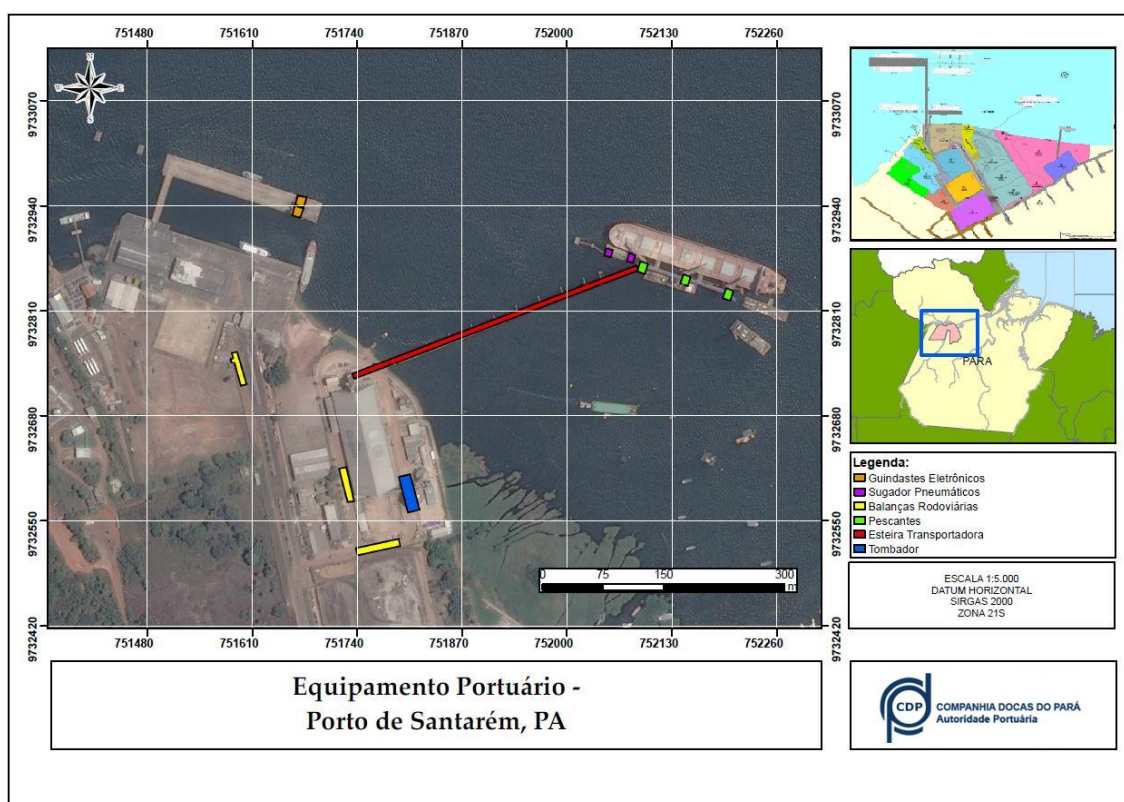


FIGURA 27 - EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.5. Áreas e Instalações Arrendadas

Os contratos de arrendamento de área e instalações no Porto de Santarém estão relacionados na Tabela 16, onde são discriminadas as áreas, o objeto, a vigência, as situações jurídica e contábil dos contratos, a possibilidade de prorrogação além de outras informações relevantes, os contratos de arrendamentos.

Na Figura 28/Mapa página 261 estão localizadas as áreas com arrendamento.

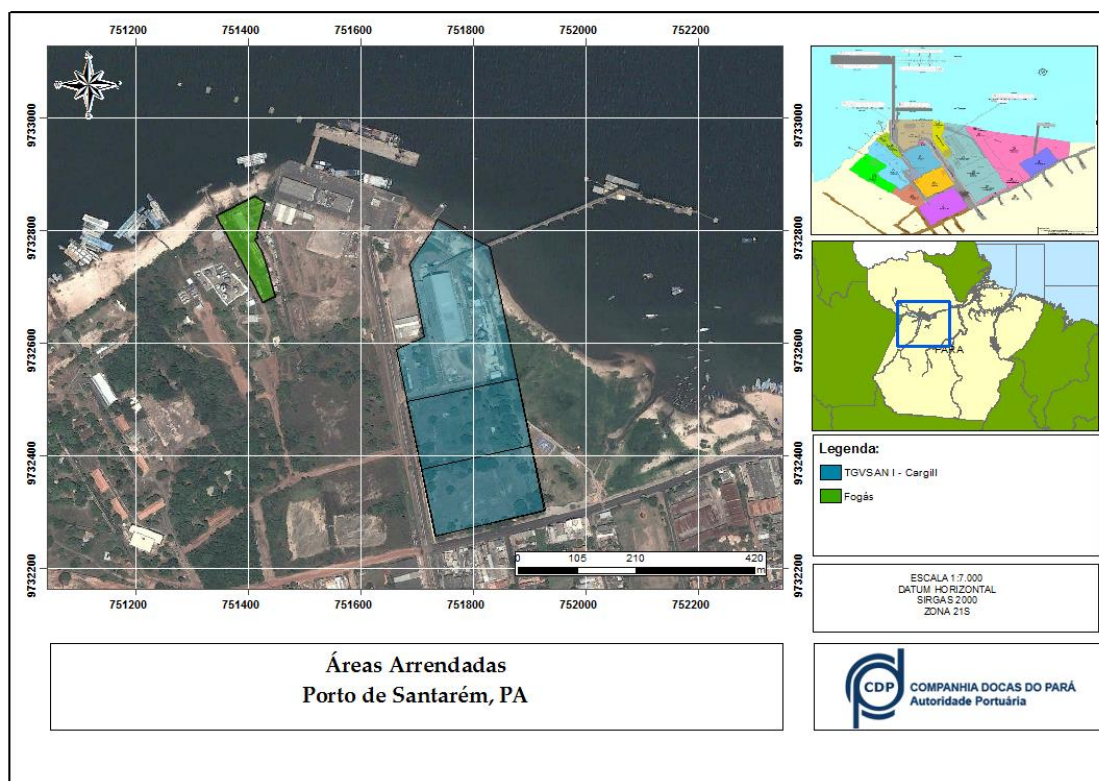


FIGURA 28 - ÁREAS ARRENDADAS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém

TABELA 16 - CONTRATOS DE ARRENDAMENTO - CDP

Nº do Contrato de Arrendamento	ARRENDATÁRIO ATUAL	OBJETO CONTRATUAL	VIGÊNCIA		ÁREA (m²)	QUALIDA DE (ISO)	SITUAÇÃO FINANCEIRA			MMC (ton/ano)	Movimentação Acumulada da última (Data Base)	Data Base p/ calculo do MMC	Apólice de Seguro	Situação Atual
			INÍCIO	TÉRMINO			Valor atual (R\$/m²)	Preço mensal (R\$)	Situação atual					
n.º 14/2001	Sociedade Fogás Ltda	Arrendamento de área de 8.450,57 m² no Porto de Santarém, situado na cidade de Santarém, no Estado do Pará, conforme as indicações e delimitações da planta anexa.	31/05/01	31/05/16	8.450,57m2	Não se aplica	1,36	11.469,77	-	Não Consta	6.917	01/01/2014	Conforme cláusula Décima Segunda a arrendatária fica obrigada a seguro.	
n.º 25/1999	Cargill Agrícola S/A	Arrendamento de área de 93.597,82m², integrante do Porto de Santarém, localizado na Av.Cuiabá, s/nº, no município de Santarém, No Estado do Pará, conforme as indicações e delimitações da planta anexa que, rubricada pelas signatárias do presente instrumento, passa a fazer parte do mesmo.	01/12/99	01/12/24	93.597,82m²	Não se aplica	2,73	209.964,77	-	1.123.174	1.543.034	01/12/2013	Conforme Cláusula Décima Quarta do contrato a arrendatária obriga-se a contratar seguro.	Termo Aditivo nº 1:Ampliação de área arrendada-Área de Expansão 4A. Termo Aditivo nº 02:Ampliação de área arrendada-Área de Expansão 4B

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Cargill Agrícola S/A



FIGURA 29 - TERMINAL DA CARGILL

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Terminal especializado no armazenamento e movimentação de grãos sólidos - soja e milho, conforme Figura 29. Recebe soja oriunda do seu terminal localizado em Porto Velho - RO, por meio de barcaças e do centro-oeste pela BR 163 por caminhões. Localizado a jusante do píer principal, ao largo da via de acesso ao porto, conta com uma área de 45.460 m² e está arrendado desde 1999. Conta com um Silo horizontal (armazém) para 60.000 t, com tripper para distribuição da carga e pás carregadeiras para a movimentação interna.



FIGURA 30 - INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM - CARGILL

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

O berço de atracação está preparado para receber barcaças pelo lado interno e navios pelo lado externo, conforme Figura 30. O sistema de embarque e

desembarque do píer é feito através de duas linhas de transportadores contínuos de esteiras, sendo uma delas para recebimento das barcaças e dimensionada para 750 t/h com dois sugadores, enquanto a outra é destinada ao carregamento de navios utilizando três torres de carregamento com uma cadência de expedição de 1.500 t/h.

Na retro área a instalação dispõe de uma moega para descarga de caminhões com plataforma hidráulica e outra para descarregamento manual, além de área de seleção e classificação da carga recebida.

Terminal da FOGÁS

A Base da FOGÁS em Santarém está destinada à recepção, envasamento e distribuição de gás de cozinha (GLP). Seu terminal é constituído por uma balsa atracada a uma estrutura fixa e interligada por dutos para o recebimento da carga, como também por uma rampa ro-on/ro-off para movimentação de carretas e vasilhames, conforme Figura 31.

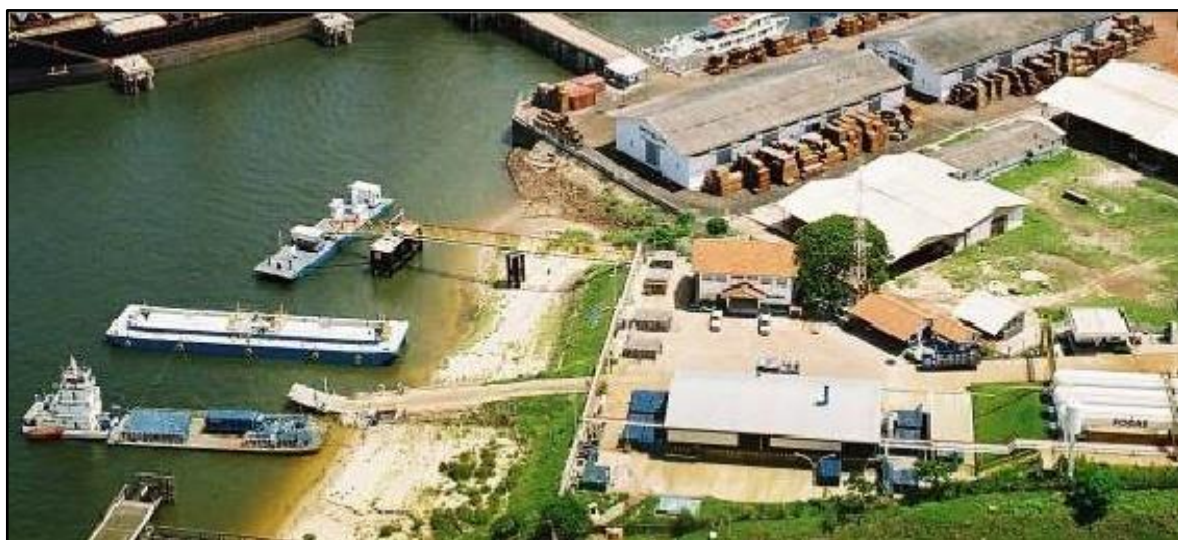


FIGURA 31 - TERMINAL DA FOGAS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Para armazenamento do GLP, o terminal conta com seis tanques de 100 m³ de capacidade de armazenagem cada, conforme Figura 32.



FIGURA 32 - INSTALAÇÕES DE ESTOCAGEM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.6. Áreas Arrendáveis

As áreas do porto de Santarém que constam do Bloco 1 de Licitações da ANTAQ/SNP estão listadas na Tabela 17 e representadas na Figura 33/Mapa página 262.

TABELA 17 - ÁREAS ARRENDÁVEIS

Porto	Código	Utilização	Utilização Futura	Área (m²)
Santarém: (Greenfield)	STM01	Área Disponível	Granéis sólidos vegetais	27.900 m²
Santarém: (Greenfield)	STM02	Área Disponível	Granéis sólidos minerais	26.600 m²
Santarém: (Greenfield)	STM04	Terminal de Graneis Líquidos	Terminal de Graneis Líquidos	28.827 m²
Santarém: (Greenfield)	STM05	Terminal de Graneis Líquidos	Terminal de Graneis Líquidos	35.097 m²

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

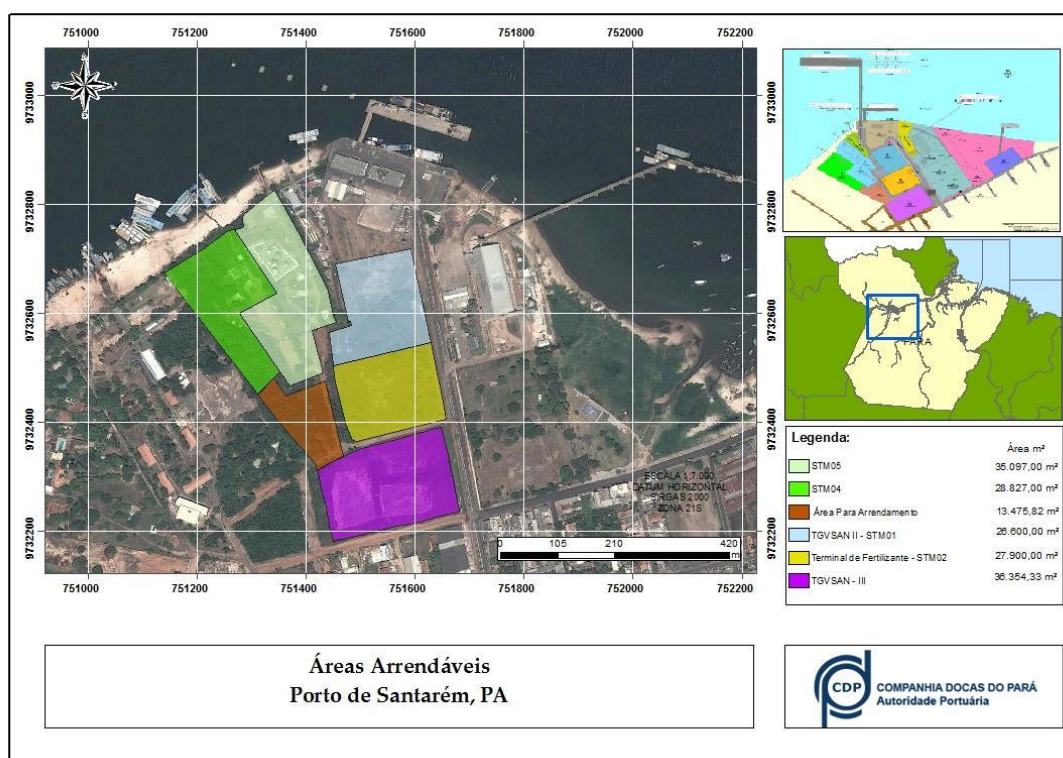


FIGURA 33 - ÁREAS ARRENDÁVEIS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.7. Instalação Portuária Explorada Mediante Autorização Dentro da Poligonal do Porto

O marco regulatório do setor portuário (Lei nº 12.815/2013 e Decreto nº 8.033/2013) definiu novos termos para exploração de Instalações Portuárias Exploradas Mediante Autorização, Estações de Transbordo de Carga - ETC, Instalações Portuárias de Turismo - IPT e Instalações Portuária de Pequeno Porte - IP4.

De acordo com a nova legislação, os interessados em obter a autorização para instalação portuária fora da área do porto organizado podem apresentar requerimento à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ a qualquer tempo.

Os TUPs são agora denominados pelo Governo Federal de Instalações Portuárias Exploradas Mediante Autorização - antes Terminal de Uso Privado. São empreendimentos cuja exploração das atividades portuárias ocorre sob o regime da iniciativa privada, e são terminais outorgados pela ANTAQ. Assim sendo, tendo por

base o disposto na Lei e Decreto dos Portos, ressalta-se que não existem Instalações Portuárias Exploradas Mediante Autorização existente dentro da poligonal do Porto de Santarém.

2.8. Áreas e Instalações Alfandegadas

O Porto de Santarém é alfandegado desde 1996. O alfandegamento do Porto de Santarém foi declarado por meio do Ato Declaratório Executivo da Secretaria da Receita Federal nº 40 de 05 de setembro de 1996, conforme documento anexo. Atualmente há cinco áreas no Porto de Santarém, a área do Porto público. No complexo administrativo do porto está localizado o escritório destinado ao pessoal da fiscalização aduaneira de mercadorias e passageiros, sob jurisdição da Delegacia da Receita Federal de Santarém. Na Figura 34/Mapa página 263 é possível observar os limites da área alfandegada do Porto de Santarém.

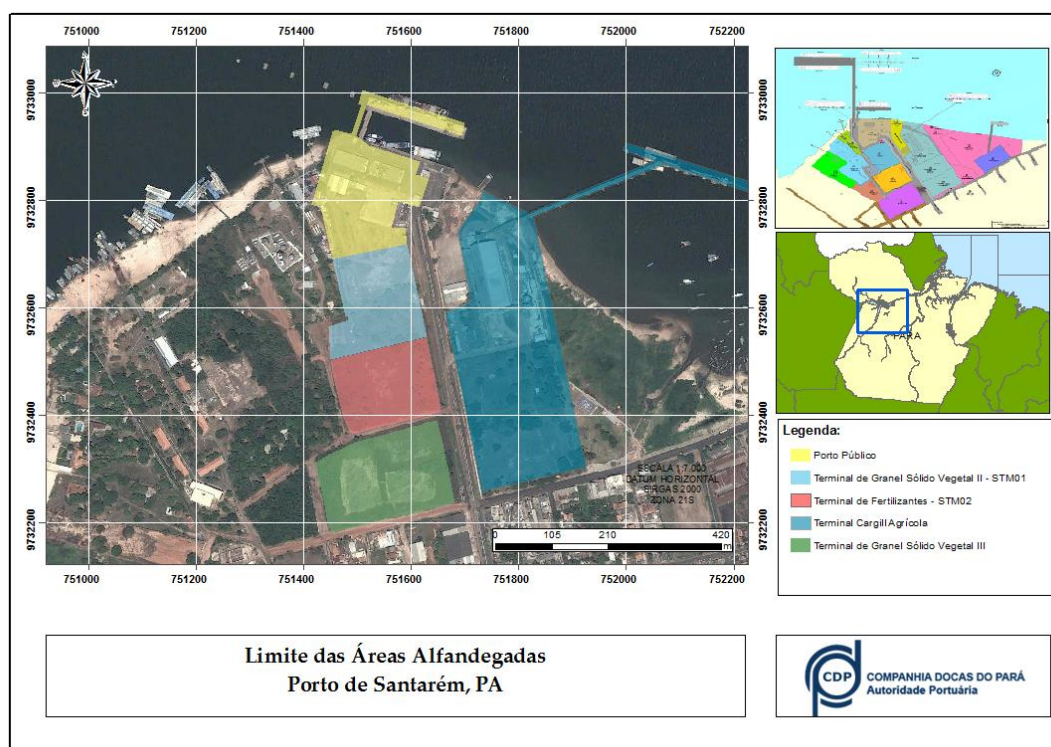


FIGURA 34 - ÁREA ALFANDEGADA

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.9. Instalação Portuária Explorada Mediante Autorização Existente no Entorno do Porto

Tendo por base o disposto na Lei nº 12.815/2013 e no Decreto nº 8.033/2013, ressalta-se que não existem Instalações Portuárias Exploradas Mediante Autorização existente no entorno da polygonal do Porto de Santarém.

2.10. Instalações Retroportuárias

Para apoio nas operações do Porto de Santarém existem duas instalações retroportuárias, uma REDEX e um Pátio Regulador de Caminhões.

2.10.1. Pátio Regulador de Carretas

Para triagem das carretas que chegam ao Porto de Santarém, a empresa Cargill possui um pátio de carretas localizado aproximadamente a 12 km de distância do terminal na BR 163, conforme Figura 35 e Figura 36/Mapa página 264. Neste local é feito o controle operacional de despacho das carretas. Há uma limitação do número de carretas que podem acessar o terminal por hora, para evitar congestionamento na área urbana da cidade, pois a BR 163 que é o único acesso ao porto, corta uma boa parte da cidade de Santarém. Desta forma a empresa pode controlar as carretas que irão entrar na cidade bem como fazer um pulmão. Nesta área há também instalações de armazenagem e secagem do produto caso seja necessário e área de classificação do produto.



FIGURA 35 - PÁTIO REGULADOR DE CARRETAS – CARGILL

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

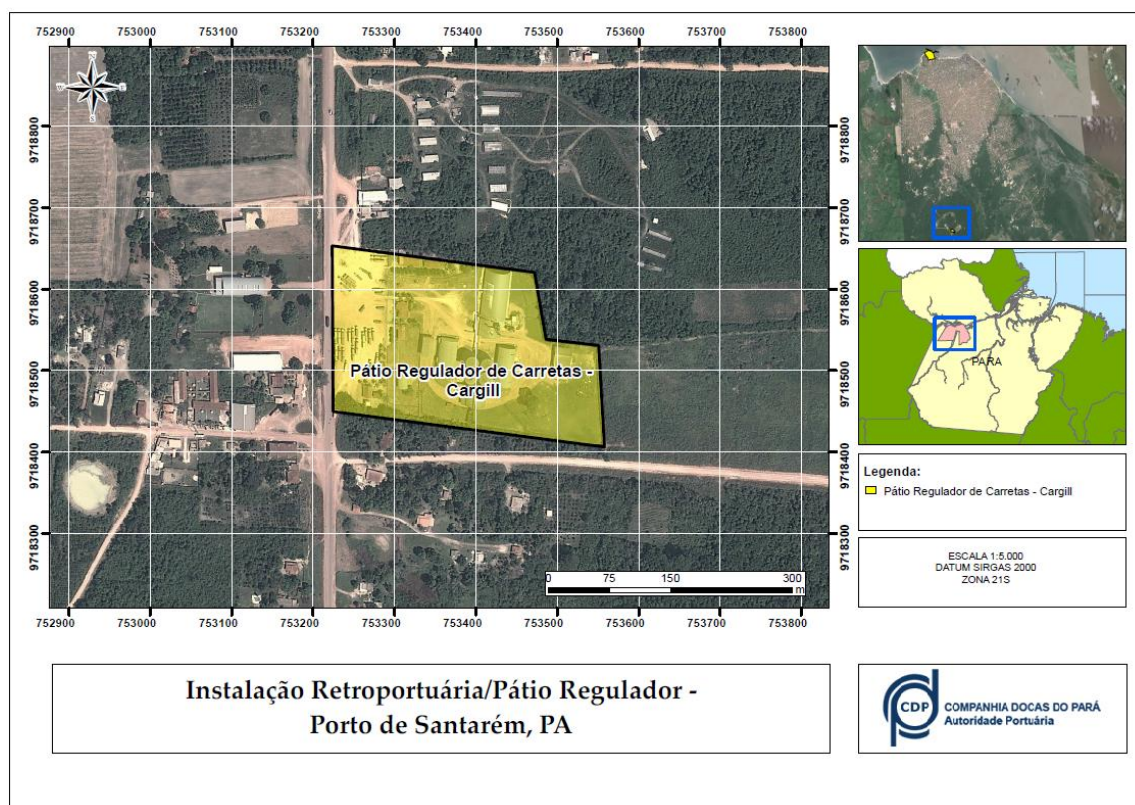


FIGURA 36 - PÁTIO REGULADOR DE CARRETAS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.11. Instalações de suprimentos - Utilidades

2.11.1. Energia Elétrica

O porto recebe energia elétrica regularmente, fornecida pela CELPA - Companhia de Eletricidade do Pará. Em caso de emergência, há um gerador próprio.

O Porto de Santarém consumiu, na média dos primeiros meses de 2014, 21.532 KWh/mês, relativo a uma despesa mensal média de R\$ 12.395. As previsões para curto, médio e longo prazo são apresentadas na Tabela 18.

TABELA 18 - PREVISÃO PARA O CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA DO PORTO DE SANTARÉM

PREVISÃO	CURTO - 2020	MÉDIO - 2025	LONGO - 2030
CONSUMO DE ENERGIA (Kwh)	115.322,05	137.870,97	143.162,30

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.11.2. Abastecimento de Água

O porto dispõe de cisterna com capacidade de 100.000 litros e uma caixa d'água para 50.000 litros para utilização nas instalações próprias e fornecimento às embarcações atracadas. São disponíveis seis tomadas para fornecimento de água para as embarcações, das quais três estão localizadas ao longo do píer (berços 501/502) e as demais se encontram no berço 503.

As previsões para curto, médio e longo prazo do Porto de Santarém são apresentadas na Tabela 19.

TABELA 19 - PREVISÕES PARA O CONSUMO DE ÁGUA DO PORTO DE SANTARÉM

PREVISÃO	CURTO - 2020	MÉDIO - 2025	LONGO - 2030
CONSUMO DE ÁGUA (m³)	49.483,85	59.159,43	61.429,90

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.11.3. Drenagem e esgoto

As águas pluviais são recolhidas em rede de canaletas de drenagem que são direcionadas ao rio. O esgoto sanitário é destinado para fossa séptica com sumidouro, não tendo qualquer ligação com a rede de instalações de esgoto do município.

2.11.4. Telecomunicações

No porto de Santarém existem sistemas de comunicação, podendo ser contatado por telefone e internet. A comunicação interna se efetiva por meio de telefones celulares e rádios comunicadores. A concessionária responsável pelo serviço de internet no Porto de Santarém é a EMPRESA BRASILEIRA DE TELECOMUNICAÇÕES S.A. - EMBRATEL.

2.12. Instalações Não Afetas às Operações Portuárias

Tendo por base a Lei nº 12.815/2013 e no decreto nº 8.033/2013 e o disposto no Item 2.12 do ANEXO II da Portaria SEP/PR n.º 03/2014, que estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário, constata-se que no Porto de Santarém existem cinco áreas não afetas às operações portuárias, conforme observado na Figura 37/Mapa página 265.



FIGURA 37 – ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.13. Serviços de Apoio Operacional

2.13.1. Sistemas de Monitoramento do Tráfego Aquaviário

O Porto de Santarém não possui sistemas de monitoramento do tráfego aquaviário. Todavia encontra-se em fase de estudos, projeto e implantação do VTMIS – *Vessel Traffic Management Information System*.

2.13.2. Praticagem

O serviço de praticagem é exercido por profissionais habilitados para garantir a segurança das águas navegáveis para os navios que demandarem entrada ou saída do porto.

TABELA 20 - SERVIÇO DE PRATICAGEM

EMPRESA	ENDEREÇO	Nº DE PRÁTICOS	EQUIPAMENTOS DISPONÍVEIS	ZONA DE PRATICAGEM
UNIPILOT	Av. Governador José Malcher, nº 815 Ed. Palladium Center - Cobertura A	17	3 Lanchas / 1 Atalaia	ZP - 01

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Histórico

A Empresa de praticagem que atua nesta área é denominada de “União dos Práticos da Bacia Amazônica Oriental - UNIPILOT” (Tabela 21), essa empresa de praticagem que presta seus serviços na ZP - 01, que compreende os estados do Amapá, Pará e Amazonas. É uma empresa relativamente jovem, fundada em 2009.

Em março de 1951 com a criação do Sindicato dos Oficiais de Náutica e Práticos em 20 de março de 1970 foi fundada a Associação de Praticagem da Bacia Amazônica - APBAM. Homologada pelo Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Hilton Berutti Augusto Moreira, teve como seu primeiro Presidente o Prático Flaviano Rodrigues.

Somente em 24 de setembro de 1979, através da portaria nº 0005/79 DGN criada pelo Almirante Anderson Cavalcanti, é que a praticagem da Bacia Amazônica tornou-se obrigatória. Em 1993 a Marinha do Brasil resolveu dividir a Zona de Praticagem da Bacia Amazônica em duas Zonas de Praticagem, dando origem à ZP - FAZENDINHA (AP) - ITACOATIARA (AM) e à ZP ITACOATIARA (AM) - TABATINGA (AM). Em janeiro de 1998, a APBAM deu origem a duas novas Empresas de Praticagem, a EPBAM e a AMAZON PILOT, que a partir de abril de 1998 passaram a constituir a União dos práticos da Bacia Amazônica Oriental - UNIPILOT, a fim de direcionar e padronizar o serviço de Praticagem.

Posteriormente, a UNIPILOT foi redividida entre outras associações de praticagem, dentre elas a Praticagem da Amazônia. De acordo com a NORMAN 12 - editada pela Autoridade Marítima, e com a Lei nº 9.537 de 1997 (LESTA), a UNIPILOT continua sendo a organizadora do rodízio de escala única.

Área de atuação da praticagem

O Serviço de Praticagem na Barra Norte é atendido normalmente pelos práticos do Rio Amazonas a um grande número de navios, porém não é obrigatório. Os práticos da ZP-01 se mantêm permanentemente atualizados nas alterações de balizamento e batimetrias para dar maior segurança aos navegantes. Considerada hoje em dia área de risco para navegadores sem conhecimento da área, o acesso ao Canal do Curuá sofre sistematicamente alterações no seu curso como também ação de fortes correntes.

Ressalta-se que, a Praticagem recomenda que os navios carregados de petróleo - que oferecem alto risco ambiental - e os navios completamente carregados utilizem o serviço de praticagem facultativo nessa área de alto risco de encalhe devido às constantes mudanças batimétricas e ao complexo cálculo de maré (essencial para a travessia segura).

A Autoridade Marítima estabelece o ponto de espera de Prático para aqueles que o requisitam conforme Tabela 21.

TABELA 21 - LOCALIZAÇÃO POSTOS DA PRATICAGEM

POSTO	LOCALIZAÇÃO
Ponto Leste	Latitude 00° 24.5' Sul
	Longitude 047° 46.0' Oeste
Ponto Norte	Latitude 00° 22.0' Sul
	Longitude 047° 49.0' Oeste

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Quantidade de funcionários

A Praticagem da Amazônia conta com 17 práticos, 17 colaboradores, entre gerentes, tripulantes, operadores, motoristas.

Equipamentos disponíveis

Ao todo são três lanchas e uma atalaia que ficam guarnecidas 24 h por dia, e estão à disposição das autoridades locais como Polícia Militar e Federal, Corpo de Bombeiros, entre outros, para prestar auxílio às embarcações regionais e comunidade ribeirinhas do Rio Amazonas.

2.13.3. Rebocagem

O Porto de Santarém não possui serviço de rebocagem.

2.13.4. Serviços de apoio à embarcação

2.13.4.1. Consumo de Bordo

Com relação ao abastecimento de consumo de bordo (alimentação/suprimentos) deve atender os procedimentos estabelecidos no item 13.4 do Regulamento de Exploração do Porto de Santarém. A Tabela 22 mostra as empresas autorizadas para realizar o abastecimento.

TABELA 22 - EMPRESAS E VEÍCULOS DE ABASTECIMENTO AUTORIZADAS

EMPRESAS E VEÍCULOS CADASTRADOS					
NOME EMPRESA	CNPJ	VEÍCULOS FRIGORIFICADO AUTORIZADOS	VEÍCULO AUTORIZADOS NÃO FRIGORIFICADOS	VALIDADE CADASTRO CONSIDERANDO ALVARÁ SANITÁRIO	OBSERVAÇÕES - DESCREDECIMENTO
BRAZVESSEL COMERCIO DE ALIMENTOS LTDA.	07.817.826/0001-97	Caminhão Placa KEB 1388 (vermelho); caminhão Placa NHT 7672 (branco)	Kombi placa JVQ 6302; NHO 3731 (Iveco baú, branco)	31/03/2016	N/A
COMERCIAL CALHAU LTDA.	63.879.811/0001-24	Caminhão placa OFQ 1236	Kombi placa OFQ 3572; Kombi placa JUW 6007; Kombi Furgão placa OTB-4184; Caminhão seco placa CPR 2180	31/03/2016	N/A
DUARTE COMÉRCIO DE ALIMENTOS LTDA	08.724.039/0001-63	Caminhão frigorificado Placa KEB 1388(M. BENZ/710) - Vermelho	Nenhum	31.03.2016	N/A
FORNECEDORA OCEANO	31.781.818/0002-01	Caminhão placa MQR 6016	caminhão placa NSW 9661	3103/2016	N/A
J.N.S COMERCIAL ME	00.580.522/0001-99	Caminhão Placa KEB 1388 (vermelho)	Nenhum	31/03/2016	NHO 3731 - veículo descredenciado a pedido em 26.06.14
ORIZON MARÍTIMA SÃO LUIZ LTDA	04.239.222.0001/12	Caminhão Placa NXB-5129 (RENAULT MASTER)	MERCEDES BENS Placa NNG 5953	11/02/2016	N/A
PA TRADING CONSULTORIA E COMÉRCIO EXTERIOR LTDA	05.922.863/0001-30	Caminhão placa GNK 4634 (branco);	Nenhum	18.03.2016	N/A

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.13.4.2. Serviço de Coleta de Resíduos

A CDP faz a coleta dos resíduos provenientes das embarcações (lixo comum), segrega em baías seletivas localizadas na central de resíduos, sendo coletado posteriormente pelo serviço municipal contratado pela prefeitura municipal de Santarém.

2.13.4.3. Apoio de Atracação

Conforme disposto no item 8.2, subitem 025 do Regulamento de Exploração do Porto de Santarém, as manobras de apoio a atracação (amarração) sobre o cais e/ou píer será realizada com pessoal sob encargo do Armador ou Preposto da embarcação.

2.13.4.4. Abastecimento de Embarcação

Com relação ao abastecimento de combustível, não é permitido, conforme estabelecido no item 13.3.1 do Regulamento de Exploração do Porto de Santarém.

2.13.4.5. Retirada de Resíduos das Embarcações

Não realizamos este serviço em nossa Unidade, uma vez que não existe empresa habilitada junto a ANVISA e SEMA para realizar tal procedimento.

2.14. Mão de obra

2.14.1. OGMO

A Mão de obra destinada a operação portuária é administrada pelo Órgão Gestor de Mão-de-Obra - OGMO. Entidade organizada e administrada pelo sindicato patronal dos operadores portuários para gerir o fornecimento de mão-de-obra avulsa no trabalho portuário.

O OGMO mantém o registro e cadastro de trabalhadores avulsos (estivador, conferente, consertador, bloco, vigia e arrumador) alocando-os segundo a requisição feita pelo operador portuário. Para compreender a importância e influência do OGMO na operação portuária, é necessário conhecer suas atribuições, conforme pode ser verificado a seguir:

- Administrar o fornecimento de mão de obra
- Manter com exclusividade o cadastro e registro do trabalhador portuário
- Promover o treinamento e a habilitação profissional
- Estabelecer número de vagas, forma e periodicidade para acesso ao registro.
- Selecionar e registrar o trabalhador avulso portuário
- Arrecadar e repassar, os valores devidos ao trabalhador, relativos à remuneração e encargos.
- Zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança do trabalho portuário avulso.

A capacitação é realizada através dos cursos oferecidos pela DPC / PREPON - Departamento de Portos e Costas. Os trabalhadores são separados em categorias, juntamente com as médias de idade e salarial de acordo com a Tabela 23.

TABELA 23 - MÉDIA DE IDADE E MÉDIA SALARIAL - TPA'S

CATEGORIA	REGISTRADO	MÉDIA IDADE	MÉDIA SALARIAL
Estivador	67	45 - Anos	R\$1.576,00
Arrumador	35	46 - Anos	R\$1.576,00
Conferente	15	43 - Anos	R\$1.576,00
Consertador	15	41 - Anos	R\$1.576,00

Fonte: OGMOSTM

É usada a multifuncionalidade com todas as categorias as funções de Vigias e bloco. A média de idade dos trabalhadores está na faixa etária de 41 a 46 anos para todas as categorias. Cerca de 10% do total de trabalhadores entrarão em processo de aposentadoria nos próximos 5 anos. A capacitação é feita por meio dos cursos oferecidos pela DPC/PREPOM - Departamento de Portos e Costa. Na Tabela 24 encontra-se o quantitativo dos trabalhadores portuários listados no OGMO em via de se aposentar e seus respectivos cargos.

TABELA 24 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIA DE SE APOSENTAR

CARGO	QUANTIDADE
Estivador	11
Arrumador	6
Consertador	2

Fonte: OGMO

2.14.2. Trabalhadores portuários

A Tabela 25 tem o detalhamento dos trabalhadores portuários segundo o número de funcionários por faixa de idade e por cargo. A Tabela 26 mostra a média salarial dos trabalhadores portuários.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém

TABELA 25 - NÚMERO DE TRABALHADORES PORTUÁRIOS - CDP - POR FAIXA DE IDADE

CATEGORIA	FAIXA ETÁRIA						TOTAL
	19 – 30	31 – 40	41 – 50	51 – 60	61 – 70	71 – 80	
Assistente Administrativo	-	3	1	3	-	-	7
Assistente Técnico	-	-	-	2	-	-	2
Auxiliar Portuário	-	-	5	37	12	-	54
Conferente de Capatazes	-	3	-	-	-	-	3
Contador	-	-	1	1	-	-	2
Economista	-	-	-	1	-	-	1
Engenheiro	1	2	-	2	1	1	7
Especialista Portuário	5	13	9	13	2	1	43
Fiel de Armazém	-	-	1	-	-	-	1
Guarda Portuário	10	41	24	25	13	2	115
Inspetor da Guarda	-	2	1	1	1	-	5
Mergulhador	-	-	-	-	1	-	1
Programador	-	1	-	-	-	-	1
Rondante	-	-	-	-	1	-	1
Segurança do Trabalho	-	1	1	-	-	-	2
Técnico de Vias Navegáveis	-	-	-	-	1	-	1
Técnico Portuário	25	39	18	65	19	-	166
Telefonista	-	-	-	-	1	-	1
Trabalhador Portuário	-	-	-	1	-	-	1
Total	41	95	57	139	50	4	414

* Estão incluídos os empregados cedidos;

** Não estão incluídos os 3 (três) Diretores

*** Posição - Dez / 2014

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 26 - MÉDIA SALARIAL DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS - CDP

FAIXA	QUANTIDADE	% DO TOTAL DE EMPREGADOS	% DO TOTAL DA DESPESA COM PESSOAL
Até R\$ 1.000,00	23	5,65	1,66
De R\$ 1.001 a R\$ 2.000,00	30	5,65	0,69
De R\$ 2.001 a R\$ 3.500,00	25	5,41	1,04
De R\$ 3.501 a R\$ 5.000,00	56	13,75	4,48
De R\$ 5.001 a R\$ 8.000,00	136	33,42	16
De R\$ 8.001 a R\$ 10.000,00	55	13,52	8,93
De R\$ 10.001 a R\$ 15.000,00	75	19,16	16,62
Mais de R\$ 15.000,00	14	3,44	4,86

(*) Inclui salário-base, gratificações, adicionais, vantagens e benefícios, participação nos lucros ou resultados e os demais valores percebidos pelos empregados a título de ressarcimento pelas atividades desenvolvidas.

Obs.: Caso a empresa não disponha de abertura dos valores pelas faixas de rendimento acima, os dados poderão ser informados por faixas diferentes.

* Estão incluídos os empregados cedidos;

** Não estão incluídos os 3 (três) Diretores

*** Posição - Dez / 2014

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Na Tabela 27 encontra-se o quantitativo dos trabalhadores portuários em via de se aposentar credenciados pela CDP.

TABELA 27 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIA DE SE APOSENTAR

UNIDADE	QUANTIDADE
Edifício Sede	6
Porto de Belém	7
Terminal P. de Miramar	3
Porto de Santarém	2
Porto de Vila do Conde	1
Total	19

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.14.3. Saúde e segurança do trabalhador

A CDP, atendendo as legislações relativas à Segurança do Trabalho vem desenvolvendo planos e programas com a finalidade de adequar os portos a legislação de segurança do trabalho e traçando linhas de ações para buscar a excelência da qualidade dos serviços prestados como Autoridade Portuária.

Todos os portos já possuem planos e programas para atender a legislação, porém suas implantações se diferenciam de acordo com as características operacionais e sua localização.

Na área de Segurança do Trabalho, observa-se a existência dos seguintes planos e programa de segurança do trabalho, tais como:

Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA: cuja finalidade a preservação da saúde e da integridade física dos trabalhadores, através da antecipação, reconhecimento, avaliação e controle da ocorrência de riscos ambientais existentes ou que venham a existir no ambiente de trabalho, tem em consideração a proteção do meio ambiente e dos recursos naturais;

Plano de Gerenciamento de Risco - PGR: objetiva identificar, analisar e avaliar os eventuais riscos impostos ao meio ambiente, as pessoas, ao patrimônio e à comunidade circunvizinha às instalações, decorrentes das operações decorrentes das unidades portuárias.

Plano de Controle de Emergência - PCE: tem como finalidade preservar a integridade física e a saúde humana e as populações circunvizinhas as unidades portuárias de forma a minimizar os impactos ambientais e também prevenir e/ou minimizar eventuais danos ao patrimônio público e privado, decorrentes de emergência durante as operações nas instalações.

Plano de Ajuda Mutua - PAM: um plano de ação conjunta de emergência, necessitando de um planejamento maior e em grande escala do que aqueles possíveis de serem controlados no âmbito do PCE.

Plano de Contingência para Emergência a Saúde Pública - PCESP: Definir procedimentos para a Fase de Alerta de qualquer pandemia, estabelecendo ações, limites de atuação e normas de conduta técnica.

Análise Preliminar de Risco - APR: Tem por objetivo a identificação dos riscos e impactos potenciais relacionados com as atividades portuárias, bem como apontar ações para eliminação ou controle desses riscos.

Lauda Técnico das Condições Ambientais do Trabalho - LTCAT: Tem como finalidade documentar os agentes nocivos existentes no ambiente de trabalho e concluir se estes podem gerar insalubridade para os trabalhadores eventualmente expostos. Somente será renovado caso sejam introduzidas modificações no ambiente de trabalho.

Indicadores de Segurança do Trabalho

Os indicadores de Segurança utilizados na área de Segurança do trabalho são:

Taxa de Frequência de acidentes: Número de Acidentados por milhão de horas-homem de exposição ao risco, em determinado período. Essa taxa é subdivida em:

Taxa de Frequência de acidentados com lesão com afastamento: Número de acidentados com lesão com afastamento por milhão de horas-homem de exposição ao risco, em determinado período;

Taxa de Frequência de acidentados com lesão sem afastamento: Número de acidentados com lesão sem afastamento por milhão de horas-homem de exposição ao risco, em determinado período;

Taxa de Gravidade: Tempo Computado por milhão de horas-homem de exposição ao risco, em determinado período.

Além dos indicadores descritos acima, pode-se utilizar como indicadores os tipos de acidente do trabalho que são:

Acidente Típico, Acidente de Trajeto e Doenças do Trabalho.

Metas

Na Tabela 28 estão todas as metas de segurança do trabalho para o ano de 2015, essas ações foram estabelecidas com base no levantamento das necessidades de adequação da Companhia Docas do Pará com as normas de segurança e medicina do trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego.

TABELA 28 - METAS DE SEGURANÇA DO TRABALHO PARA O ANO DE 2015

METAS 2015	Unidade Portuária				
	Belém	Miramar	Outeiro	Santarém	Vila do Conde
Elaboração do PPRA	OK	OK	OK	OK	OK
Elaboração do PGR	OK	OK	OK	OK	OK
Elaboração do PCE	Em Andamento	Em Andamento	Em Andamento	Em Andamento	Em Andamento
Elaboração do PAM	Em Andamento	Em Andamento	Em Andamento	Em Andamento	Em Andamento
Elaboração do PCESP	OK	NA	NA	OK	OK
Elaboração APR	OK	OK	OK	OK	OK
Elaboração do LTCAT	OK	OK	OK	OK	OK

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Resultados

Em 2014, a área de Segurança do Trabalho conseguiu elaborar os planos e programas, estabelecidos nas normas regidas pelo Ministério do Trabalho e Emprego, para as unidades portuárias de Belém, Miramar, Outeiro, Santarém e Vila do Conde.

Buscando atender a solicitação da Secretaria dos Portos foi elaborado em parceria com Gerencia Ambiental o Plano de Contingência para Emergência a Saúde Pública - PCESP para as unidades de Belém, Vila do Conde e Santarém.

Para o ano de 2015, estabelecemos como meta a implantação desses planos, programas e acrescentamos ainda a capacitação dos nossos funcionários quanto as legislações específicas.

2.15. Meio Ambiente

A Portaria SEP/PR 03/2014 define o conteúdo mínimo de elaboração de PDZ, de forma geral. De modo específico, no âmbito do tema ambiental, a Portaria exige,

que sejam abordados os seguintes tópicos: (i) Diagnóstico Ambiental; (ii) Gestão Ambiental; e, (iii) Licenciamento Ambiental. Desse modo, o PDZ tem como premissa a integração e compatibilização das questões econômicas, ecológicas e sociais relacionadas a sua aptidão.

A situação ambiental de um porto (ou terminal portuário) é decorrente da qualidade da gestão ambiental. Considerando a Portaria SEP/PR nº 104/09, entende-se por gestão ambiental portuária todas as etapas da gestão, do planejamento à execução e depois à sua revisão e aperfeiçoamento, sendo requisito o conhecimento da situação ambiental do porto.

Para conhecimento da situação ambiental do porto, uma das variáveis a ser observada é o diagnóstico da área de influência, a identificação de restrições de usos, conflitos e oportunidades, relacionados aos meios físico, biótico e socioeconômico. Também o levantamento da situação ambiental envolve as exigências normativas e sua aplicação ao caso do porto (tanto exigências de licenciamento como de estruturação de sua gestão).

Constata-se, assim que o quadro da gestão ambiental do porto é amplo e exige a caracterização do que é seu objeto, ou seja, das questões ambientais do porto.

Tendo em vista o exposto, o presente capítulo tem por objetivo a análise da situação da gestão ambiental e do licenciamento ambiental do Porto de Santarém, cuja análise se dará sobre a atuação da Gerência Ambiental da Companhia de Docas do Pará (CDP), vinculado à Presidência da Companhia (ver Organograma) – que é responsável pelo Sistema Integrado de Gestão Ambiental de todos os Portos sob administração da CDP do Estado do Pará; a saber: (i) Porto de Belém; (ii) Terminal de Miramar; (iii) Terminal de Outeiro; (iv) Porto de Vila do Conde; (v) Porto de Santarém; e (vi) os Portos de Itaituba, Óbidos e Altamira – esses últimos não foram objeto da presente atualização.

A estrutura precária de recursos humanos, responsável pelo SIGA (Sistema Integrado de Gestão Ambiental) dos portos e terminais da CDP, não tem impedido, à medida do Possível, o cumprimento das obrigações constantes nos regulamentos existentes – tanto da ANTAQ, quanto da legislação ambiental e de regulação dos portos brasileiros.

2.15.1. Diagnóstico Ambiental

O diagnóstico ambiental do Porto de Santarém por meio de pesquisa em dados secundários e consulta à Gerência de Meio Ambiente da CDP. As informações aqui descritas estão contidas no Plano Mestre do Porto de Santarém, que por sua vez, foram colhidas no Relatório de Impacto Ambiental da Empresa Cargill SA para Terminal Fluvial de Granéis Sólidos (CPEA, 2010), disponibilizado pela empresa.

Meio Físico

O município de Santarém está localizado na confluência dos rios Tapajós e Amazonas, sobre os patamares do Tapajós e parte na planície Amazônica, apresentando uma declividade baixa, porém contínua em direção aos rios. Os solos são profundos e suscetíveis à erosão, especialmente pelas chuvas torrenciais, típicas da Região Amazônica.

Nessa região, a amplitude média do nível das águas é de 6,5 m, podendo atingir, em períodos de enchente, cotas superiores a 8,5 m.

Os sedimentos que formam o terreno são depositados pelo rio. Os solos são de característica arenosa, tendo boa drenagem. O lençol freático na região possui uma profundidade de 1,7 m. O leito do rio é estável, o que garante uma navegação adequada. Os ventos na região possuem, predominantemente, direção leste.

As águas subterrâneas, na região, são caracterizadas como de boa qualidade, visto que atendem aos padrões de potabilidade. As águas superficiais não recebem efluentes domésticos; os esgotos domésticos são coletados e tratados em fossas sépticas, não havendo lançamentos de efluentes diretos no rio.

O relatório ambiental do Plano Mestre constatou a presença de algumas substâncias (HPA - Hidrocarbonetos Policíclicos Aromáticos) relacionadas a combustíveis. Essas substâncias são típicas de zonas portuárias, em decorrência das operações de tancagem e de pequenos derramamentos de óleo.

Os níveis de ruído na região do Porto de Santarém foram considerados aceitáveis pela legislação vigente.

Meio Biótico

A localidade do Porto de Santarém apresenta uma fauna típica de áreas urbanizadas. Foram encontrados, nesta região, répteis com grande capacidade de adaptação a ambientes alterados. Dentre os anfíbios destacam-se as espécies *Rhinella granulosa* e *Rhinella marina*, que, assim como os répteis, possuem grande facilidade de adaptação a ambientes alterados.

As espécies de aves mais predominantes são: rolinha-roxa (*Columbina talpacoti*), anu-preto (*Crotophaga ani*), sanhaço-do-coqueiro (*Thraupis palmarum*), cambacica (*Coereba flaveola*) e pardal (*Passer domesticus*).

A fauna de peixes conta com 12 famílias, onde se encontram 26 espécies. Destas, destacam-se: sardinha, tambaqui, pacu, pirapitinga, piranha, aruanã, charutinho, curimatã, tamuatã, cascudo, dourada, filhote, pirarara, fura-calça, surubim, tucunaré, acará e pescada.

No grupo dos macroinvertebrados bentônicos, foram identificados 536 indivíduos, que estão divididos em oito classes: *Oligochaeta*, *Diptera* (larva de inseto), *Copepoda*, *Nematoda*, *Polychaeta*, *Insecta*, *Nemertea* e *Mollusca*.

Outra espécie que possui presença regular na região do porto e, principalmente, no Rio Tapajós, é o peixe-boi. A espécie consta “em perigo” na lista vermelha da União Internacional para Conservação da Natureza, e na Lista Oficial de Espécies da Fauna Brasileira Ameaçada de Extinção, sendo considerada “Em Perigo Crítico - CR” pelo Plano de Ação para Mamíferos Aquáticos do Brasil (IBAMA, 2001). A espécie também está listada na Convenção sobre Comércio Internacional de Espécies Ameaçadas da Fauna e Flora, que inclui as espécies ameaçadas de extinção pelo comércio ilegal.

A cobertura vegetal original da região era composta por floresta, cerrado e vegetação de várzea. Contudo, a expansão urbana e econômica da região resultou em uma ocupação desordenada, afetando parte desta vegetação.

As áreas de floresta apresentam grande interesse comercial devido às madeiras nobres que a região possui, como tauari, jarana e itaúba. As áreas de várzea, por sua vez, apresentam-se em boa parte do ano inundadas, e suas madeiras têm pouco interesse ao comércio, pois são madeiras moles.

Patrimônio Arqueológico

A área do porto organizado de Santarém possui um importante sítio arqueológico, denominado Sítio Porto, objeto de um programa de pesquisa e salvamento que inclui ações de educação patrimonial destinadas a sensibilizar a população para a importância da preservação do patrimônio arqueológico. De acordo com pesquisas realizadas, ao longo da última década foi constatada a degradação acentuada na área geral do Sítio Porto.

Entre os principais fatores causadores dessa degradação incluem-se (i) a abertura da rodovia BR 163, que seccionou o sítio em dois a partir do cruzamento da Avenida Tapajós com a Avenida Cuiabá; (ii) a construção da área operacional e administrativa do porto inaugurado em maio de 1973, que modificou radicalmente a topografia circundante na área, utilizando-se de aterro pesado de pequenas elevações que existiam no entorno para nivelar áreas na parte operacional e administrativa do porto, e (iii) a instalação da antiga Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM com seu centro de tecnologia madeireira.

O processo de degradação do sítio prosseguiu com a instalação de várias outras empresas que montaram suas estruturas de operação e logística sem acompanhamento técnico e científico adequado. O conjunto de fatores citados foram os que mais causaram danos e impactos diretos nas camadas arqueológicas do sítio. O processo de destruição do sítio, portanto, é um processo longo, causado por fatores diversos e que vêm concorrendo para sua degradação.

O Sítio Porto de Santarém é extremamente importante para a compreensão de processos de ocupação que provavelmente remontam ao período pré-colonial, com um padrão cerâmico temperado com conchas, culminando com as clássicas e singulares cerâmicas dos Tapajós no pré-histórico tardio (séculos XII a XVI). As escavações comprovaram a riqueza dos depósitos culturais do Sítio Porto, que, apesar dos grandes impactos que vem sofrendo, ainda é uma das áreas mais bem preservadas na cidade de Santarém para o estudo da ocupação pré-histórica na região.

Na retroárea do porto existem duas áreas de preservação destinadas a proteger os sítios arqueológicos encontrados e a vegetação inundável nativa. Essa característica é incomum à instalação de portos, o que torna singular a localização do porto de Santarém.

Meio Socioeconômico

De acordo com o Censo 2010 (IBGE), Santarém possui uma população de 294.774 habitantes, com uma área territorial equivalente a 22.887 quilômetros quadrados (IBGE, 2010). Santarém constitui um dos mais importantes centros comerciais da bacia amazônica, abrigando diversas atividades econômicas, como a prestação de serviços, que atende toda a região oeste do Pará. O município é um centro comercial, portuário, médico, cultural e educacional, abrigando diversas universidades. A agricultura e a indústria madeireira também trazem grande desenvolvimento econômico para o município.

A pesca, a navegação comercial e, mais recentemente, o turismo são também importantes atividades econômicas do município. A região do Porto de Santarém é servida por estradas de rodagem asfaltadas, aeroporto e hidrovias que ligam o porto e o município ao restante do país e ao exterior.

O Índice de Desenvolvimento Humano – Municipal (IDH-M) é de 0,746.

A infraestrutura urbana é desenvolvida, mas necessita de saneamento básico, com reflexos negativos na qualidade das águas e na saúde. O município possui programas de controle de vetores de doenças direcionados à dengue, leishmaniose visceral, malária, doença de chagas e raiva.

Estrutura de Gestão Ambiental

A gestão ambiental do Porto de Santarém está associada aos portos de Belém e Vila do Conde, considerando-se a centralização organizacional da Companhia Docas do Pará (CDP), responsável pela administração dos portos e terminais sob sua administração.

Atualmente, a CDP dispõe, na sua sede em Belém, de uma Gerência Ambiental (GERPMA) vinculada à Diretoria da Presidência de Gestão (DIRPRE), sendo composta de uma Supervisão Ambiental e uma Supervisão de Segurança do Trabalho. A equipe é formada por um gerente, dois supervisores e três assistentes técnicos administrativos. Em Santarém, um Assistente Técnico Ambiental atua respondendo pelas questões ambientais.

Para adequação da estrutura da CDP de Gestão Integrada de Meio Ambiente, Segurança e Saúde no Trabalho, ao disposto na Portaria SEP/PR nº 104/09, cabe à

CDP adotar as seguintes linhas de ação:

- Integrar a gestão de saúde ocupacional à GERPMA;
- Dispor de equipe multidisciplinar capacitada e dimensionada em função das necessidades de sua atuação;
- Ampliar o atual banco de dados de informações de monitoramento ambiental para constituir um Sistema de Informações e Sistema de Gestão do Meio Ambiente, Saúde e Segurança no Trabalho, seguindo padrões e especificações das normas internacionais de gestão ambiental (ISO 14001) e de saúde e segurança no trabalho (OHSAS 18001)

O Plano Mestre recomenda que a equipe da GERPMA deve ser redimensionada e dispor de profissionais capacitados para a gestão nas seguintes áreas de atuação e possíveis áreas de formação acadêmica:

- Meio físico: oceanografia; engenharia ambiental; engenharia química; geologia;
- Meio biótico: biólogo, ecólogo; meio socioeconômico: geógrafo, economista,
- Historiador, arqueólogo, sociólogo, arquiteto, engenheiro civil;
- Saúde no trabalho: médico do trabalho, médico sanitário, engenheiro sanitário, técnicos em saúde pública, técnicos em saúde no trabalho;
- Segurança no trabalho: engenheiro de segurança, técnicos de segurança no trabalho;
- Gestão/legislação/coordenação institucional: profissional especializado em gestão ambiental; advogado especializado em direito ambiental.

Finalmente, o Plano Mestre conclui que há necessidade de adequação da equipe técnica da GERPMA, incluindo nesse processo o aumento de responsáveis pela gestão integrada de meio ambiente, saúde e segurança no trabalho no Porto de Santarém, o qual passaria a contar com quatro profissionais. As funções de acompanhamento e controle da implantação dos programas ambientais condicionantes da Licença de Operação (LO), em geral terceirizados, exigem a permanência desses técnicos no porto para garantia do cumprimento das cláusulas contratuais e da qualidade dos serviços. Também faz parte da gestão ambiental do

porto o acompanhamento da gestão ambiental dos terminais arrendados, bem como da coordenação de ações de prevenção de riscos, controle e atendimento emergencial, e eventual recuperação de danos ambientais.

2.15.2. Gestão Ambiental

A gestão ambiental é um conjunto de programas e práticas administrativas e operacionais voltados à proteção do ambiente e à saúde e segurança de trabalhadores, usuários e comunidade. Apesar dessa abrangência e importância, e de ser um diferencial competitivo em vários setores da economia, a gestão ambiental ainda é pouco aplicada no sistema portuário brasileiro e há muito por fazer para incorporar a visão ambiental no dia-a-dia do porto (Kitzman & Asmus, 2006).

Ela visa ordenar as atividades humanas para que estas originem o menor impacto possível sobre o meio. Esta organização vai desde a escolha das melhores técnicas até o cumprimento da legislação e a alocação correta de recursos humanos e financeiros.

De acordo com o Ministério do Meio Ambiente, a atividade portuária necessita passar por um processo de habilitação ambiental em função da legislação aplicável, licenciamento, em que são verificados os seus potenciais danos ao meio ambiente como um todo. Verificados os impactos de suas atividades e procedida a sua habilitação, ficam os agentes portuários obrigados a implantar um processo de gestão, segundo as interferências contabilizadas, de modo a se obter a melhor qualidade ambiental possível.

Em função de uma maior conscientização das questões ambientais de um modo geral, principalmente em razão do fenômeno das mudanças climáticas, hoje está adequadamente consolidada a responsabilidade dos portos organizados e demais instalações portuárias em implementar um Sistema Integrado de Gestão Ambiental (SIGA) que seja compatível com os padrões internacionais de valorização do meio ambiente, nele, obviamente, inserido o elemento humano.

Toda a Gestão Ambiental dos portos e terminais administrados pela Companhia Docas do Pará está centralizada no âmbito da Gerência de Meio Ambiente. Que, atualmente dispõe de uma equipe formada por um gerente, dois supervisores (Supervisão Ambiental e de Segurança do Trabalho), um técnico

portuário e dois analistas engenheiros ambientais (um lotado em Belém e outro em Vila do Conde), constituindo a Gerência Ambiental - GERPMA, vinculada ao Diretor-Presidente - DIRPRE.

A Portaria SEP nº 104, de 29 de abril de 2009, que trata da criação e estruturação do Setor de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho nos portos e terminais marítimos, bem como naqueles outorgados às Companhias Docas, ressalta que a estruturação do SIGA deverá subordinar-se ao Diretor-Presidente das Autoridades Portuária.

As competências gerais do SIGA são:

- I.promoção da conformidade do porto com a legislação vigente no tocante ao meio ambiente, à segurança e à saúde no trabalho;
- II.implementação, acompanhamento, orientação e fiscalização do Sistema de Gestão Integrada de Meio Ambiente, Saúde e Segurança - SGI;
- III.promoção da integração das variáveis de meio ambiente, segurança e saúde no planejamento do desenvolvimento e zoneamento portuário;
- IV.proposição das diretrizes de gestão ambiental e respectivo Plano Anual de Gestão Ambiental Integrada;
- V.coordenação, controle, administração e execução das atividades de gestão constantes do Plano Anual de Gestão Ambiental Integrada ou de caráter emergencial;
- VI.implementação, manutenção e atualização de um banco de dados, derivado do programa de monitoramento, que sirva de subsídio para as atividades de dragagem, de outras obras portuárias e do processo de licenciamento ambiental;
- VII.elaboração, análise e revisão dos documentos referentes à gestão ambiental portuária;
- VIII.supervisão e fiscalização da execução de medidas de prevenção, mitigação e compensação referentes aos impactos ocasionados pelas operações e obras portuárias;
- IX.realização da interlocução com os demais setores do porto, arrendatários da área do porto organizado, terminais privativos, prestadores de serviço terceirizado e órgãos intervenientes;

- X.previsão das necessidades de recursos financeiros, logística e de pessoas para seu desempenho;
- XI.apresentação do Relatório Anual de Atividades à administração do porto e à Secretaria Especial de Portos.
- XII.articulação institucional e estabelecimento de parcerias com órgãos governamentais e instituições técnicas e científicas afins com o setor;
- XIII.desenvolvimento de programas, estudos, análises e pesquisas ambientais de interesse do porto;
- XIV.análise e gerenciamento de riscos;
- XV.incentivo à formação e ao aperfeiçoamento profissional da equipe do SIGA, para atendimento das necessidades específicas do porto;
- XVI.participação nos conselhos locais e regionais de meio ambiente, segurança e saúde.

Essas competências vêm sendo cumpridas em quase toda sua totalidade pela Gerência de Meio Ambiente da CDP, à exceção da participação em conselhos locais (de meio ambiente, saúde e segurança) e da elaboração formal do Plano Anual de Gestão Ambiental Integrada.

A Resolução determina que a equipe do SIGA deva ser de caráter multidisciplinar e composta de profissionais, de nível superior especializados e com os necessários conhecimentos gerais de cada uma das grandes áreas de conhecimento do meio físico, biótico e sócio econômico, segurança e saúde. Essa recomendação vem sendo parcialmente atendida pela CDP.

Agenda Ambiental Portuária

As Agendas Ambientais, inspiradas nos resultados da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD) de 1992, também chamada de Rio 92, são instrumentos de planejamento para a construção de sociedades e empresas sustentáveis, que concilia métodos de proteção ambiental, justiça social e eficiência econômica.

No âmbito da gestão portuária a Resolução CIRM 006, de 12/12/1998 determinou a construção da Agenda Ambiental Portuária - AAP, estabelecendo uma política ambiental constituída de instrumentos de planejamento e ações de articulação com as principais classes portuárias (empresários, instituições públicas,

e trabalhadores). Os principais objetivos da agenda são: (i) realizar o controle ambiental da atividade portuária; (ii) inserir as atividades portuárias no âmbito do Gerenciamento Costeiro; (iii) implementar as unidades do Gerenciamento Costeiro nos portos; (iv) implantar as unidades de gestão ambiental; (v) regulamentar procedimentos ambientais da atividade portuária; e, (vi) capacitar os recursos humanos para a gestão ambiental portuária.

As principais diretrizes da AAP são norteadas por Planos, Políticas e Convenções; a saber: (i) plano nacional de gerenciamento costeiro; (ii) política nacional para os recursos do mar; (iii) política nacional de recursos hídricos; (iv) política nacional de resíduos sólidos; (v) política nacional portuária; (vi) política nacional de meio ambiente; (vii) política nacional sobre mudança do clima; e, (viii) convenções, acordos e tratados internacionais.

A Tabela 29 apresenta as ações a serem realizadas, para cada objetivo da AAP.

TABELA 29 - AÇÕES PARA CONSTRUÇÃO DA AAP

OBJETIVOS DA AAP	AÇÕES DA AAP
Realizar o controle ambiental da atividade portuária	Realizar inventário das instalações existentes;
	Regulamentar o licenciamento ambiental dos portos;
	Implementar o licenciamento ambiental em toda atividade;
Inserir as atividades no âmbito do Gerenciamento Costeiro	Compatibilizar o PDZ com o Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro;
Implementar unidades de Gerenciamento Costeiro nos portos	Realizar Seminário Estadual para delinear a gestão ambiental portuária e configurar a proposta padrão;
	Incentivar a implantação de Unidades de Gerenciamento ambiental nos portos;
	Mobilizar agentes do setor público para a importância do papel da Unidade de Gerenciamento Ambiental;
Implantar as unidades de gestão ambiental	Incluir cláusulas ambientais no contratos de arrendamento;
Regulamentar procedimentos ambientais da atividade portuária	Implantar os Compromissos Internacionais como a Convenção MARPOL, de Água de Lastro etc;
	Realizar auditorias ambientais bienais;
Capacitar os recursos humanos para a gestão ambiental portuária	Elaborar o Programa de Capacitação Ambiental Portuária - PCAP

Fonte: ANTAQ, 2011

Como se pode verificar a gestão ambiental do Terminal Portuário de Santarém, realizada pela CDP já vem desenvolvendo muitas ações que estão inseridas no âmbito da AAP, reassaltando que: (i) não são realizadas as auditorias ambientais; (ii) não existe o Plano Estadual do Gerenciamento Costeiro; (iii) a

undidade de gestão ambiental é centralizada (não é por porto ou terminal); (iv) o PCAP vem sendo substituído por Programas de Educação Ambiental.

No âmbito do Estado, o Governo do Pará publicou, em 2000, a Agenda Positiva com o objetivo de somar esforços que contribuam para a implementação do desenvolvimento sustentável, sem prejudicar o progresso econômico no Estado. Dentre as principais recomendações de consenso da agenda destacam-se:

Incentivar o sistema de transporte intermodal, aproveitando as vantagens locais de diferentes modalidades, priorizando o sistema hidroviário.

Promover capacitação nas áreas de recursos genéticos, biotecnologia, biossegurança, marketing de produtos florestais, fontes alternativas de energia, tecnologia de alimentos, transportes aquaviários, aproveitamento de várzeas, aquicultura, pesca artesanal, tecnologia minero-metalúrgica e turismo.

Planos, estudos e programas ambientais executados.

O Porto de Santarém possui os seguintes planos, estudos e/ou programas:

Plano de Controle de Emergência - PCE - Plano elaborado em março de 2012, identificando os Cenários Acidentais, a estrutura organizacional e brigada de emergência, os mecanismos de acionamento do Plano, os procedimentos de resposta, as ações emergenciais pós-resposta, a divulgação e manutenção do Plano, os programas de treinamento e exercícios simulados, e apresenta a Ficha de Informação de Segurança de Produto Químico - FISPQ. Ressalta-se que o Plano se refere somente a área do terminal, excluindo a área do retro porto.

Plano de Emergência Individual - PEI - estudo realizado em 2010, pela Hidroclean. O documento prevê os cenários acidentais, estabelece as informações e procedimentos para resposta, avalia o encerramento das operações, faz o dimensionamento da capacidade de resposta e apresenta os mapas e cartas náuticas da região.

Plano de Gerenciamento de Riscos - PGR - elaborado em 2012, o PGRS: (i) identifica a unidade gestora (responsáveis); (ii) define as responsabilidades e competências da CDP, dos arrendatários, das empresas prestadoras de serviços, das agências de navegação, do operador portuário, dos órgãos fiscalizadores, e demais usuários; (iii) descreve a legislação referente ao tema; (iv) elabora um

diagnóstico situacional das áreas geradoras de resíduos e procede a identificação e tipificação dos mesmos, identificando a quantidade, qualidade e origem dos resíduos; e, (v) define procedimentos para o gerenciamento de todos os resíduos.

Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS - Elaborado pela ASPLAN, em 2008, possui a seguinte estrutura: (i) identificação do gestor e arrendatários; (ii) define as responsabilidades e competências; (iii) identifica a legislação de referência; (iv) elabora um diagnóstico situacional e; (v) define o procedimento para a destinação dos resíduos gerados e recebidos no porto.

Plano Mestre - O plano tem os seguintes objetivos: (i) obtenção de um cadastro físico atualizado do porto; (ii) análise dos seus limitantes físicos e operacionais; (iii) projeção da demanda prevista para o porto em um horizonte de 20 anos; (iv) projeção da capacidade de movimentação das cargas e eventuais necessidades de expansão de suas instalações ao longo do horizonte de planejamento; (v) proposição das melhores alternativas para superar os gargalos identificados visando uma eficiente atividade do porto; e (vi) análise do modelo de gestão e da estrutura tarifária praticada atualmente pelo porto.

Estudos Ambientais Preliminares - Os estudos fornecem informações para subsidiar a avaliação dos aspectos ambientais relevantes associados à ocupação e operação da área, elaboram o diagnóstico de passivos ambientais, e identifica a situação do licenciamento ambiental dos arrendatários.

Programa de Responsabilidade Socioambiental - A CDP desenvolve há 10 anos no Porto de Santarém um Programa de Responsabilidade Socioambiental, originado a partir do atendimento a uma condicionante da Licença Ambiental de Operação para o porto. Atualmente o programa atende a diversas comunidades do município, com o objetivo de inserir na sociedade uma nova perspectiva sobre os recursos naturais da região, conscientizando sobre a importância da coleta seletiva e da necessidade de manutenção da qualidade dos rios e ecossistemas da região.

2.15.3. Licenciamento ambiental

Segundo a Política Nacional do Meio Ambiente, ancorada na Lei Federal 6938/1981, e seus, o Porto deve possuir Licença Ambiental de Operação ou similar, conforme determinação do órgão ambiental estadual, para exercer suas atividades. As principais leis ambientais que demandam o licenciamento ambiental são: (i) Art.

10 da Lei nº 6938/1981; (ii) Art. 34 do Decreto nº 4.340/2002, que regulamenta artigos da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza - SNUC; (iii) Lei Complementar nº 140/2011, que fixa normas, para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios para o exercício da competência comum relativas à proteção das paisagens naturais notáveis, à proteção do meio ambiente, ao combate à poluição e à preservação das florestas, da fauna e da flora; (iv) Resolução CONAMA nº 237/1997, que dispõe sobre a revisão e complementação dos procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental;

Todas as Unidades Portuárias administradas pela Companhia Docas do Pará encontram-se devidamente licenciadas perante a Secretária de Estado de Meio Ambiente do Estado do Pará- SEMA, que é o órgão ambiental competente para conceder tal licenciamento. A Tabela 30 contém informações pertinentes às licenças ambientais concedidas pelo órgão ambiental.

TABELA 30 - SITUAÇÃO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO PORTO DE SANTARÉM

LICENÇAS AMBIENTAIS				
UNIDADE PORTUÁRIA	TIPO DE LICENÇA	Nº DE LICENÇA	OBSERVAÇÕES	DATA DE VALIDADE
Porto de Santarém	Licença de Operação	2732/2009	Atividade Portuária para movimentação de cargas não perigosas e passageiros.	08/07/2013
	Renovação da LO solicitada através da Carta DIRPRE N.º 144/2013, Processo SEMA N.º 4856/2013, de 25.02.2013, solicitação de inclusão de informações através da Carta DIRPRE N.º 356/2013, Processo SEMA N.º 19323/2013.			

Fonte: Relatório de Gestão Ambiental, CDP.

Indiciador da área ambiental - O indiciador da área ambiental proposto para o ano de 2013 foi: percentual de cumprimento do prazo legal para solicitação de renovação das licenças de operação dos portos e terminais administrados pela Companhia Docas do Pará.

Na Tabela 31 é apresentada a relação de Licenças de Operação do Porto de Santarém, suas respectivas datas de vencimento, prazos para solicitação de renovação e datas em que as solicitações foram feitas:

TABELA 31 - LICENÇAS AMBIENTAIS DO PORTO DE SANTARÉM

Unidade Portuária	Licenças de Operação				
	Tipo e Número da Licença	Data de vencimento	Prazo limite para solicitar a renovação	Data de solicitação de renovação	Atendimento do prazo de 120 dias
Porto de Santarém	LO N.º 2732/2009	08/07/2013	11/03/2013	25/02/2013	Sim

Fonte: Relatório de Gestão Ambiental, CDP.

Com base nos dados acima é possível verificar se a meta estabelecida foi atendida ou não. Aplicando a fórmula para o cálculo do % de atendimento do indicador, temos:

% de atendimento =	N.º de LO a vencer no ano x 100
	N.º de processos de renovação de LO protocolados

$$\% \text{ de atendimento} = (5/5) \times 100$$

$$\% \text{ de atendimento} = 100\%$$

O resultado obtido confirma o atendimento da meta estabelecida.

Atualmente, o Porto de Santarém tem vários arrendatários. Porém as Licenças Ambientais são as seguintes:

Licença de Operação - LO nº 2732/2009, para o porto organizado, emitida pela Diretoria de Controle da Qualidade Ambiental da Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Pará - SEMA/PA. Antes de a Licença estar vencida a CDP solicitou, por meio da Carta DIPRE 114/2013, a sua renovação. As principais exigências dessa Licença de Operação foram:

- a) Para o prazo de 30 dias:
 - Protocolar junto à SEMA processo de solicitação de outorga de uso da água subterrânea;
- b) Para o prazo de 90 dias:
 - Encaminhar o Plano de Emergência Individual - PEI de acordo com a Resolução CONAMA 398/2008;
 - Acrescentar laudo técnico e background ao Relatório de

Monitoramento da Qualidade do rio Tapajós, e identificar os pontos de coleta;

- Encaminhar relatório das ações socioambientais desenvolvidos pela CDP.

A Cargill SA, que está instalada no Porto também tem sua licença resultado de uma avaliação de impacto ambiental solicitada para a instalação da atividade de depósito e transporte de graneis sólidos. O conteúdo da licença ambiental está descrito a seguir:

Licença de Operação - LO nº 1887/2012, para Terminal Portuário arrendado dentro do porto organizado, para a Cargill Agrícola S.A, emitida pela Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Pará - SEMA/PA. Essa licença tem validade até julho de 2015. As principais exigências dessa Licença de Operação são:

- a) Para o prazo de 30 dias:
 - Encaminhar cronograma executivo da obra de ampliação do empreendimento;
- b) Para o prazo de 1095 dias:
 - Implantar obras de ampliação em consonância com a legislação ambiental;
 - Apresentar o Relatório Anual de Informação Ambiental a cada 365 dias, ou ao final da obra;

O EIA/RIMA elaborado para a expansão do Terminal Portuário de Granel Sólido (Cargill) estabeleceu a necessidade de se implantar os seguintes programas:

- Programa de Comunicação Social;
- Programa de Educação Ambiental;
- Programa de Controle Ambiental das Obras;
- Programa de Controle e Monitoramento Ambiental;
- Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos Portuários;
- Programa de Restabelecimento da Área de Lazer na Região da Praia Vera Paz;
- Programa de Mitigação do Impacto Visual do Terminal Fluvial;

Segundo a Cargill, a empresa vem desenvolvendo os programas de acordo com o definido na licença ambiental e no estudo de impacto ambiental. O

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém

questionário enviado a Cargill explicita os programas que vem sendo desenvolvidos no âmbito do Sistema Integrado de Gestão Ambiental, conforme Tabela 32.

TABELA 32 - QUESTIONÁRIO RESPONDIDO PELA CARGILL SA

PROGRAMAS E PLANOS AMBIENTAIS	SIM/NÃO
A LO da Cargill está em dia?	SIM
Tem Programa de Ed Ambiental para trabalhadores - PEAT?	SIM
Tem outro(s) Programa(s) de Ed Ambiental?	SIM
Existe Núcleo Ambiental ou SIGA no âmbito do Terminal?	SIM
Existe um departamento de EHS destinado a este fim	
Faz Auditoria Ambiental?	SIM
Tem Plano de Emergência Individual?	SIM
Faz Controle Ambiental de Apoio Portuário?	
Faz algum monitoramento ambiental? Se sim, qual?	
Monitoramento de água	SIM
Monitoramento de ar	SIM
Monitoramento de ruído	SIM
Monitoramento de solo	SIM
Monitoramento de efluentes	SIM
Monitoramento de emissão de pó	SIM
Monitoramento de emissão de fumaça preta	SIM
Faz pagamento de compensação ambiental? Se sim, de quê?	SIM
Está em processo de definição de local aplicação por parte da SEMA.	
Faz dragagem ou derrocagem?	NÃO
Tem NOS – Núcleo de Segurança Ocupacional?	SIM
Existe um departamento de EHS destinado a este fim	
Faz Auditoria de Segurança Ocupacional?	SIM
Tem APR – Análise Preliminar de Riscos?	SIM
Tem Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA?	SIM
Tem Plano de Controle de Emergência - PCE?	SIM
Tem Plano de Ajuda de Mútuo - PAM	SIM
Participa do ISPS Code?	SIM
PROGRAMAS E PLANOS AMBIENTAIS	SIM/NÃO
Tem brigada, instalações, e equipamentos de incêndio?	SIM
Tem PGRS – Plano de Gestão de Resíduos Sólidos? Se sim, qual o destino do material?	SIM
Classes A e B – Aterro Sanitário	
Perigoso - Incineração	SIM
Tem algum outro programa de natureza socioambiental? Se sim, informar.	
Participa de ações em parceria com a secretaria municipal de meio ambiente; faz distribuição de lixeiras em praias, escolas e feiras; realiza anualmente limpeza da praia Vera Paz.	SIM
O acesso terrestre de caminhões é adequado?	SIM
Existem conflitos da atividade com outra atividade qualquer? Se sim, enumerar as atividades.	NÃO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

O Porto de Santarém possui os seguintes planos, estudos e/ou programas de gestão ambiental realizados no biênio 2013/2014:

- **Monitoramento Ambiental** - A Companhia Docas do Pará, efetuou no Porto de Santarém, serviços de monitoramento e controle, os quais objetivaram garantir o atendimento de padrões ambientais e sanitários. A seguir são descritas algumas das atividades desenvolvidas:

a) Monitoramento e Controle Integrado de Pragas e Vetores – Esse monitoramento objetiva o atendimento da legislação sanitária, no que concerne a manutenção das áreas livres de criadouros de larvas de insetos, insetos adultos, outros animais transmissores ou reservatórios de doenças de importância em saúde pública e animais peçonhentos, cuja presença implique em riscos à saúde individual ou coletiva, bem como de fatores que propiciem a manutenção e reprodução destes animais. Estes serviços foram realizados no Porto de Santarém, e foram mais direcionados para o controle de roedores. Para ampliar os serviços ofertados e garantir um controle mais efetivo, foi instruído processo licitatório, sendo assinado no mês de dezembro de 2013, o contrato N.º 54/2013, o qual tem por objeto o controle integrado de pragas e vetores no Porto de Santarém, e no edifício sede da CDP, estando inclusos serviços de desratização, desinsetização e descupinização.

b) Monitoramento de Água Potável - A CDP realiza mensalmente o seu monitoramento de água potável para garantir que a água fornecida em seus portos e terminais esteja dentro dos padrões de potabilidade exigidos pela legislação sanitária - Portaria nº 2914/2011, do Ministério da Saúde. Durante o exercício 2013 este serviço foi executado no Porto de Santarém. A partir do final do mês de julho de 2013, entrou em vigor o contrato N.º 14/2013, o qual foi celebrado entre a CDP e o Instituto Evandro Chagas, com interveniência da Fundação Instituto para o Desenvolvimento da Amazônia- FIDESA. Este contrato permitiu a CDP o cumprimento de forma mais abrangente das exigências estabelecidas na Portaria N.º 2914/2011, do Ministério da Saúde. A partir do mês de agosto de 2013, a CDP passou a monitorar 02 (duas) vezes por semana a qualidade da água na saída das Estações de Tratamento de Água do Porto de Santarém. Foram avaliados os parâmetros Ph, Turbidez, Cor Aparente, Cloro Residual Livre, Fluoreto, Coliformes Totais e Escherichia Coli. Além desse monitoramento, uma vez ao mês são monitorados pontos ao longo do sistema de distribuição (reservatório e redes),

sendo avaliados os parâmetros Ph, Turbidez, Cor Aparente, Cloro Residual Livre, Fluoreto, Coliformes Totais, Escherichia Coli e Bactérias Heterotróficas. Uma vez a cada semestre serão monitorados parâmetros diversos como Antimônio, Arsênio, Bário, Cádmio, Chumbo, Cianeto, Cobre, Cromo, Mercúrio, Níquel, Nitrato (como N), Nitrito (como N), Selênio, Benzeno, Triclorobenzenos, Aldrin + Dieldrin, DDT+DDD+DDE, Endossulfan (α , β e sais), Endrin, Lindano (gama HCH), Parationa Metílica, Alumínio, Tolueno, Xilenos, Amônia (como NH_3), Cloreto, Dureza Total, Ferro, Gosto e odor, Manganês, Sulfato, Sódio, Sólidos dissolvidos totais, Zinco, Turbidez e Cianotoxinas, Futuramente serão monitorados parâmetros de Radioatividade, como Rádio-226 e Rádio-228. Os laudos pertinentes às amostras avaliadas são repassados à Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) e à administração do Porto de Santarém.

c) Monitoramento da água de Corpo Receptor (superficial) – A CDP realiza mensalmente o monitoramento da água de corpo receptor na área de influência de seus portos/terminais. Este serviço é executado no Porto de Santarém, por meio da celebração de contratos ou convênios com empresas ou instituições de ensino. Em junho / 2013 entrou em vigor o contrato nº 14/2013, celebrado entre a CDP e o Instituto Evandro Chagas, com interveniência da Fundação Instituto para o Desenvolvimento da Amazônia- FIDESA, com objetivo de ampliar o monitoramento, tanto em termos de pontos de monitoramento, quanto em termos de parâmetros analisados. Dentre os parâmetros monitorados têm-se: pH, Temperatura, Condutividade, TDS, OD, Turbidez, STS, Cor verdadeira, Alcalinidade Total, Cloreto, Nitrito, Nitrato, Sulfato, Fósforo total, Nitrogênio amoniacal, DBO, DQO, Alumínio (Al), Bário (Ba), Cromo (Cr), Cobre (Cu), Ferro (Fe), Manganês (Mn), Zinco (Zn), Benzeno, Tolueno, Etilbenzeno, Xilenos Totais, Coliformes Totais, Coliformes Termotolerantes, Escherichia coli e Vibria Cholearæ.

A CDP desenvolveu as seguintes ações para o Porto de Santarém:

a) Auditoria Ambiental – Em atendimento ao que determina a resolução CONAMA N.º 306/2002, foi realizada a Auditoria Ambiental Independente por meio da empresa GEOFACIE ASSESSORIA E CONSULTORIA AMBIENTAL, sendo os serviços realizados através do Contrato nº 31/2012. As ações de auditoria incluíram inspeções físicas e avaliação das documentações disponíveis. A empresa elaborou os relatórios de auditoria, bem como os planos de ação. Esses relatórios foram

encaminhados a Secretaria de Estado de Meio Ambiente, SEMA-PA, através da Carta GERPMA N.º 40/2013.

b) Salvamento Arqueológico do Sítio PA-ST-42- Porto de Santarém –

No biênio 2013/2014 tiveram continuidade as ações relativas ao programa de salvamento de sítios em áreas do Porto de Santarém. As atividades foram executadas por meio do Convênio nº 01/2012, firmado com a Universidade Federal do Pará, sendo a coordenação das atividades feita pela Prof.^a Dr.^a Denise Pahl Schaan, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da UFPA.

O programa de salvamento objetiva a posterior liberação das áreas sob a gestão da CDP, sendo todas as atividades executadas em conformidade com as legislações pertinentes e sob acompanhamento e fiscalização do Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional- IPHAN. Foram realizadas as atividades de Investigação da área de Salvamento, Educação Patrimonial e Curadoria de Material Arqueológico.

- **Educação Patrimonial** - As atividades de educação patrimonial visaram a sensibilização da população do município de Santarém para a importância da preservação do patrimônio arqueológico, criando oportunidade para a formação de alunos e professores. As atividades foram direcionadas principalmente para escolas, trabalhando em especial com o ensino fundamental, mas também com participação do ensino médio, desenvolvendo palestras, oficinas e visitas ao sítio arqueológico, despertando o interesse dos alunos nessa área, bem como contribuindo para a multiplicação dessas atividades através dos professores, além de divulgar na cidade de Santarém as pesquisas arqueológicas.

As escolas foram escolhidas baseadas em critérios como: (i) número de alunos a serem atingidos pelas atividades; (ii) proximidade com a área do porto e escolas de referência na região. Foram convidadas a participar das ações educativas de Educação Patrimonial 12 escolas municipais e estaduais, no entanto, por conta do calendário escolar, somente 8 escolas puderam participar.

Na Escola de Ensino Fundamental e Médio Madre Maria Imaculada foram realizadas palestras e visita ao sítio, com participação de 36 alunos.

Na Escola de Ensino Fundamental e Médio Rio Tapajós participaram um total de 85 alunos do 3º ano do ensino médio, onde foram feitas palestras em duas, bem

como realizada a visita monitorada ao sítio do Porto, onde os alunos foram convidados a visitar cada uma das escavações, alguns, inclusive, se dispuseram a escavar e peneirar para encontrar artefatos e observaram o trabalho dos arqueólogos.

Na Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio José de Alencar, foram realizadas palestras aos alunos do 1º e 2º anos do ensino médio, atingindo 107 alunos, e no dia 06/11/2013, com participação de 80 alunos. Desse total, apenas 45 alunos realizaram a visita ao sítio arqueológico, onde muitos alunos participaram das escavações.

Na Escola Estadual de ensino Fundamental e Médio Nossa Senhora Aparecida foram efetuadas palestras para turmas do 1º e 2º anos do ensino médio, com participação de 31 alunos. Não foi possível agendar visita ao sítio arqueológico por causa do calendário de atividades escolar.

Na Escola de Ensino Fundamental e Médio Professora Terezinha de Jesus Rodrigues, as atividades de Educação Patrimonial incluíram palestra e visita ao sítio arqueológico, onde participaram 25 alunos do 2º ano do ensino médio, alguns continuaram participando das escavações como voluntários durante alguns dias.

Outra instituição a participar foi a Escola Municipal de Ensino Fundamental Nossa Senhora de Fátima, com a realização de uma palestra para 53 alunos do 5º ano do ensino fundamental.

Na Escola Municipal de Ensino Fundamental Rotary foram realizadas palestras para 59 alunos do 7º ano do ensino fundamental e feita a visita ao sítio arqueológico, com a participação de 34 alunos.

A última escola a participar do projeto de Educação Patrimonial foi a Escola Municipal de Ensino Fundamental Sofia Imbiriba, onde as atividades de Educação Patrimonial incluíram palestras e visitas ao sítio arqueológico, contando com a presença de 101 alunos de 3ª, 4ª e 5ª séries do ensino fundamental.

No total, as atividades de Educação Patrimonial atingiram 656 alunos e cerca de 20 professores, que junto com a direção das escolas aprovaram a iniciativa e declaram ser importante fazer a divulgação da pesquisa e envolver o público escolar.

- **Curadoria do Material Arqueológico** – Essa atividade visou realizar as seguintes atividades: higienizar, separar, e catalogar os materiais provenientes do campo, preparando-os para análise.

Primeiramente os materiais foram limpos com água corrente e escova macia, posteriormente secados na sombra. Alguns artefatos que não podiam ser lavados, como pólen e fitófilos, vieram identificados de campo. Após o procedimento da lavagem e secagem foi feita uma identificação Alfanumérica, contendo o nome do sítio e um número sequencial; essa sequência foi colocada nos fragmentos que mediam acima de 1,5 mm de comprimento. Materiais como carvão, solos, ossos e argilas foram numerados de forma diferente. Foram coletados, nas etapas de campo relativas aos anos III e IV do projeto, 39.422 objetos, entre artefatos e ecofatos. Também foram coletados 28.146 fragmentos e objetos de cerâmica e 10.936 fragmentos e objetos líticos, bem como também foram coletadas amostras de carvão, argila, osso, material histórico, solo, etc.

A amostra do material da área I¹ é proveniente de tradagens a fim de avaliar seus depósitos arqueológicos, por se tratar de APP (Área de Preservação Permanente). Foram então coletados 656 fragmentos líticos, 606 fragmentos cerâmicos e cinco bolas de argila. Dentre os materiais coletados, o lítico representa mais de 50% do material total colhido.

Na área II foram coletados materiais provenientes de escavações e o material cerâmico apresenta mais de 70% da amostra total, seguido do lítico com 20.5%, carvão com 0.3% e por fim a argila com 0.1%.

O material colhido na área III é também proveniente de escavações. O material cerâmico apresenta mais 70% da amostra total coletada nessa área, assim como lítico apresentou 26.87% do total coletado, o carvão 1.32%, entre outros materiais.

¹ A nomenclaturas das áreas foi alterada para atender a legislação de proteção ao patrimônio arqueológico – determinado em Lei Federal.

Na área IV o material cerâmico representa mais de 65% da amostra total coletada, seguida do lítico com 30.41%, entre outros materiais.

Na área V dentre os materiais também provenientes de escavações, a cerâmica apresenta mais de 80% da amostra total coletada nessa área; o lítico representou 17%, o carvão 0.11% e o material histórico 0.22%.

Nas áreas II, III, IV e V as decorações cerâmicas mais frequentes são: englobo vermelho, englobo branco, pintura vermelha, incisão, digitado e ponteadado. O englobo vermelho foi a decoração predominante no material das áreas citadas, além da predominância de incisão nas áreas III e IV, e o modelado na área V.

Os materiais cerâmicos e líticos, bem como argila e o material histórico serão estudados no laboratório de arqueologia da UFPA. Amostras de carvão serão enviadas para adaptação no exterior e outros materiais como ossos e solo serão estudados por especialistas consultores do projeto.

- **Salvamento arqueológico** - No ano de 2014 foram concluídos os trabalhos pertinentes aos estudos de laboratório, bem como elaborado o relatório final dessa etapa do salvamento, que foi encaminhado à CDP e ao IPHAN, objetivando a liberação final das áreas salvas nessa etapa.

- **Liberação de uso da área** – Em 2013, o IPHAN encaminhou à CDP e à UFPA/Denise Pahl Schaan, o ofício nº 561/2013-GAB/IPHAN-PA, liberando duas áreas que foram objeto de atendimento de salvamento arqueológico.

a) Elaboração do Plano de Controle Ambiental e Relatório de Controle Ambiental - Em setembro de 2013, foi assinado com a Empresa PLANAVE S.A. estudos e Projetos de Engenharia o Contrato N.º31/2013, o qual tem como objeto a elaboração do Plano de Controle Ambiental (PCA) e Relatório de Controle Ambiental (RCA) para a ampliação do Porto de Santarém. O PCA e o RCA visam atender as notificações nº 38905/GEINFRA/CLA/DILAP/2012, de 06.08.2012, e nº43956/DILAP/2013, de 17.01.2013, as quais foram emitidas pela SEMAS e são requisitos para a obtenção de uma licença de instalação pertinente as obras de ampliação do Porto de Santarém.

b) Controle Operacional das Estações de Tratamento de Água - A CDP mantém atualmente o Contrato nº 06/2012, que prevê a prestação de serviços relativos à limpeza e desinfecção de sistemas fixos de abastecimento de água

potável para consumo humano no Porto de Santarém, bem como serviços relativos ao Controle Operacional das ETA's. Além das atividades rotineiras de uma Estação de Tratamento de Água e dos monitoramentos, são feitos ainda, a cada quadrimestre, os serviços de higienização e limpeza dos sistemas fixos que compõe as ETA's (reservatórios elevados, cisternas e outros componentes do sistema), os quais visam garantir que estas estejam em condições higiênico sanitárias satisfatórias.

c) Outorga de Captação – Em 2013 a CDP recebeu da Secretaria de Estado de Meio Ambiente, SEMA-PA a outorga para captação de água de poços tubulares existentes no Porto de Santarém, por meio da Outorga nº 990/2013.

d) Projetos de Educação Ambiental e de Responsabilidade Social - A Companhia Docas do Pará, por meio das parcerias com instituições de ensino, manteve seus projetos de educação ambiental e de responsabilidade socioambiental. Os projetos, associados ao Porto de Santarém, são os seguintes:

f.1) Projeto CDP na escola - Educação Ambiental e Exercício de Cidadania no Ensino Fundamental no município de Santarém. Esse projeto foi desenvolvido na Escola Municipal de Ensino Fundamental Sofia Imbiriba, em parceria com a Fundação Esperança e Prefeitura Municipal de Santarém. Ele procura desenvolver ações que propiciem o desenvolvimento de uma postura crítica diante da conservação e preservação do meio ambiente. Esse projeto estabeleceu uma série de atividades desenvolvidas ao longo dos meses de sua execução; quais sejam:

- ✓ Oficina de dança - realizada 2 vezes na semana em uma escola de dança;
- ✓ Oficina de Karatê – realizada 2 vezes por semana em uma escola de karatê;
- ✓ Oficina de banda rítmica – realizada na própria escola duas vezes por semana;
- ✓ Oficina de Coral – realizada na própria escola duas vezes por semana;
- ✓ Atividade integrada com a proposta pedagógica da escola – realizada 03 por mês;
- ✓ Atividades culturais – realizadas fora da escola, por meio de passeios semanais, sempre integrado com o conteúdo escolar;

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém

- ✓ Oficina de reciclagem – confecção de brinquedos a partir de materiais reciclados.

A seguir registros de algumas das atividades desenvolvidas:



FIGURA 38 - AULA DE MUSICALIZAÇÃO – CORAL

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará



FIGURA 39 - DESLOCAMENTO DOS ALUNOS PARA AULA DE KARATÊ, E A REALIZAÇÃO DA AULA

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará



FIGURA 40 - AULA DE BALÉ (ACIMA), GRUPO DE CORAL E FLAUTA (EMBAIXO À ESQUERDA) E GRUPO DE MUSICALIZAÇÃO (EMBAIXO À DIREITA)

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará



FIGURA 41 - OFICINA DE RECICLAGEM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará



FIGURA 42 - ATIVIDADES CULTURAIS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

f.2) Projeto de Educação Ambiental para Todos– PEAT, Local –

Projeto realizado em parceria com a Fundação Esperança (Convênio nº 03/2012) cujo objetivo era de sensibilizar a comunidade portuária quando as ações ambientalmente corretas a serem adotadas em seu cotidiano visando à melhoria da sua qualidade e a preservação do meio ambiente. Os atores envolvidos foram: Associação das mulheres do Bairro do Aeroporto Velho e Mapiri; tripulação e usuários das embarcações fluviais; empregados e terceirizados da CDP; carregadores de bagagem; taxistas; vendedores de lanche; vendedores de passagem; trabalhadores do OGMO; artesãs; alunos do curso de Gestão Ambiental e pós-graduação e docentes do IESPES. O projeto é composto pelos seguintes programas:

- **Programa de Capacitação** - Voltado para formação de multiplicadores para atuar nas ações de Educação Ambiental dentro e fora do Porto de Santarém. As ações do programa já contribuem, inclusive como fonte de renda para alguns participantes como é o caso das artesãs que a partir da confecção de materiais, que foram ensinados nos cursos, estão vendendo e ajudando no orçamento doméstico.
- **Programa de Educação e Sensibilização** - O Programa de Sensibilização visa o repasse de informações e a efetivação de trabalhos de conscientização a respeito de temáticas diversas. O tema mais relevante foi a gestão dos resíduos sólidos gerados e recebidos nos Porto de Santarém, bem como a implementação e manutenção da coleta seletiva. Foram feitas intervenções diárias junto à população que transita pelo terminal de passageiros, sendo distribuídos panfletos e afixados cartazes em áreas de visualização, como boxes e embarcações.
- **Programa de divulgação do PEAT** - O programa objetivou divulgar as ações de Educação Ambiental do projeto, permitindo maior interação com as entidades ligadas ao Meio Ambiente e com a comunidade santarena. Através desse programa o PEAT ultrapassou os limites do Porto de Santarém.
- **Programa de Incubadora de Produção de Sabão Ecológico** - Objetiva proporcionar aos participantes um mecanismo de geração de

renda e fornecer uma alternativa para a correta destinação final do óleo de cozinha usado, o qual quando disposto de forma inadequada acaba gerando uma série de impactos ambientais.



FIGURA 43 - PROGRAMA DE SENSIBILIZAÇÃO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará



FIGURA 44 - CURSO DE PATCHWORK

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará



FIGURA 45 - CURSOS DE PRIMEIROS SOCORROS COM O ÓRGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA (OGMO)

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará



FIGURA 46 - CURSO DE SABONETE NO AEROPORTO VELHO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará



FIGURA 47 - PROGRAMA DE DIVULGAÇÃO DO PEAT (ESQ.) E CURSO DE MACRAMÊ (DIR.)

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

g) Indicadores ANTAQ do Índice de Desempenho Ambiental IDA / 2013 - A resolução Nº 2650/2012 da ANTAQ aprovou os instrumentos de acompanhamento e controle de gestão ambiental em instalações portuárias, tendo instituído o Sistema Integrado de Gestão Ambiental – SIGA e o Índice de Desempenho Ambiental – IDA. Semestralmente as informações são encaminhadas a ANTAQ, a qual sistematiza os dados e os disponibiliza posteriormente. Os dados referentes estão disponibilizados na Tabela 33. Os do segundo semestre ainda não foram divulgados.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém

TABELA 33 - INDICADORA ANTAQ DE DESEMPENHO PARA O PORTO DE SANTARÉM

Número	Indicadores		Pesos	Porto de Santarém
1	Licenciamento	C111	0,117	5
2	Quantidade e qualificação dos técnicos	C112	0,033	1
3	Treinamento e capacitação ambiental	C113	0,016	2
4	Auditoria ambiental	C114	0,050	3
5	Base de dados ocean. e meteorolog. / climato.	C121	0,016	3
6	Prevenção de riscos	C122	0,108	5
7	Ocorrência de acidentes ambientais	C123	0,036	5
8	Ações de retirada de resíduos do navio	C131	0,065	5
9	Cargas perigosas	C132	0,033	1
10	Consumo e eficiência no uso de energia	C141	0,019	1
11	Tipos de energia utilizados	C142	0,006	1
12	Fornecimento de energia para embarcações	C143	0,002	1
13	Internalização dos Custos Ambientais no Orçamento	C151	0,068	4
14	Comunicação das ações ambientais		0,004	1
15	Agenda ambiental local		0,018	1
16	Agenda ambiental institucional		0,010	1
17	Certificações Voluntárias		0,007	1
18	Papel da autoridade portuária		0,038	5
19	Licenciamento Ambiental das empresas		0,026	5
20	PEI dos terminais		0,015	4
21	Auditoria Ambiental dos terminais		0,008	3
22	PGRS dos terminais		0,011	5
23	Programa de EA nos terminais		0,008	1
24	Certificação das empresas		0,004	2
25	Promoção de ações de educação ambiental		0,050	3
26	Ações de promoção da saúde		0,008	5
27	Planos de Contingência de Saúde		0,017	0
28	Qualidade Ambiental do corpo hídrico		0,025	5
29	Drenagem pluvial		0,004	2
30	Ações para redução e reuso da água		0,010	1
31	Área dragada e de disposição		0,012	1
32	Passivos Ambientais		0,012	5

Número	Indicadores		Pesos	Porto de Santarém
33	Poluentes atmosféricos (gases e particulados)		0,011	1
34	Poluição sonora		0,004	1
35	Gerenciamento de Resíduos Sólidos		0,080	5
36	Monitoramento de Fauna e Flora		0,010	1
37	Animais sinantrópicos nos Portos		0,029	1
38	Levantamento e monitoramento espécies exóticas		0,010	1
IDA			1,000	70,88

Fonte: Adaptado de CDP/ANTAQ.

TABELA 34 - COMPARATIVO EM RELAÇÃO AO ANO DE 2012

Porto	1º sem. 2012	2º sem. 2012	1º sem. 2013
Santarém	65,78	65,78	70,88

Fonte: Relatório de Gestão Ambiental da CDP, 2013.

2.16. Segurança

2.16.1. ISPS Code

Através da Deliberação nº 441/2014 de 24/04/2014, Publicada no DOU de 30/04/2014, a CONPORTOS concedeu Declaração de Cumprimento ao Terminal, porém, ainda sem número. O terminal aguarda deliberação pela CONPORTOS sobre o termo de aptidão (Tabela 35).

TABELA 35 - ISPS CODE

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS / DC	CONCESSÃO DA DC	VALIDADE DA DC
Porto de Santarém	Válida	12/10/2006 renovada em 30/04/2014	30/04/2019

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.16.2. Segurança Patrimonial

Barreiras Físicas: Os muros, gradis e concertinas estão em boas condições em todo o perímetro da unidade.

Iluminação: A iluminação atende as exigências dos Planos de Segurança. A CDP promove a manutenção através de pessoal do quadro técnico da Companhia.

CFTV: A unidade portuária de Santarém dispõe de um CFTV com sistema de câmera IP com imagem em alta resolução. Sistema operacional Digifort na versão 6.7. A manutenção preventiva e corretiva é realizada pela empresa contratada. A CDP está trabalhando em projeto de ampliação do sistema, visando atender exigências legais para cobrir as retroáreas, reduzindo assim, custos com vigilância terceirizada.

Controle de Acesso: O controle de acesso na unidade portuária de Santarém é feito através do sistema informatizado de gerência de acesso- siga, com duas catracas eletrônicas e coletores de dados manuais. A manutenção preventiva e corretiva é feita pelo pessoal técnico da companhia e pela empresa contratada.

Detectores de Metais: A unidade portuária de Santarém possui um portal detector de metais instalado na portaria para verificação eficiente durante o processo de revista e detectores de metais portáteis, semelhante aos existentes em aeroportos e presídios federais.

Sistema de Comunicação: As instalações e postos de vigilância são dotados de ramais telefônicos e bases de rádio, e as equipes de segurança são dotadas de rádio comunicadores portáteis.

Viaturas: A equipe de segurança é dotada de 1 Veículo (Etios Hach).

Armamento: A Guarda Portuária é dotada de Pistolas Taurus Cal. 380ACP. Os Guardas são treinados e habilitados ao porte do armamento. A vigilância terceirizada é dotada de revólveres Cal. 38, de propriedade da empresa contratada. Além do armamento letal, os agentes de segurança possuem dispositivos não letais como: Sprays de gás pimenta e cassetetes tipo tonfa.

2.17. Acessos Internos do Porto

2.17.1. Vias de circulação rodoviária

O acesso rodoviário ao Porto de Santarém faz-se diretamente pela Avenida Cuiabá que se estende até o portão de acesso a área portuária, servindo de via de acesso às principais instalações - terminal ro-on/ro-off, píeres e armazéns. Essa

mesma via dá acesso aos terminais arrendados e suas instalações de armazenagem e movimentação de carga marítima e fluvial. Porém, os caminhões que chegam ou saem dos terminais fluviais de granéis líquidos não passam pelo portão de acesso ao porto, e as vias de acesso a esses terminais não são pavimentadas.

Na Figura 48/Mapa página 266 é possível observar os acessos internos, bem como os gates de acesso do Porto de Santarém.

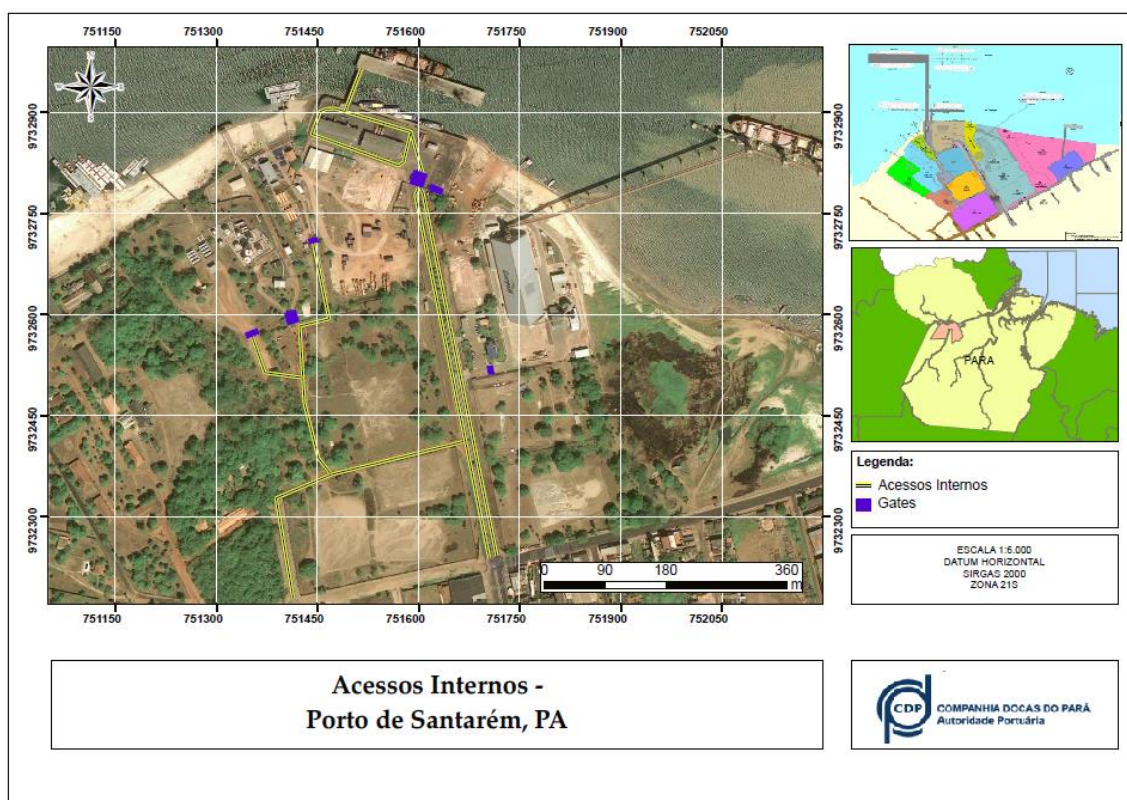


FIGURA 48 - ACESSOS INTERNOS DO PORTO DE SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.17.2. Vias de Circulação Ferroviária

O Porto de Santarém não dispõe de vias internas de circulação ferroviária. No entanto, há estudos pelo Ministério dos Transportes para a implantação da ferrovia FerroNorte até Santarém. O porto não possui área para implantação de uma pera ferroviária, exigindo um planejamento da SNP e do município para recebimento.

2.18. Acessos Terrestres

2.18.1. Rodoviários

O acesso rodoviário é realizado pela BR 163 (Cuiabá-Santarém) e BR 230 (Transamazônica). Cabe destacar que a partir do município de Belém não existe ligação rodoviária até Santarém, sendo o trajeto feito por via fluvial em percurso com 836 km de extensão ou aérea, distante 703 km.

O principal acesso rodoviário é realizado pela BR 163 (Cuiabá-Santarém). Segundo o último levantamento informado pelo DNIT em 31/03/2015, as condições de circulação da rodovia caracterizam entre 363 km de trechos pavimentados, com boa trafegabilidade, 222 km de trechos em pavimentação e 398 km com revestimento primário possuindo uma trafegabilidade regular. Esta rodovia atravessa uma das regiões mais ricas do País em recursos naturais e em potencial econômico, sendo marcada pela presença de importantes biomas brasileiros, como a Floresta Amazônica e o Cerrado e áreas de transição entre eles, além de bacias hidrográficas importantes, como a do Amazonas, do Xingu e Teles Pires-Tapajós. Por ser uma rodovia longitudinal, a BR 163, na verdade, inicia-se no Rio Grande do Sul e percorre os estados de Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Pará, com 4.476 km de extensão. É uma rodovia fundamental para o escoamento da produção de grãos, pois liga o Centro Norte ao Centro Oeste e Sul do Brasil.

Na Figura 49/Mapa página 267 observam-se os principais acessos rodoviários na região metropolitana da cidade de Santarém.

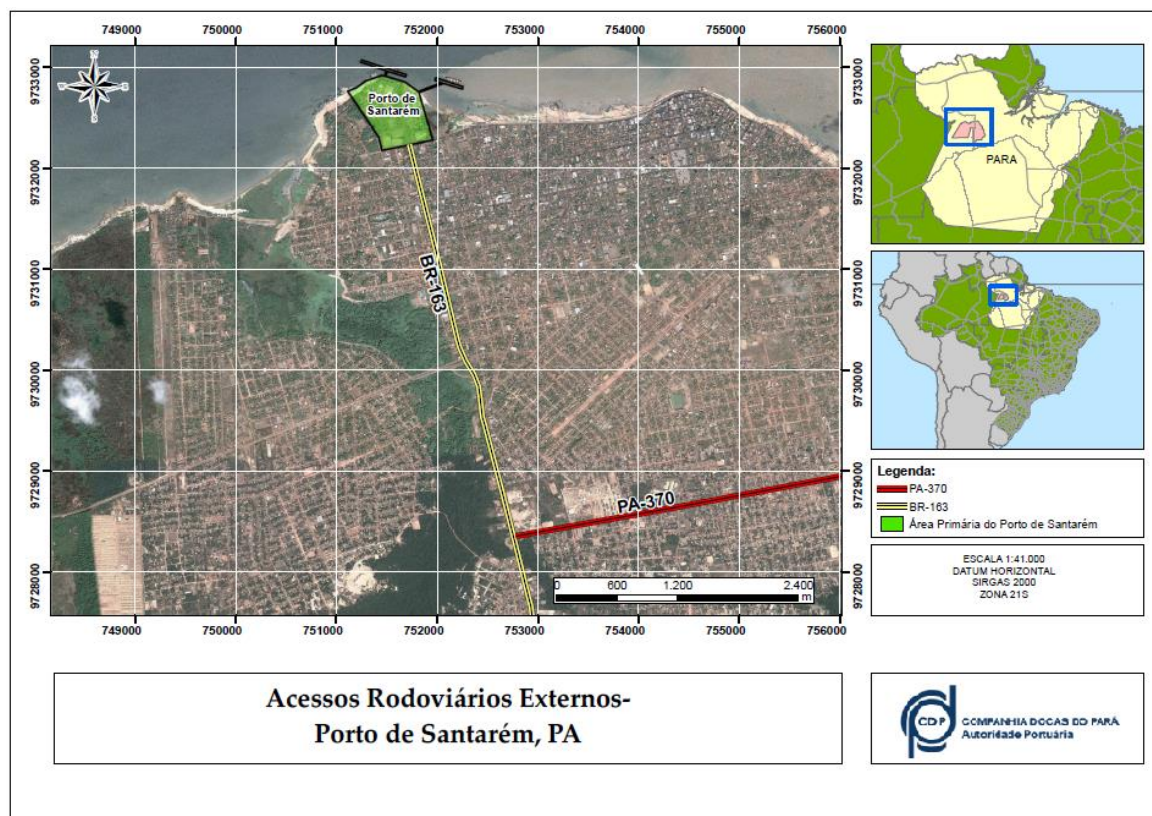


FIGURA 49 - ACESSOS RODOVIARIOS EXTERNOS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A parte de maior importância para o acesso ao Porto de Santarém é o trecho a partir de Cuiabá (MT), que lhe dá a denominação pela qual é conhecida, quando se constitui em parte integrante do “Corredor Centro Norte” para escoamento de soja e outros grãos.

Em Itaituba, a BR 163 conecta-se com a BR 230 (Transamazônica) e através desta expande seu alcance a grandes espaços do território brasileiro.

Na Figura 50/Mapa página 268 observam-se os principais acessos terrestres ao Porto de Santarém.

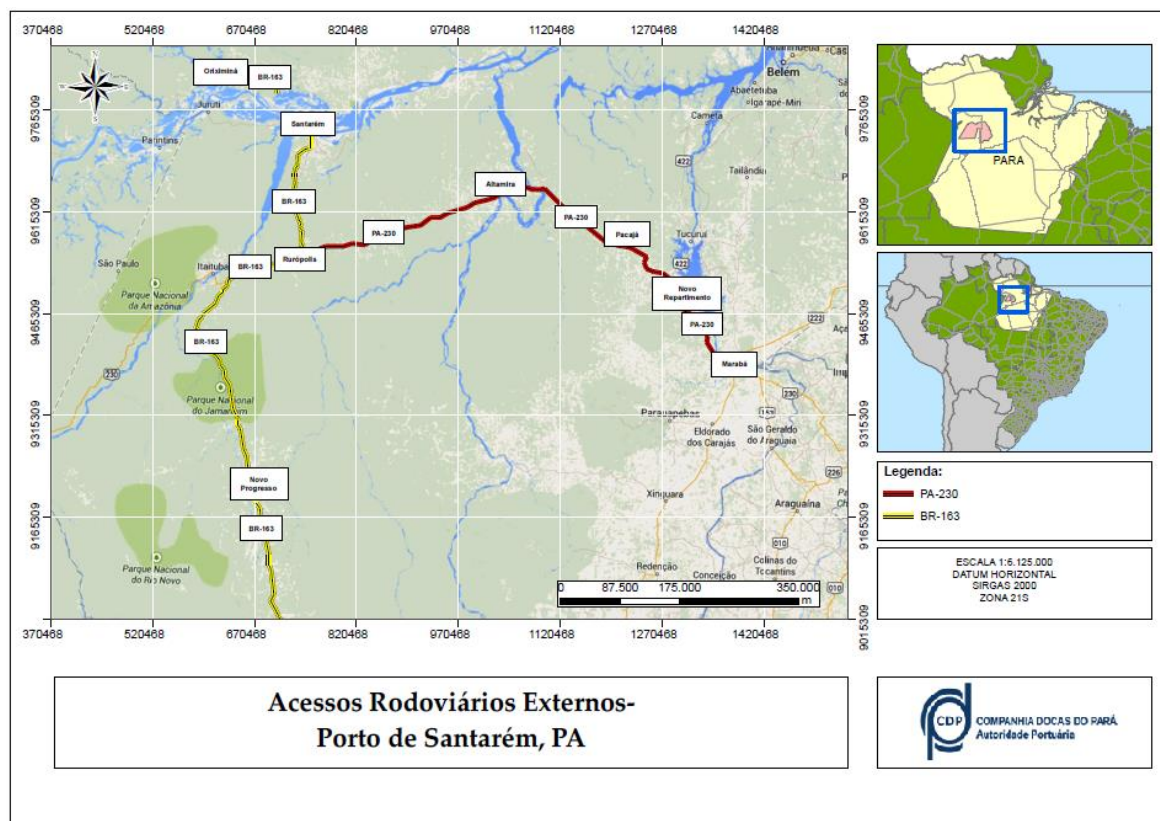


FIGURA 50 - ACESSOS TERRESTRES AO PORTO DE SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.18.2. Ferroviários

Não há acesso ferroviário ao porto.

2.18.3. Dutoviários

Não há acesso dutoviário ao porto.

2.19. Acessos Hidroviários

O acesso hidroviário ao Porto de Santarém ocorre por via de navegação fluvial, possibilitando a conexão do Porto com outros portos nacionais, com portos no exterior e, naturalmente, outros municípios do estado do Pará, principalmente com a capital do estado, Belém. Este acesso realiza-se por meio dos rios Tapajós e Amazonas, conforme Figura 51/Mapa página 269. Estas vias fluviais permitem a navegação nos períodos diurno e noturno. Devido suas constantes variações de nível d água, permite acostagem de navios com calado de 10 m no período de maior estiagem e de até 15 m no período de cheia do rio (março e setembro). Entretanto, o

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém

calado do porto é limitado pela Barra Norte do rio Amazonas, com 11,50 m de calado.

O acesso hidroviário é todo sinalizado e balizado pela Diretoria de Hidrografia e Navegação - DHN, em conformidade com as normas do Sistema de Balizamento Marítimo da Associação Internacional de Sinalização Marítima, com faróis e boias até o canal de acesso ao porto, sendo que é obrigatória a utilização da praticagem na região.

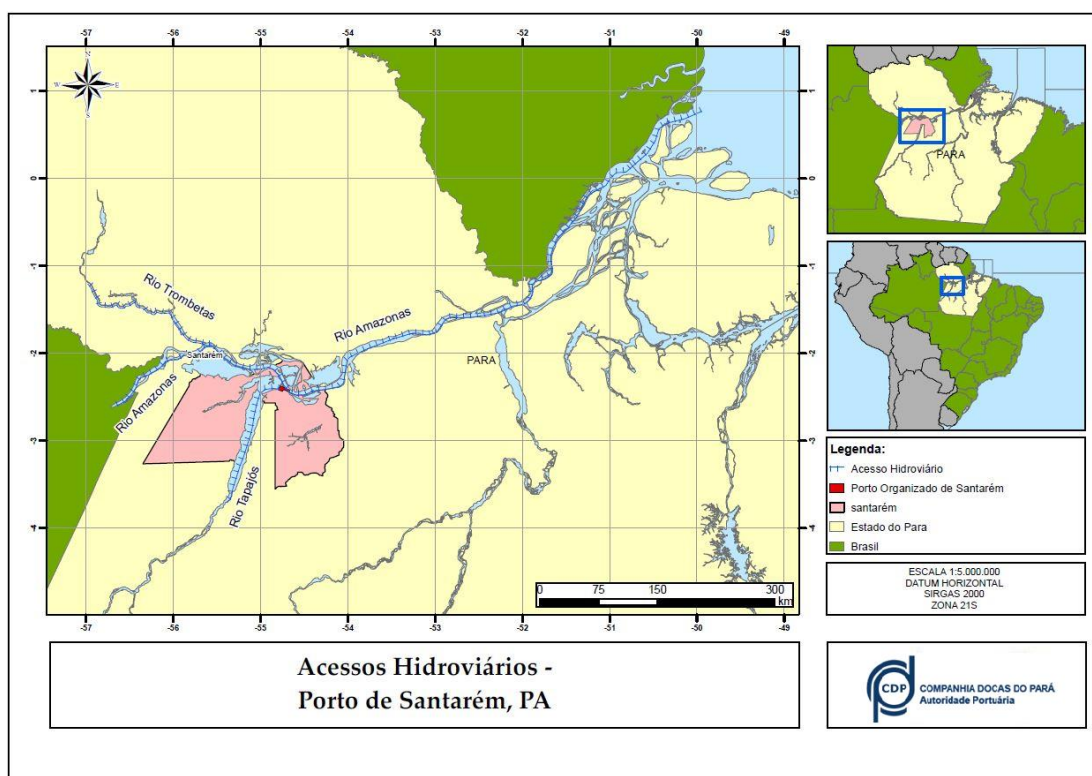


FIGURA 51 - ACESSO HIDROVIÁRIO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

No rio Tapajós o acesso é realizado através de um canal natural, denominado de canal do Curuá Grande, desde a sua foz no Rio Amazonas até o cais do Porto, percorrendo uma distância de 3,1 km. Este canal possui largura média de 1,8 km e profundidade de 15 m. O cruzamento de navios só é permitido entre a Ilha Jacitara e a foz do Rio Cuminá, assim como na passagem de Oriximiná (boia 8) até a foz do Rio Trombetas. O cruzamento neste local só pode ser feito após estabelecimento de comunicação entre os navios.

2.20. Acessos Aquaviários

2.20.1. Canal de Acesso

O canal do Curuá Grande possui largura média de 1.8 km e profundidade de 15 m, embora seja limitado pela profundidade da Barra Norte do rio Amazonas em 11,50 m. O canal é utilizado apenas por navios que irão acessar o Porto. Há possibilidade de cruzamento de embarcações no momento em que coincide no momento de atracação e desatracação devido possuir mais de um berço. O canal de acesso pode ser observado na Figura 52/Mapa página 270.

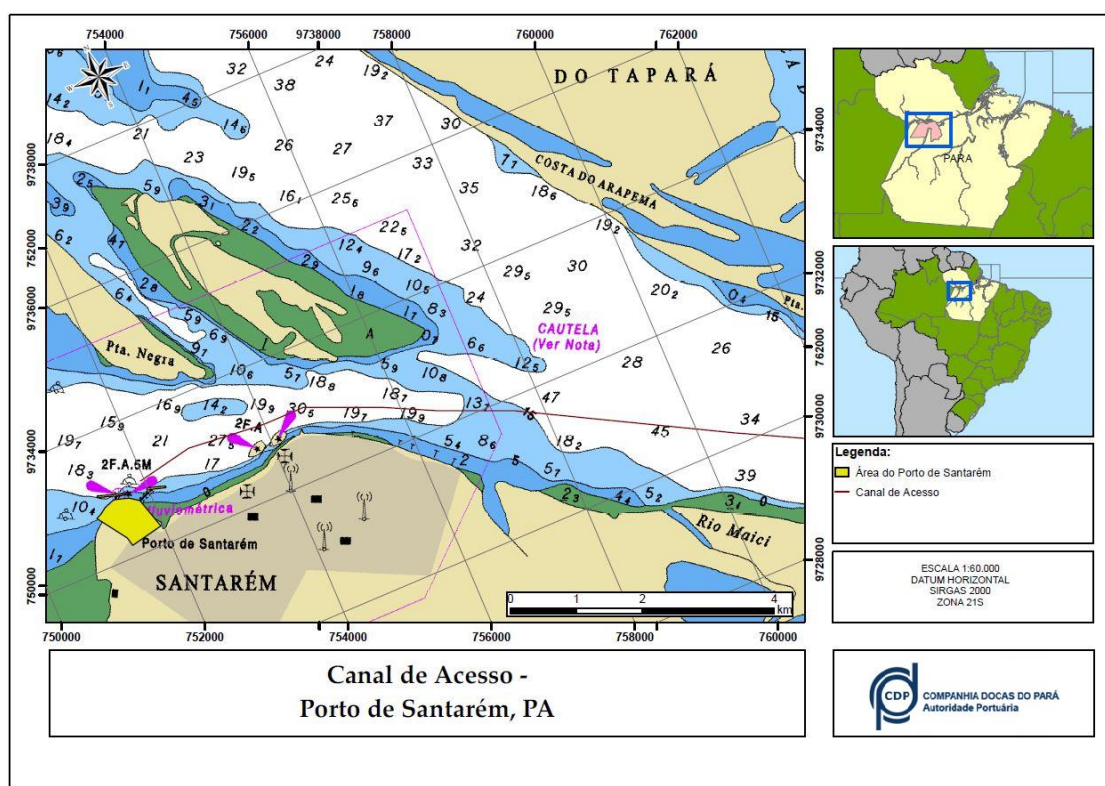


FIGURA 52 - CANAL DE ACESSO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.20.2. Bacia de Evolução

A bacia de evolução do Porto de Santarém tem cerca de 1.500 m de largura e profundidade média de 15 m. Por estar localizado na barra do Tapajós, o porto apresenta condições naturais de abrigo e de acesso marítimo e fluvial. A localização da bacia de evolução pode ser observada na Figura 53/Mapa página 271.

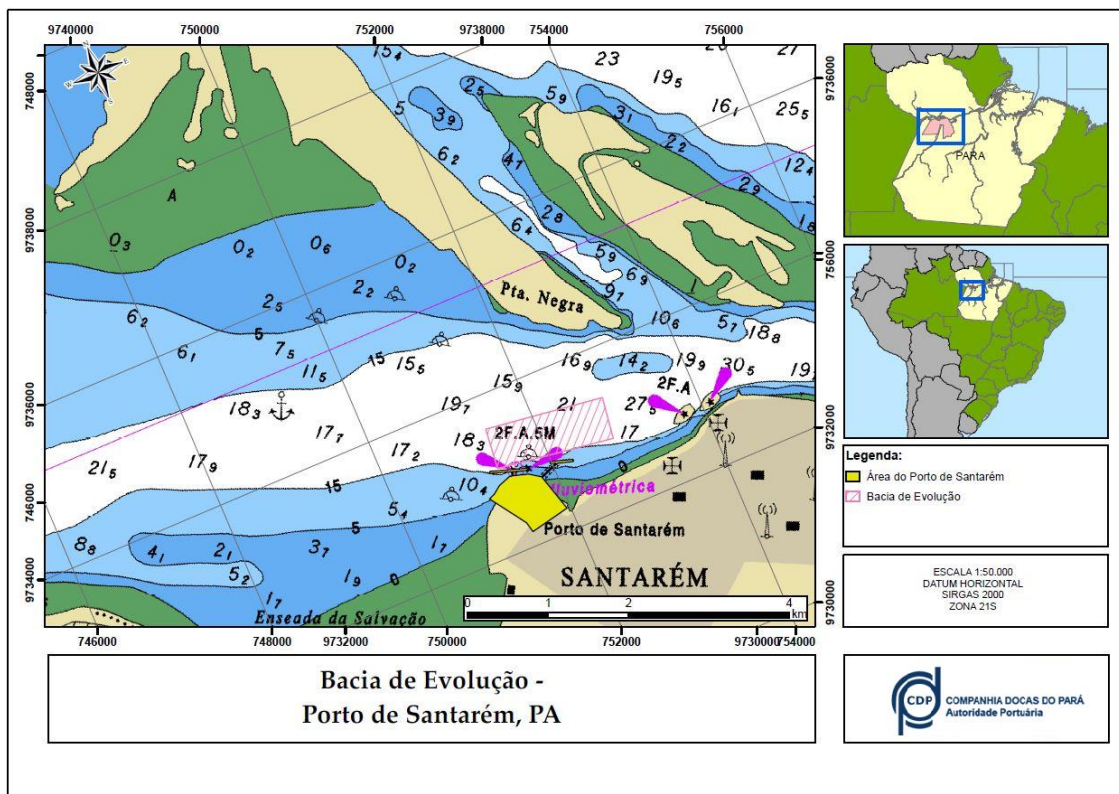


FIGURA 53 - BACIA DE EVOLUÇÃO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.20.3. Áreas de Fundeio

Quanto à área de fundeio, no Porto de Santarém é permitido o fundeio na área do rio entre o porto e a ponta Maria José, situada a 3,6 milhas náuticas a montante do porto, com profundidade superior a 15 m, com fundo de boa tença. A localização da área de fundeio pode ser observada na Figura 54/Mapa página 272.

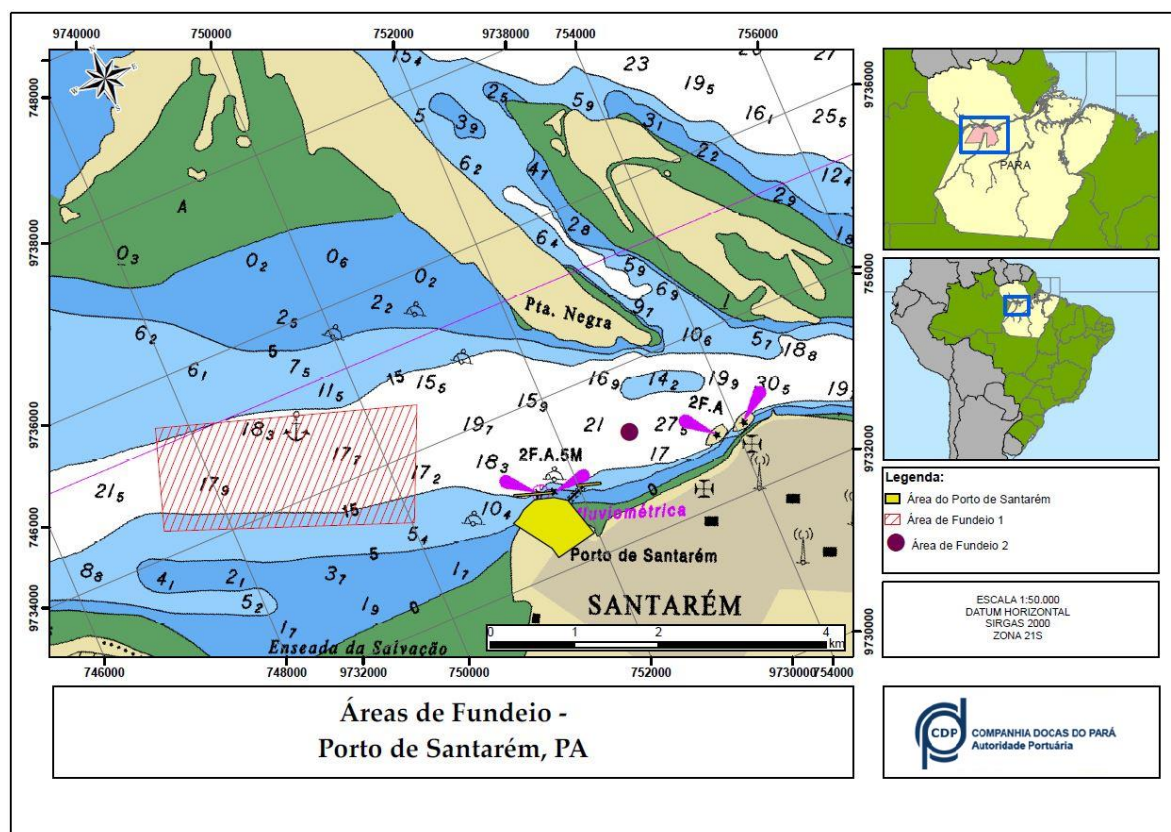


FIGURA 54 - ÁREAS DE FUNDEIO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.20.4. Barra

A Barra é uma formação geológica que pode ocorrer nas desembocaduras de estuários, rios e cursos de água, devido à acumulação de material de aluvião, paralelo à costa, na linha onde a corrente do curso de água e a do corpo onde este desemboca se equilibram. Neste ponto, é comum haver uma linha de rebentação, devido à diminuição da profundidade, formando a barra.

O acesso Marítimo do porto de Santarém/PA é realizado pela barra Norte da foz do rio Amazonas. Segue em direção até o rio Tapajós, onde há a formação de outra barra. Não há grandes limitações de profundidade na foz do rio Tapajós e confluência com o Rio Amazonas.

A barra e os canais de acesso estão sinalizados e balizados pela DHN, em conformidade com as normas do Sistema de Balizamento Marítimo, Região B, da Associação Internacional de Sinalização Marítima.

2.20.5. Sinalização Náutica

O acesso marítimo e fluvial ou interior é sinalizado e balizado com faróis e boias no trecho do Rio Amazonas, pela Diretoria de Hidrografia e Navegação – DHN da Marinha do Brasil em conformidade com as normas do Sistema de Balizamento Marítimo da Associação Internacional de Sinalização Marítima. No trecho do canal de acesso compreendido no Rio Tapajós de sua Foz até o porto não há sinalização náutica.

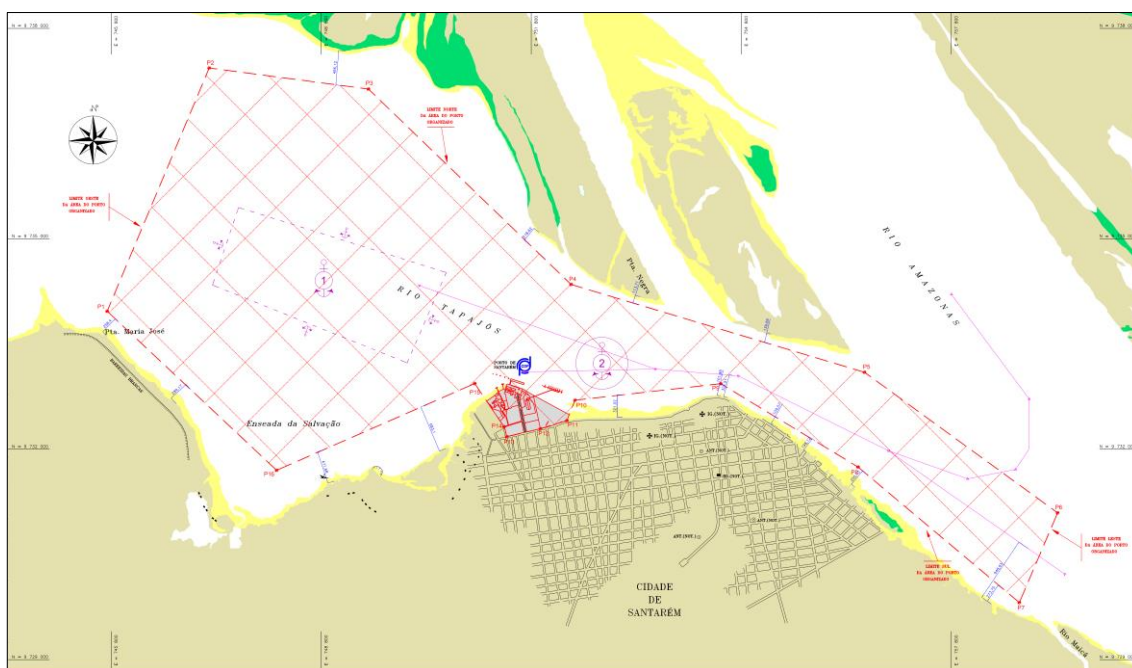


FIGURA 55 - CANAL ACESSO SEM SINALIZAÇÃO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.20.6. Interferências no acesso aquaviário

O principal obstáculo à navegação de acesso ao porto de Santarém é a limitação da profundidade da Barra Norte do rio Amazonas, a qual é de 11,5 m ou 37,7 pés. Na aproximação da confluência dos rios Tapajós e Amazonas deve-se ter atenção ao banco existente junto a leste da ponta Negra, que muda de posição. A foz do rio Tapajós tem uma largura de 0,7 m e as profundidades até o porto são superiores a 12 m, porém, o trecho sujeito a constante variação das profundidades, com o surgimento e o desaparecimento de bancos e ilhas. Na margem oposta a Santarém há diversos e extensos bancos de areia.

2.20.7. Histórico de Acidentes

Não há registro de acidentes no porto de Santarém até o momento, conforme informações da Delegacia Marítima.

2.20.8. Ventos

A intensidade assim como a direção do vento é de fundamental importância para operações portuárias, seja no quesito de atracação ou operações de carregamento. A Figura 56 evidencia uma oscilação entre 0,99 a 1,33 m/s na velocidade do vento média ao longo dos meses analisadas nos últimos trinta anos.

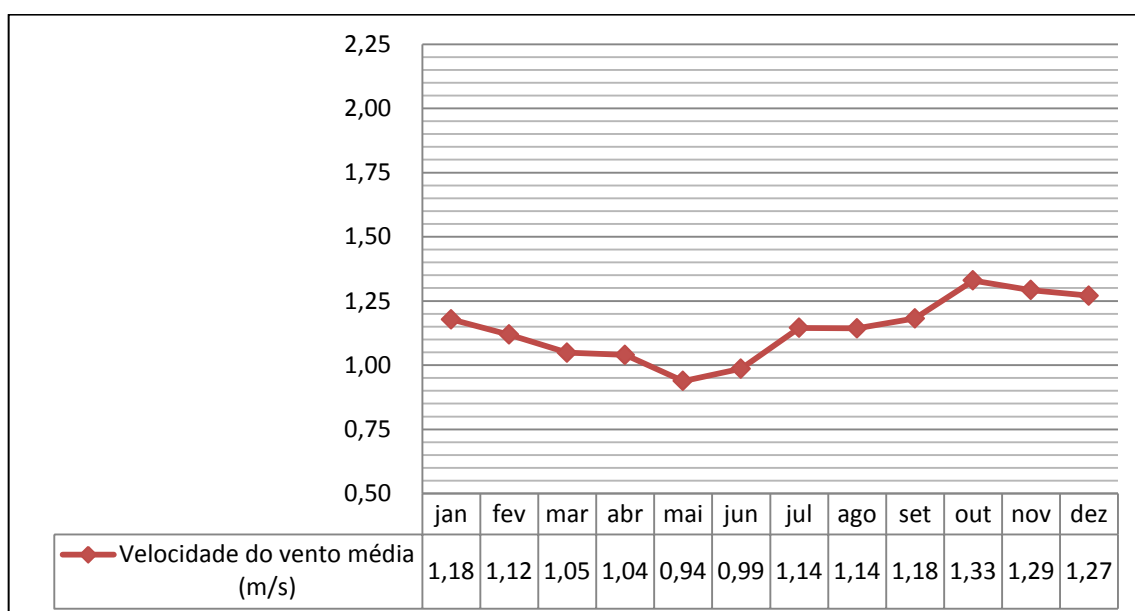


FIGURA 56 - VELOCIDADE DO VENTO MÉDIA

Fonte: INMET

Na Figura 57 também é possível notar que a média da velocidade máxima do vento oscila em torno de 2,92 e 3,49 m/s, com exceção do mês de junho. Isto demonstra que a região não apresenta altas velocidades de vento, apresentando boas condições para operações no Porto. Vale ressaltar que não há equipamento de monitoramento de ventos no Porto de Santarém.

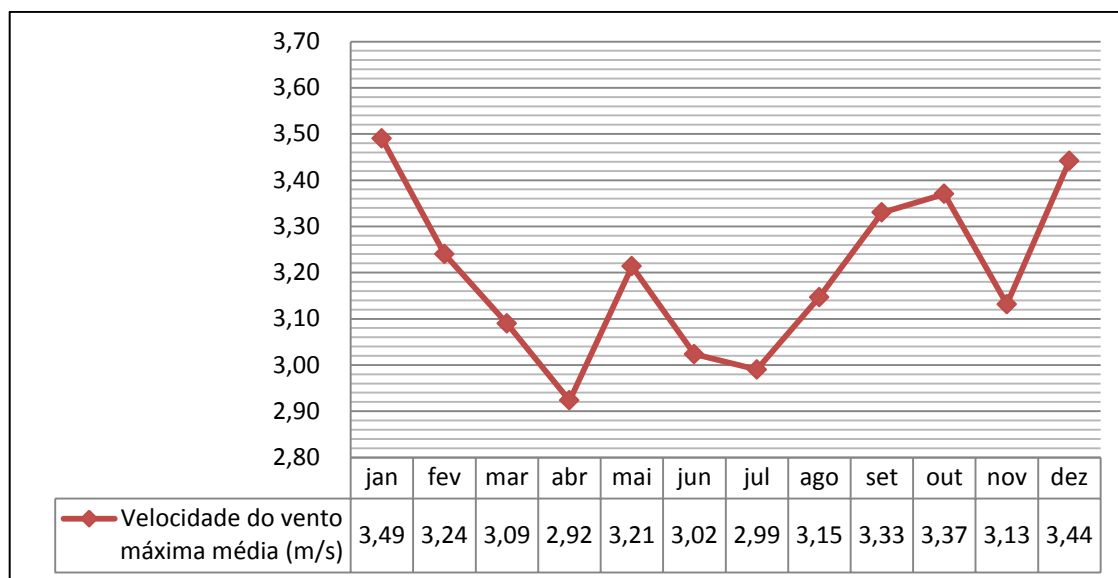


FIGURA 57 - VELOCIDADE DO VENTO MÁXIMA MÉDIA

Fonte: INMET

Para a análise da direção do vento, foram coletados dados das médias mensais da direção do vento de 1983 a 2012, onde se conseguiu sintetizar em um único gráfico o percentual de incidência predominante da direção dos ventos mensalmente para o período analisado. Estes dados podem ser observados na Figura 58.

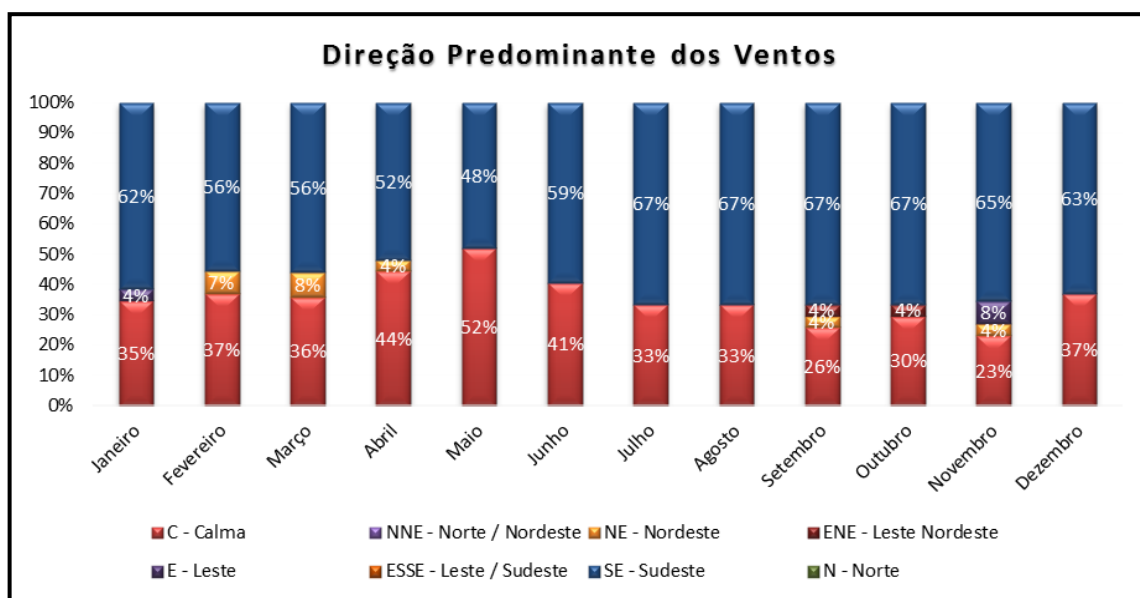


FIGURA 58 - DIREÇÃO PREDOMINANTE DOS VENTOS MENSAIS

Fonte: INMET

2.20.9. Pluviosidade

Os meses chuvosos repercutem negativamente na atividade portuária, especialmente na movimentação de granéis sólidos. Nas chuvas mais intensas, ocorre à suspensão dos trabalhos de carregamento e descarga com a necessidade de fechamento dos porões, o mesmo verifica-se nas operações com carga geral solta, quando os trabalhos precisam ser interrompidos para preservação da integridade das embalagens e qualidade dos produtos.

O período mais chuvoso se concentra entre os meses de Janeiro e Maio, com índices variando entre cerca de 200 e 325 mm³. No período de Agosto a Novembro foram registrados os menores índices de precipitação, entre 29 e 78 mm³. A distribuição média mensal da precipitação é mostrada na Figura 59.

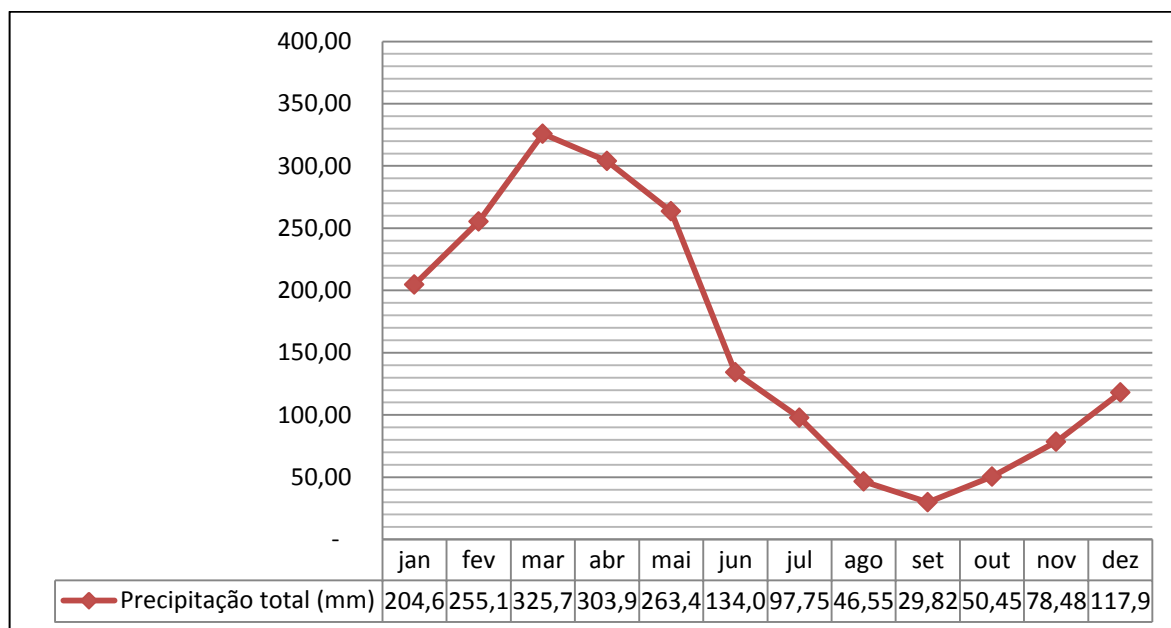


FIGURA 59 - PRECIPITAÇÃO TOTAL

Fonte: INMET.

A Figura 60 mostra a média do número de dias com precipitação mensal ao longo do período analisado. No Porto de Santarém não possui equipamento de monitoramento pluviométrico.

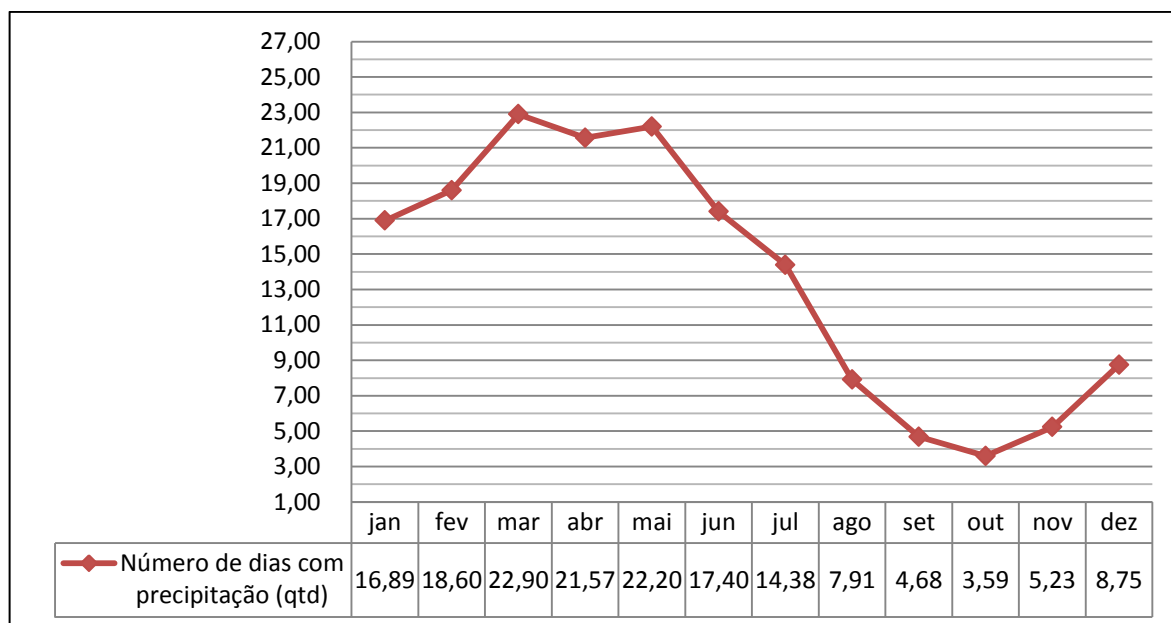


FIGURA 60 - NÚMERO DE DIAS COM PRECIPITAÇÃO

Fonte: INMET

2.20.10. Nebulosidade

Para as atividades portuárias, a nebulosidade tem influência principalmente sobre as entradas, atracações e desatracações de embarcações no porto. O período de maior nebulosidade registrado foi entre os meses Janeiro e Maio, conforme pode ser observado na Figura 61. O maior valor observado foi de 7,73 dm em Abril. A menor nebulosidade registrada foi de 5,29 dm no mês de Setembro.

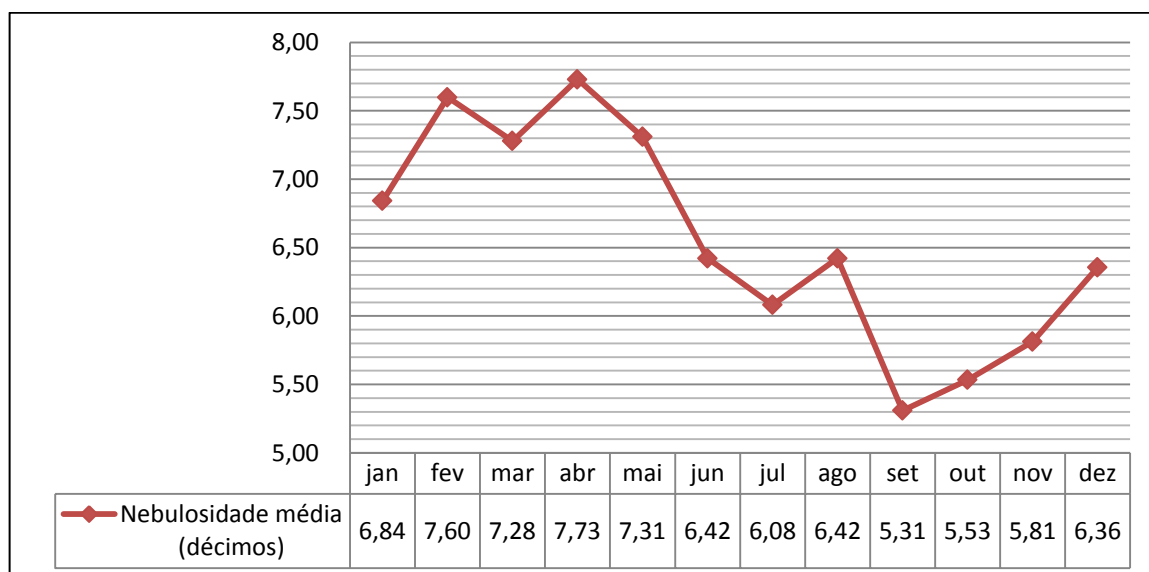


FIGURA 61 - NEBULOSIDADE MÉDIA

Fonte: INMET

2.20.11. Nível de Redução e Zero Hidrográfico

Com relação ao Porto de Santarém o nível de redução está a 0,137 m acima do zero da régua atual, que é a Régua Hidrolev da CDP, com 9,00 m de comprimento, dividida em seções de 1 m, graduada de 01 em 01 cm e numerada de 02 e 02 cm, com o “zero” em sua extremidade inferior. Instalada no píer, entre as RRNN 8 e 9.

O porto possui duas referências de nível, a saber:

- **RN-9:** Fixada no cais do Porto da CDP, próxima a régua de nível d'água, com chapa de metal, e pintado com as inscrições RN-9 - CPRM -8286 - ANA. Implantada em 1998.
- **SAT4:** Chumbado no calçadão, na Av. Tapajós, fora das dependências do Porto da CDP com chapa tipo CONAGE e com a inscrição SAT-4. Implantada em 1998.

2.20.12. Marés

Santarém não apresenta influência de maré. A variação de nível d'água ocorre pelo período de chuvas nas cabeceiras dos rios, gerando um período de enchente e vazante do rio Tapajós, conforme Figura 62.

A carta náutica 4103B ilustra a descrição de marés e correntes, com a apresentação em planta dos pontos citados.

O município de Santarém está contemplado por uma estação maregráfica (17900000), no Rio Tapajós, cuja operação é realizada pela Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais – CPRM. A seguir, apresentaremos gráficos que demonstram a hidrologia do Rio Tapajós nos 5 últimos anos. Vale ressaltar que o Porto de Santarém não possui equipamento de marégrafo.

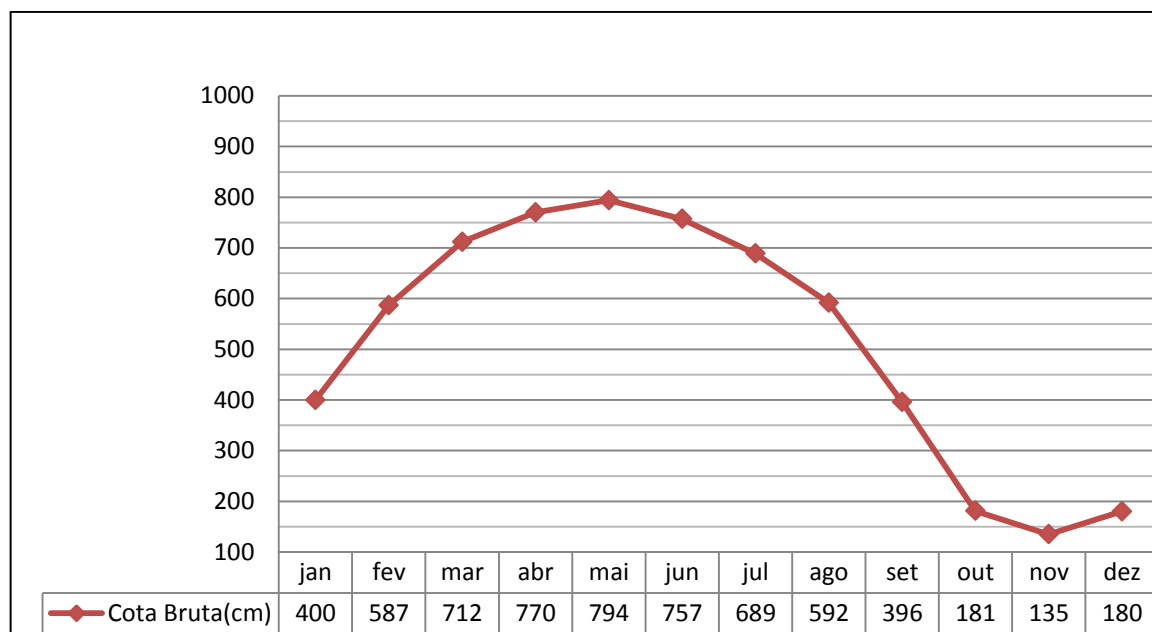


FIGURA 62 - CURVA HIDROLÓGICA DO RIO TAPAJÓS NO ANO DE 2012

Fonte: ANA

Analisando os gráficos anteriores, pode-se observar que o período de enchente do Rio Tapajós se inicia em janeiro, permanecendo até junho, quando começa o período de vazante do rio, com picos em outubro e novembro. Em 2009 observou-se um nível de cheia mais elevado, com cotas de até 8,19 m. Para as cotas mínimas, o ano mais crítico foi o de 2010, com cotas de 0,73 m.

2.20.13. Ondas

O Porto de Santarém está protegido das ondas geradas em alto mar, devido à sua localização, sofrendo apenas com as ondas formadas no próprio Rio Tapajós, devido a sua grande largura. O Porto de Santarém não possui obras de abrigo ou de contenção, por estar situado em local naturalmente abrigado. Segundo estudos realizados a altura de onda no acesso ao Porto de Santarém não excede 0,5m. Atualmente, não possui equipamento de ondômetro.

2.20.14. Correntes

Em 2012 a empresa CHD foi contratada pela CDP para fazer levantamentos de correntes nas proximidades do Porto de Santarém para subsidiar no projeto de expansão do TM1. Foram feitas dois tipos de medições de correntes da área, uma de forma dinâmica e outra em dois pontos fixos. As medições das correntes nos pontos fixos foram realizadas com dois perfilhadores acústicos do tipo AWAC, sendo

AWAC 1 fundeado no limite mais a montante dos levantamentos e o AWAC2 fundeado na foz do Rio Tapajós. As medições das correntes na forma dinâmica ocorreram com linhas espaçadas a cada 50 m com perfilador acústico de corrente do tipo ADCP na área de interesse de expansão do porto conforme Figura 63.



FIGURA 63 - PONTOS DE MEDIÇÃO DE CORRENTE

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Os resultados obtidos para a velocidade nas 3 medições são expressas na Tabela 36.

TABELA 36 - MEDIÇÕES DE VELOCIDADE DA CORRENTEZA

Equipamento	Vmáx (m/s)	Vméd (m/s)	Vmín (m/s)
AWAC1	0,57	0,37	0,12
AWAC2	1,52	1,02	0,51
ADCP	0,80	0,60	0,40

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

As variações da direção das correntes ao longo do perfil vertical dos pontos que foram feitos os fundeios dos dois AWAC's, indicam um valor médio da direção das velocidades de 107° para o AWAC1 e 118° para o AWAC2 conforme a Figura 64 e a Figura 65.

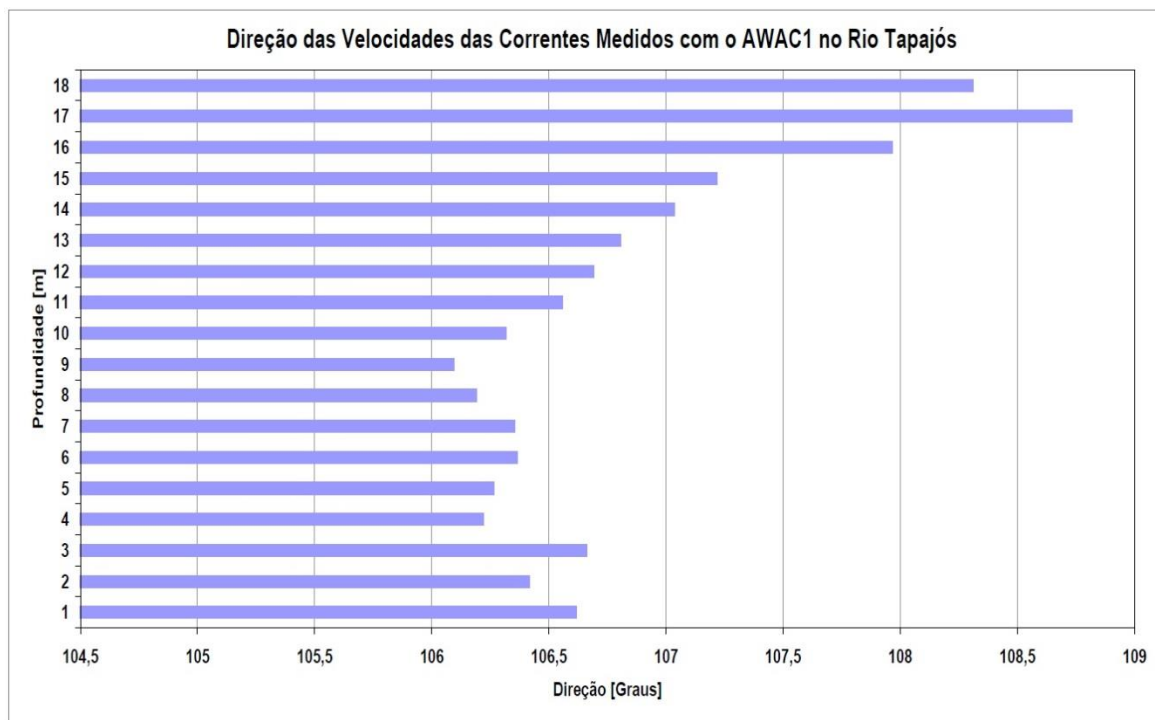


FIGURA 64 - DIREÇÃO DAS VELOCIDADES DAS CORRENTES MEDIDOS COM O AWAC1 NA FOZ DO RIO TAPAJÓS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

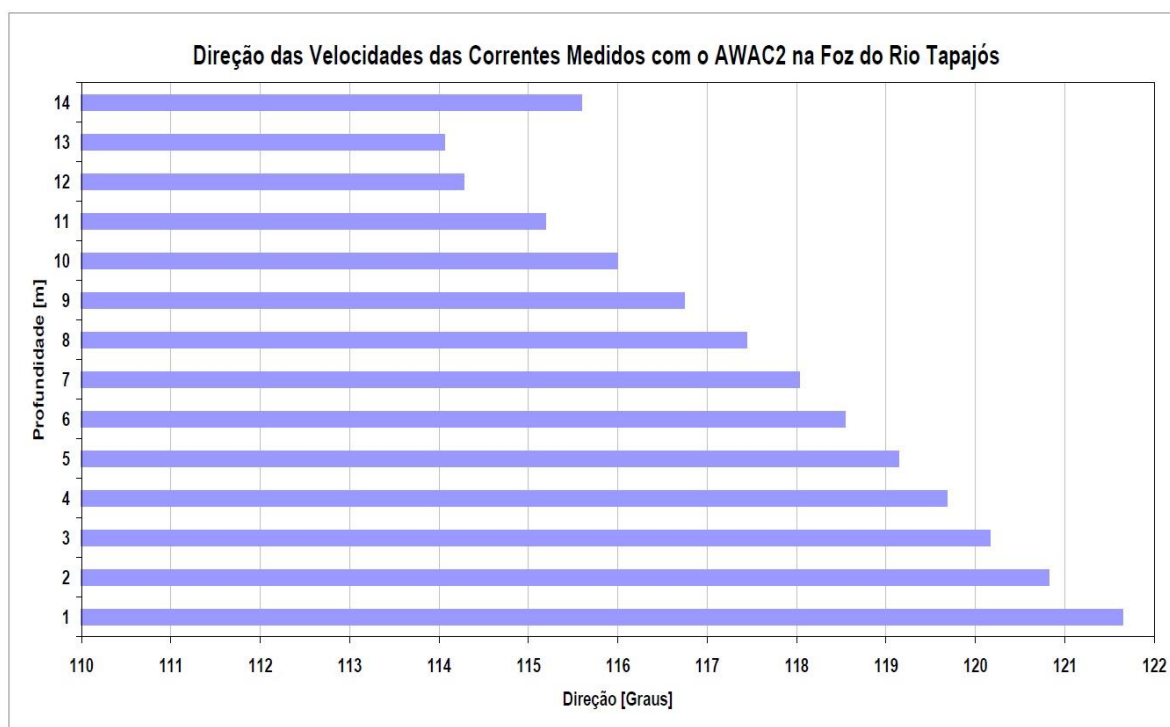


FIGURA 65 - DIREÇÃO DAS VELOCIDADES DAS CORRENTES MEDIDOS COM O AWAC2 NA FOZ DO RIO TAPAJÓS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Segundo informações da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, constantes do Roteiro - Costa Norte, a velocidade da correnteza é de aproximadamente dois nós. Não há equipamentos medidores de correntes fixos nesta área.

2.20.15. Taxa de Assoreamento

O Porto de Santarém não apresenta problemas de assoreamento no acesso aquaviário e tampouco de manobra de navios. Segundo os estudos realizados, não há a necessidade de dragagem e nem de derrocagem na região portuária. Não existem projetos desenvolvidos pela SNP/MTPA ou da Autoridade Portuária para esse tipo de atividade.

2.21. Interação Porto-Cidade

Esse capítulo tem o objetivo de diagnosticar a relação da atividade portuária, que se constitui em um modal de transporte de cargas e passageiros, com a estrutura urbana da cidade no sentido de identificar as fragilidades e potencialidades dessa relação.

2.21.1. Integração do Porto no Planejamento Urbano

Segundo o Plano Diretor Participativo de Santarém, instituído pela Lei Municipal nº 18.051/2006, o porto obedece ao zoneamento estratégico delimitado para o uso e ocupação do território municipal, apontado como Zona Portuária. A destinação da área é de implantação de portos públicos ou privados, incluída no ordenamento da orla fluvial do Município de Santarém. Ainda segundo o Plano Diretor, os portos que pretenderem se instalar nas zonas portuárias deverão:

- I. Realizar, quando necessário, Estudo Prévio de Impacto Ambiental e Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança e Estudo Econômico de Geração de Emprego e Renda, apresentando os respectivos relatórios;
- II. Apresentar, para aprovação dos órgãos competentes e do Conselho Municipal de Desenvolvimento, projeto de edificação, de urbanização da área e outras medidas compensatórias.

O Poder Público poderá utilizar mecanismos no sentido de promover a remoção (reassentamento involuntário) ou exigir medidas compensatórias a serem

realizadas pelos portos existentes.

A lei do Plano Diretor ainda define o ordenamento da orla fluvial do município, instituindo as seguintes áreas para planejamento e gestão territorial:

- I. Área de proteção ambiental de interesse turístico e recreativo para balneário – iniciando no limite do Município de Santarém com o Município de Belterra até a ponta da praia do Maracanã;
- II. Área de Proteção Ambiental – iniciando da ponta da Praia do Maracanã, seguindo até a Rua da Maracangalha, à montante do Cais do Porto localizada no bairro do Maracanã;
- III. Área portuária I – iniciando da Rua da Maracangalha, seguindo até a Travessa Professor Carvalho, localizada no bairro de Fátima;
- IV. Área de uso paisagístico-recreativo – iniciando da Travessa Frei Ambrósio, seguindo até a Avenida Borges Leal, localizada no bairro da Prainha;
- V. Área portuária II – iniciando da Avenida Borges Leal, seguindo até o limite da área de proteção ambiental do Maicá;
- VI. Área de Proteção Ambiental do Maicá – iniciando do furo do Maicá seguindo até a Comunidade Fé em Deus, na Região do Ituqui;
- VII. Área portuária III – a partir da Comunidade Fé em Deus, na região do Ituqui até o limite com o município de Prainha.

A Figura 66 apresenta o Zoneamento do Plano Diretor e a Figura 67 o ordenamento fluvial do plano diretor.

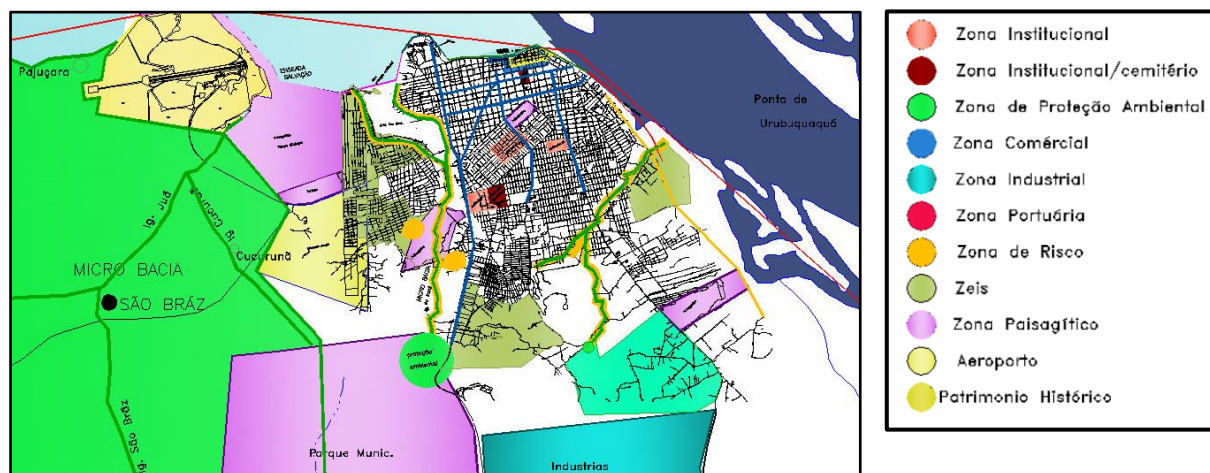


FIGURA 66 - ZONEAMENTO DO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE SANTARÉM

Fonte: Prefeitura Municipal de Santarém (2006).

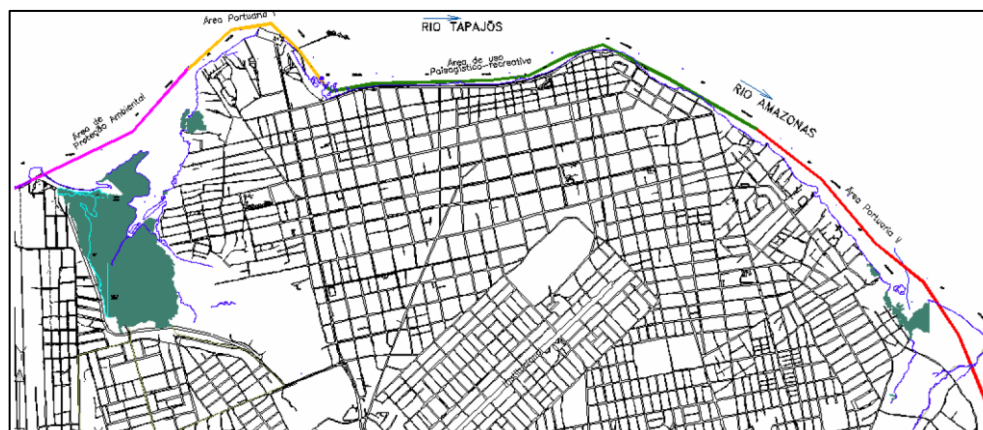


FIGURA 67 - ORDENAMENTO FLUVIAL DO PLANO DIRETOR

Fonte: Prefeitura Municipal de Santarém, 2006.

2.21.2. Impactos da Atividade Portuária no Município

De acordo com o Censo 2010 (IBGE), Santarém possui uma população de 294.774 habitantes, com uma área territorial equivalente a 22.887 km² (IBGE, 2010). Santarém constitui um dos mais importantes centros comerciais da bacia amazônica, abrigando diversas atividades econômicas, como a prestação de serviços, que atende toda a região oeste do Pará. O município é um centro comercial, portuário, médico, cultural e educacional, abrigando diversas universidades. A agricultura e a indústria madeireira também trazem grande desenvolvimento econômico para o município.

A pesca, a navegação comercial e, mais recentemente, o turismo são também importantes atividades econômicas do município. A região do Porto de Santarém é servida por estradas de rodagem asfaltadas, aeroporto e hidrovias que ligam o porto e o município ao restante do país e ao exterior.

O Índice de Desenvolvimento Humano - Municipal - IDH-M, é de 0,746.

A infraestrutura urbana é desenvolvida, mas necessita de saneamento básico, com reflexos negativos na qualidade das águas e na saúde. O município possui programas de controle de vetores de doenças direcionados à dengue, leishmaniose visceral, malária, doença de chagas e raiva.

3. Plano Operacional

O Plano Mestre do Porto de Santarém estabelece um programa de melhorias operacionais e de investimentos.

O Plano Mestre recomenda a promoção de Santarém como escala de navios de cruzeiro e para a implantação das melhorias sugeridas para o atendimento de passageiros, sejam aqueles provenientes da navegação regional, sejam os da navegação de cruzeiro. Nesse sentido, são recomendadas adequações nos terminais de recepção de embarcações da navegação regional, cujo objetivo principal será promover a separação entre os ambientes de embarque e desembarque das cargas e o de passageiros.

A análise da demanda potencial e da capacidade de movimentação aponta para a necessidade de investimentos em infraestrutura para a movimentação de graneis sólidos de origem vegetal, cujo déficit de capacidade deve se manifestar a partir de 2018.

Na Tabela 37 é possível visualizar o plano de ações do Porto de Santarém.

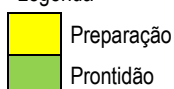
São reunidas, as principais ações identificadas como necessárias para preparar o Porto de Santarém para atender à demanda de movimentação de cargas prevista para os próximos 20 anos.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém

TABELA 37 - PLANO DE AÇÕES DO PORTO DE SANTARÉM

DESCRIÇÃO DA AÇÃO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Estudos de Viabilidade														
Estudos de Viabilidade para construção de novo terminal para atendimento da Navegação Regional														
Melhorias Operacionais														
Aumento da produtividade da movimentação de soja e milho do Pier 300														
Implantação de sistema de monitoramento do tempo de armazenagem														
Melhoria das instalações do Terminal de Passageiros														
Reserva de área para estacionamento de caminhões														
Adequação da localização das balanças rodoviárias														
Pavimentação do acesso ao TGL														
Construção de um novo portão de acesso														
Implantação do sistema de controle de tráfego de embarcações - VTMS/VTs														
Investimentos Portuários														
Terminal de fertilizantes														
Terminal de grãos sólidos II (soja/milho)														
Gestão Portuária														
Reestruturação do balanço contábil do porto														
Projeto de monitoramento de indicadores de produtividade														
Atualização da tarifa portuária														
Programa de treinamento de pessoal														
Investimentos que Afetarão o Porto														
Finalização da BR-163														
Adequação da capacidade no trecho da BR-163 na Serra do Cachimbo														
Ampliação Raizen														

Legenda



Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.1. Melhorias de Gestão

Atendendo à orientação do novo marco regulatório do setor - a Lei N° 12.815 - a Secretaria Nacional de Portos (SNP/MTPA) contratou serviços de consultoria da empresa Deloitte para o desenvolvimento e implementação de melhorias na gestão

portuária na CODESP, CDRJ e CDP. A finalidade desta ação é promover um salto de qualidade em todo o setor portuário nacional, colocando a administração das Companhias Docas em um novo patamar de competitividade e eficiência. Dessa forma os esforços se concentram nas unidades portuárias vinculadas às Companhias Docas do Estado do Pará - CDP, compreendendo:

- Porto Organizado de Belém;
- Porto Organizado de Vila do Conde;
- Porto Organizado de Santarém.

Visando a modernização da CDP, incluindo a revisão de seus processos internos, estruturas organizacionais, modelos de Governança e dos demais aspectos que determinam sua atuação eficiente como responsáveis diretos pela Administração Portuária, na forma da legislação vigente.

Fonte: Adaptado do Edital SNP – Pregão Eletrônico nº 009/2013.

OBJETIVO

O Projeto Modernização da Gestão Portuária tem como objetivo tornar os portos brasileiros elos dinâmicos da cadeia logística, minimizando os tempos e custos do acesso aquaviário e/ou terrestre de navios, cargas e passageiros. Para tanto, busca-se detectar, com base nas melhores práticas nacionais e internacionais, o nível de maturidade dos processos de chegada e saída do porto, identificação de eventuais *gaps* propondo e implantando soluções imediatas de curto, médio e longo prazo.

Assim, dentro do projeto Modernização da Gestão Portuária serão avaliados os processos de chegada e de saída de navios, de operação e liberação de cargas e passageiros, do acesso terrestre dos caminhões e trens aos portos vinculados às companhias docas CODESP, CDRJ e CDP, propondo seu equacionamento do ponto de vista da necessidade de sistemas e processos de gestão, relacionando também, eventuais intervenções de infraestrutura que se mostrarem necessárias no processo. Assim como será avaliado os processos internos da Autoridade Portuária nas áreas de Pessoal, Tecnologia da Informação, Contabilidade e Finanças, Sistemas de Custeio, Faturamento e Modelo Tarifário orientado a Custos.

Fonte: Edital SNP – Pregão Eletrônico nº 009/2013.

STATUS DO PROJETO

Em andamento desde maio de 2014, o Projeto tem como escopo a revisão de processos, de diretrizes de sistemas, de regras de governança e de políticas de pessoal, portanto os trabalhos realizados pela consultoria Deloitte culminaram na entrega de duas etapas do escopo geral dos trabalhos, no qual em um primeiro momento foram finalizados os Produtos 1 e 8, relativos a análise preliminar das Frentes Externa (Processos Logísticos Portuários) e Interna (Gestão Interna) respectivamente. Posterior, foram consolidadas e aprofundadas as discussões a respeito da situação das frentes de processos logísticos portuários e gestão interna da CDP, gerando como resultado o mapeamento de todos os processos, assim como a consolidação dos diagnósticos e validação das oportunidades identificadas, levantamento documentado nos Produtos 2 e 9, das frentes externa e interna. A Figura 68 mostra o detalhamento dessas atividades citadas acima.



FIGURA 68 - DETALHAMENTO DAS ATIVIDADES

Fonte: Deloitte Touche Tohmatsu

No dia 19 de Dezembro de 2014, a Deloitte concluiu em conjunto com a CDP, o diagnóstico da situação atual dos processos, considerando os processos logísticos portuários e de gestão interna, os quais obtiveram como resultado:

- Conduções de reuniões individuais no período de 18/ago a 15/nov;
- Realizações de aproximadamente 120 reuniões com os técnicos da CDP;
- Mais de 85 profissionais envolvidos;

- Mapeamento dos Portos Organizados de Belém, Vila do Conde e Santarém;
- Mapeamento de 59 tipos de processos, sendo estes 29 processos logísticos portuários e 30 processos de gestão interna;
- Identificação dos principais sistemas utilizados, que totalizam 18 sistemas;
- 60 Fluxogramas mapeados;
- Elaboração de 60 instruções de trabalho e detalhamento de atividades.
- Identificação de 261 oportunidades de melhoria, subdivididas em 98 melhorias de sistemas, 114 melhorias de processos, 41 em melhorias de pessoas/ capacitação/ treinamento e 8 em melhorias da infraestrutura;
- Identificação de 90 oportunidades de melhorias classificadas como Quick Wins, subdivididas em 42 melhorias de sistemas, 37 melhorias de processos, 10 melhorias de pessoas e 1 melhoria de infraestrutura.

Corroborando com o exposto, foram identificados processos de grande relevância e dedicação direcionada, conhecidos como Ganhos Rápidos, os quais são apresentados abaixo:

- Revisão do Planejamento Estratégico 2015-2020: Revisão de Missão, Visão, Valores e Objetivos Estratégicos.
- Revisão da Folha de Pagamento, permitindo ajustes nos cálculos de pagamentos, avaliação das diferenças de impostos a recolher e suporte nos direcionamentos de negociações com sindicato;
- Suporte a elaboração do Plano de Negócios da CDP;
- Identificação e adequação das modificações dos requerimentos do sistema Porto sem Papel (PsP) para atender as necessidades de controle de barcos e barçaças que atualmente não são controlados no sistema;
- Revisão das competências e controles realizados pelos técnicos portuários, para a adequação das informações de controle que precisam ser inseridas no sistema de Gestão Portuária (SCAP).

Na segunda fase, o Programa Portos Eficientes é constituído de trabalhos que objetivam a implementação de um modelo futuro norteado nas seguintes ações:

- Construir o modelo futuro de cada processo;
- Estruturar o Plano de Implementação;
- Definir o Roadmap;
- Implantar os Processos redesenhados;
- Monitorar as Implantações de Quick wins.

Uma vez redefinidos os processos futuros, serão iniciadas as atividades referentes à definição das novas estruturas organizacionais, bem como a produção de novos normativos e revisão dos já existentes, com base nas mudanças a serem aplicadas. O principal objetivo é desenvolver e implementar processos mais eficientes para melhorar a gestão portuária e a Consultoria Deloitte vai acompanhar a primeira fase de implantação dos novos modelos, priorizando algumas ações e estabelecendo um cronograma.

A etapa 3 do projeto é Implantação das iniciativas de melhoria, e possui suas atividades baseadas nas seguintes ações: Definir atividades para implantação; Priorizar atividades para Implantação e Elaborar plano de implantação integrado. Por conseguinte a etapa 4, também conhecida como Monitoramento Contínuo, aborda sobre as seguintes realizações: Realizar monitoramento das atividades implementadas; Identificar possíveis desvios nos processos; Realizar ajustes e possíveis correções, quando necessário. A Figura 69 ilustra o cronograma do projeto, bem como suas etapas.

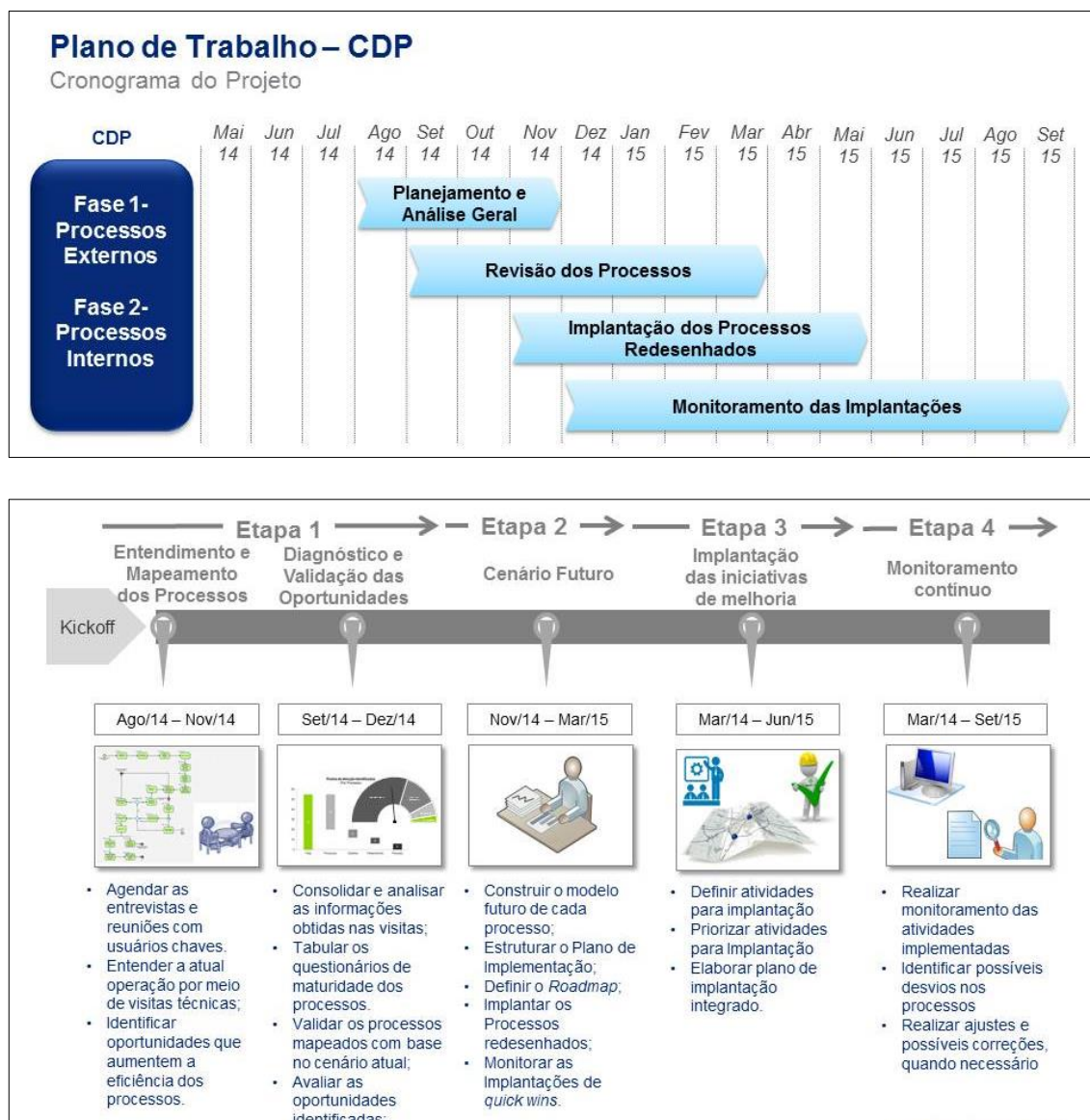


FIGURA 69 - PLANO DE TRABALHO - CDP

Fonte: Deloitte Touche Tohmatsu

Nesse contexto, a dinâmica para definição do modelo futuro, chamado de Redesenho dos Processos - seguem as diretrizes da Secretaria Nacional de Portos - SNP, com processos padronizados, após várias condicionantes, inclusive contando com a experiência da Deloitte internacional, contendo boas práticas de mercado, na intenção de se equacionar os Processos Redesenhados para cada Companhia, são consolidados conforme Figura 70.

1.Processos de Negócios	2.Processos Suporte	3.Intervinientes e Anuentes
1.1.Processos Estratégicos	2.1.Finanças	3.1.ANTAQ
1.1.1.Instrumento de Planejamento	2.2.Gestão de Contratos e Compras	3.2.SEP
1.1.2.Governança e Controles	2.3.Tecnologia da Informação	3.3.Ministério do Planejamento
1.1.3.Relações institucionais	2.4.Recursos Humanos	3.4.Demais Órgãos Anuentes
1.2.Processos Comerciais	2.5.Jurídico	
1.2.1.Captação de Novos negócios	2.6.Meio Ambiente	
1.2.2.Gestão de Contratos de Arrendamento		
1.2.3.Fiscalização de Arrendamento		
1.3.Processos Operacionais		
1.3.1.Operação Marítima		
1.3.2.Acessos Terrestres		
1.3.3.Infraestrutura Terrestre		
1.3.4.Infraestrutura Aquaviária		
1.3.5.Serviços (Utilities)		

FIGURA 70 - MAPA DE PROCESSOS

Fonte: Deloitte Touche Tohmatsu

As melhorias de gestão nos processos e os seus direcionadores conforme podem são sintetizadas e listadas abaixo:

Instrumentos de Planejamento

Gerir Planejamento Estratégico - O planejamento estratégico deverá ser elaborado e revisado com base nos planos nacionais, sendo eles: PNLP, PGO, Plano Mestre, PDZ e diretrizes da SNP, com o intuito de definir os objetivos para a seleção de programas de ação, levando em consideração as condições internas e externas às Docas.

Gerir Plano Mestre - O Processo Plano Mestre tem como principal objetivo definir a atuação e a interação dos envolvidos no desenvolvimento do Plano Mestre.

Gerir Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - O principal objetivo deste processo é definir a atuação e a interação dos envolvidos no desenvolvimento do PDZ e consequentemente a definição da Poligonal. Representantes da SNP, Companhias Docas e CAP atuam nesse processo colaborando para a publicação do PDZ e Poligonal pela Casa Civil que define planejamento do crescimento de cada porto.

Gerir Projetos - O processo de Gestão de Projetos tem como objetivo gerenciar todos os projetos da Companhia, seguindo a Metodologia PMBok.

Gerir Captação de Novos Negócios - O Processo de Novos Negócios tem como principal objetivo definir ações para alavancar a receita das Companhias

Docas, propondo um plano comercial de captação de novos clientes e promoção de áreas não afetadas que hoje geram despesas.

Governança e Controles - O Macroprocesso Governança e Controles engloba o funcionamento dos Órgãos de Governança e da Diretoria Executiva, bem como Gestão de Riscos e Controles, Auditoria Interna, Políticas e Procedimentos, atuação da Ouvidoria com relação às demandas recebidas pela Ouvidoria e pelo Serviço de Informação ao Cidadão (SIC) e a atuação da Comissão de Ética e Conduta referente ao recebimento das denúncias e solicitações por falta de ética e relacionadas à conflito de interesses.

Gestão de Contratos de Arrendamento - Este macroprocesso tem como principal objetivo gerenciar o cumprimento das cláusulas dos contratos de arrendamentos; efetuar o relacionamento com Arrendatários e atender as solicitações deste grupo, como a solicitação de novos contratos para uso de Instalações Portuárias e comprovação de investimentos realizados.

Fiscalização de Arrendamento - Os processos de fiscalização de arrendamentos têm como objetivo garantir que as operações e obras executadas pelos Arrendatários estejam em conformidade com os contratos, normas e legislação vigentes. E para garantir que os processos de fiscalização sejam eficientes e eficazes é feita a gestão por meio do planejamento e monitoramento da execução das atividades de fiscalização.

Operação Marítima - O principal objetivo é realizar atividades inerentes à atracação e desatracação das embarcações, através do controle do tráfego para programação e alocação de berços, acompanhamento das atividades da prática e dos rebocadores, comunicação com navios, respostas de emergência e execução dos procedimentos operacionais de acordo com os tipos de carga e os tipos de embarcações.

Acessos Terrestres

Acessos - cadastramento, programação de veículos e controle de acesso - O Macroprocesso de Acesso Terrestre tem como principal objetivo realizar o controle de veículos e pessoas que executarão trabalhos no porto, por meio do

cadastramento, programação e o efetivo controle nos gates. Tais informações são insumos necessários para a Cadeia Logística Inteligente - *Portolog*.

Infraestrutura Terrestre

Manutenção - O processo contempla a manutenção da infraestrutura portuária (sob responsabilidade da autoridade portuária) e tem como objetivo gerir de forma padronizada e efetiva.

Gerir Obras - Este processo objetiva a gestão das obras sob a responsabilidade das Cias Docas (exemplos: construção de perimetrais, estacionamentos rotativos, aprofundamento de berços) que podem ser financiadas por capital próprio ou recursos da União por meio de fiscalização e acompanhamento periódico em reuniões com a empreiteira e com a empresa gerenciadora (contratada para assessorar a fiscalização da obra quando as Cias Docas não possuem pessoal próprio para acompanhar as obras regularmente).

Infraestrutura Aquaviária

Aprofundamento e manutenção do calado operacional - O processo manutenção do calado operacional refere-se a profundidade do canal e tem como objetivo manter os calados dos portos em condições seguras para a navegação. Essa atividade tem como executora a própria autoridade portuária que, identifica a necessidade, realiza a operação (por meio de terceiros) e informa a SNP das atividades realizadas.

Fiscalização de obras de dragagem - O processo de Fiscalização de Obras de Dragagem tem como objetivo acompanhar e fiscalizar os projetos referentes ao Programa Nacional de Dragagem realizando, periodicamente, relatórios contendo o status das fiscalizações.

Serviços

Serviços Navais - Este processo contempla a gestão de serviços ofertados ou gerenciados pelas Docas aos clientes do complexo portuário (Abastecimento de água a navios e coleta de resíduos).

Gestão de Utilidades - Os processos de gestão de utilidades visam a disponibilização de serviços básicos como o fornecimento de energia elétrica, água e esgoto para os clientes do complexo portuário. Estes fluxos são aplicáveis apenas

a CODESP, pois dentre as Cias Docas analisadas é a única que produz energia e realiza a instalação de água e esgoto (via prestador de serviços).

Finanças

Gestão de Faturamento - O faturamento é responsável por fiscalizar e controlar a cobrança de serviços das operações marítimas, terminais e arrendatários para gerar o faturamento. No processo de faturamento são realizadas as atividades de cálculo de provisões, emissão do boletim de faturamento, emissão de notas fiscais, emissão de boletos, compensação dos adiantamentos de depósito prévio.

Gestão de Contas a Receber - O Contas a Receber são os ativos à receber decorrem da prestações de serviços realizados pelas Docas. O processo é composto pela análise dos títulos emitidos, compensação desses títulos, análise de inconsistência e cobrança de inadimplentes.

Gestão de Contas a Pagar - O Contas a Pagar realiza os pagamentos referentes às Notas Fiscais oriundas de contratos e compras de material / serviço onde, tais são recebidas eletronicamente e registradas em sistema. Além disso, são realizadas as provisões de impostos e a conciliação bancária.

Gestão de Fluxo de Caixa - A gestão de Fluxo de Caixa apura os saldos bancários, aplicações e/ou resgates de investimentos através das provisões dos pagamentos e recebimentos dos próximos dias e/ou meses.

Gestão Tributária - A Gestão Tributária engloba a geração de guia de pagamento dos tributos ISS, INSS, Impostos Federais, ICMS, IR na fonte e FUNDAF, além da transmissão de DCTF, EFD Contribuições, DIRF, SPED Contábil, DIPJ à Receita Federal e do SIEST ao Ministério do Planejamento.

Planejamento Orçamentário - O Planejamento Orçamentário prevê as receitas e as despesas para um determinado exercício das Docas, planeja os investimentos a serem realizados de acordo com os recursos próprios e da União, o Plano Plurianual e Plano de Desenvolvimento e Zoneamento.

Gestão Patrimonial - A Gestão Patrimonial mantém e controla adequadamente o parque de bens patrimoniais, estabelece responsabilidades pelo uso, movimentação e guarda desses bens e cria condições para o registro e controle dos bens móveis através de processamento eletrônico de dados.

Encerramento Contábil - O Encerramento Contábil finaliza os lançamentos nos sistemas para integrá-los ao contábil e calcular o resultado da Docas. No processo de encerramento contábil são realizadas as atividades de elaboração do cronograma de fechamento, conciliação das contas contábeis, cálculo dos impostos como PIS, COFINS, CSLL e IRPJ e realização do reconhecimento do resultado do período.

Gestão de Compras e Contratos - Fluxo da solicitação de compra de um bem ou contratação de um serviço e as atividades necessárias para aprovação da mesma. A compra ou contratação pode ser realizada através da Adesão a Ata de Registro de Preço, Dispensa, Inexigibilidade ou por Processo Licitatório (de acordo com o valor do bem ou serviço)

Tecnologia da Informação - O Macroprocesso de Tecnologia da Informação está composto pelo Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI) e Suporte de TI. O PDTI se concretiza como um instrumento de diagnóstico, planejamento e gestão dos recursos e processos de Tecnologia da Informação, que objetiva orientar uma organização para a execução das ações de TI da organização. O processo de suporte tem como objetivo suportar as demandas relacionadas a TI na organização, atendendo a toda e qualquer requisição de serviço de TI.

Recursos Humanos

RH - Avaliação de Desempenho e Gestão da Capacitação - O processo de avaliação de desempenho contempla o estabelecimento de metas, o acompanhamento mais próximo do gestor (avaliador), reuniões de *feedback*, avaliação realizada pelo gestor e auto avaliação realizada pelo empregado, para promover o desenvolvimento do mesmo e o alcance de melhores resultados.

RH - Revisão e Implantação do Plano de Empregos, Cargos e Salários - A Revisão e a Implantação do Plano de Empregos, Cargos e Salários tem como principal objetivo revisar o plano com foco na modernização da estrutura de cargos e salários de acordo com as diretrizes estratégicas da Cia. Bem como divulgar o novo plano para os empregados e pessoas chaves da companhia e realizar o tramite para a adesão dos empregados ao novo plano.

RH - Processo Seletivo - Concurso Público e Recrutamento Interno - O Processo Seletivo (Concurso Público e Recrutamento Interno) tem como principal objetivo selecionar candidatos para as posições necessárias pela Cia., bem como o aproveitamento do capital humano interno.

RH - Gratificação Trimestral, Remuneração Variável dos Dirigentes e PPLR - A Gratificação Trimestral, Remuneração Variável dos Dirigentes e o Programa de Participação nos Lucros e Resultados (PPLR), tem como principal objetivo realizar uma avaliação, com base em metas pré-definidas, com o intuito de atrelar os resultados da Cia. Docas à remuneração variável dos mesmos.

Jurídico - Tem por finalidade atuar na elaboração e acompanhamento da gestão jurídica das Docas em todas as instâncias junto as Delegacias Regionais do Trabalho, Ministério Público do Trabalho, Varas do Trabalho e Tribunais Superiores na apresentação de defesa nas ações judiciais e administrativas, referentes às Docas.

Gestão de Meio Ambiente - Trata da gestão dos processos relacionados ao meio ambiente com ênfase na sustentabilidade, com o intuito de reduzir ao máximo os impactos ambientais nos processos portuários, sendo eles: coleta de resíduos, fornecimento de água, fiscalização de áreas arrendadas e a relação porto cidade, por meio do desenvolvimento social e participação nos conselhos do município.

3.2. Melhorias Operacionais

As ações propostas no plano para melhorias operacionais são as seguintes:

- Aumento da produtividade da movimentação de soja e milho do Pier 300;

Esta melhoria proposta pelo Plano Mestre já vem sendo executada pela arrendatária Cargill que está em fase de obras para o aumento da capacidade de carga de seus equipamentos, tanto para o descarregamento das barcas quanto para o carregamento de navios.

- Implantação de sistema de monitoramento do tempo de armazenagem;

Para um maior controle e planejamento das operações no porto é de fundamental importância um controle sistêmico do monitoramento do

tempo de armazenagem das mercadorias, garantindo uma maior gestão e eficiência na ocupação das instalações de armazenagem.

- Melhoria das instalações do Terminal de Passageiros;

As melhorias sugeridas pelo Plano Mestre vêm sendo executadas pela Companhia Docas do Pará com a construção de um novo terminal de passageiros. No entanto, como é sugerido por este PDZ (Item 3.5 – Proposição de Reorganização de Áreas) é proposto uma nova localização de área para o terminal segregando as operações com passageiros das operações de movimentação de carga do porto e da área alfandegada.

- Reserva de área para estacionamento de caminhões

Dentro da área primária do Porto Organizado de Santarém não há espaço suficiente para a implantação de grande estacionamento de carretas, dessa forma a administração do porto já possui projetos para implementação de um pátio regulador antes de chegar na cidade para fazer controle das carretas que acessam o Porto. Vale ressaltar que o terminal da Cargill já possui um pátio regulador.

- Adequação da localização das balanças rodoviárias

O posicionamento atual da balança rodoviária não permite uma eficiente operação de pesagem, uma vez que se encontra uma área de grande tráfego de automóveis e pessoas e com espaço limitado para manobra de veículos de grande porte. Um novo posicionamento para as balanças de pesagem é proposto neste PDZ.

- Pavimentação do acesso ao TGL

Atualmente os acessos aos terminais de graneis líquidos não possuem pavimentação asfáltica sendo seus acessos realizados por vias de terra batida. Uma nova reordenação desses acessos e sua pavimentação são propostas neste PDZ.

- Construção de um novo portão de acesso

Com a nova reorganização de áreas propostas por este PDZ, a localização da guarita principal de acesso irá mudar sendo ela localizada na via principal de acesso ao porto que se comunica com todos os outros terminais arrendados, gerando um maior controle por parte da administração do porto.

- Implantação do sistema de controle de tráfego de embarcações - VTMS/VTs

O sistema de gerenciamento e informação do tráfego de embarcações traria ao porto uma ferramenta operacional que facilitaria o controle e a programação de atracações de embarcações, haja vista que o porto se encontra na foz de um rio de grande descarga sólida que assoreia e torna dinâmico a posição do canal de acesso, exigindo um controle maior nas manobras até mesmo para poder utilizar com mais segurança e controle as possibilidades de ganho de profundidade com a influência da maré.

Na Tabela 38 encontra-se o cronograma com as execuções previstas para as melhorias operacionais.

TABELA 38 - CRONOGRAMA DAS PREVISÕES DE EXECUÇÃO DAS MELHORIAS OPERACIONAIS

CRONOGRAMA DE PREVISÕES DE EXECUÇÃO									
AÇÃO	mai/18	jun/18	jul/18	ago/18	set/18	out/18	nov/18	dez/18	2019
Aumento da Produtividade no Pier 300									
Monitoramento do tempo de armazenagem									
Construção de um novo Terminal de Passageiros									
Pátio regulador de caminhões									
Adequação da localização das balanças rodoviárias									
Pavimentação do acesso ao TGL									
Construção de um novo Portão de Acesso									
Implantação do sistema VTMS/VTS									
Legenda:	A ser executado								

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.3. Proposição de Investimentos Portuários

A respeito da proposição de novos investimentos portuários para o Porto de Santarém é possível mencionar os principais investimentos já aprovados. Conforme os itens abaixo.

- **Ação A1** - (PAC) Construção do Terminal de Múltiplo Uso 2, no Porto de Santarém através da construção do TMU2 e reforço de ampliação do TMU1 do Porto de Santarém, que será implementada através do Regime Diferenciado de Contratação, conforme Tabela 39.
- **Ação A2** - (PAC) Projeto de ampliação do Terminal de Múltiplo Uso 1, no Porto de Santarém através da Elaboração de Estudos e Projetos para Construção de um empreendimento, contemplando 2 Terminais de Múltiplo Uso (TMU1 e TMU2) e Obras de Retroárea, no Porto de Santarém, conforme Tabela 40.
- **Ação B1** - Implantação de Área de Apoio Logístico Portuário no Porto de Santarém (SNP) através da ação conduzida pela SNP, conforme Tabela 41.

TABELA 39 - (PAC) CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE MÚLTIPLO USO 2, NO PORTO DE SANTARÉM.

Unidade Portuária - PORTO DE SANTARÉM										
12L8	GENÉRICA: (PAC) Construção do Terminal de Múltiplo Uso 2, no Porto de Santarém.		0,00		0,0%	74.732.000,00	100,0%	0,00	74.732.000,00	0,00
Código	Discriminação	Executado em 2013	%/2013	Executado em 2014	%/2014	EMPENHADO	%/2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
Ação: Construção do TMU2 e reforço de ampliação do TMU1 do Porto de Santarém, que será implementada através do Regime Diferenciado de Contratação - RDC. SEA : R\$ 12.700.000 / RAP : R\$ 26.632.000 / LOA 2014 : R\$ 35.400.000		0,00	0,0%	0,00	0,0%	74.732.000,00	100,0%	0,00	74.732.000,00	0,00

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém

TABELA 40 - (PAC) AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE MÚLTIPLO USO 1, NO PORTO DE SANTARÉM.

Unidade Portuária - PORTO DE SANTARÉM											
12L7	GENÉRICA: (PAC) Ampliação do Terminal de Múltiplo Uso 1, no Porto de Santarém.			417.600,00		59,5%	60.000,00	7,5%	0,00	800.000,00	740.000,00
Código	Discriminação		Executado em 2013	%/2013	Executado em 2014	%/2014	EMPENHADO	%/2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
Ação: Elaboração de Estudos e Projetos para Construção de um empreendimento, contemplando 2 Terminais de Múltiplo Uso (TMU1 e TMU2) e Obras de Retroárea, no Porto de Santarém UFPA CONV. 07/2011 - VALOR 3.047.568,00. OBS : JÁ LIQUIDADO ATÉ 2012 - R\$ 1.855.961			490.016,00	22,9%	417.600,00	59,5%	60.000,00	7,5%	0,00	800.000,00	740.000,00

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 41 - IMPLANTAÇÃO DE ÁREA DE APOIO LOGÍSTICO PORTUÁRIO NO PORTO DE SANTARÉM (SNP)

Unidade Portuária - PORTO DE SANTARÉM										
7U31	GENÉRICA: Implantação de Área de Apoio Logístico Portuário no Porto de Santarém (SEP)		0,00		0,0%	0,00	0,0%	0,00	340.000,00	340.000,00
Código	Discriminação	Executado até 2013	%/2013	Executado em 2014	%/2014	EMPENHADO	%/2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
Ação conduzida pela SEP		0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	340.000,00	340.000,00

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.4. Proposição de Investimentos em Acessos

Investimentos em acesso para o Porto de Santarém o Governo Federal está concluindo a BR 163 que interligará o Centro Oeste ao Porto, tornando-o um estratégico entreposto logístico para escoamento da produção de grãos do Brasil. A previsão de vias estruturantes para acesso ao Porto na parte que compreende a cidade de Santarém.

3.5. Proposição de Reorganização de Áreas

A infraestrutura básica de um porto diz respeito às instalações mínimas necessárias para que o porto possa funcionar. Composto-se pelas estruturas de acostagem, infraestruturas de armazenagem e operacionais, acessos terrestres e aquaviários e serviços. Assim, o zoneamento portuário consiste na proposição e na definição de uma ocupação racional de suas áreas, de forma a maximizar sua

eficiência operacional, setorizando áreas em função de suas funcionalidades e necessidades.

Com o intuito de proporcionar uma visão objetiva das configurações de ocupação das áreas afetas às operações portuárias atuais e futuras do Porto de Santarém, apresentam-se neste item um panorama do zoneamento atual e a proposição de zoneamentos, a curto, médio e longo prazo, tendo por base as características das cargas inerentes em cada área.

A proposição de zoneamentos futuros para o Porto de Santarém teve por base a Portaria SEP/PR nº 3, de 7 de janeiro de 2014 e seus Anexos II e III, com diferenciação de áreas, por categoria de produto movimentado, para horizontes de curto, médio e longo prazo.

As proposições dos zoneamentos futuros tiveram como condição de contorno a vocação operacional de cada área e as diretrizes preconizadas nos Editais e Anexos dos lotes 6, 7 e 8 da Audiência Pública nº 03/2013 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, que definem o arrendamento de áreas, infraestruturas e instalações portuárias públicas localizadas no Porto de Santarém, assim como, as atividades a serem desempenhadas pelos arrendatários.

O zoneamento do Porto de Santarém foi desenvolvido para quatro cenários de ocupação, a saber:

- Zoneamento Atual;
- Zoneamento à Curto Prazo;
- Zoneamento à Médio Prazo; e
- Zoneamento à Longo Prazo.

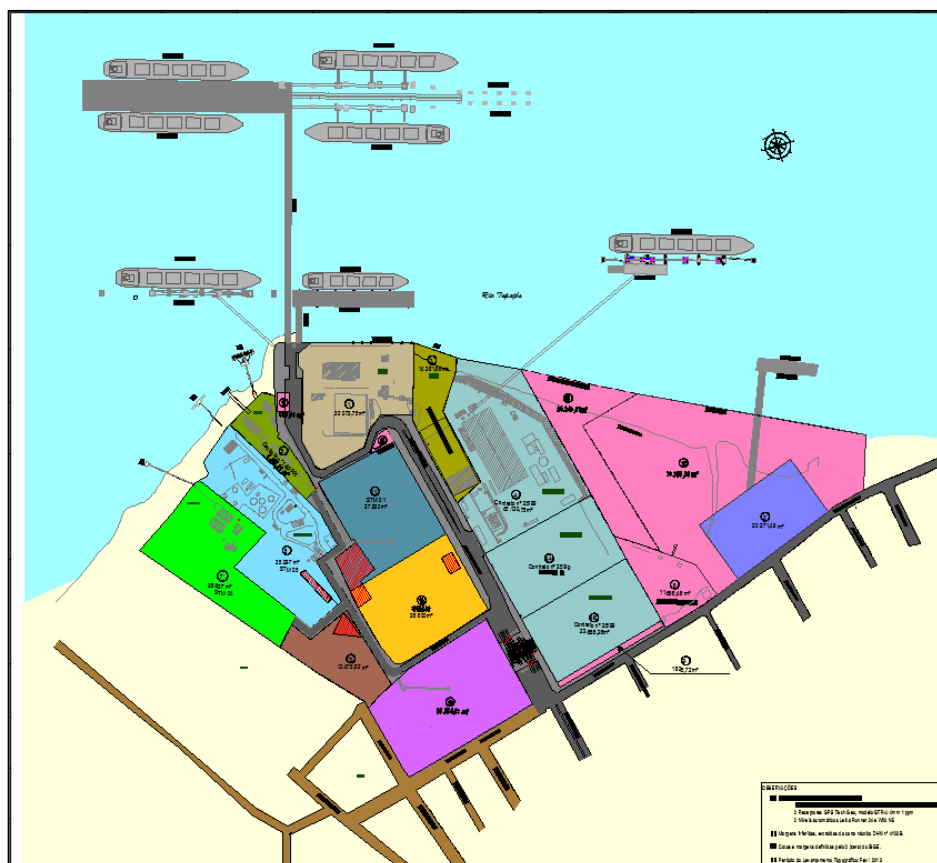
O zoneamento Atual corresponde à ocupação atual de acordo com o PDZ vigente. O zoneamento de Curto Prazo corresponde à definição de ocupação para um horizonte de 4 anos, incluindo as áreas que se encontram em licitação pela ANTAQ. O zoneamento de Médio Prazo corresponde a um horizonte de ocupação de 10 anos. O zoneamento de Longo Prazo corresponde a um horizonte de ocupação do porto superior a 20 anos.

3.5.1. Zoneamento Atual

Apresenta-se o zoneamento atual do Porto de Santarém com a ocupação vigente das áreas, instalações portuárias e infraestruturas públicas localizadas dentro do porto organizado, de acordo com o PDZ em vigor.

A estruturação e descrição do zoneamento atual do Porto de Santarém são apresentadas tendo por base as áreas arrendadas afetas às operações portuárias, as áreas arrendadas não afetas às operações portuárias, as áreas não arrendadas afetas às operações portuárias e as áreas não arrendadas não afetas às operações portuárias.

A Figura 71 e Figura 72/Mapa página 273 apresentam, respectivamente, a planta e o mapa com o zoneamento atual do Porto de Santarém.



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²
1	Terminal de Múltiplo Uso - CDP	30.073,75 m²
1A	Área Não Afeta à Operação Portuária - ETA	753,80 m²
2	Terminal de Passageiros	20.271,49 m²
3	Terminal Rodo-Fluvial	14.361,66 m²
4	TGV SAN I - CARGILL	45.130,75 m²
4A	TGV SAN I - CARGILL	24.357,41 m²
4B	TGV SAN I - CARGILL	23.888,26 m²
5	Fogás	8.447,26 m²
6	STM 05	35.097,00 m²
7	STM 04	28.827,00 m²
8	Área Não Afeta à Operação Portuária - Área Cedida à Prefeitura	11.586,48 m²
9	Área Não Afeta à Operação Portuária - Zona de Apoio Logístico	1.825,72 m²
10	Área de Novos Empreendimentos	13.475,82 m²
11	TGV SAN II - STM01	27.900,00 m²
12	Terminal de Fertilizantes - STM02	26.600,00 m²
13	TGV SAN - III	36.354,33 m²
14	Área Não Afeta à Operação Portuária - Área de Segurança	20.249,77 m²
15	Área Não Afeta à Operação Portuária - Área de Expansão Portuária	70.355,96 m²
16	Área Não Afeta à Operação Portuária - Polícia Federal	550,98 m²

FIGURA 71 - PLANTA COM O ZONEAMENTO ATUAL - PORTO DE SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará



FIGURA 72 - MAPA COM O ZONEAMENTO ATUAL DO PORTO DE SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.1. Áreas Arrendadas Afetas às Operações Portuárias

A seguir são apresentadas as áreas de arrendamentos afetos às operações portuárias do Porto de Santarém, referente a instalações portuárias e a infraestruturas públicas, localizadas dentro do porto organizado, destinadas a prestação dos serviços públicos de movimentação e armazenagem de cargas e ao embarque e desembarque de passageiros.

As informações apresentadas nesta seção acerca dos atuais arrendamentos operacionais do Porto de Santarém são aquelas referenciadas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento vigente. No tanto, apresentam-se, para cada arrendamento operacional, informações contratuais e operacionais das áreas. Esses dados consistem em: código da área; identificação do arrendatário; informações contratuais; finalidade do arrendamento; tipo de carga movimentada; informação do berço de acostagem; capacidade estática de armazenagem; área do arrendamento e coordenadas da poligonal do arrendamento.

3.5.1.1.1. TGVSAN I - Cargill Agrícola - 4, 4A e 4B

As áreas 4, 4A e 4B possuem como arrendatário a Cargill Agrícola S/A. A Tabela 42 indica as características das áreas, enquanto que suas coordenadas estão descritas na Tabela 43. Sua localização está ilustrada na Figura 73/ Mapa página 274.

TABELA 42 - CARACTERÍSTICAS DAS ÁREAS 4, 4A E 4B DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	4; 4A e 4B
Arrendatário	CARGILL AGRÍCOLA S/A
Contrato	25/99
Data do contrato	23/11/1999
Vigência	25 anos
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Granéis Sólidos
Área (m²)	93.376,42

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

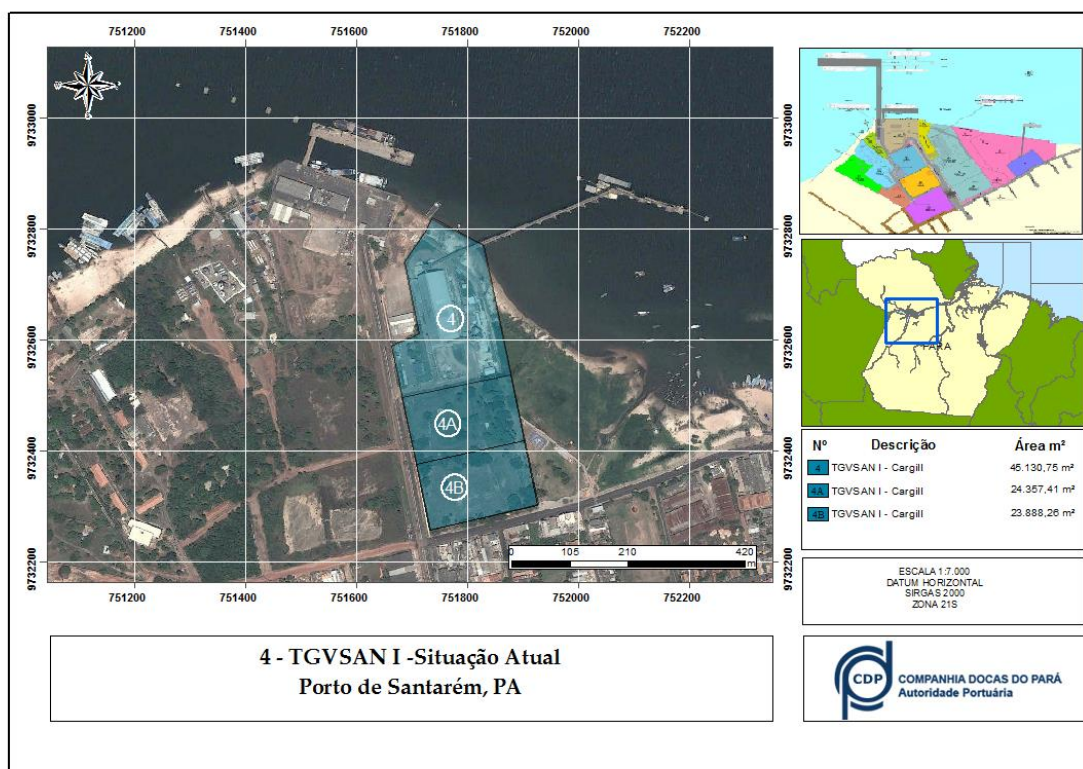


FIGURA 73 - TGVSAN I - CARGILL - 4; 4A; 4B

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 43 - COORDENADAS DAS ÁREAS 4, 4A E 4B

4 - 4A - 4B - TERMINAL CARGILL	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.924,86	9.732.302,60
751.827,17	9.732.769,71
751.733,07	9.732.819,08
751.725,01	9.732.798,06
751.685,05	9.732.741,21
751.709,33	9.732.611,34
751.661,07	9.732.589,96
751.730,32	9.732.256,33

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.1.2. Sociedade Fogás

A área 5 possui como arrendatário a Sociedade Fogás S/A. A Tabela 44 indica as características da área, enquanto que suas coordenadas estão descritas na Tabela 45. Sua localização está ilustrada na Figura 74/Mapa página 275.

TABELA 44 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5 DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	5
Arrendatário	SOCIEDADE FOGÁS LTDA
Contrato	14/2001
Data do contrato	31/05/2001
Vigência	15 anos
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Granéis Líquidos e Gasosos
Área m²	8.447,26

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

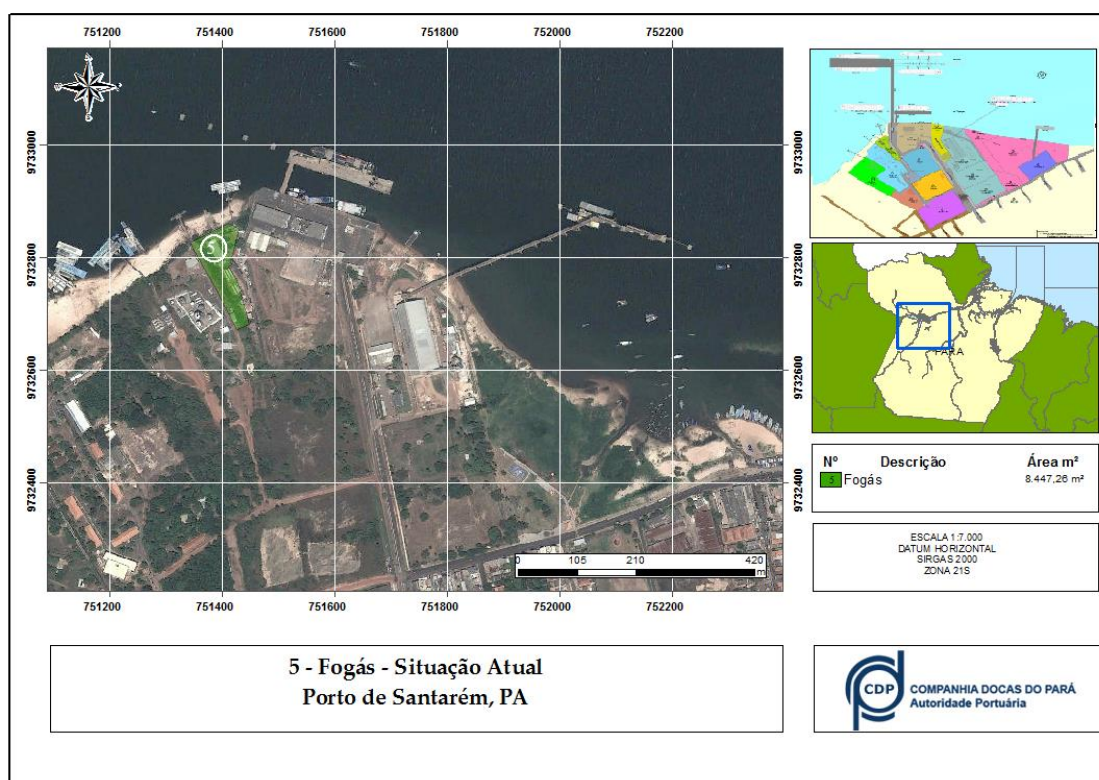


FIGURA 74 - FOGÁS - 5

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 45 - COORDENADAS DA ÁREA 5

5 - FOGÁS	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.342,08	9.732.826,15
751.383,96	9.732.750,74
751.424,51	9.732.672,00
751.444,06	9.732.680,74
751.446,18	9.732.681,34
751.440,18	9.732.707,65
751.436,30	9.732.722,70
751.423,57	9.732.763,18
751.410,88	9.732.783,82
751.416,33	9.732.786,60
751.413,59	9.732.792,73
751.427,80	9.732.849,45
751.409,12	9.732.861,45

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.2. Áreas Arrendadas Não Afetas às Operações Portuárias

Atualmente não existem contratos de arrendamentos não afetos às operações portuárias no Porto de Santarém.

3.5.1.3. Áreas Arrendáveis Afetas às Operações Portuárias

Apresentam-se a seguir as áreas arrendáveis afetas às operações portuárias consideradas no Porto de Santarém. Essas áreas referem-se a instalações portuárias e a infraestruturas públicas, localizadas dentro do porto organizado, destinadas a prestação dos serviços públicos de movimentação e armazenagem de cargas e ao embarque e desembarque de passageiros.

Tendo por base os horizontes, em curto prazo, dos lotes de arrendamento inclusos na Audiência Pública nº 03/2013 da ANTAQ e daqueles que não fazem parte desse processo licitatório, apresenta-se, para cada proposta de área a ser arrendada e para aquelas já arrendadas, informações operacionais básicas como: código da área; identificação do arrendatário; informações contratuais, código do arrendamento na SNP; finalidade do arrendamento; tipo de carga movimentada; informação do berço de acostagem; capacidade estática de armazenagem; área do arrendamento e coordenadas da poligonal do arrendamento.

3.5.1.3.1. STM05

O arrendamento STM05 encontra-se localizado no Porto de Santarém, no Estado do Pará, ilustrado na Figura 75/Mapa Página 276. Este arrendamento compreende uma área aproximada de 35.097,00 m², ao lado do Terminal da Fogás, com um píer já construído.

Atualmente a área possui oito tanques de armazenagem em uma área especializada no recebimento, armazenamento e distribuição de derivados líquidos de petróleo e etanol.

A Tabela 46 indica as características da área STM05 no Porto de Santarém:

TABELA 46 – CARACTERÍSTICAS DA ÁREA STM05 DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	06
Código da área SNP	STM05
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Granéis Líquidos
Área m²	35.097,00 m²

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

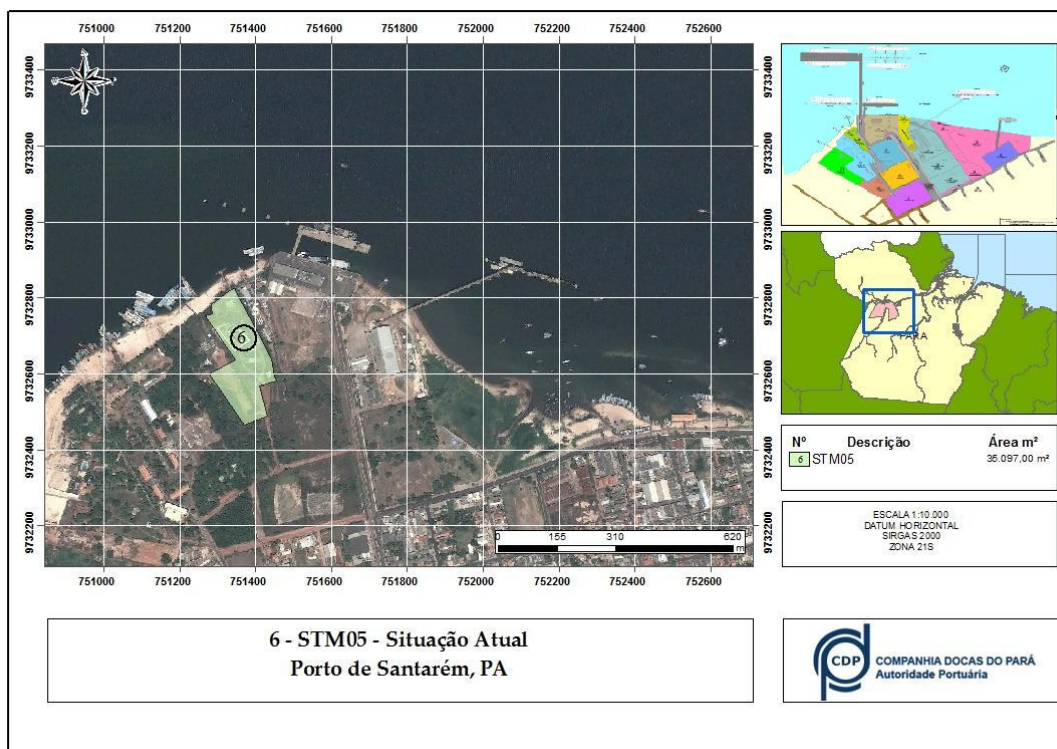


FIGURA 75 – STM05

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

A Tabela 47 indica as coordenadas geográficas da área STM05:

TABELA 47 – COORDENADAS DA ÁREA STM05

6 - STM05	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.266,93	9.732.754,06
751.277,98	9.732.756,01
751.284,09	9.732.758,93
751.282,68	9.732.773,05
751.283,39	9.732.781,82
751.330,72	9.732.819,27
751.342,08	9.732.826,15
751.383,96	9.732.750,74
751.424,51	9.732.672,00
751.440,27	9.732.640,77
751.449,26	9.732.595,70
751.453,77	9.732.582,58
751.410,36	9.732.567,83
751.429,77	9.732.491,80
751.368,27	9.732.465,68
751.350,79	9.732.491,98
751.276,62	9.732.599,70
751.345,07	9.732.637,46

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.3.2. STM04

O arrendamento STM04 encontra-se localizado no Porto de Santarém, no Estado do Pará, ilustrado na Figura 76/Mapa Página 277. Este arrendamento compreende uma área aproximada de 28.827,00 m², com um píer já construído.

Atualmente a área possui oito tanques de armazenagem de 100 m³ cada em uma área especializada no recebimento, armazenamento e distribuição de derivados líquidos de petróleo e etanol. A Tabela 48 descreve as características da área 7.

TABELA 48 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA STM01 DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	07
Código da área SNP	STM04
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Granéis Líquidos
Área m²	28.827,00 m²

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

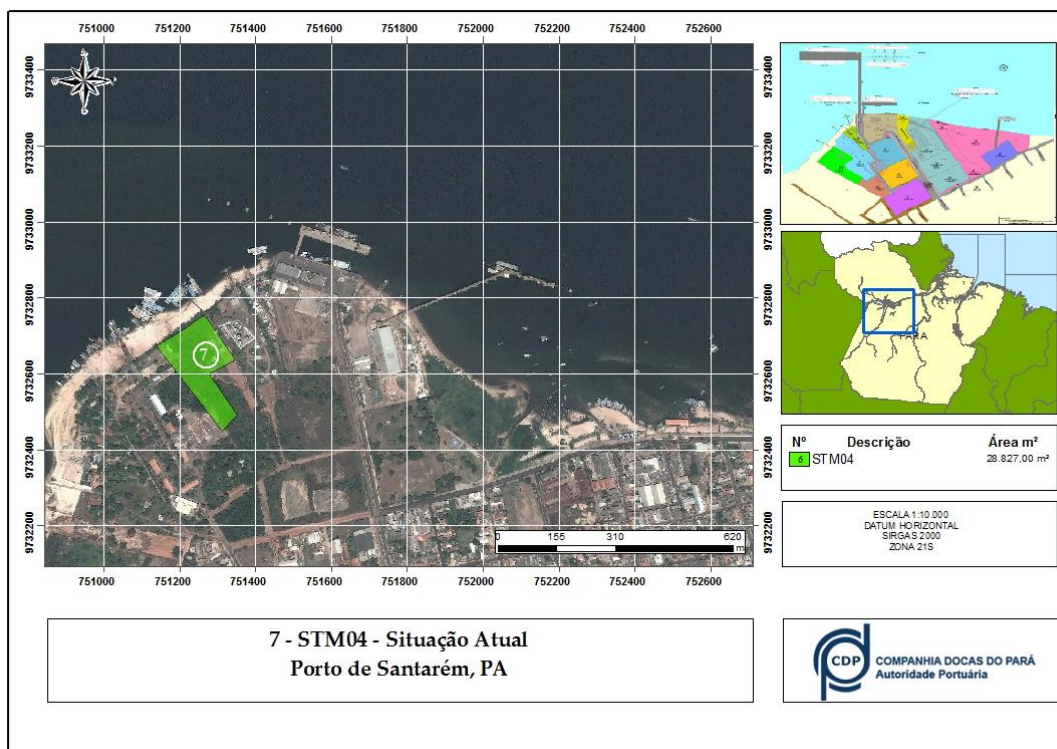


FIGURA 76 - STM04

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 49 indica as coordenadas geográficas da área STM04:

TABELA 49 - COORDENADAS DA ÁREA STM04

7 - STM04	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.266,93	9.732.754,06
751.256,19	9.732.752,03
751.208,31	9.732.717,11
751.136,85	9.732.673,90
751.310,28	9.732.450,96
751.350,79	9.732.491,98
751.276,62	9.732.599,70
751.345,07	9.732.637,46
751.266,93	9.732.754,06

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.3.3. Área para arrendamento - 10

Área localizada ao lado do Terminal de Fertilizantes com vocação mais adequada para as atividades afetas às operações portuárias. No mapa da Figura 77/Mapa página 278, pode-se verificar a localização da área 10 no zoneamento atual do Porto de Santarém.

A Tabela 50 indica as características da área 10 do Porto de Santarém, e a Tabela 51 indica suas coordenadas geográficas:

TABELA 50 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 10 DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	10
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Múltiplo Uso
Área m²	13.475,82 m²

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

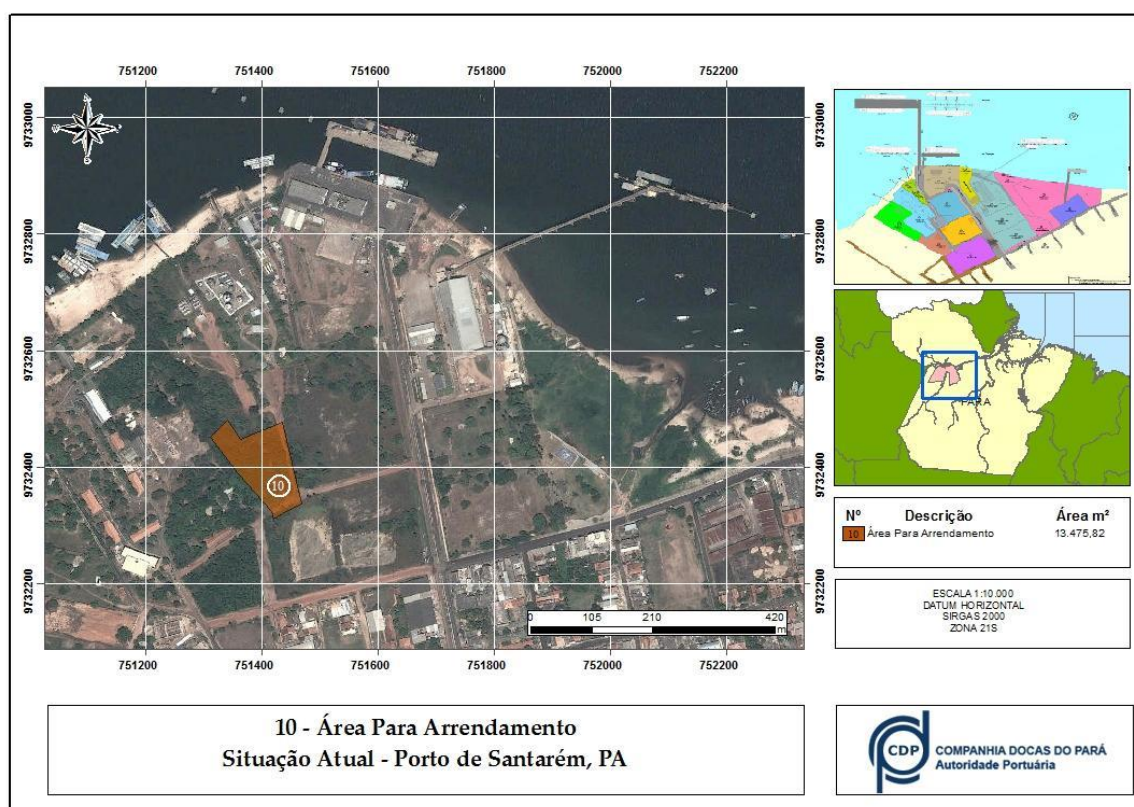


FIGURA 77 - NOVOS EMPREENDIMENTOS - 10 - CURTO PRAZO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 51 - COORDENADAS DA ÁREA 10

10 - ÁREA NOVOS EMPREENDIMENTOS	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.433,76	9.732.475,94
751.362,45	9.732.447,33
751.340,12	9.732.480,94
751.310,67	9.732.450,45
751.358,78	9.732.388,61
751.416,89	9.732.322,47
751.419,47	9.732.310,26
751.434,42	9.732.319,94
751.447,72	9.732.327,15
751.467,65	9.732.336,33
751.433,76	9.732.475,94

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.3.4. TGVSAN II - STM01 - 11

Tendo por base com a seção B do lote 6 da Audiência Pública nº 03/2013 da ANTAQ, referentes aos estudos de engenharia, para o arrendamento da área STM01, o terminal será usado para a movimentação de granéis sólidos vegetais destinados à exportação e oriundos dos modais hidroviário, principalmente, e rodoviário.

O arrendamento STM01 encontra-se localizado no Porto de Santarém, no Estado do Pará, ilustrado na Figura 78/Mapa Página 279. Este arrendamento compreende uma área greenfield de 27.900 m², na região central do Porto. Um novo píer deverá ser construído pela arrendatária para a operação de navios e barcas.

Atualmente a área não possui instalações de armazenagem nem de expedição/recepção terrestre.

A respeito da produtividade, deve-se atingir uma capacidade de movimentação de 5,1 milhões de toneladas por ano, demanda que deve ser atingida em cerca de 10 anos. A Tabela 52 indica as características da área STM01 no Porto de Santarém:

TABELA 52 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA STM01 DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	11
Código da área SNP	STM01
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Granéis sólidos vegetais
Área m²	27.900 m²

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

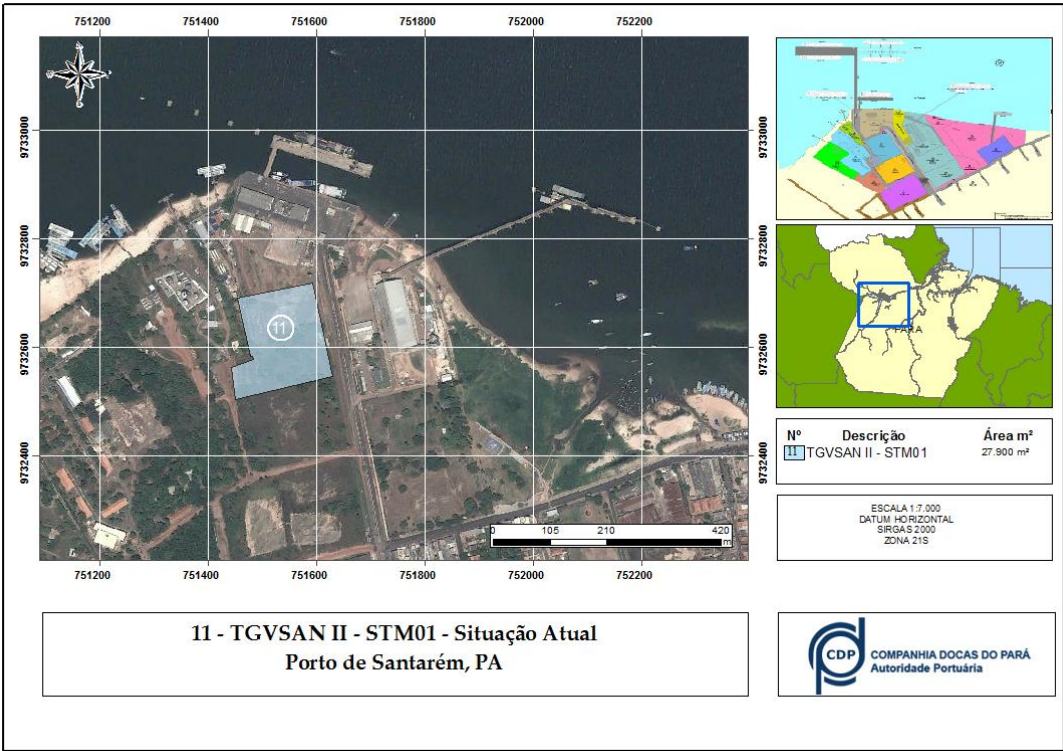


FIGURA 78 - TGVSAN II - STM01 - 11

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 53 indica as coordenadas geográficas da área STM01:

TABELA 53 - COORDENADAS DA ÁREA STM01

11 - TGV SAN II - STM01	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.481,91	9.732.578,46
751.480,50	9.732.584,25
751.476,80	9.732.583,17
751.451,90	9.732.691,33
751.592,14	9.732.718,67
751.628,47	9.732.546,25
751.448,83	9.732.502,98
751.441,99	9.732.563,99
751.481,91	9.732.578,46

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.3.5. Terminal de Fertilizantes - STM02 - 12

Tendo por base com a seção B do lote 7 da Audiência Pública nº 03/2013 da ANTAQ, referentes aos estudos de engenharia, para o arrendamento da área STM02, o terminal será usado para a movimentação de graneis sólidos minerais.

Este arrendamento, representado na Figura 79/Mapa página 280 compreende uma área *greenfield* com 26.600 m², na parte central do Porto de Santarém, vocacionada para a operação de graneis sólidos minerais. A arrendatária deverá implantar um novo terminal na área e realizar obras de adequação no píer existente do Porto para o recebimento dos navios projetados. A Tabela 54 indica as características da área STM02 no Porto de Santarém:

TABELA 54 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA STM02 DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	12
Código da área SNP	STM02
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Fertilizantes
Área m ²	26.600 m ²

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

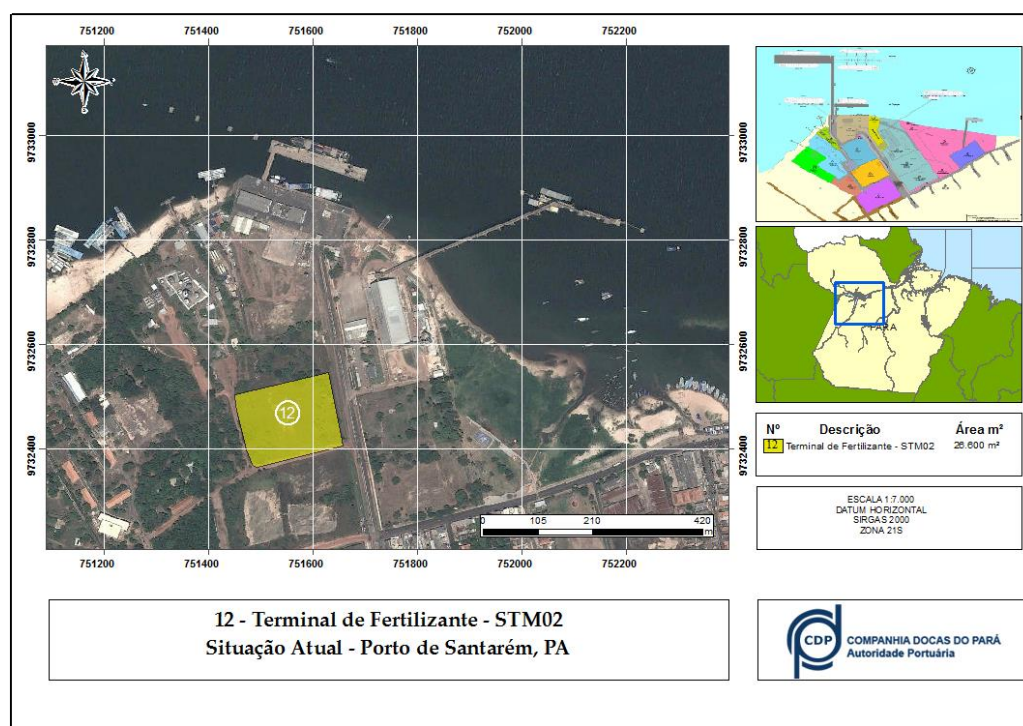


FIGURA 79 - TERMINAL DE FERTILIZANTE - STM02 - 12 - CURTO PRAZO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 55 indica as coordenadas geográficas da área STM02:

TABELA 55 - COORDENADAS DA ÁREA STM02

12 - TERMINAL DE FERTILIZANTES - STM02	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.452,84	9.732.473,80
751.450,28	9.732.490,74
751.448,83	9.732.502,98
751.628,47	9.732.546,25
751.652,85	9.732.426,78
751.656,98	9.732.406,07
751.589,80	9.732.388,23
751.501,47	9.732.366,33
751.491,17	9.732.364,54
751.492,09	9.732.377,50
751.481,65	9.732.369,77
751.470,92	9.732.398,68
751.452,84	9.732.473,80

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.3.6. TGVSAN III - 13

A área 13 referente ao TGVSAN III (Figura 80/Mapa página 281) tem por finalidade a movimentação e armazenagem de granéis sólidos de origem vegetal. Em virtude da inversão logística do escoamento da soja para Norte do País, se fez necessário à criação de novos terminais para atender essa crescente demanda.

A Tabela 56 indica as características da área 13 para o Porto de Santarém, e a Tabela 57 indica as coordenadas geográficas da área:

TABELA 56 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 13 DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	13
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Granéis Sólidos de Origem Vegetal
Área m ²	36.354,33 m ²

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

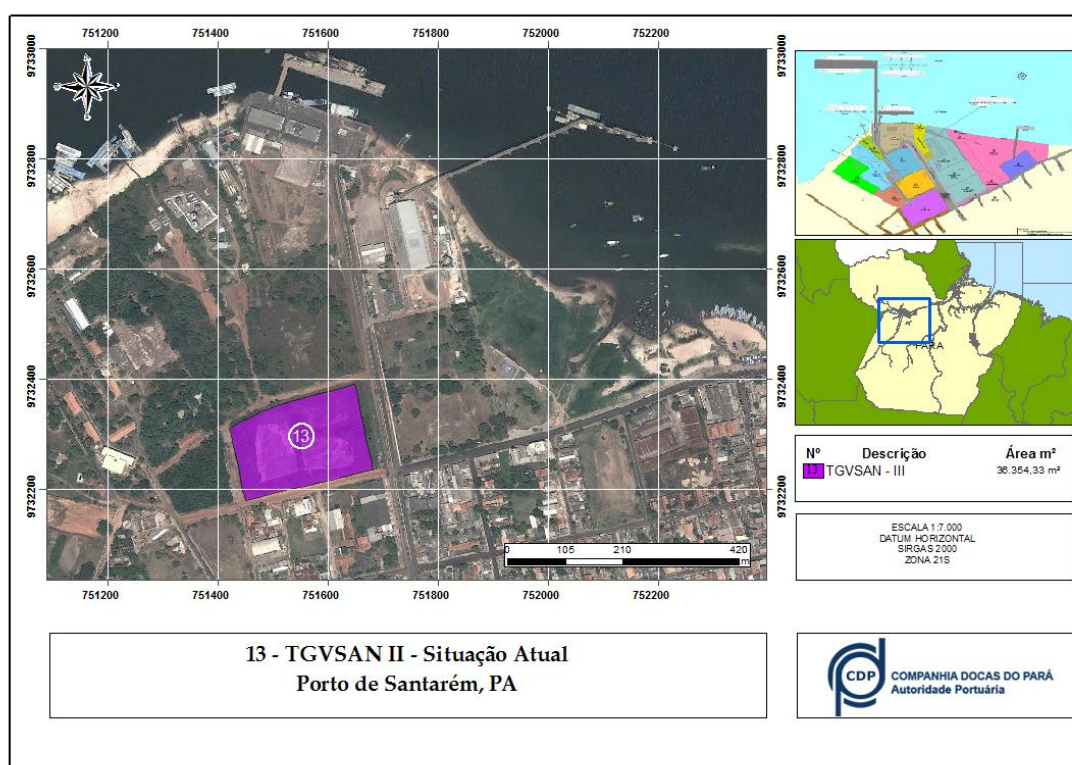


FIGURA 80 - TGVSAN III - 13 - CURTO PRAZO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 57 - COORDENADAS DA ÁREA 13

13 - TGV SAN - III	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.446,78	9.732.190,13
751.444,00	9.732.199,67
751.419,47	9.732.310,26
751.434,42	9.732.319,94
751.447,72	9.732.327,15
751.460,09	9.732.332,82
751.501,77	9.732.351,66
751.538,15	9.732.361,56
751.590,60	9.732.375,85
751.647,99	9.732.391,54
751.647,99	9.732.391,54
751.663,26	9.732.317,81
751.680,16	9.732.236,19
751.632,54	9.732.224,73
751.499,40	9.732.193,16
751.448,93	9.732.181,19

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.4. Áreas Arrendáveis Não Afetas às Operações Portuárias

A seguir são apresentadas as áreas arrendáveis não afetas às operações portuárias localizadas na área do Porto Organizado de Santarém.

3.5.1.4.1. Área 16

A área 16 está destinada aos órgãos intervenientes que possam ser instalados na área portuária.

Na Tabela 58 está indicada as características da área 16, enquanto que suas coordenadas estão descritas na Tabela 59. Sua localização pode ser observada na Figura 81/Mapa página 282.

TABELA 58 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 1 DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	16
Finalidade	Órgãos Intervenientes
Tipo de carga	-
Área m ²	550,98

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

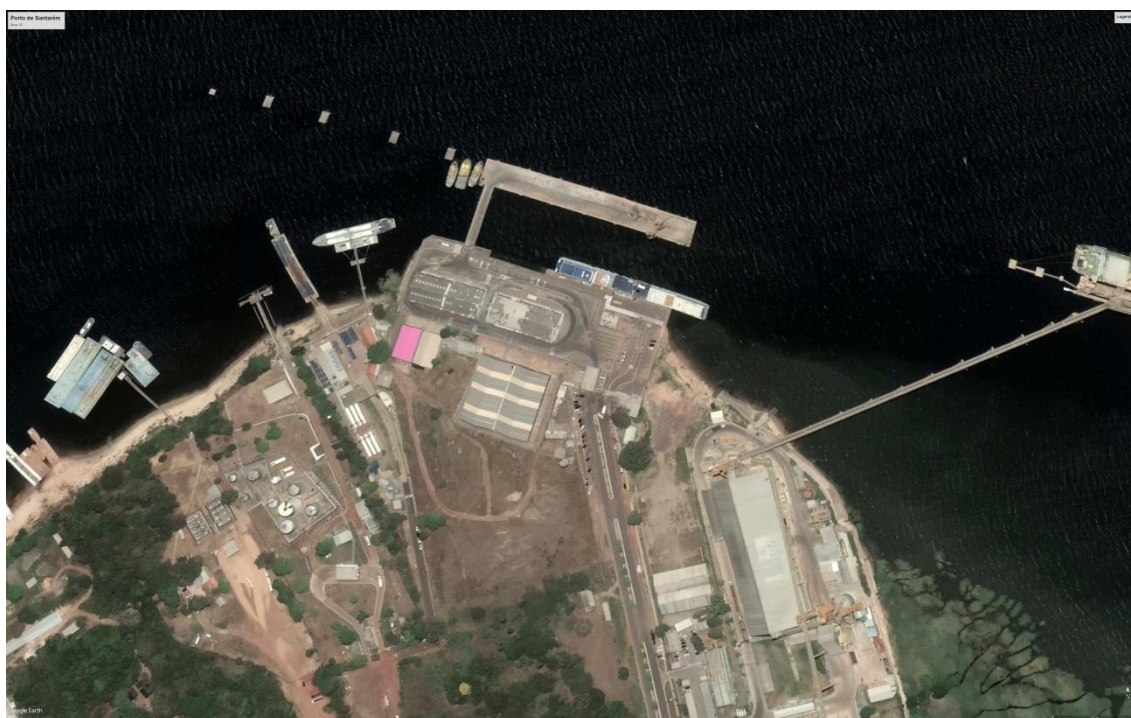


FIGURA 81 – ÁREA 16

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 59 - COORDENADAS DA ÁREA 1

16 - ÓRGÃOS INTERVENIENTES - CDP	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.434,00	9.732.848,00
751.426,00	9.732.820,00
751.443,00	9.732.813,00
751.452,00	9.732.843,00

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.5. Áreas não Arrendadas Afetas às Operações portuárias

A seguir são apresentadas as áreas não arrendadas afetas às operações portuárias localizadas na área do Porto Organizado de Santarém. Essas áreas, ainda que não arrendadas, destinam-se a instalações portuárias e a infraestruturas públicas, voltadas a prestação de serviços públicos de movimentação e armazenagem de cargas e ao embarque e desembarque de passageiros.

3.5.1.5.1. Terminal de Múltiplo Uso - 1

Na Tabela 60 está indicada as características da área 1, enquanto que suas coordenadas estão descritas na Tabela 61. Sua localização pode ser observada na Figura 82/Mapa página 283.

TABELA 60 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 1 DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	1
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Múltiplo Uso
Área m ²	30.073,75

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

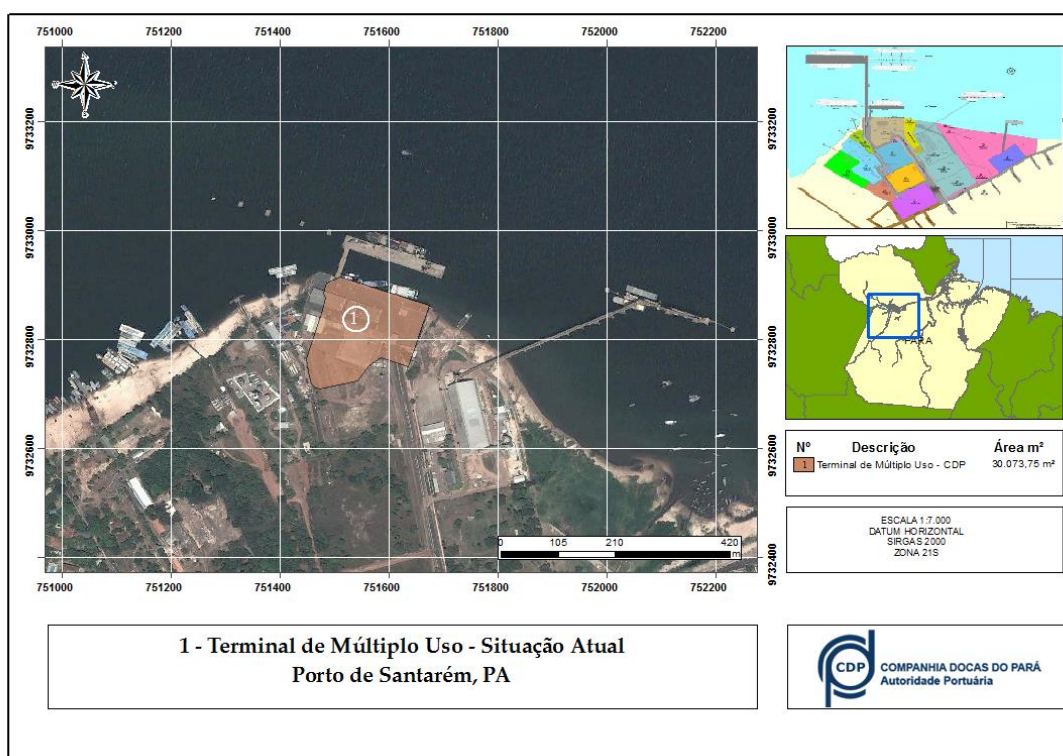


FIGURA 82 - TERMINAL DE MÚLTIPLO USO - 1

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 61 - COORDENADAS DA ÁREA 1

1 - TERMINAL DE MÚLTIPLO USO - CDP	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.592,10	9.732.889,88
751.510,94	9.732.916,07
751.484,98	9.732.904,10
751.479,03	9.732.885,44
751.483,58	9.732.876,64
751.474,78	9.732.849,00
751.463,73	9.732.814,38
751.447,95	9.732.764,90
751.452,22	9.732.741,77
751.456,49	9.732.718,65
751.469,45	9.732.723,90
751.465,20	9.732.710,58
751.469,44	9.732.723,82
751.472,16	9.732.710,19
751.507,26	9.732.717,09
751.542,38	9.732.723,98
751.562,58	9.732.751,80
751.573,60	9.732.759,02
751.584,64	9.732.766,25
751.635,34	9.732.750,09
751.645,26	9.732.780,68
751.652,93	9.732.803,28
751.673,00	9.732.863,71
751.592,10	9.732.889,88

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.5.2. Terminal de Passageiros - 2

A Tabela 62 indica as características da área 2, enquanto que suas coordenadas estão descritas na Tabela 63. Sua localização está ilustrada na Figura 83/Mapa Página 284.

TABELA 62 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 2 DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	2
Finalidade	Terminal de Passageiros
Tipo de carga	Passageiro/Carga
Área m²	20.271,49

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

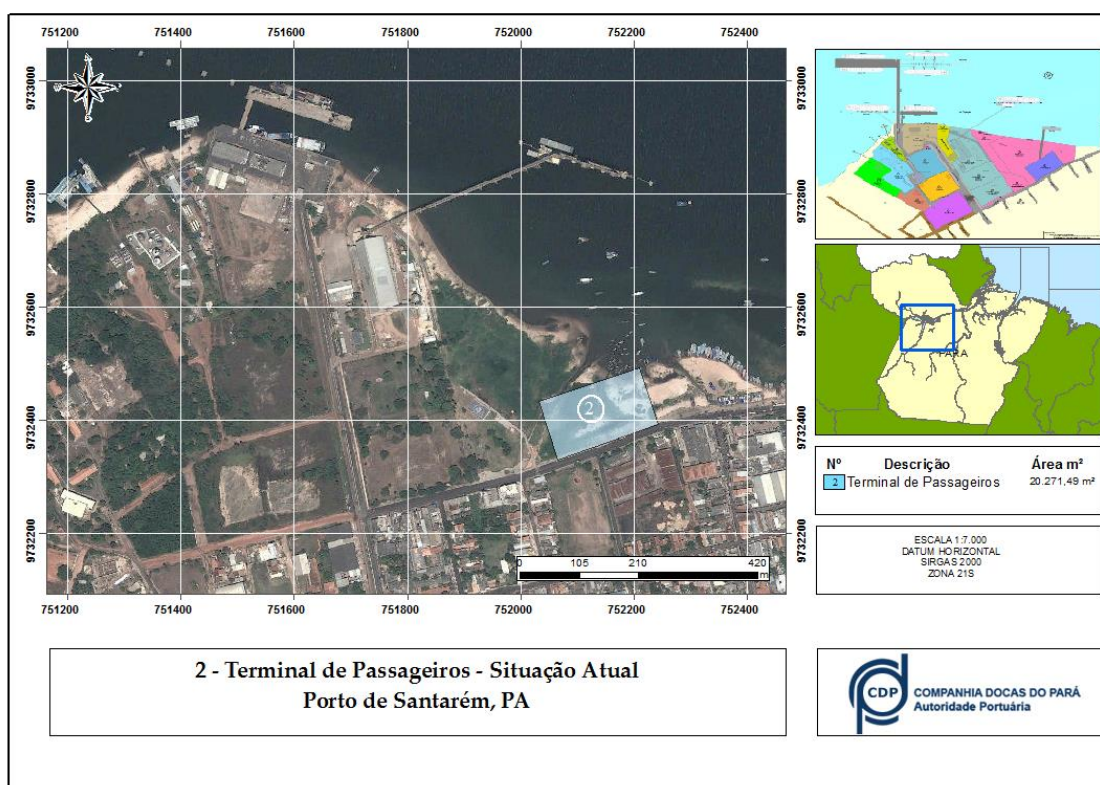


FIGURA 83 - TERMINAL DE PASSAGEIROS - 2

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 63 - COORDENADAS DA ÁREA 2

2 - TERMINAL DE PASSAGEIROS	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
752.209,42	9.732.493,45
752.031,50	9.732.434,67
752.065,99	9.732.330,30
752.242,81	9.732.392,38

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.5.3. Terminal Rodo-Fluvial - 3

A Tabela 64 indica as características da área 3, enquanto que suas coordenadas estão descritas na Tabela 65. Sua localização está ilustrada na Figura 84/Mapa página 285.

TABELA 64 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 3 DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	3
Finalidade	Terminal Rodo-Fluvial
Tipo de carga	Múltiplo Uso
Área m ²	14.361,66

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

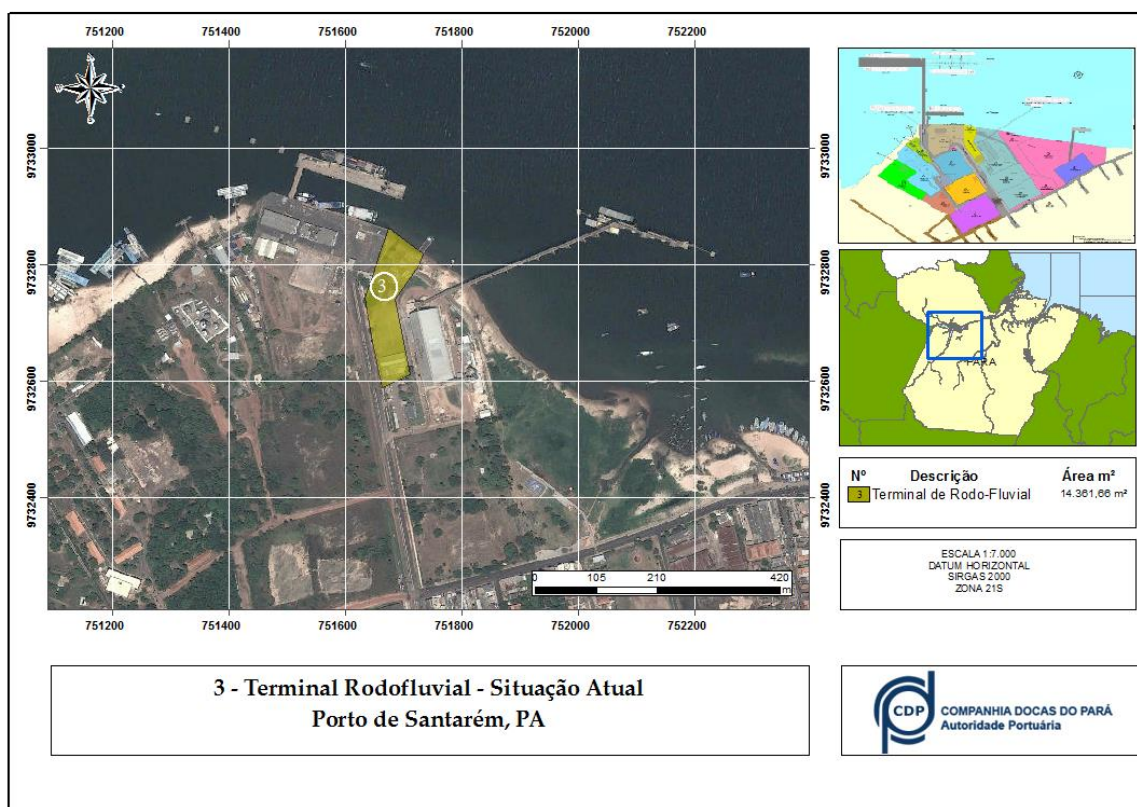


FIGURA 84 - TERMINAL RODO-FLUVIAL - 3

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 65 - COORDENADAS DA ÁREA 3

3 - TERMINAL RODOFLUVIAL	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.652,93	9.732.803,28
751.645,26	9.732.780,68
751.632,74	9.732.742,03
751.642,61	9.732.677,58
751.661,07	9.732.589,96
751.709,33	9.732.611,34
751.691,86	9.732.704,77
751.685,05	9.732.741,21
751.725,01	9.732.798,06
751.733,07	9.732.819,08
751.673,00	9.732.863,71

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.6. Áreas não Arrendadas não Afetas às Operações Portuárias

A seguir são apresentadas as áreas não arrendadas não afetas às operações portuárias, localizadas na área do Porto Organizado de Santarém, e que são destinadas a infraestruturas públicas, a atividades culturais, sociais, recreativas e comerciais, ou ainda, atividades ligadas à prestação dos serviços públicos vinculados à atividade portuária.

A Figura 85/Mapa página 286 ilustra as áreas não afetas às operações portuárias. As Tabelas 66, 68, 70, 72, 74 e 76 apresentam informações como código da área; finalidade do arrendamento; área do arrendamento, enquanto que as Tabelas 67, 69, 71, 73 e 75 as coordenadas das áreas 1A, 8, 9, 14 e 15 respectivamente.

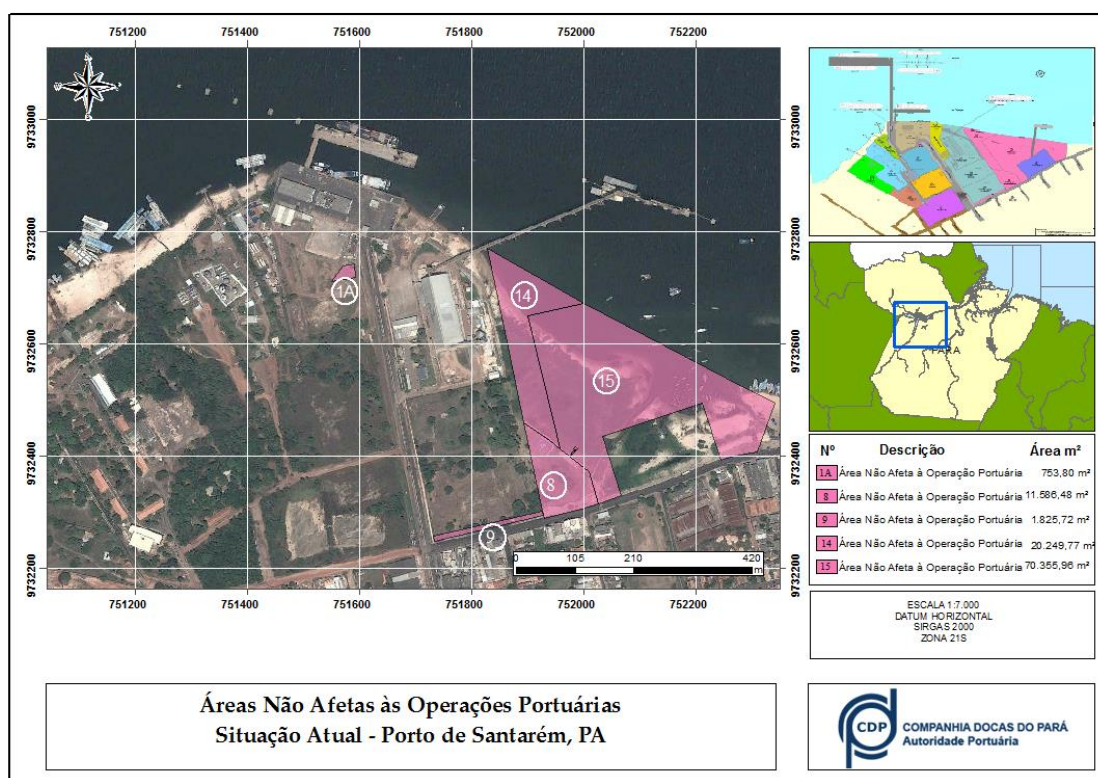


FIGURA 85 - ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.6.1. Área de Estação de Tratamento de Água – 1A

TABELA 66 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 1A DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	1A
Finalidade	Estação de Tratamento de Água
Tipo de carga	Sítio Arqueológico
Área m²	753,80

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 67 - COORDENADAS DA ÁREA 1A

1A - ETA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.592,14	9.732.718,67
751.589,18	9.732.742,51
751.568,82	9.732.737,90
751.549,71	9.732.710,40
751.592,14	9.732.718,67

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.6.2. Área Cedida à Prefeitura - 8

TABELA 68 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 8 DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	8
Finalidade	Espaço de Convivência Público
Área m²	11.586,48

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 69 - COORDENADAS DA ÁREA 8

8 - ÁREA CEDIDA A PREFEITURA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.924,86	9.732.302,60
751.927,94	9.732.289,29
752.001,08	9.732.307,27
752.025,60	9.732.315,16
752.007,47	9.732.372,60
751.975,11	9.732.398,02
751.984,30	9.732.410,23
751.984,61	9.732.410,00
751.987,40	9.732.413,71
751.984,11	9.732.416,19
751.981,32	9.732.412,47
751.982,17	9.732.411,83
751.973,07	9.732.399,63
751.948,70	9.732.418,78
751.937,34	9.732.427,71
751.892,25	9.732.459,47

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.6.3. Zona de Apoio Logístico - 9

TABELA 70 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 9 DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	9
Finalidade	Apoio Logístico
Área m²	1.825,72

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 71 - COORDENADAS DA ÁREA 9

9 - ZONA DE APOIO LOGÍSTICO - ZAL	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.926,96	9.732.293,53
751.924,86	9.732.302,60
751.730,32	9.732.256,33
751.732,14	9.732.247,57

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.6.4. Área de Segurança - 14

TABELA 72 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 14 DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	14
Finalidade	Apoio Logístico
Área m²	20.249,77

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 73 - COORDENADAS DA ÁREA 14

14 - ÁREA DE SEGURANÇA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.827,17	9.732.769,71
751.854,74	9.732.639,38
751.892,25	9.732.459,47
751.935,56	9.732.429,10
751.957,01	9.732.412,25
751.950,86	9.732.437,25
751.898,59	9.732.649,24
751.999,24	9.732.671,88

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.6.5. Área de Expansão Portuária - 15

A área 15 é uma área de interesse portuário para possível expansão das operações no Porto de Santarém.

TABELA 74 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 15 DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	15
Finalidade	Área de Expansão Portuária
Área m²	70.355,96

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 75 - COORDENADAS DA ÁREA 15

15 – ÁREA DE EXPANSÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
752.340,56	9.732.493,94
752.288,52	9.732.521,02
751.999,24	9.732.671,88
751.898,59	9.732.649,24
751.950,86	9.732.437,25
751.957,01	9.732.412,25
751.973,07	9.732.399,63
751.982,17	9.732.411,83
751.981,32	9.732.412,47
751.984,11	9.732.416,19
751.987,40	9.732.413,71
751.984,61	9.732.410,00
751.984,30	9.732.410,23
751.975,11	9.732.398,02
752.007,47	9.732.372,60
752.025,60	9.732.315,16
752.065,97	9.732.330,29
752.031,50	9.732.434,67
752.209,42	9.732.493,45
752.242,81	9.732.392,38

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.1.6.6. Sítios Arqueológicos

Como é possível notar na Figura 85/Mapa página 287, no Porto de Santarém existem áreas referentes a sítios arqueológicos salvos, onde suas características podem ser verificadas na Tabela 74.

TABELA 76 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA DE SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS DO PORTO DE SANTARÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	XX
Finalidade	Salvamento de Sítios Arqueológicos
Tipo de carga	Sítios Arqueológicos
Área m²	5.676,63

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

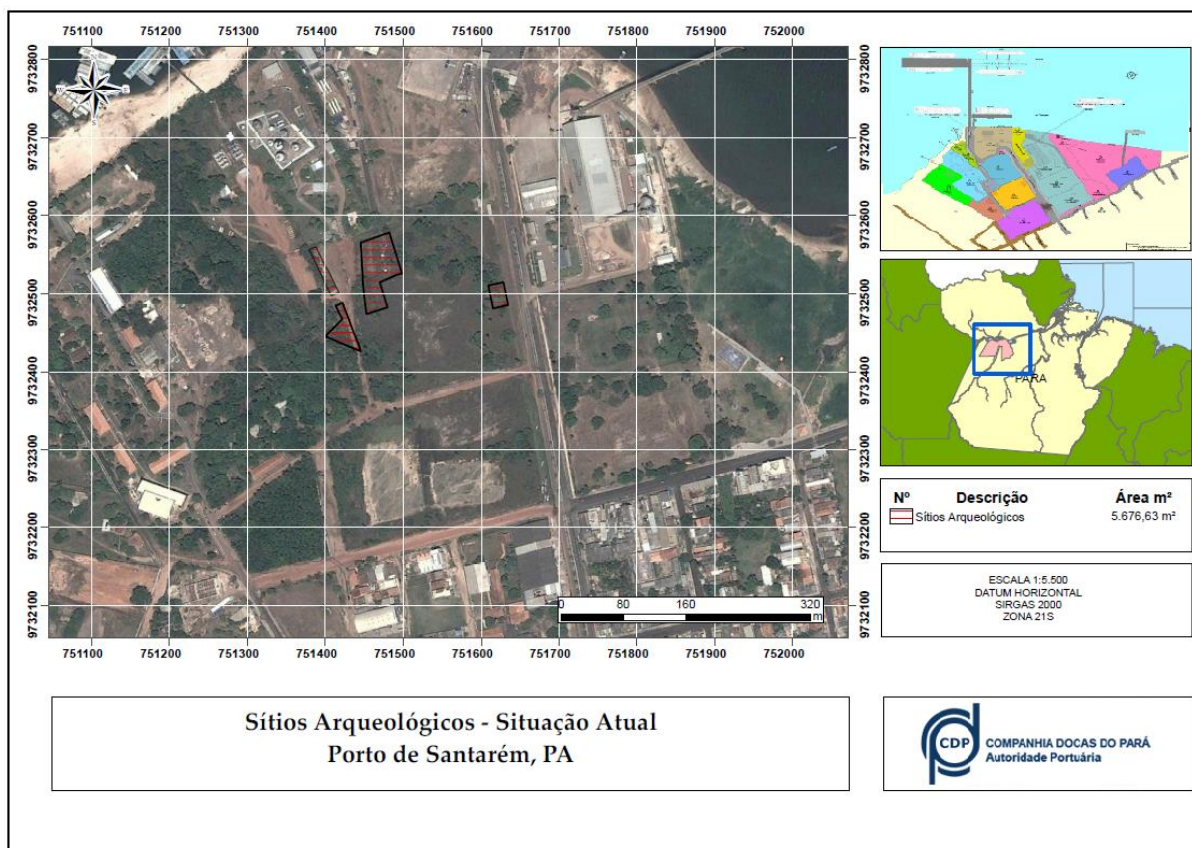


FIGURA 86 - SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS

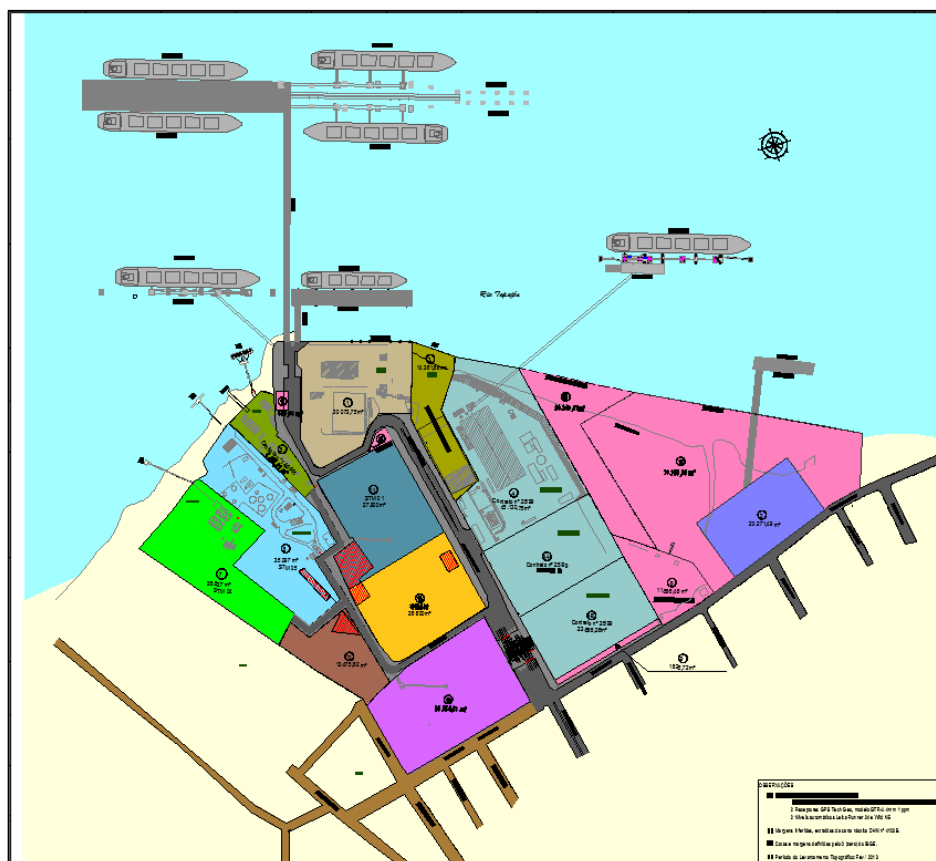
Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.5.2. Zoneamento - Curto Prazo

O plano de áreas arrendáveis em médio prazo elaborado para o Porto de Santarém teve como diretriz locacional das propostas de arrendamento, a vocação operacional de cada área, visando o atendimento das necessidades de movimentação e armazenagem de carga para um horizonte de 5 a 10 anos para sua implantação.

A estruturação do plano de áreas arrendáveis em médio prazo do Porto de Santarém foi desenvolvida tendo por base as áreas arrendadas afetas às operações portuárias, as áreas arrendadas não afetas às operações portuárias e as áreas não arrendáveis.

A Figura 87 e a Figura 88/Mapa página 288 apresentam a planta e o mapa com uma proposta de zoneamento em curto prazo do Porto de Santarém respectivamente.



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²
1	Terminal de Múltiplo Uso - CDP	30.073,75 m²
1A	Área Não Afeta à Operação Portuária - ETA	753,80 m²
2	Terminal de Passageiros	20.271,49 m²
3	Terminal Rodo-Fluvial	14.361,66 m²
4	TGVSAN I - CARGILL	45.130,75 m²
4A	TGVSAN I - CARGILL	24.357,41 m²
4B	TGVSAN I - CARGILL	23.888,26 m²
5	Fogás	8.447,26 m²
6	STM 05	35.097,00 m²
7	STM 04	28.827,00 m²
8	Área Não Afeta à Operação Portuária - Área Cedida à Prefeitura	11.586,48 m²
9	Área Não Afeta à Operação Portuária - Zona de Apoio Logístico	1.825,72 m²
10	Área de Novos Empreendimentos	13.475,82 m²
11	TGVSAN II - STM01	27.900,00 m²
12	Terminal de Fertilizantes - STM02	26.600,00 m²
13	TGVSAN - III	36.354,33 m²
14	Área Não Afeta à Operação Portuária - Área de Segurança	20.249,77 m²
15	Área Não Afeta à Operação Portuária - Área de Expansão Portuária	70.355,96 m²
16	Área Não Afeta à Operação Portuária - Polícia Federal	550,98 m²

FIGURA 87 - PLANTA DE ZONEAMENTO A CURTO PRAZO - PORTO DE SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará



FIGURA 88 - MAPA DE ZONEAMENTO EM CURTO PRAZO - PORTO DE SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

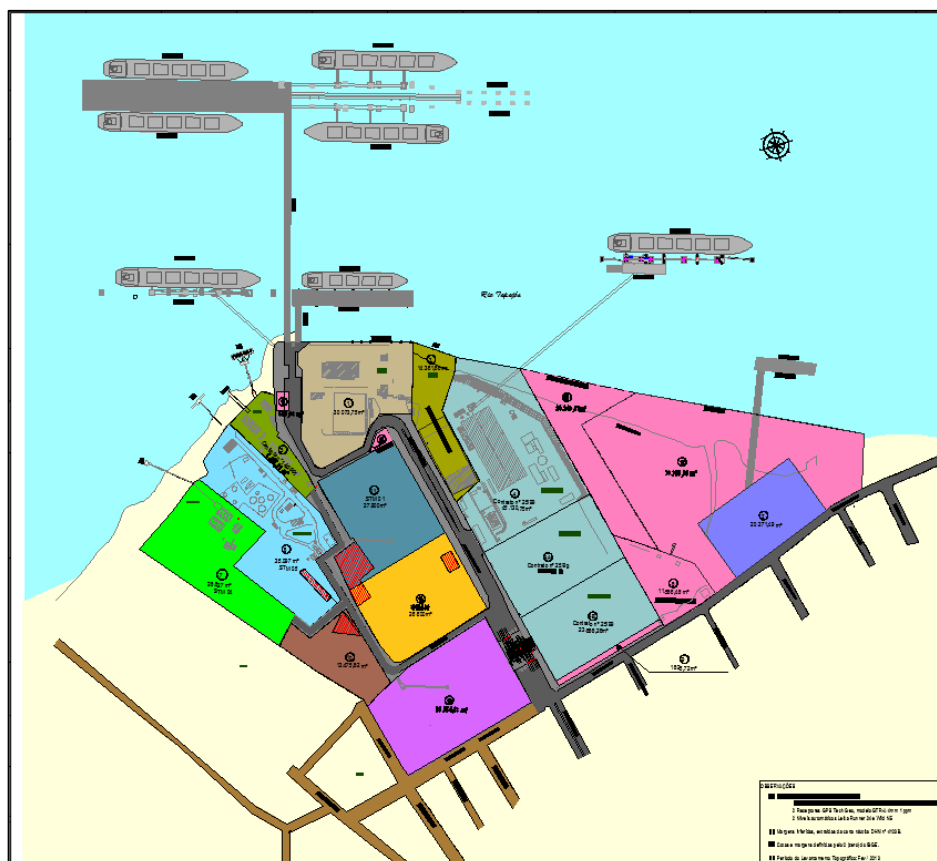
Como foi possível observar na Figura 86 e na Figura 87 o zoneamento em curto prazo para o Porto de Santarém, é semelhante ao de situação atual, portanto suas características já foram previamente descritas no item 3.5.1. (Zoneamento Atual).

3.5.3. Zoneamento - Médio Prazo

O plano de áreas arrendáveis em médio prazo elaborado para o Porto de Santarém teve como diretriz locacional das propostas de arrendamento, a vocação operacional de cada área, visando o atendimento das necessidades de movimentação e armazenagem de carga para um horizonte de 10 anos para sua implantação.

A estruturação do plano de áreas arrendáveis em médio prazo do Porto de Santarém foi desenvolvida tendo por base as áreas arrendadas afetas às operações portuárias, as áreas arrendadas não afetas às operações portuárias e as áreas não arrendáveis.

A Figura 89 e a Figura 900/Mapa página 289 apresentam a planta e o mapa com uma proposta de zoneamento em médio prazo do Porto de Santarém respectivamente.



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²
1	Terminal de Múltiplo Uso - CDP	30.073,75 m²
1A	Área Não Afeta à Operação Portuária - ETA	753,80 m²
2	Terminal de Passageiros	20.271,49 m²
3	Terminal Rodo-Fluvial	14.361,66 m²
4	TGVSAN I - CARGILL	45.130,75 m²
4A	TGVSAN I - CARGILL	24.357,41 m²
4B	TGVSAN I - CARGILL	23.888,26 m²
5	Fogás	8.447,26 m²
6	STM 05	35.097,00 m²
7	STM 04	28.827,00 m²
8	Área Não Afeta à Operação Portuária - Área Cedida à Prefeitura	11.586,48 m²
9	Área Não Afeta à Operação Portuária - Zona de Apoio Logístico	1.825,72 m²
10	Área de Novos Empreendimentos	13.475,82 m²
11	TGVSAN II - STM01	27.900,00 m²
12	Terminal de Fertilizantes - STM02	26.600,00 m²
13	TGVSAN - III	36.354,33 m²
14	Área Não Afeta à Operação Portuária - Área de Segurança	20.249,77 m²
15	Área Não Afeta à Operação Portuária - Área de Expansão Portuária	70.355,96 m²
16	Área Não Afeta à Operação Portuária - Polícia Federal	550,98 m²

FIGURA 89 - PLANTA DE ZONEAMENTO A MÉDIO PRAZO - PORTO DE SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará



FIGURA 90 - MAPA COM O ZONEAMENTO A MÉDIO PRAZO - PORTO DE SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Como foi possível observar na Figura 89 e na Figura 90 o zoneamento em médio prazo para o Porto de Santarém, é semelhante ao de situação atual, portanto suas características já foram previamente descritas no item 3.5.1. (Zoneamento Atual).

3.5.4. Zoneamento - Longo Prazo

O plano de áreas arrendáveis em longo prazo elaborado para o Porto de Santarém teve como diretriz locacional das propostas de arrendamento, a vocação operacional de cada área, visando o atendimento das necessidades de movimentação e armazenagem de carga para um horizonte acima de 10 anos para sua implantação.

A estruturação do plano de áreas arrendáveis em longo prazo do Porto de Santarém foi desenvolvida tendo por base as áreas arrendadas afetas às operações portuárias, as áreas arrendadas não afetas às operações portuárias e as áreas não arrendáveis. Na Figura 91 e a Figura 92/Mapa página 290 apresentam a planta e o mapa com uma proposta de zoneamento em longo prazo do Porto de Santarém respectivamente.

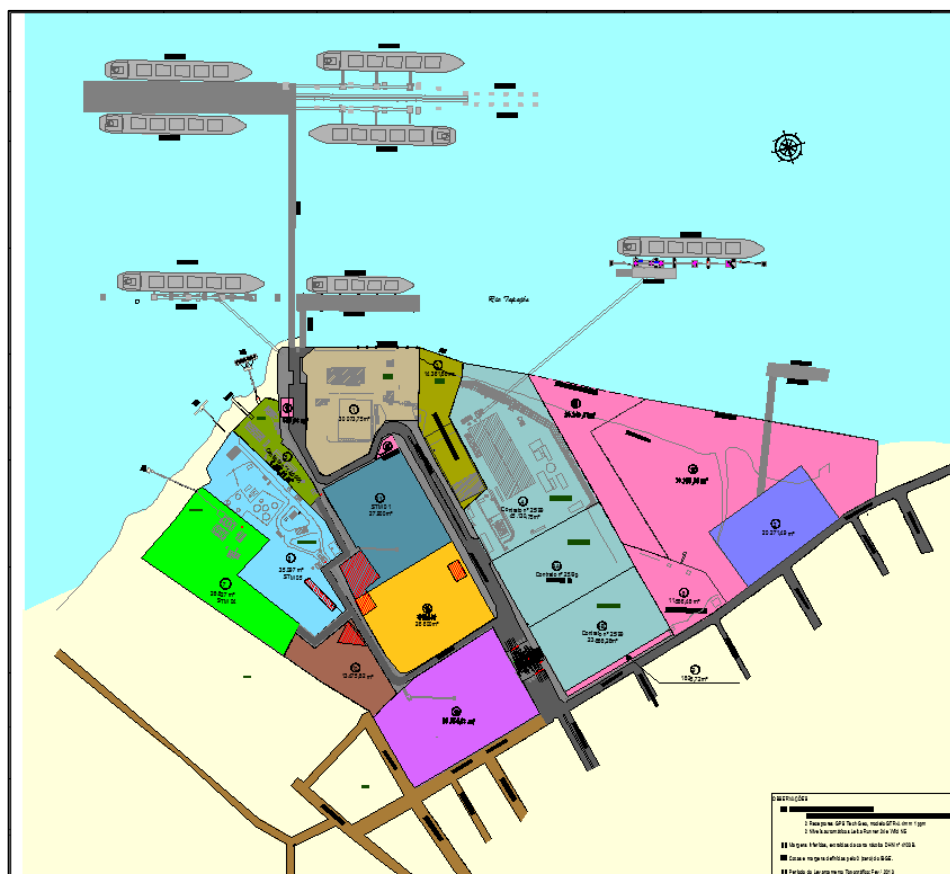


FIGURA 91 - PLANTA DE ZONEAMENTO EM LONGO PRAZO - PORTO DE SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará



FIGURA 92 - MAPA DO ZONEAMENTO EM LONGO PRAZO - PORTO DE SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Como foi possível observar na Figura 90 e na Figura 91 o zoneamento em longo prazo para o Porto de Santarém, é semelhante ao de situação atual, portanto suas características já foram previamente descritas no item 3.5.1. (Zoneamento Atual).

3.6. Ações Ambientais

O Plano Mestre recomenda que a equipe da GERPMA deva ser redimensionada e dispor de profissionais capacitados para a gestão nas seguintes áreas de atuação e possíveis áreas de formação acadêmica:

- Meio físico: oceanografia; engenharia ambiental; engenharia química; geologia;
- Meio biótico: biólogo, ecólogo;
- Meio socioeconômico: geógrafo, economista, Historiador, arqueólogo, sociólogo, arquiteto, engenheiro civil;
- Saúde no trabalho: médico do trabalho, médico sanitaria, engenheiro sanitaria, técnicos em saúde pública, técnicos em saúde no trabalho;

- Segurança no trabalho: engenheiro de segurança, técnicos de segurança no trabalho;
- Gestão/legislação/coordenação institucional: profissional especializado em gestão ambiental; advogado especializado em direito ambiental.

Finalmente, o Plano Mestre conclui que há necessidade de adequação da equipe técnica da GERPMA, incluindo nesse processo o aumento de responsáveis pela gestão integrada de meio ambiente, saúde e segurança no trabalho no Porto de Santarém, o qual passaria a contar com quatro profissionais. As funções de acompanhamento e controle da implantação dos programas ambientais condicionantes da Licença de Operação (LO), em geral terceirizados, exigem a permanência desses técnicos no porto para garantia do cumprimento das cláusulas contratuais e da qualidade dos serviços. Também faz parte da gestão ambiental do porto o acompanhamento da gestão ambiental dos terminais arrendados, bem como da coordenação de ações de prevenção de riscos, controle e atendimento emergencial, e eventual recuperação de danos ambientais.

3.7. Levantamento dos Fluxos de Carga

No Porto de Santarém predominam a exportação de soja e milho. Os principais produtos movimentados em 2012 no Porto de Santarém foram soja, cimento e pedras, milho e combustíveis, sendo seus valores apresentados na Tabela 77, em toneladas.

TABELA 77 - MERCADORIAS MAIS MOVIMENTADAS EM 2012 - SANTARÉM

TIPOS DE MERCADORIAS	TOTAL (t)	%
Soja	1.627.359	47,50%
Enxofre, terras e pedras, gesso e cal	853.096	24,90%
Milho	727.629	21,20%
Combustíveis e óleos minerais e produtos	130.398	3,80%
Madeira	47.379	1,40%
Variedades e bazar	25.770	0,80%
Contêiner	6.195	0,20%
Produtos siderúrgicos	5.127	0,10%
Preparações alimentícias diversas	2.490	0,10%
Álcool etílico	842	0,00%

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

O histórico da movimentação total no porto é apresentado na Figura 93. Nos últimos cinco anos, o porto apresentou uma tendência de crescimento com uma taxa média de 7,4% ao ano.

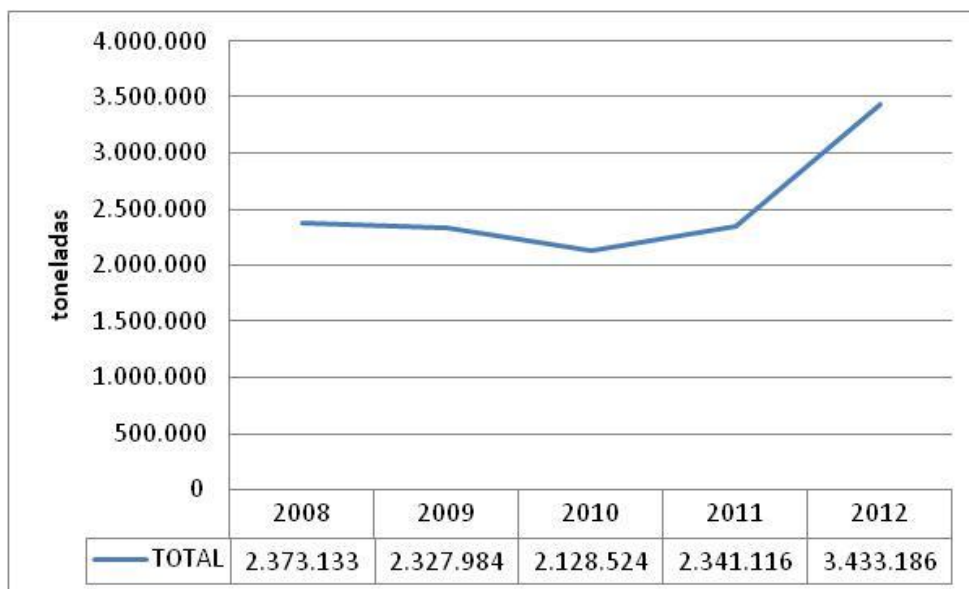


FIGURA 93- EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO - SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Conforme se observa na Figura 94 a proporção entre sentido das operações fica, na média, em 50/50 entre embarques e desembarques.

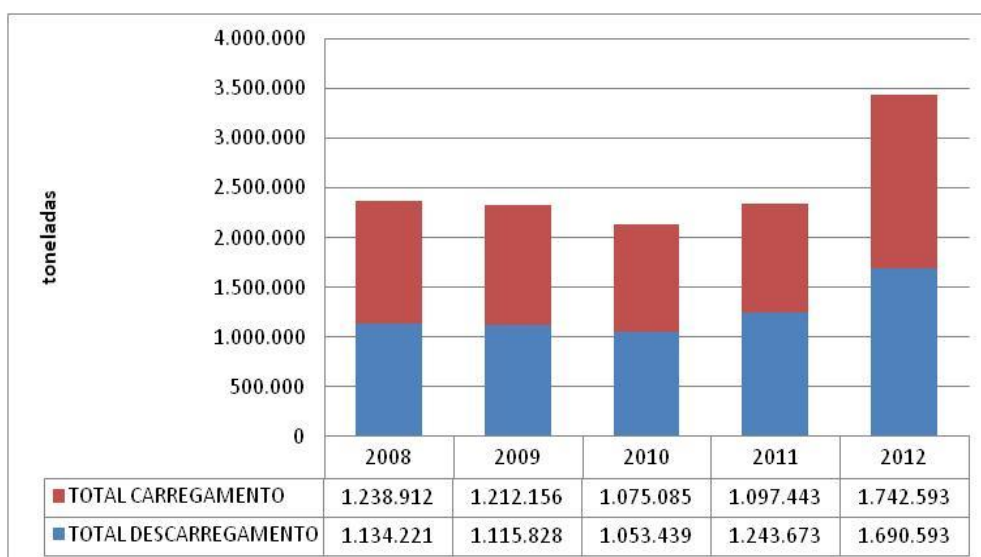


FIGURA 94 - MOVIMENTAÇÃO POR SENTIDO - SANTARÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A divisão das cargas por tipo é apresentada na Figura 95 para os últimos cinco anos. Cerca de 89,3% das cargas movimentadas no porto nesse período são graneis sólidos, como soja e milho. Carga geral não-containerizada representa 4,6% do total, graneis líquidos, 4,1%, e carga containerizada, 2,0%

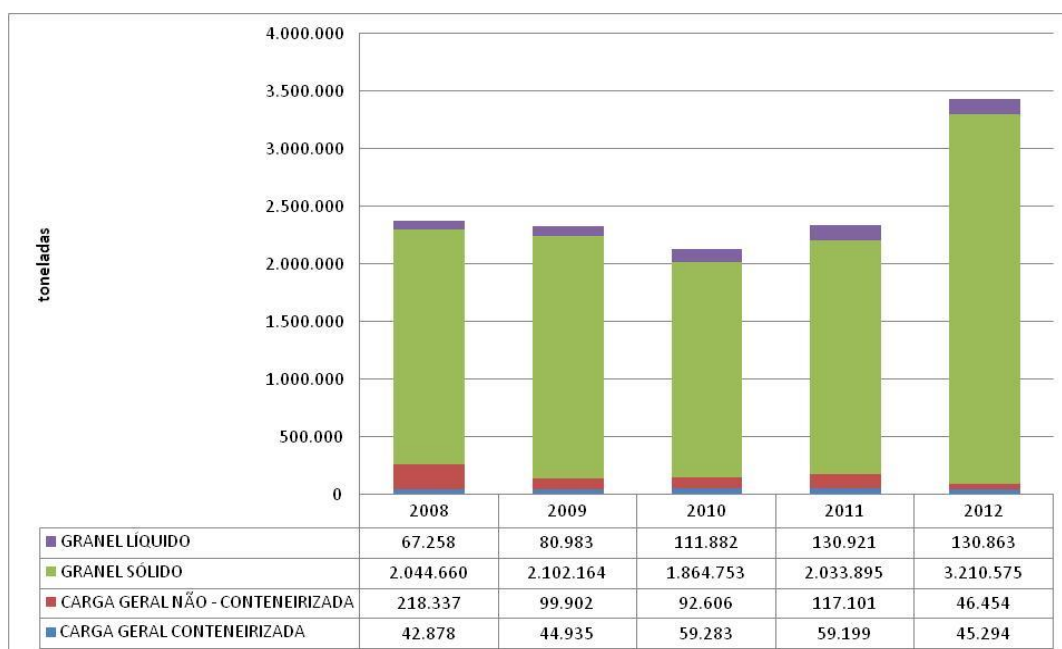


FIGURA 95 - MOVIMENTAÇÃO POR TIPO DE CARGA - TONELADAS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

As próximas tabelas apresentam detalhamentos das movimentações no sentido de descarregamento de cargas no porto de Santarém. A Tabela 78 apresenta a movimentação de carga geral containerizada.

TABELA 78 - CARGA GERAL CONTENEIRIZADA - DESCARREGAMENTO

LONGO CURSO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
Madeira Serrada	-	-	1.036	260	0
Contêiner Vazio	-	4.627	1.942	7.331	881
Outros	5.086	372	6.270	68	25
Total Longo Curso	5.086	4.999	9.248	7.659	906
CABOTAGEM	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
Contêiner	0	0	0	0	619
INTERIOR	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
Contêiner	0	0	0	0	2.088
Total Carga Geral Conteneirizada	5.086	4.999	9.248	7.659	3.613

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 79 apresenta a movimentação de carga geral containerizada.

TABELA 79 - CARGA GERAL CONTENEIRIZADA - CARREGAMENTO

LONGO CURSO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
Boi vivo	542	-	-	-	
Madeira serrada	100.015	28.092	35.689	28.303	6.051
Outros	36	-	-	-	
Total longo curso	100.593	28.092	35.689	28.303	6.051
INTERIOR	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
Total interior	31.962	12.406	18.709	12.952	16.764
Total Carga Geral Não - Conteneirizada	132.555	40.498	54.398	41.255	22.815

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

As cargas gerais não containerizadas são movimentadas principalmente em navegação de interior, conforme se observa na Tabela 80.

TABELA 80 - CARGA GERAL NÃO - CONTENEIRIZADA - DESCARREGAMENTO

LONGO CURSO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
Cimento	-	-	-	34.500	0
Outros	-	-	89	-	231
Total Longo Curso	0	0	89	34.500	231
INTERIOR	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
Total Interior	85.782	59.404	38.119	41.346	23.408
Total Carga Geral Não - Conteneirizada	85.782	59.404	38.208	75.846	23.639

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

O carregamento de cargas gerais não - containerizadas vem apresentando uma tendência de decréscimo nos últimos anos, principalmente devido à queda nas exportações de madeira serrada conforme ilustrada na Tabela 81.

TABELA 81 - CARGA GERAL NÃO - CONTENEIRIZADA - CARREGAMENTO

LONGO CURSO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
Boi Vivo	542	-	-	-	-
Madeira Serrada	100.015	28.092	35.689	28.303	6.051
Outros	36	-	-	-	-
Total Longo Curso	100.593	28.092	35.689	28.303	6.051
INTERIOR	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
Total Interior	31.962	12.406	18.709	12.952	16.764
Total Carga Geral Não - Conteneirizada	132.555	40.498	54.398	41.255	22.815

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém

Os principais granéis sólidos movimentados no porto de Santarém evidenciadas na Tabela 82 são a soja e o milho, pois são descarregados pela navegação de interior e carregados na navegação de longo curso para exportação. Os granéis minerais, como clínquer e enxofre, geralmente são importados utilizando a navegação de longo curso. Estes não têm movimentações constantes, mas suas aparições geram valores importantes na movimentação total do porto.

TABELA 82 - GRANÉIS SÓLIDOS - DESCARREGAMENTO

LONGO CURSO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
Cimento	-	-	-	37.243	-
Clínquer	-	-	-	123.000	-
Enxofre	-	-	-	-	430.517
Outros	-	-	-	-	2.435
Total Longo Curso	0	0	0	160.243	432.952
INTERIOR	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
Calcário	-	462	-	-	-
Soja	969.944	746.468	736.297	724.692	751.919
Milho	-	223.512	178.893	146.385	346.896
Outros	6.151	-	-	-	2490
Total Interior	976.095	970.442	915.190	871.077	1.101.305
Total Granel Sólido	976.095	970.442	915.190	1.031.320	1.534.257

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Como pode ser observado na Tabela 83, o carregamento de granéis sólidos é composto principalmente pela movimentação de milho e soja. Em 2012, porém, houve uma movimentação expressiva na categoria de enxofre, pedras e cal, que impulsionou a movimentação de granéis sólidos para cima do patamar observado nos últimos anos de cerca de 1 milhões de toneladas anuais.

TABELA 83 - GRANEIS SÓLIDOS - CARREGAMENTO

LONGO CURSO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
Milho	-	209.999	90.894	185.490	380.734
Soja	1.068.565	921.723	858.669	789.585	873.005
Outros	-	-	-	-	-
Total Longo Curso	1.068.565	1.131.722	949.563	975.075	1.253.739
INTERIOR	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
Milho	-	-	-	27.500	0
Enxofre, Pedras, Cal	-	-	-	-	422.579
Total Interior	0	0	0	27.500	422.579
Total Granel Sólido	1.068.565	1.131.722	949.563	1.002.575	1.676.318

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém

Os principais granéis líquidos movimentados são combustíveis, que, nos últimos cinco anos, apresentaram uma tendência de crescimento de cerca de 17% ao ano, conforme Tabela 84.

TABELA 84 - GRANÉIS LÍQUIDOS - DESCARREGAMENTO

INTERIOR	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
Álcool Hidratado	911	1.052	214	1.376	842
Álcool Anidro	-	-	700	-	-
Biodiesel	-	15.143	4.538	20.909	-
GLP	5.109	6.585	4.361	6.541	-
Gasolina Comum	18.020	26.257	30.050	40.459	-
Jet-A1	9.019	6.631	5.886	8.597	-
Óleo Diesel	34.199	25.315	45.044	50.966	-
Outros	-	-	-	-	128.242
Total Interior	67.258	80.983	90.793	128.848	129.084
Total Granel Líquido	67.258	80.983	90.793	128.848	129.084

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

O carregamento de granéis líquidos, vistos na Tabela 85, no porto de Santarém tem pouca representatividade no total movimentado. Ele é realizado em navegação de interior e composto pela movimentação de combustíveis.

TABELA 85 - GRANÉIS LÍQUIDOS - CARREGAMENTO

INTERIOR	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
Combustíveis	0	0	21.089	2.073	1.779
Total Granel Líquido	0	0	21.089	2.073	1.779

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.7.1. Valores Exportados e Importados

A Tabela 86 mostra o histórico de valores (US\$ FOB) exportados em navegação de longo curso pelo porto de Santarém segundo dados do MDIC/Aliceweb.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Santarém

TABELA 86 - VALOR EXPORTADO (US\$ FOB) - PORTO DE SANTARÉM

DESCRIÇÃO DO SH4	2007	2008	2009	2010	2011	2012	MÉDIA	PARTICIPAÇÃO
Soja	214.721.442	437.581.712	393.462.699	314.728.136	374.601.078	463.504.638	366.433.284	53,6%
Minérios de alumínio	187.235.265	213.341.277	89.495.406	174.575.474	199.932.052	214.012.562	179.765.339	26,3%
Pastas químicas de madeira	0	0	0	0	0	106.312.974	17.718.829	2,6%
Milho	0	0	41.064.037	33.286.340	54.335.829	103.259.346	38.657.592	5,7%
Madeira perfilada	49.584.941	39.583.130	27.217.397	38.273.007	42.433.901	24.150.210	36.873.764	5,4%
Caulim e outras argilas caulínicas	0	0	0	0	0	23.203.403	3.867.234	0,6%
Madeira serrada de espessura superior a 6 mm	70.322.397	46.954.216	22.479.225	32.884.201	35.357.414	20.513.409	38.085.144	5,6%
Resíduos de ferro ou aço	0	0	0	0	255.947	782.869	173.136	0,0%
Cocos, castanha do Brasil e castanha de caju	0	881.760	112.640	295.680	105.600	293.920	281.600	0,0%
Obras de carpintaria para construções	701.499	2.810.662	983.146	2.519.442	2.106.400	287.636	1.568.131	0,2%
Outras sementes e frutos oleaginosos	0	0	76.589	593.525	80.299	256.120	167.756	0,0%
Outros	32.480	1.256.614	53.351	85.747	164.711	0	265.484	0,0%
Total	522.598.024	742.409.371	574.944.490	597.241.552	709.373.231	956.577.087	683.857.293	100,0%

Fonte: MDIC/Aliceweb

A Tabela 87 apresenta o histórico de valores (US\$ FOB) importados em navegação de longo curso pelo porto de Santarém segundo dados do MDIC/Aliceweb. O nível de detalhamento é o SH4, segundo código do MDIC.

TABELA 87 - IMPORTADO (US\$ FOB) - PORTO DE SANTARÉM

DESCRIÇÃO DO SH4	2008	2009	2010	2011	2012	2013	PARTICIPAÇÃO
Cimentos hidráulicos	0	0	0	0	11.450.989	26.246.651	89,6%
Soda cáustica; potassa cáustica	0	0	0	0	0	1.855.690	6,3%
Hulhas; briquetes	0	0	0	0	0	1.170.014	4,0%
Outros	40.332	0	36.775	34.173	886.375	21.676	0,1%
Total	40.332	0	36.775	34.173	12.337.364	29.294.031	100,0%

Fonte: MDIC/Aliceweb

As próximas tabelas mostram os principais produtos importados e exportados em navegação de longo curso, em toneladas. O principal produto exportado pelo porto de Santarém é a soja, seguida pelo milho, conforme mostrado na Tabela 88.

TABELA 88 - EXPORTAÇÕES - PRINCIPAIS PRODUTOS

DESCRIÇÃO DO SH4	2007	2008	2009	2010	2011	2012	MÉDIA	PARTICIPAÇÃO MÉDIA
Soja, mesmo triturada	835.725,74	1.088.610,74	933.448,68	809.618,52	789.584,16	873.005,23	888.332,18	73,9%
Milho	0,00	0,00	233.836,12	147.558,03	212.990,53	380.733,88	162.519,76	13,5%
Madeira serrada ou endireitada longitudinalmente, corta	121.404,78	74.808,14	34.727,91	42.369,65	36.092,40	31.313,06	56.785,99	4,7%
Madeira (incluídos os tacos e frisos para soalhos, não mon	64.204,09	45.728,20	32.608,88	37.695,36	36.252,57	19.586,70	39.345,97	3,3%
Caulim e outras argilas caulínicas, mesmo calcinadas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	170.871,99	28.478,67	2,4%
Pastas químicas de madeira, à soda ou ao sulfato, exceto pastas para dissolução	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	155.632,67	25.938,78	2,2%
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0%
Total	1.021.334,61	1.209.147,08	1.234.621,58	1.037.241,56	1.074.919,65	1.631.143,52	1.201.401,33	100,0%

Fonte: MDIC/Aliceweb

O principal produto importado é composto por cimentos hidráulicos, como o clínquer, conforme a Tabela 89. As importações passaram a ter relevância relativa no total movimentado apenas a partir de 2011.

TABELA 89 - IMPORTAÇÕES - PRINCIPAIS PRODUTOS - SANTARÉM

DESCRIÇÃO DO SH4	2007	2008	2009	2010	2011	2012	MÉDIA	PARTICIPAÇÃO MÉDIA
Cimentos hidráulicos	0,00	0,00	0,00	0,00	194.742,00	430.571,56	104.218,93	97,3%
Hulhas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9.108,00	1.518,00	1,4%
Soda Cáustica	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.195,14	1.365,86	1,3%
Outros	1,53	0,00	18,95	18,70	174,56	17,55	38,55	0,0%
Total	1,53	0,00	18,95	18,70	194.916,56	447.892,25	107.141,33	100,0%

Fonte: MDIC/Aliceweb

3.7.2. Origens e Destinos de Cargas

A Tabela 90 apresenta o detalhamento de origens e destinos de cargas movimentadas no porto de Santarém. A origem do principal produto exportado pelo porto de Santarém, a soja, é Porto Velho, que encaminhou 737 mil toneladas para Santarém em 2012, sendo destinadas à Inglaterra e Holanda. O principal produto importado por Santarém são cimentos/clínquer, que vem principalmente da Turquia, e segue por navegação de interior até Porto Velho.

TABELA 90 - DETALHAMENTO DE ORIGENS E DESTINOS DE MERCADORIAS - SANTARÉM

MERCADORIA	ORIGEM (t)			DESTINO (t)		
	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA		2012	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA		2012
	NOME	PAÍS	ACUMULADO	NOME	PAÍS	ACUMULADO
Alcool	Manaus	Brasil	24	Manaus	Brasil	-
Alcool Anidro	Manaus	Brasil	487	Macapá	Brasil	-
Biodiesel	Manaus	Brasil	3.641	-	-	-
Clinquer	Bélgica	Bélgica	-	Porto Velho	Brasil	254.494
	Turquia	Turquia	87.000	-	-	-
	Gibraltar	Portugal	-	-	-	-
	Grécia	Grécia	35.165	-	-	-
	Outros	-	132.121	Outros	-	-
Equipamento	Outros	-	66	Outros	-	-
Gasolina Comum	Manaus	Brasil	27.084	Manaus	Brasil	-
Glp	Coari	Brasil	-	Santarém	Brasil	-
	Salvador	Brasil	-	Manaus	Brasil	888
	Manaus	Brasil	4.643	Coari	Brasil	-
	Belém	Brasil	-	Belém	Brasil	-
	Santarém	Brasil	-	Itaituba	Brasil	-
	Outros	-	-	Outros	-	925
Jet-A1	Manaus	Brasil	5.443	Mucuripe	Brasil	-
Madeira Serrada	Belém	Brasil	208	Aarhus	Dinamarca	-
	Itaituba	Brasil	1.980	Antigua	Antigua	-
	Tutuiú	Brasil	-	Bordeaux	França	-
	Manaus	Brasil	755	Baltimore	Eua	-
	Breves	Brasil	-	Europa	Europa	-
	Uruará	Brasil	-	Everglad	Eua	-
	Praíha	Brasil	-	Fort De France	França	-
	Porto velho	Brasil	-	Fos Sur Mer	França	-
	-	-	-	Leixões	Portugal	6.051
	-	-	-	Manaus	Brasil	2.832
	-	-	-	Manzanillo	Panamá	7.008
	-	-	-	Vila Do Conde	Brasil	17.206
	Não especificado	-	-	Não Especificado	-	60
	Outros	-	2.312	Outros	-	-
Milho	Colômbia	Colômbia	-	Colômbia	Colômbia	-
	Óbidos	Brasil	-	Argélia	Argélia	-
	Porto velho	Brasil	115.700	Rio Haina	Rep. Dominicana	29.279
	Outros	-	-	Outros	-	112.662
Óleo Diesel	Manaus	Brasil	42.456	Icoaraci	Brasil	-
	-	-	-	Manaus	Brasil	-
Recipiente	Outros	-	475	Outros	-	1.406
Soja	Porto velho	Brasil	737.449	Santarém	Brasil	-
	-	-	-	Europa	Europa	-
	-	-	-	Liverpool	Inglaterra	318.992
	-	-	-	Amsterdam	Holanda	368.323
	-	-	-	Belém	Brasil	-
	Outros	-	-	Outros	-	176.597
Outros	-	-	13.975	-	-	6.032
Total			1.210.984			1.302.755

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.7.3. Projeção do Fluxo de Cargas

3.7.3.1. Estudos utilizados como base para as projeções de fluxos de cargas

Foram consultados diversos estudos recentes para a definição das projeções de fluxos de carga para o Porto de Santarém. Serão apresentados aqui os estudos mais significativos para a comparação e elaboração das projeções, sendo eles o

último PDZ do Porto de Santarém, o Plano Mestre do Porto de Santarém, e os estudos de viabilidade elaborados pela SNP para os novos terminais do porto.

3.7.3.2. PDZ do Porto de Santarém

O PDZ do Porto de Santarém não descreve a metodologia utilizada para definição dos valores de projeção de fluxo de cargas. Os valores apresentados para o fluxo de carga até 2023 são apresentados na Tabela 91 e se restringem à madeira e granéis sólidos.

TABELA 91 - PROJEÇÕES - PDZ SANTARÉM

ANO	MADEIRA (t)	GRANÉIS SÓLIDOS (t)	TOTAL
2008	250.000	1.500.000	1.750.000
	300.000	1.800.000	2.100.000
2018	350.000	2.100.000	2.450.000
2023	400.000	2.300.000	2.700.000
CAGR	3,2%	2,9%	2,9%

Fonte: PDZ Santarém, 2008, adaptado

As projeções descritas apresentam uma taxa de crescimento médio para o período de 15 anos de 2,9 % ao ano, chegando a 2,7 milhões de toneladas, compostas por madeira e granéis sólidos.

3.7.3.3. Plano Mestre do Porto de Santarém

As projeções do Plano Mestre do Porto de Santarém, elaborado pela SNP/LABTRANS, foram baseadas em estudos envolvendo parâmetros macroeconômicos nacionais e internacionais, questões da logística de acesso ao porto, competitividade entre portos, identificação das zonas de produção, reconhecimento de projetos que pudessem afetar a demanda sobre o porto. As projeções também consideraram as projeções elaboradas pelo PNLP.

A Tabela 92 apresenta as projeções do Plano Mestre do Porto de Santarém elaboradas pela SNP/LABTRANS. Verifica-se um predomínio dos granéis sólidos vinculados à atividade agrícola, grãos e fertilizantes.

TABELA 92 - PROJEÇÕES DO PLANO MESTRE DE SANTARÉM

PRODUTOS	2010	2015	2020	2025	2030	CAGR
Soja (t)	698.959	4.224.848	5.360.075	6.350.707	7.297.499	12,4%
Combustíveis (t)	131.593	173.869	201.345	228.193	255.064	3,4%
Milho (t)	121.894	332.231	603.221	920.689	1.360.014	12,8%
Madeira (t)	50.286	67.406	86.007	109.879	134.151	5,0%
Contêiner (t)	45.579	88.033	147.058	204.570	263.778	9,2%
Contêiner (TEUs)	5.350	10.332	17.260	24.011	30.960	9,2%
Fertilizantes (t)	-	431.090	759.577	1.055.990	1.368.828	8,0%
Total (t)	1.048.311	5.317.476	7.157.283	8.870.030	10.679.333	12,3%

Fonte: Plano Mestre de Santarém, adaptado.

Segundo estas projeções, a movimentação no Porto de Santarém aumentaria a uma taxa média de 12,3% ao ano, chegando em 2030 a 10,6 milhões de toneladas movimentadas anualmente.

3.7.3.4. Estudos de Viabilidade

O primeiro bloco de estudos dos processos de licitações envolveu os Portos de Belém, Vila do Conde e Santarém e os Terminais de Miramar e Outeiro, administrados pela Companhia Docas do Pará - CDP e o Porto de Santos, administrado pela CODESP.

A metodologia utilizada segue o “Modelo Nacional de Demanda Portuária”, desenvolvida para elaboração dos estudos autorizados pela Portaria Nº 38 da SEP. Esse modelo utilizou como base para projeção os seguintes estudos: Plano Nacional de Logística Portuária (2010), da Secretaria Nacional de Portos (SNP); A Análise e Avaliação da Organização Institucional e da Eficiência de Gestão do Setor Portuário Brasileiro (2012), elaborado com apoio do BNDES; Plano Mestre do Porto de Santarém (2012), realizado pela Secretaria Nacional de Portos (SNP).

Análises adicionais foram realizadas considerando-se a demanda macro e demanda micro. A projeção de *demand macro* utiliza o modelo nacional de demanda portuária (*Brazil Port Demand Model - BPDM*) que tem como objetivo prever a demanda nacional por segmento principal de produto e estimar sua alocação por região e porto. A *demand micro* avalia a dinâmica competitiva do setor portuário por segmento de produto e inclui a análise da capacidade atual e futura do sistema portuário, estimando a demanda potencial para os terminais.

A Tabela 93 apresenta os valores projetados para as movimentações dos seguintes terminais: Terminal de Granéis Sólidos Vegetais; Terminal de Granéis Sólidos Minerais; Terminais de Granéis Líquidos (2). Os valores são apresentados em milhares de toneladas.

TABELA 93 - PROJEÇÕES SNP

TERMINAL	CARGA	2014	2018	2019	2020	2021	2022	2032	2042
STM01 – Terminal de Granéis Sólidos Vegetais – Porto de Santarém	Granéis Sólidos	0	3113	3573	4048	4537	5040	5100	5100
STM02 – Terminal de Granéis Sólidos Minerais – Porto de Santarém	Granéis Sólidos (Fertilizantes)	0	354	425	496	567	638	1128	1371
STM04 – Terminal de Granéis Líquidos – Porto de Santarém	Granéis Líquidos	35	38	39	40	41	42	52	65
STM05 – Terminal de Granéis Líquidos - Porto de Santarém	Granéis Líquidos	94	103	106	109	112	115	142	179
Total	-	129	3608	4143	4693	5257	5835	6422	6715

Fonte: SNP

A movimentação projetada se refere a novos terminais, sendo que seus valores serão somados aos valores projetados para os demais terminais já existentes. A maior parcela esperada para acréscimo de cargas futuras é de granéis sólidos vegetais, que tem expectativa de movimentar 5,1 milhões de toneladas adicionais em 2023.

3.7.3.5. Projeção da Movimentação

A Tabela 94 apresenta as projeções de movimentação por tipo de carga ou produto mais representativo para o Porto de Santarém, além dos valores em toneladas e a taxa média de crescimento anual (CAGR) para todo o período.

TABELA 94 - PROJEÇÃO DE MOVIMENTAÇÃO ENTRE 2013 E 2038

ANO	GRANÉIS SÓLIDOS VEGETAIS	CLÍNQUER	FERTILIZANTES	CARGA GERAL	GRANÉIS LÍQUIDOS	CONTÊINERES	TOTAL
2013	2.000.000	234.241	-	126.655	128.024	71.307	2.560.227
2014	2.500.000	323.253	-	131.722	133.145	79.230	3.167.349
2015	3.000.000	443.625	-	136.990	138.471	88.033	3.807.119
2016	3.500.000	483.551	-	142.470	144.010	97.547	4.367.578
2017	7.113.000	527.071	-	148.169	149.770	108.089	8.046.099
2018	7.573.000	574.507	354.000	154.096	155.761	119.771	8.931.135
2019	11.161.000	626.213	425.000	160.259	158.253	132.715	12.663.440
2020	12.110.000	675.000	496.000	166.670	160.785	147.058	13.755.513
2021	13.088.000	713.475	567.000	173.337	163.358	157.094	14.862.263
2022	13.637.000	754.143	638.000	180.270	165.971	167.815	15.543.199
2023	14.140.000	797.129	675.413	187.481	168.627	179.267	16.147.917
2024	14.200.000	842.566	715.020	194.980	171.325	191.501	16.315.392
2025	14.200.000	894.809	756.950	202.779	174.066	204.570	16.433.174
2026	14.200.000	941.339	801.339	210.890	176.851	215.239	16.545.658
2027	14.200.000	990.289	848.330	219.326	179.681	226.465	16.664.090
2028	14.200.000	1.041.784	898.077	228.099	182.556	238.276	16.788.792
2029	14.200.000	1.095.956	950.742	237.223	185.476	250.703	16.920.101
2030	14.200.000	1.158.431	1.006.495	246.712	188.444	263.778	17.063.860
2031	14.200.000	1.160.000	1.065.517	256.581	191.459	282.242	17.155.799
2032	14.200.000	1.160.000	1.128.000	266.844	194.523	301.999	17.251.366
2033	14.200.000	1.160.000	1.150.223	277.517	197.635	323.139	17.308.515
2034	14.200.000	1.160.000	1.172.883	287.583	200.797	345.759	17.367.023
2035	14.200.000	1.160.000	1.195.990	297.851	204.010	369.962	17.427.814
2036	14.200.000	1.160.000	1.219.552	308.119	207.274	395.860	17.490.805
2037	14.200.000	1.160.000	1.243.579	318.387	210.590	423.570	17.556.126
2038	14.200.000	1.160.000	1.268.078	320.000	212.000	453.220	17.613.298
CAGR	8,2%	6,6%	6,6%	3,8%	2,0%	7,7%	8,0%
FONTE:	EBP+Cargill	Plano Mestre	EBP	PDZ antigo	Plano Mestre	Plano Mestre	-

As projeções são compostas por diferentes fontes, que serão detalhadas na Figura 96. A estimativa é de que o porto de Santarém movimente 2,5 milhões de toneladas, tendo uma taxa média de crescimento anual de 8,0%, que resulta em 17,6 milhões de toneladas movimentadas ao todo em 2038.

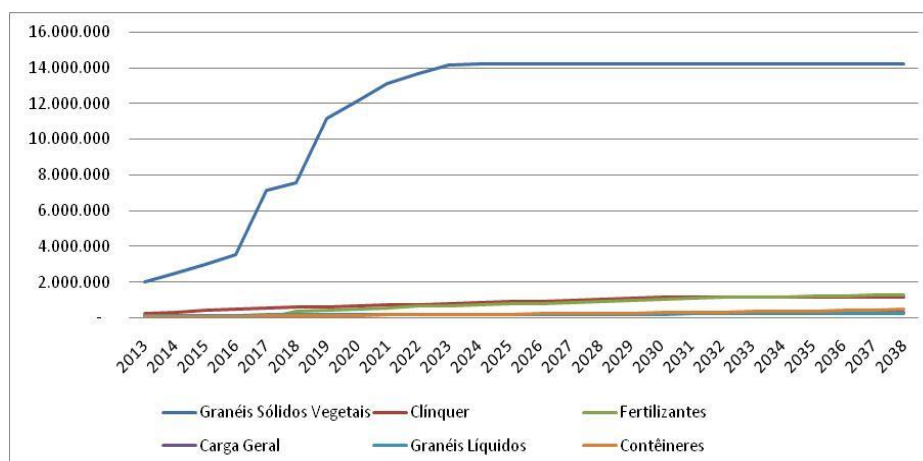


FIGURA 96 - PROJEÇÕES DE CARGAS - SANTARÉM - PDZ

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A próxima sessão detalha as projeções para os principais tipos de cargas a serem transportadas pelo Porto de Santarém.

Granéis Sólidos de Origem Vegetal

A soja no Porto de Santarém tem origem predominante no Mato Grosso, mas são também importantes estados como Pará e Tocantins. A carga movimentada no Porto de Santarém chega principalmente via hidrovia (cerca de 90%). O percurso é o mesmo até Itacoatiara (saindo de Porto Velho) e navegando 585 quilômetros até Santarém. Parte da soja chega também via rodoviária até o porto de Santarém. Esta participação que em 2012 representou 10% de toda a soja transportada do Mato Grosso poderá aumentar no curto prazo devido ao término da pavimentação da BR163.

No futuro existirão ainda outras opções de escoamento da soja do Mato Grosso, sendo elas o Porto de Vila do Conde em Barcarena (Pará), o Terminal de Outeiro em Belém (Pará) e o Porto de Santana (Amapá). Essas opções estão vinculadas principalmente aos terminais que estão sendo construídos no distrito de Miritituba, em Itaituba (Pará). A soja poderá ser transportada do Mato Grosso até Miritituba pela BR 163 e, de lá, em barcas, até o Porto de Vila do Conde, Outeiro ou Santana. A grande vantagem do Porto de Vila do Conde e Outeiro é a possibilidade de exportação da soja em navios do tipo Post Panamax, que são navios maiores do que os Panamax, nos quais hoje é exportada a soja no Porto de Santarém e Itacoatiara.

Apesar das perspectivas de grande crescimento da produção e exportação de soja pela região norte do Brasil existem diversos portos concorrendo por esta movimentação, sendo os principais o porto de Santarém e o terminal de Outeiro no Pará, Itacoatiara no Amazonas, e Itaqui no Maranhão. Essa competição faz com que a movimentação aqui prevista seja um pouco inferior ao de outros estudos.

Para comparação, Na Figura 97 são apresentadas as projeções elaboradas por três diferentes estudos: O PDZ 2008, elaborado pela Petcom; o Plano Mestre do porto de Santarém; e o estudo de viabilidade do Tegrán, elaborado pela SNP, que é somado às projeções de movimentação da Cargill e à demanda projetada para o Tegrán 2, que foi considerada como igual à do Tegrán1.

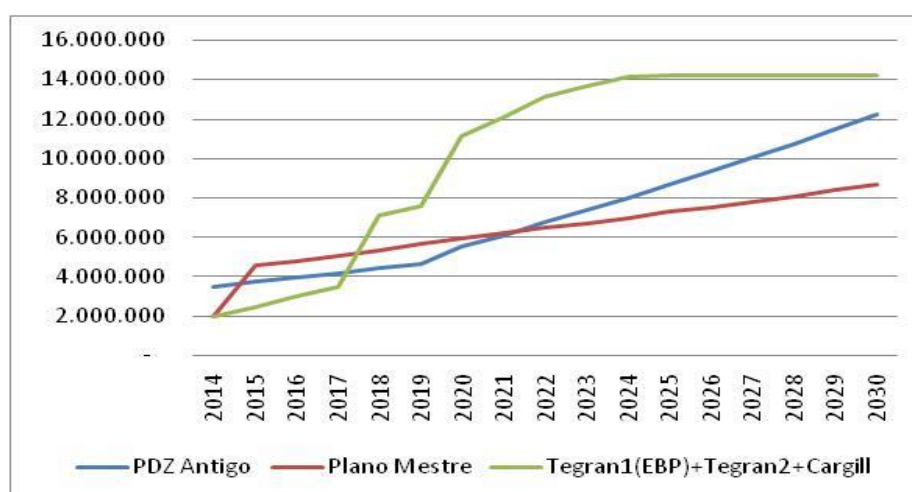


FIGURA 97 - COMPARATIVO DE PROJEÇÕES - GRÃOS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

O antigo PDZ 2008 considerou uma taxa de crescimento de 8,2% ao ano para grãos sólidos de origem vegetal, enquanto o Plano Mestre utilizou uma taxa de longo prazo de 4,4% ao ano. O Estudo considera um rápido crescimento até alcançar o limite operacional previsto para o TEGRAN 1, de 5,1 milhões de toneladas anuais.

A projeção utilizada considera a soma da projeção do terminal da Cargill, da projeção do TEGRAN 1, com previsão de início de operação em 2018, já com 3 milhões de toneladas movimentadas. Esse valor deve passar para seu teto operacional de 5,1 milhões de toneladas em 2023. Adicionalmente, é considerada a perspectiva de operação de um TEGRAN2 em 2020. Para este, foi considerada a mesma movimentação prevista inicialmente para o TEGRAN1. A Cargill deve

movimentar cerca de 2 milhões de toneladas de grãos. É projetado que esse valor dobre para 4 milhões nos próximos 5 anos, atingindo seu limite operacional, conforme é apresentado na Tabela 95.

TABELA 95 - PROJEÇÃO DOS TERMINAIS DE GRANÉIS SÓLIDOS VEGETAIS - SANTARÉM

ANO	Cargill	TEGRAN	TGVO*	TOTAL
2014	2.000.000	-	-	2.000.000
2015	2.500.000	-	-	2.500.000
2016	3.000.000	-	-	3.000.000
2017	3.500.000	-	-	3.500.000
2018	4.000.000	3.113.000	-	7.113.000
2019	4.000.000	3.573.000	-	7.573.000
2020	4.000.000	4.048.000	3.113.000	11.161.000
2021	4.000.000	4.537.000	3.573.000	12.110.000
2022	4.000.000	5.040.000	4.048.000	13.088.000
2023	4.000.000	5.100.000	4.537.000	13.637.000
2024	4.000.000	5.100.000	5.040.000	14.140.000
2025	4.000.000	5.100.000	5.100.000	14.200.000
2026	4.000.000	5.100.000	5.100.000	14.200.000
2027	4.000.000	5.100.000	5.100.000	14.200.000
2028	4.000.000	5.100.000	5.100.000	14.200.000
2029	4.000.000	5.100.000	5.100.000	14.200.000
2030	4.000.000	5.100.000	5.100.000	14.200.000

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará e SNP

A Figura 98 ilustra a evolução esperada da movimentação de granéis sólidos vegetais no porto de Santarém segundo o PDZ, que prevê a movimentação de 14,2 milhões de toneladas de grãos em 2025.

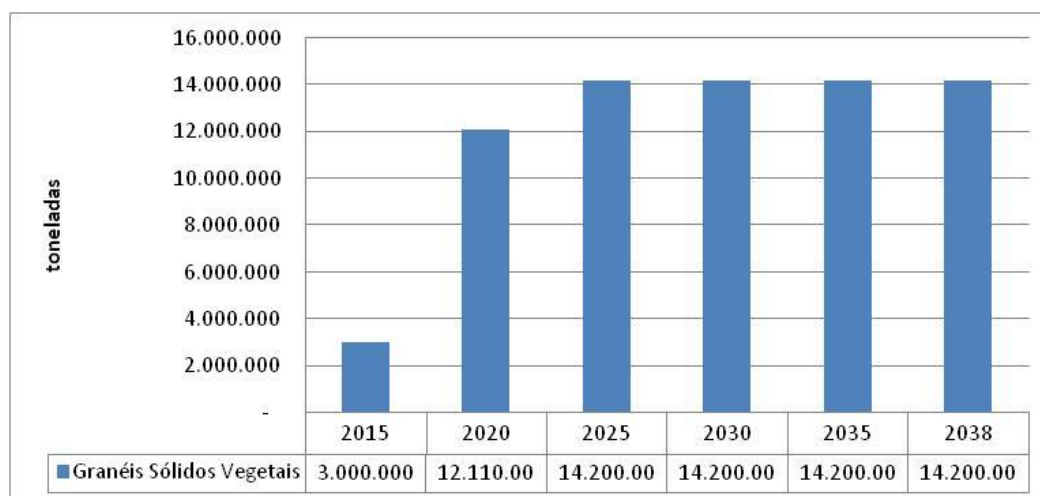


FIGURA 98 - PROJEÇÃO GRANÉIS SÓLIDOS VEGETAIS - PDZ

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Fertilizantes

A demanda por fertilizantes vêm de produtores de lavouras como algodão, arroz, feijão, milho e soja do Mato Grosso. Uma vez concluída a pavimentação da BR-163, essa demanda poderá ser atendida pela movimentação desde o Porto de Santarém até o estado do Mato Grosso com as vantagens logísticas previstas.

Com base nas taxas de consumo de fertilizantes aplicadas nas principais lavouras (algodão, arroz, feijão, milho e soja) e a na produção de cada município da área de influência do Porto de Santarém, chegou-se a uma projeção de demanda por fertilizantes em 2015 de até 1,6 milhões de toneladas por ano.

A produção de soja é responsável por quase 40% da demanda do fertilizante consumido internamente. Desse modo, é possível estabelecer uma correlação entre a produção nacional de soja e a demanda por fertilizantes. A relação entre a produção total de soja e as importações de fertilizantes é em média, de 0,25 toneladas de fertilizante importado para cada tonelada de soja produzida. Assim, se adotarmos a hipótese que essa relação tende a se manter estável ao longo dos próximos anos, é possível fazer uma previsão da necessidade de importação de fertilizantes.

Dada à previsão do MAPA - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, a produção de soja chegará à ordem de 90 milhões de toneladas no ano de 2015, a demanda de importação de fertilizantes para atender essa produção ficaria ao redor de 22 milhões de toneladas. Realizando o mesmo cálculo para o ano de 2030, a produção estimada de soja para esse ano de 180 milhões de toneladas demandaria um consumo de fertilizantes de aproximadamente 45 milhões de toneladas. A Tabela 96 apresenta a distribuição regional atual da demanda por fertilizantes.

TABELA 96 - DISTRIBUIÇÃO REGIONAL DE FERTILIZANTES - 2012

REGIÃO	MIL TONELADAS	DISTRIBUIÇÃO %
Centro-oeste	4.243	19%
Nordeste	2.710	12%
Norte	157	1%
Sudeste	7.073	32%
Sul	8.032	36%
Total	22.216	100%

Fonte: Aliceweb/MDIC

A Figura 99 mostra uma comparação de valores utilizados em diferentes estudos: O Plano Mestre do porto de Santarém; o estudo de viabilidade do TMU2 de Santarém; e os valores estimados pela SNP, que foi a fonte selecionada para a atual projeção. Os valores projetados são relativamente convergentes, com taxas de crescimento semelhantes, atingindo cerca de 1,2 milhão de toneladas em 2032.

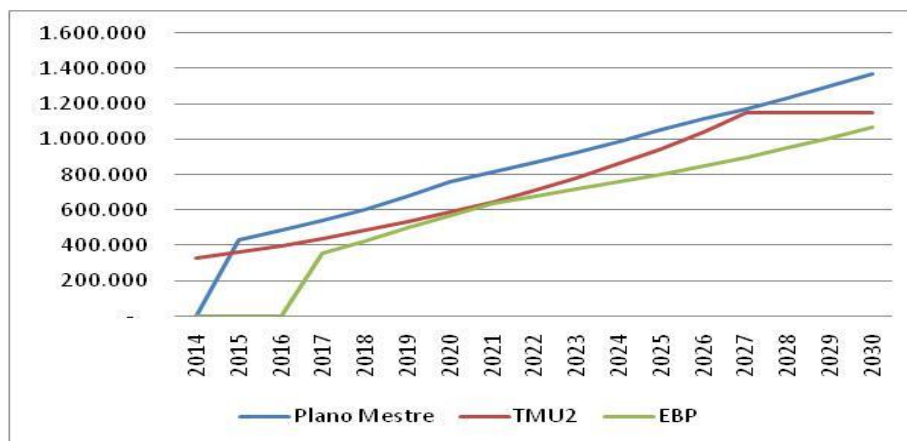


FIGURA 99 - COMPARATIVO ENTRE PROJEÇÕES - FERTILIZANTES

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Os valores adotados neste PDZ para movimentação de fertilizantes são os mesmos projetados pela SNP. As projeções de demanda de movimentação de fertilizantes no Brasil da SNP para as próximas três décadas seguem o modelo BPDM, conforme apresentado na Tabela 97. Elas assumem que: a demanda nacional de importações de fertilizantes deve crescer a 2,2% ao ano no período entre 2012 a 2042. A demanda crescerá a taxas mais elevadas no Norte do país, como resultado da expansão das áreas de cultivo.

TABELA 97 - PROJEÇÃO DE IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES POR REGIÃO

REGIÃO	2012	2022	2032	2042	CAGR
Centro-oeste	4.243	7.594	11020	13778	4,0%
Nordeste	2.710	3.159	4741	5994	2,7%
Norte	157	599	965	1279	7,2%
Sudeste	7.073	8.756	10579	12207	1,8%
Sul	8.032	8.498	8864	9178	0,4%
Total	22.216	28.606	36169	42436	2,2%

Fonte: SNP

A Tabela 98 apresenta a macro demanda calculada para a área de influência do porto de Santarém, a parcela desta demanda potencialmente capturável, a

capacidade do terminal e a demanda efetivamente capturável calculada pela SNP. O terminal de fertilizantes deve entrar em operação em 2018 com uma movimentação de 354.000 toneladas, chegando a 1,3 milhão em 2038.

TABELA 98 - PROJEÇÃO DE DEMANDA CAPTURADA PELO ARRENDAMENTO - MIL TONELADAS

DEMANDAS	2014	2018	2022	2032	2038
Macro Demanda do Porto de Santarém	71	354	638	1.128	1.371
Captura Potencial de Mercado	100%	100%	100%	100%	100%
Micro Demanda Potencial	71	354	638	1.128	1.371
Capacidade do Terminal	-	1.600	1.600	1.600	1.600
Micro Demanda Capturada	-	354	638	1.128	1.371

Fonte: SNP

A Figura 100 ilustra a evolução esperada da movimentação de fertilizantes no porto de Santarém segundo o PDZ.

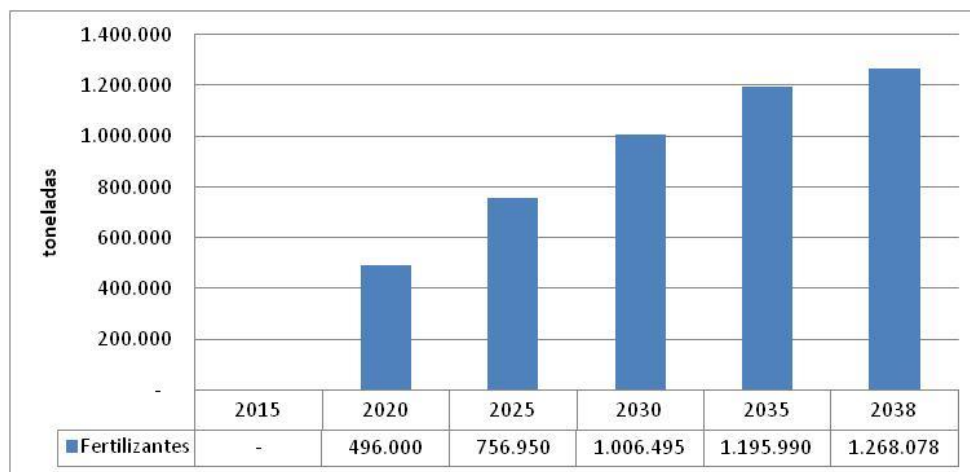


FIGURA 100 - PROJEÇÃO FERTILIZANTES - PDZ

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Clínquer

O clínquer é o principal insumo na produção do cimento. Essa carga é movimentada no Porto de Santarém ao largo, sendo importada de países como Portugal, Turquia e Bélgica e transportada em balsa até Porto Velho (CDP, 2012). Porto Velho possui uma unidade fabril de cimento da Votorantim, com capacidade para 750 mil toneladas de cimento e teve início de suas operações em agosto de 2009.

A projeção de clínquer segue o padrão utilizado pelo Plano Mestre do porto de Santarém, com uma taxa de crescimento um pouco maior nos primeiros anos em relação aos últimos anos do período anualizado. A taxa média de crescimento

projetada foi de 6,9% no período. A Figura 101 ilustra a evolução esperada da movimentação de clínquer no porto de Santarém segundo o PDZ.

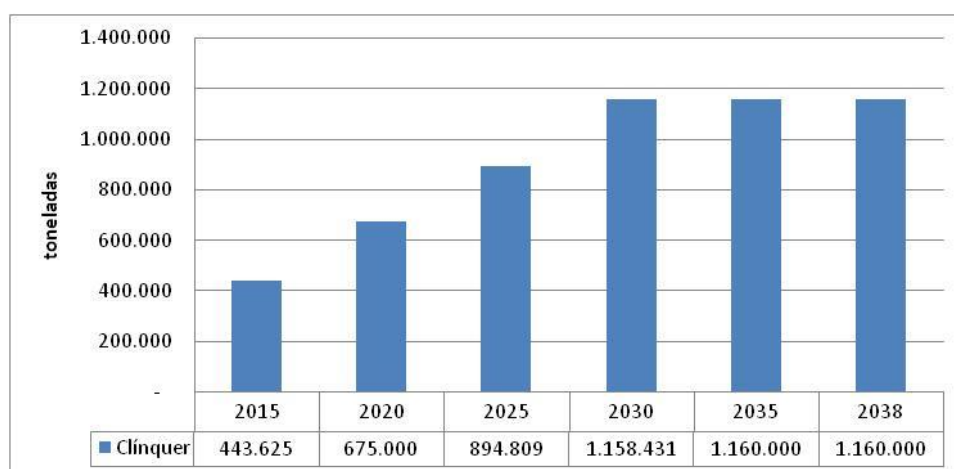


FIGURA 101 - PROJEÇÃO CLÍNQUER - PDZ

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Contêineres

A carga containerizada em Santarém concentra-se, atualmente, na exportação de madeira serrada. O panorama de exportação brasileira para essa mercadoria vem se apresentando muito instável com a última crise mundial, rebatendo fortemente no ano de 2010, onde os pedidos de compra reduziram-se drasticamente. Tal fato pode ser comprovado pela movimentação estatística de carga containerizada no porto de Santarém, na qual a movimentação desse tipo de carga em 2009 registrou um volume de 38.367 unidades (20' e 40') no sentido de exportação contra 2.143 unidades no ano de 2010. Na Tabela 99 são apresentadas as principais cargas conteneirizadas transportadas atualmente em Santarém

TABELA 99 - MOVIMENTAÇÃO DAS PRINCIPAIS CARGAS CONTEINERIZADAS

PRODUTO
Madeira Serrada
Silício metálico
Pimenta do reino
Alumínio
Madeira compensada
Couro bovino curtido
Polpa de fruta congelada
Caulim
Peixe
Outros

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Além das cargas historicamente movimentadas em contêineres no Porto de Santarém, há a projeção da inclusão de novos tipos de mercadorias. A formulação de cenários para a carga containerizada levará em consideração uma melhoria discreta do panorama de comercialização da madeira exportada, bem como o interesse de operadores de carga containerizada em utilizar o porto como escala para captação de cargas, uma vez que não se pode deixar de levar em consideração, o potencial expresso pela pavimentação da BR 163.

Os produtores de algodão do Mato Grosso já apresentaram interesse no escoamento de até 1 milhão de toneladas em contêineres pelo porto de Santarém nos próximos anos. As melhorias previstas na BR-163 viabilizarão o escoamento da produção de diversos produtos agrícolas do Mato Grosso por Santarém, entre eles o algodão em fardos, que é exportado em contêineres.

Além do algodão, produtores do Mato Grosso têm interesse na exportação de carne utilizando a BR-163 e o Porto de Santarém. Empresários do setor tem se concentrado ao longo da BR-163 em municípios como Nova Mutum, Sorriso e Tapurá, por onde passam os linhões de energia. Outra possibilidade de atração de carga devido à viabilização do uso da BR-163 vem de Manaus. Estudo da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam) aponta que a construção da BR-163, que interligará Santarém (PA) a Cuiabá (MT), é uma das soluções logísticas mais vislumbradas para o transporte da produção entre Manaus e o centro do país. A estrada reduzirá em até três dias o frete para o Amazonas, baixando os custos.

As principais cargas containerizadas seguem as seguintes trajetórias: o arroz beneficiado do Rio Grande do Sul para as regiões Nordeste e Norte; azulejos e cargas frigorificadas de Santa Catarina e Paraná para as regiões Nordeste e Norte; motocicletas, bicicletas, ciclomotores e produtos eletro-eletrônicos vindo da Zona Franca de Manaus para o Centro Sul do País.

A Figura 102 mostra um comparativo entre projeções de movimentação de contêineres elaboradas por diferentes estudos. O estudo de viabilidade do TMU2 conta com um rápido aumento na movimentação, já atingindo um patamar de 1 milhões de toneladas em 2014. O estudo elaborado pela Petcon considera um crescimento inicial mais lento, seguido posteriormente de uma taxa maior de

crescimento. O Plano Mestre considera que, devido à diminuição esperada das exportações de madeira containerizada, a movimentação de contêineres deve crescer pouco, chegando a 260.000 toneladas em 2030.

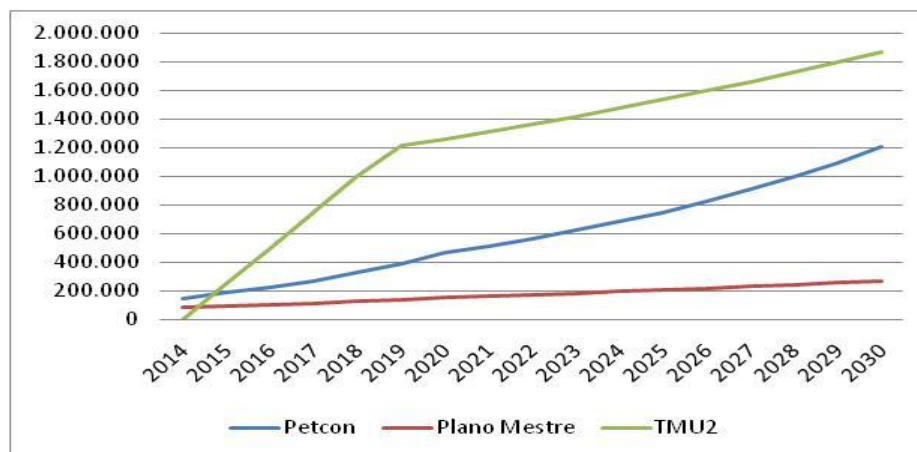


FIGURA 102 - COMPARATIVO DE PROJEÇÕES - CONTÊINERES

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Seguindo os valores adotados no Plano Mestre do Porto de Santarém, o PDZ utilizada à taxa de crescimento média de 7,0% ao ano para as cargas containerizadas, partindo da movimentação histórica observada. A Figura 103 ilustra a evolução esperada da movimentação de clínquer no porto de Santarém segundo o PDZ 2013.

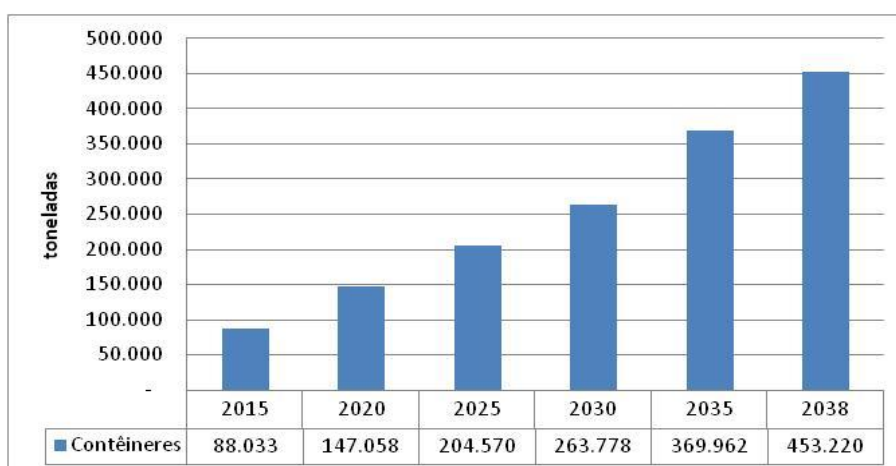


FIGURA 103 - PROJEÇÃO DE CONTÊINERES - PDZ

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Carga Geral

A estatística do porto de Santarém registra como movimentação de carga geral, basicamente, madeira serrada, alimentos, bebidas, gás e outras mercadorias.

Os sentidos dessas mercadorias compreendem a movimentação de importação de madeira serrada que se destina a embarques de longo curso e, alimentos, bebidas, gás e diversos que tem como destino o abastecimento regional.

As mercadorias no contexto da carga geral fundamentam suas perspectivas nas demandas de consumo das populações. Dessa forma, a expectativa de pavimentação da BR 163 constitui um elemento importante na definição dos cenários futuros, uma vez que o processo de colonização atrelado à construção de rodovias é significativo, e exerce forte pressão de demanda de bens e serviços.

No caso da carga geral, deve se considerar os impactos de demanda populacional da construção da usina de Belo Monte, que tem uma perspectiva declarada de ocupação de 18.000 funcionários efetivos, que apesar da distância, face às condições adequadas das instalações de Santarém deverá contribuir para o incremento dessa natureza de carga.

O estudo do TMU2 de Santarém apresenta como cenário base para a movimentação de carga geral no porto um índice de crescimento de 4% ao ano, com pavimentação da BR 163 até 2015. Essa foi a mesma taxa utilizada para projeções de movimentação de carga geral em Santarém pelo estudo realizado pela Petcon, sendo 3,9% ao ano a taxa utilizada no presente estudo.

A Figura 104 ilustra a evolução esperada da movimentação de carga geral no porto de Santarém.

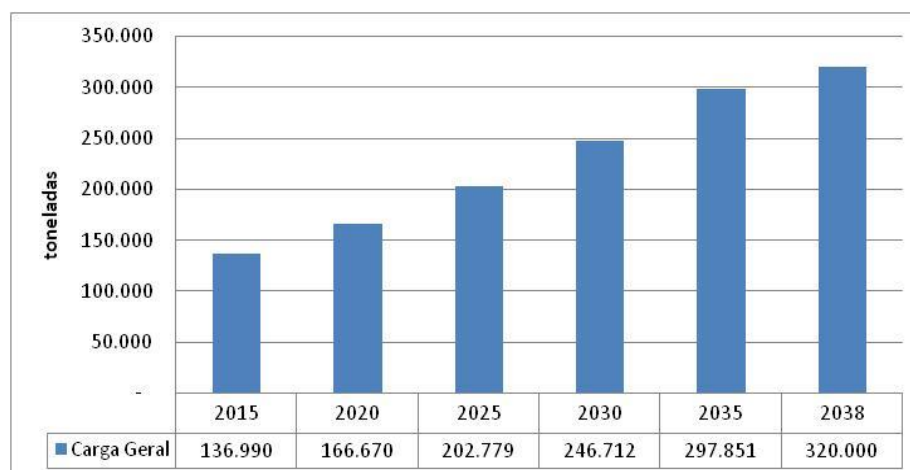


FIGURA 104 - PROJEÇÃO PARA CARGA GERAL

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Granéis Líquidos

Os graneis líquidos movimentados em Santarém são basicamente combustíveis e normalmente são oriundos de Manaus. As distribuidoras de combustíveis estocam o produto em seus terminais portuários para assegurar a regularidade do fornecimento, conforme exigido pela ANP, que regula este mercado. Em certos casos, como o de Santarém, a instalação não é uma base primária, mas um simples ponto de transferência na conexão entre modos de transporte.

Há duas instalações dentro do Porto de Santarém: Raízen (STM05) e Equatorial (STM04). Existe, além delas, um Terminal de Uso Privativo no município (Ipiranga), que distribui apenas óleo diesel.

A Figura 105 apresenta o comparativo das projeções de diferentes estudos elaborados recentemente. A projeção da SNP, por levar em conta restrições de capacidade operacional, é a mais conservadora.

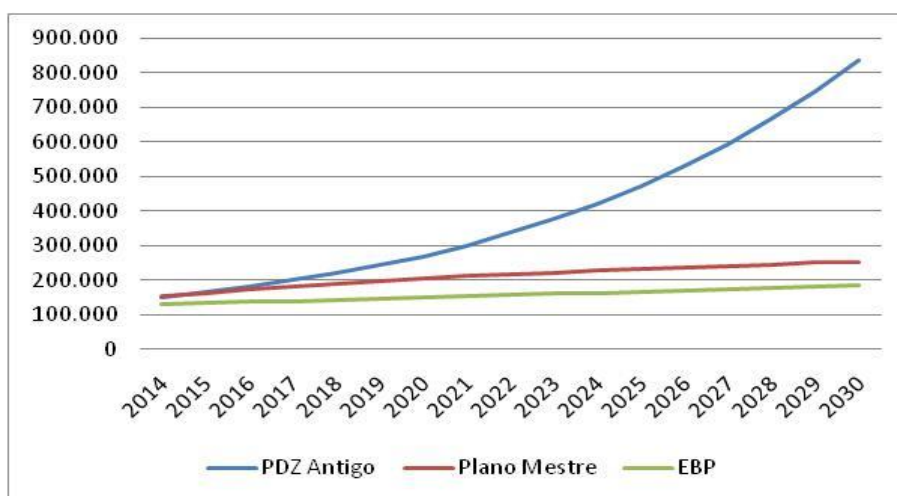


FIGURA 105 - COMPARAÇÃO DAS PROJEÇÕES - COMBUSTÍVEIS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A projeção da movimentação de graneis líquidos descrita na Tabela 100 segue os valores apresentados pelo estudo da SNP.

Essa projeção leva em consideração a capacidade de movimentação dos terminais STM04 e STM05, sendo que este último tem uma capacidade que deve restringir uma maior expansão da quantidade demanda a partir de 2020.

TABELA 100 - DEMANDA MACRO DA REGIÃO - MIL TONELADAS

GRANÉIS LÍQUIDOS	2012	2022	2032	2042	CRESC ANUAL MÉDIO
Diesel	70	93	123	162	2,8%
Gasolina	45	51	59	67	1,4%
Querozene	7	9	11	15	2,5%
Etanol	1,1	1,2	1,4	1,6	1,4%
Total	123,1	154,2	194,4	245,6	2,3%

Fonte: SNP

A estimativa de crescimento médio para o período de 25 anos fica em cerca de 2,3% ao ano. O estudo estima que em 2022 serão movimentadas 157 mil toneladas, chegando a 244 mil toneladas de granéis líquidos em 2042, conforme apresentado na Tabela 101.

TABELA 101 - DEMANDA MICRO DE GRANÉIS LÍQUIDOS - MIL TONELADAS

Terminal	2014	2022	2032	2042
STM04	35	42	52	65
STM05	94	115	142	179
Total	129	157	194	244

Fonte: CDP

A Figura 106 ilustra a evolução esperada da movimentação de granéis líquidos no porto de Santarém segundo o PDZ.

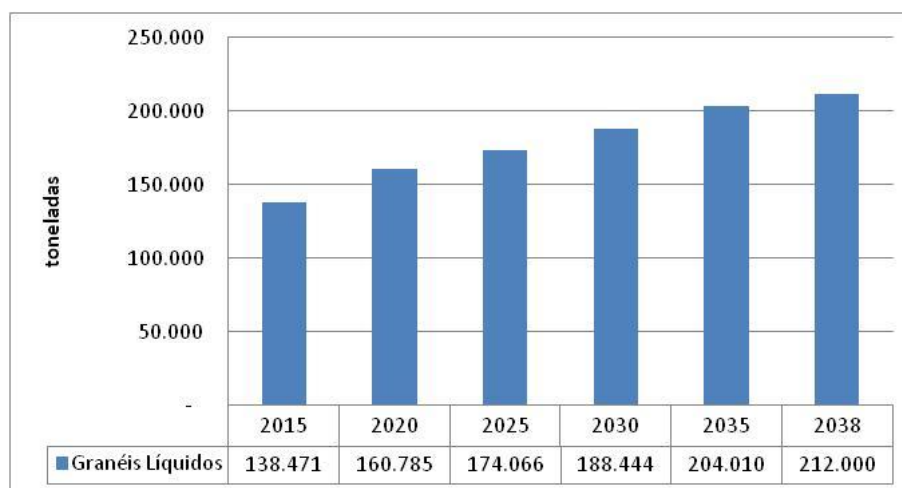


FIGURA 106 - PROJEÇÃO GRANÉIS LÍQUIDOS - PDZ

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

4. Anexos

4.1. ANEXO I - RESOLUÇÃO Nº 2650 - ANTAQ, DE 26 DE SETEMBRO DE 2012.

APROVA OS INSTRUMENTOS DE ACOMPANHAMENTO E CONTROLE DE GESTÃO AMBIENTAL EM INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS.

O DIRETOR-GERAL EXERCÍCIO DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ, no uso da competência que lhe é conferida pelo art. 54, inciso IV, do Regimento Interno, considerando o que consta do processo nº 50300.000567/2012-11 e tendo em vista o que foi deliberado na 320ª Reunião Ordinária da Diretoria, realizada em 23 de agosto de 2012.

Resolve:

Art. 1º Instituir no âmbito desta ANTAQ, o Sistema Integrado de Gestão Ambiental – SIGA, o Índice de Desempenho Ambiental – IDA para instalações portuárias e o Sistema de Informações de Instalações para Recepção de Resíduos de embarcações - PRFD/GISIS da Organização Marítima Internacional – IMO, traduzido e disponibilizado no Portal desta Agência e denominado GISIS/ANTAQ.

Art. 2º Os responsáveis pelas instalações portuárias deverão, nos prazos estipulados nesta Resolução, fornecer à ANTAQ as informações necessárias aos bancos de dados do SIGA, IDA e GISIS/ANTAQ.

§ 1º As informações encaminhadas à ANTAQ também deverão estar disponibilizadas nos sítios eletrônicos das instalações portuárias.

§ 2º As informações deverão ser encaminhadas com a seguinte periodicidade:

I - Para o IDA e o SIGA: semestralmente, sendo o prazo final até o 15º dia do mês subsequente ao término de cada semestre.

II - Para o GISIS/ANTAQ: trimestralmente, sendo o prazo final até o 15º dia do mês subsequente ao término de cada trimestre.

§ 3º A ANTAQ disponibilizará os meios adequados para sistematizar o recebimento das informações do SIGA, IDA e GISIS/ANTAQ por parte das instalações portuárias.

Art. 3º A ANTAQ dará publicidade às informações do SIGA, IDA e GISIS/ANTAQ por meio das suas publicações e no seu sítio eletrônico, em observância à Lei nº

12.527/2011.

Art. 4º Aplicam-se os dispositivos das normas da ANTAQ para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo, e sobre a fiscalização das atividades desenvolvidas pela administração portuária na exploração de portos públicos, bem como outras que couberem e não conflitarem, relativas às atribuições ou responsabilidades constantes desta Resolução.

Art. 5º O Índice de Desempenho Ambiental – IDA passará a vigorar 30 dias após a publicação desta Resolução no Diário Oficial da União.

Art. 6º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

4.2. ANEXO II - PORTARIA DA SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA Nº 03 de 07/01/2014

(Substitui e revoga a Portaria 414-30/12/09 da SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS)

Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário - Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP e respectivos Planos Mestres, Planos de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ e Plano Geral de Outorgas - PGO.

O MINISTRO DE ESTADO CHEFE, INTERINO, DA SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, no uso de suas atribuições que lhe conferem os incisos I e II do parágrafo único do art. 87 da Constituição Federal e em consonância com o art. 24-A da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, com o inciso I do art. 16 e § 2º do art. 17 da Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013 e tendo em vista o que dispõe o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, resolve:

DOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO DO SETOR PORTUÁRIO

Art. 1º - São instrumentos de planejamento do setor portuário nacional, de caráter contínuo:

I - O Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP - instrumento de Estado de planejamento estratégico do setor portuário nacional, que visa identificar vocações dos diversos portos, conforme o conjunto de suas respectivas áreas de influência, definindo cenários de curto, médio e longo prazo com alternativas de intervenção na infraestrutura e nos sistemas de gestão, garantindo a eficiente alocação de recursos a partir da priorização de investimentos, evitando a superposição de esforços e considerando as disposições do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT.

II - O Plano Mestre - instrumento de planejamento de Estado voltado à unidade portuária, considerando as perspectivas do planejamento estratégico do setor portuário nacional constante do Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP, que visa direcionar as ações, melhorias e investimentos de curto, médio e longo prazo no porto e em seus acessos.

III - O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ - instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP e respectivo Plano Mestre.

IV - O Plano Geral de Outorgas - PGO - instrumento de planejamento de Estado que consiste em um plano de ação para a execução das outorgas de novos portos ou

terminais públicos e privados, reunindo a relação de áreas a serem destinadas à exploração portuária nas modalidades de arrendamento, concessão, autorização e delegação, com respectivos horizontes de implantação, tomando como base o planejamento do Poder Concedente, das Administrações Portuárias e da iniciativa privada.

Parágrafo Único - Considera-se:

I - Curto prazo: o período de 4 anos.

II - Médio prazo: o período de 10 anos.

III - Longo prazo: o período de 20 anos.

DO PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA PORTUÁRIA

Art. 2º - Ao Poder Concedente caberá a elaboração e atualização do Plano Nacional de Logística Portuária.

Parágrafo Único - A atualização do Plano Nacional de Logística Portuária ocorrerá bianualmente ou sempre que necessário.

DOS PLANOS MESTRES

Art. 3º - Ao Poder Concedente caberá a elaboração e atualização dos Planos Mestres dos portos.

Parágrafo Único - A atualização dos Planos Mestres ocorrerá bianualmente ou sempre que necessário.

Art. 4º - Ao Plano Mestre compete:

I - de forma exclusiva, projetar a demanda e a capacidade de atendimento das movimentações portuárias no horizonte do planejamento, em consonância com as projeções realizadas no PNLP, e, também, aquelas dos acessos terrestres e aquaviários ao porto.

II - realizar a Análise Estratégica do porto, buscando sua inserção de forma harmoniosa no complexo portuário nacional com base nas suas vantagens competitivas.

§ 1º - O aumento de capacidade, se necessário para atender a demanda, deverá

ser provido, na sequência, por melhorias operacionais, expansão da superestrutura, e, por último, implantação de novas infraestruturas.

§ 2º - O Plano Mestre estabelecerá o Plano de Melhorias e Investimentos para o porto.

Art. 5º - A Autoridade Portuária deverá participar ativamente da elaboração do respectivo Plano Mestre:

I - indicando um responsável do porto por acompanhar e participar de todas as atividades de elaboração do Plano;

II - fornecendo todas as informações necessárias à elaboração do Plano;

III - apoiando o Poder Concedente no levantamento de dados junto a outros órgãos públicos e entidades privadas;

IV - apresentando propostas de modificações ao Plano;

V - providenciando e fornecendo todo o apoio necessário à execução de visitas técnicas; e

VI - comparecendo às reuniões referentes à elaboração do Plano.

Art. 6º - A Autoridade Portuária deverá apresentar as propostas de modificação ao Plano Mestre em até 30 (trinta) dias após a entrega pelo Poder Concedente da versão preliminar do documento.

Parágrafo Único - A omissão da Autoridade Portuária no envio das propostas no prazo estipulado implicará aceitação tácita do documento.

Art. 7º - Após a entrega da versão final do Plano Mestre, a Autoridade Portuária poderá propor modificações ao Plano.

§ 1º - As propostas de modificação só serão aceitas pelo Poder Concedente após 1 ano a contar da data da entrega da versão final do documento, salvo casos excepcionais a serem avaliados pelo Comitê de Planejamento do Poder Concedente.

§ 2º - As propostas de modificação deverão ser encaminhadas pela Autoridade Portuária oficialmente ao Poder Concedente, devendo, no caso de projeções de demanda, estar justificadas por meio de cartas de interesse ou outros documentos formais similares.

DOS PLANOS DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO

Art. 8º - Às Autoridades Portuárias caberão a elaboração e a atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do porto sob sua administração.

Art. 9º - As Autoridades Portuárias deverão encaminhar o PDZ ao Poder

Concedente, para aprovação, conforme cronograma apresentado no Anexo I desta portaria.

§ 1º - A partir das datas apresentadas no cronograma do Anexo I desta portaria, o PDZ deverá ser atualizado e encaminhado ao Poder Concedente, para nova aprovação, pelo menos a cada 2 anos.

§ 2º - A omissão da Autoridade Portuária no envio do PDZ no prazo legal ensejará a aplicação de penalidades aos responsáveis, conforme previsto em regulamento específico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

Art. 10 - Para a elaboração do PDZ, as diretrizes aplicáveis são:

I - atendimento às políticas e diretrizes nacionais para o setor portuário em consonância com as demais políticas e diretrizes nacionais e regionais de desenvolvimento social, econômico e ambiental;

II - compatibilização com as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios onde se localiza o porto, identificando as áreas apropriadas para a expansão das atividades portuárias, por natureza de carga, assim como recomendando realocações de instalações existentes que contribuam para uma melhor interação porto-cidade;

III - adequação das áreas e instalações do porto visando à eficiência das operações portuárias e dos acessos ao porto;

IV - previsão de planejamento para horizonte de curto, médio e longo prazo;

V - observação e cumprimento à legislação ambiental, especialmente aquela afeta ao setor portuário.

VI - consideração, no planejamento e zoneamento, da capacidade de suporte do ecossistema no qual o porto está inserido.

§ 1º - O PDZ deverá considerar como premissas as projeções de demanda, cálculos de capacidade e o consequente Plano de Melhorias e Investimentos estabelecido no respectivo Plano Mestre.

Art. 11 - O PDZ tem por objetivo geral a promoção da modernização do porto e a integração com os demais modais de transporte, devendo cumprir os seguintes objetivos específicos para cada horizonte de planejamento:

I - otimizar o uso da infraestrutura já existente no porto;

II - definir a organização espacial da área portuária, considerando a movimentação de cargas e de passageiros;

III - propor alternativas para o uso de áreas portuárias operacionais destinadas à

expansão das atividades portuárias, considerando a aptidão e aspectos ambientais de acordo com a legislação, bem como a interação porto-cidade;

IV - propor alternativas para o uso de áreas portuárias não operacionais;

V - estabelecer um plano que contemple a operacionalização das melhorias de gestão e operacionais e os investimentos portuários e em acessos propostos no Plano Mestre, bem como propor a redefinição da poligonal do porto e da utilização de suas áreas; e

VI - servir como uma das referências para a elaboração do Plano Geral de Outorgas - PGO.

Art. 12 - O PDZ deverá contemplar levantamentos e estudos relativos ao desenvolvimento e zoneamento portuário, constando, no mínimo, os itens elencados no Anexo II desta Portaria.

Art. 13 - A Autoridade Portuária deverá encaminhar cópia do PDZ ao Poder Concedente, obedecendo aos seguintes critérios para sua apresentação:

I - o PDZ deverá ser apresentado em meio eletrônico e também impresso;

II - o PDZ apresentado deverá conter, em volume separado, sumário executivo que apresente os pontos relevantes do plano, de modo a permitir a compreensão completa dos resultados e conclusões do trabalho;

III - deverá ser entregue, em meio digital, base de dados georreferenciada, adotando-se o Sistema de Posicionamento Global SIRGAS 2000 (Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas), no formato shapefile (extensão .shp) ou no formato Keyhole Markup Language (extensão .kml).

§ 1º - A versão impressa do PDZ deverá estar encadernada em brochura, em papel tamanho A4, salvo mapas e plantas, que deverão estar em tamanho padronizado pela ABNT, em escalas maior ou igual a 1:10.000;

§ 2º - As informações constantes da base de dados georreferenciada, descritas no Anexo II desta portaria, devem estar em conformidade com a tabela de atributos (Anexo III desta portaria).

Art. 14 - Propostas de alteração do PDZ poderão ser encaminhadas pela Autoridade Portuária, a qualquer tempo, ao Poder Concedente, para aprovação.

§ 1º - As propostas de alteração deverão estar devidamente justificadas para

análise do Poder Concedente.

§ 2º - As propostas de alteração deverão ser encaminhadas já incorporadas ao PDZ, devendo estar devidamente destacadas.

§ 3º - As propostas de alteração ensejarão em nova aprovação do PDZ pelo Poder Concedente.

DO PLANO GERAL DE OUTORGAS

Art. 15 - Ao Poder Concedente caberá a elaboração e atualização do Plano Geral de Outorgas - PGO.

Parágrafo Único - A atualização do Plano Geral de Outorgas - PGO ocorrerá a cada 4 anos ou sempre que necessário.

Art. 16 - Às Autoridades Portuárias caberão subsidiar as definições do Plano Geral de Outorgas - PGO, quanto às ações dentro das áreas de porto organizado, refletidas nas respectivas propostas de arrendamento, constantes do PDZ.

Art. 17 - Para subsidiar a elaboração do PGO quanto aos planos de implantação de terminais de uso privado, o Poder Concedente se valerá das informações apresentadas pelos entes privados à ANTAQ, no âmbito de suas competências regulatórias e fiscalizatórias.

Art. 18 - O Plano Geral de Outorgas - PGO considerará o balanço de demanda e capacidade atual e estimada nos portos e terminais existentes e o indicativo de previsão de necessidade de novas instalações portuárias oriundos dos instrumentos de planejamento do Poder Concedente.

Art. 19 - O PGO deverá observar e respeitar as Áreas de Preservação Permanentes - APP, estabelecidas em lei, e o Zoneamento Econômico Ecológico - ZEE da região, conforme estabelecido pelas instâncias governamentais.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 20 - As Autoridades Portuárias, sempre que solicitadas pelo Poder Concedente deverão, no prazo estabelecido, apoiar e prestar as informações necessárias à elaboração dos instrumentos de planejamento.

Art. 21 - Ficam revogadas as Portarias SEP/PR nº 178, de 29 de junho de 2009, nº 257, de 17 de setembro de 2009, e nº 414, de 30 de dezembro de 2009.

Art. 22 - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

4.3. ANEXO III - PORTARIA SEP Nº 104, DE 29 DE ABRIL DE 2009.

Dispõe sobre a criação e estruturação do Setor de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho nos portos e terminais marítimos, bem como naqueles outorgados às Companhias Docas.

O SECRETÁRIO ESPECIAL DE PORTOS DA SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único, incisos I e II, da Constituição, e o disposto na Lei nº. 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e na Portaria SEP nº. 176, de 28 de dezembro de 2007, resolve:

Art. 1º Os portos e terminais marítimos, bem como aqueles outorgados às Companhias Docas, deverão, no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias, adotar medidas administrativas e legais para redefinir sua estrutura organizacional, de forma a instituir o Setor de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho – SGA.

§ 1º O objetivo do SGA é o de efetuar eficazmente os estudos e ações vinculadas à gestão ambiental, especialmente o licenciamento ambiental, para os fins do disposto no art. 6º da Lei nº. 11.610, de 12 de dezembro de 2007; bem como estudos e ações decorrentes dos programas ambientais, assim como aqueles relativos à segurança e à saúde no trabalho.

§ 2º A estruturação do SGA de que trata o caput deverá ser submetida à apreciação da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

§ 3º A observância ao disposto neste artigo não desobriga os portos e terminais portuários marítimos, e aqueles outorgados às Companhias Docas, do cumprimento de outras disposições legais e regulamentares em relação à matéria, bem como não os exime da fiscalização do Ministério do Trabalho e Emprego.

Art. 2º Na estruturação do SGA, este deverá subordinar-se ao Diretor- Presidente das autoridades portuárias, garantidas as prerrogativas da União, conforme o caso.

Parágrafo único. A atuação do SGA abrange a área do Porto Organizado, conforme definido em Lei.

Art. 3º Constituem competências gerais do SGA, envolvendo todos os subsetores e respeitadas as necessidades e peculiaridades de cada porto:

I - promoção da conformidade do porto com a legislação vigente no tocante ao meio ambiente, à segurança e à saúde no trabalho;

II - implementação, acompanhamento, orientação e fiscalização do Sistema de Gestão Integrada de Meio Ambiente, Saúde e Segurança - SGI;

III - promoção da integração das variáveis de meio ambiente, segurança e saúde no planejamento do desenvolvimento e zoneamento portuário;

IV - proposição das diretrizes de gestão ambiental e respectivo Plano Anual de Gestão Ambiental Integrada;

V - coordenação, controle, administração e execução das atividades de gestão constantes do Plano Anual de Gestão Ambiental Integrada ou de caráter emergencial;

VI - implementação, manutenção e atualização de um banco de dados, derivado do programa de monitoramento, que sirva de subsídio para as atividades de dragagem, de outras obras portuárias e do processo de licenciamento ambiental;

VII - elaboração, análise e revisão dos documentos referentes à gestão ambiental portuária;

VIII - supervisão e fiscalização da execução de medidas de prevenção, mitigação e compensação referentes aos impactos ocasionados pelas operações e obras portuárias;

IX - realização da interlocução com os demais setores do porto, arrendatários da área do porto organizado, terminais privativos, prestadores de serviço terceirizado e órgãos intervenientes;

X - previsão das necessidades de recursos financeiros, logística e de pessoas para seu desempenho; XI - apresentação do Relatório Anual de Atividades à administração do porto e à Secretaria Especial de Portos.

XII - articulação institucional e estabelecimento de parcerias com órgãos governamentais e instituições técnicas e científicas afins com o setor;

XIII - desenvolvimento de programas, estudos, análises e pesquisas ambientais de interesse do porto;

XIV - análise e gerenciamento de riscos;

XV - incentivo à formação e ao aperfeiçoamento profissional da equipe do SGA, para atendimento das necessidades

específicas do porto;

XVI - participação nos conselhos locais e regionais de meio ambiente, segurança e saúde.

§ 1º Constituem competências específicas do SGA com relação ao meio ambiente, entre outras ações de gestão:

I - planejamento e elaboração do Diagnóstico Ambiental Portuário Preliminar do Plano de Controle Ambiental – PCA;

II - adoção de procedimentos para assegurar o licenciamento ambiental do porto e de suas operações, obras e serviços de dragagem e legislação ambiental vigente;

III - participação na elaboração, implantação e monitoramento do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário – PDZ, e subsequente análise e atualização periódica assegurando a inserção de variáveis e considerações ambientais em todo o seu processo;

IV - elaboração e implantação do Programa de Educação Ambiental – ProEA;

V - elaboração e implantação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS, abordando o controle de todas as fontes de geração;

VI - controle e monitoramento do material dragado, atendendo às normas vigentes;

VII - controle e monitoramento da qualidade do ar e da água, empreendendo, sempre que necessário, medidas para a redução de emissões e o adequado tratamento de efluentes líquidos, atendendo aos padrões exigidos pela legislação;

VIII - monitoramento da fauna, da flora e da introdução de espécies exóticas invasoras, associado ao monitoramento realizado por outros órgãos;

IX - levantamento de passivos ambientais e adoção de medidas para seu tratamento;

X - fiscalização dos serviços de apoio portuário para navios.

§ 2º Constituem competências específicas do SGA com relação à saúde, entre outras ações de gestão:

I - elaboração e implantação do Programa de Saúde do Trabalhador;

II - adoção de medidas de prevenção e controle de vetores (mosquitos, roedores, aves e outros) relacionados à geração e proliferação de doenças endêmicas;

III - adoção de medidas de prevenção e controle de doenças de origem internacional, em conformidade com normas nacionais e internacionais;

IV - acompanhamento dos

procedimentos de vacinação para saída e chegada de passageiros e tripulantes, considerando as recomendações e normas nacionais e internacionais, bem como as recomendações específicas dos órgãos de saúde competentes;

V - participação em campanhas de saúde pública, na esfera municipal, regional, nacional e internacional;

VI - observância do cumprimento das normas de saúde pelos terminais e operadores;

VII - provisão de atendimento e acompanhamento médico emergencial;

VIII - atendimento das exigências legais relacionadas à saúde do trabalhador portuário;

IX - planejamento e implementação de programas de capacitação periódica em saúde ocupacional dirigida aos trabalhadores de sua responsabilidade direta.

§ 3º Constituem competências específicas do SGA com relação à segurança ambiental, entre outras ações de gestão:

I - elaboração, implementação e monitoramento dos Programas de Segurança objeto de exigências legais, como o Plano de Emergência Individual, o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais e o Plano de Auxílio Mútuo;

II - avaliação de condições de segurança ambiental dos ambientes e operações portuários e emissão de laudos técnicos;

III - planejamento e implementação de programas de treinamento e capacitação técnico-operacional e de campanhas de segurança, abrangendo os aspectos ambientais e do trabalho;

IV - inspeção e vistoria da área do porto organizado e de terminais privativos, quanto ao atendimento às normas e aos procedimentos de segurança ambiental adequados;

V - acompanhamento estatístico de ocorrência de acidentes e respectivas causas e consequências para avaliação e adoção de medidas de controle;

VI - elaboração e implantação de programa de conscientização dos servidores e da comunidade vizinha ao porto em relação à exposição aos riscos naturais e tecnológicos associados às operações portuárias, bem como em relação às medidas de prevenção e emergência.

Art. 4º A equipe do SGA deverá:

I – ser de caráter multidisciplinar e composta de profissionais, de nível superior e técnico, com competência relacionada à natureza e à complexidade das questões de

meio ambiente, segurança e saúde, características do porto;

II – ser dimensionada em função do tamanho do porto, da complexidade de suas operações e da escala do impacto ambiental resultante;

III – ser constituída de corpo técnico próprio, composto por, profissionais de nível superior, especializados e com os necessários conhecimentos gerais de cada uma das grandes áreas de conhecimento do meio físico, biótico e sócio econômico, segurança e saúde;

Art. 5º O Sistema de Gestão Integrada de Meio Ambiente, Segurança e Saúde – SGI, a ser implantado e mantido pelo SGA, será norteado pelas políticas e estratégias do Porto Organizado, devendo contemplar, no mínimo:

I - documentação e divulgação da política ambiental do porto e do comprometimento com a melhoria contínua e com a prevenção da poluição;

II - procedimentos de conformidade com as exigências dos sistemas de certificação da Organização Internacional para Padronização – ISO, sobre meio ambiente, e da Administração de Saúde e Segurança Ocupacional – OSHA, sobre saúde e segurança ocupacional;

III - informatização do sistema visando à garantia do registro, da atualização, do armazenamento e da recuperação de informações e dados relacionados ao meio ambiente, segurança e saúde;

IV - avaliação contínua, qualitativa e quantitativa, das práticas, dos procedimentos e dos processos de desempenho ambiental, em função dos objetivos e metas de gestão;

V - previsão e programação de recursos financeiros, de logística e de pessoas para o gerenciamento do SGI;

VI - auditorias ambientais internas e externas do SGI, realizadas em conjunto com o Setor de Auditoria do porto;

VII - capacitação multidisciplinar;

VIII - procedimentos de revisão e aperfeiçoamento da gestão ambiental do porto.

Art. 6º O Plano Anual de Gestão Integrada de Meio Ambiente, Segurança e Saúde deverá contemplar, no mínimo:

I - identificação das atividades a serem executadas pelo Setor de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho – SGA, incluindo o estabelecimento de indicadores de desempenho e metas de realização;

II - diretrizes adotadas pelo porto organizado para sua gestão de meio ambiente, segurança e saúde;

III - caracterização das variáveis de meio ambiente, segurança e saúde afetas ao

porto, considerados os meios físico, biótico e social;

IV - identificação de como as variáveis de meio ambiente, segurança e saúde se inserem no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;

V - caracterização dos impactos positivos e negativos da operação portuária e das obras de dragagem;

VI - programação e procedimentos para os licenciamentos ambientais necessários;

VII - caracterização dos estudos de impactos ambientais e respectivos relatórios, projetos básicos ambientais e todos os demais estudos necessários para os procedimentos de licenciamento ambiental de novos terminais, objetivando atendimento à legislação vigente;

VIII - caracterização de eventual passivo ambiental e respectivas medidas de recuperação ambiental;

IX - proposição de contratações para realização de estudos, projetos e programas ambientais, de segurança e de saúde;

X - proposição de parcerias com outras instituições visando à solução de problemas de meio ambiente, segurança e saúde;

XI - caracterização de necessidades de capacitação interna e de logística;

XII - proposta de iniciativas de educação ambiental para o pessoal do porto e das comunidades circunvizinhas;

XIII - previsão de recursos orçamentários e financeiros para a execução do Plano, com definição das respectivas fontes de sustentação;

XIV - cronograma físico-financeiro das atividades de gestão de meio ambiente, segurança e saúde;

XV - ações de coordenação, articulação e integração do SGA com os demais setores do porto.

Art. 7º A Administração do Porto deverá assegurar recursos financeiros e orçamentários para execução da gestão ambiental, providenciando a inclusão de programa e ações específicas de gestão ambiental nos seus instrumentos de planejamento e gestão orçamentária e financeira.

Art. 8º A Administração do Porto deverá exigir o cumprimento da legislação ambiental e de segurança e saúde no trabalho por parte de todos os agentes envolvidos na operação portuária dentro da área do porto organizado.

Parágrafo único. Os regulamentos de

exploração do porto, os contratos de arrendamento e a norma de pré-qualificação dos operadores portuários deverão especificar exigências do cumprimento da legislação ambiental, de segurança e de saúde do trabalho, assim como sanções a serem

aplicadas pela Administração do Porto em caso de descumprimento daquelas exigências pelos agentes envolvidos.

Art. 9º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

4.4. ANEXO IV - LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013.

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nº 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nº 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I - DEFINIÇÕES E OBJETIVOS

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei.

§ 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V - estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto

organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI - instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;

VIII - (VETADO):

a) (VETADO);

b) (VETADO); e

c) (VETADO);

IX - concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X - delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996;

XI - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII - autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão; e

XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

Art. 3º A exploração dos portos

organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;

II - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;

IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e

V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

CAPÍTULO II - DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Seção I - Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de Instalação Portuária

Art. 4º A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão e arrendamento as cláusulas relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

IV - ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

V - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII - às responsabilidades das partes;

VIII - à reversão de bens;

IX - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

X - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;

XI - às garantias para adequada execução do contrato;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso ao porto organizado ou à instalação portuária pelo poder concedente, pela Antaq e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário;

XVII - às penalidades e sua forma de aplicação; e

XVIII - ao foro.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Findo o prazo dos contratos, os bens vinculados à concessão ou ao arrendamento reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

§ 1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.

§ 2º Compete à Antaq, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 3º Os editais das licitações de que

trata este artigo serão elaborados pela Antaq, observadas as diretrizes do poder concedente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo à Administração do Porto, delegado ou não.

§ 6º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, na forma do regulamento, expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária.

Art. 7º A Antaq poderá disciplinar a utilização em caráter excepcional, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou exploradas pela concessionária, assegurada a remuneração adequada ao titular do contrato.

Seção II

Da Autorização de Instalações Portuárias

Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:

I - terminal de uso privado;

II - estação de transbordo de carga;

III - instalação portuária pública de pequeno porte;

IV - instalação portuária de turismo;

V - (VETADO).

§ 1º A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 5º, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII.

§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:

I - a atividade portuária seja mantida; e

II - o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento.

§ 3º A Antaq adotará as medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e

poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização.

§ 4º (VETADO).

Art. 9º Os interessados em obter a autorização de instalação portuária poderão requerê-la à Antaq a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º Recebido o requerimento de autorização de instalação portuária, a Antaq deverá:

I - publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet; e

II - promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na mesma região e com características semelhantes.

§ 2º (VETADO).

§ 3º (VETADO).

Art. 10. O poder concedente poderá determinar à Antaq, a qualquer momento e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, a abertura de processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária, na forma do regulamento e observado o prazo previsto no inciso II do § 1º do art. 9º.

Art. 11. O instrumento da abertura de chamada ou anúncio público indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

I - a região geográfica na qual será implantada a instalação portuária;

II - o perfil das cargas a serem movimentadas; e

III - a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a ser movimentado nas instalações portuárias.

Parágrafo único. O interessado em autorização de instalação portuária deverá apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.

Art. 12. Encerrado o processo de chamada ou anúncio público, o poder concedente deverá analisar a viabilidade locacional das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

§ 1º Observado o disposto no regulamento, poderão ser expedidas diretamente as autorizações de instalação portuária quando:

I - o processo de chamada ou anúncio público seja concluído com a participação de um único interessado; ou

II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, a Antaq deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital.

§ 4º Em qualquer caso, somente poderão ser autorizadas as instalações portuárias compatíveis com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, na forma do caput.

Art. 13. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.

Seção III

Dos Requisitos para a Instalação dos Portos e Instalações Portuárias

Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo poder público municipal; e

III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.

Seção IV

Da Definição da Área de Porto Organizado

Art. 15. Ato do Presidente da República disporá sobre a definição da área dos portos organizados, a partir de proposta da Secretaria de Portos da Presidência da República.

Parágrafo único. A delimitação da área deverá considerar a adequação dos acessos marítimos e terrestres, os ganhos de eficiência e competitividade decorrente da escala das operações e as instalações portuárias já existentes.

CAPÍTULO III - DO PODER

CONCEDENTE

Art. 16. Ao poder concedente compete:

I - elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada;

II - definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, das chamadas públicas e dos processos seletivos de que trata esta Lei, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios;

III - celebrar os contratos de concessão e arrendamento e expedir as autorizações de instalação portuária, devendo a Antaq fiscalizá-los em conformidade com o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e

IV - estabelecer as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários.

§ 1º Para os fins do disposto nesta Lei, o poder concedente poderá celebrar convênios ou instrumentos congêneres de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da administração pública federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, inclusive com repasse de recursos.

§ 2º No exercício da competência prevista no inciso II do caput, o poder concedente deverá ouvir previamente a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis sempre que a licitação, a chamada pública ou o processo seletivo envolver instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis.

CAPÍTULO IV - DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Seção I - Das Competências

Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;

II - assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;

III - pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;

IV - arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;

V - fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;

VI - fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VII - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;

VIII - autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;

IX - autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;

X - suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XI - reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;

XII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;

XIII - prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;

XIV - estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e

XV - organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

§ 2o A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

§ 3o O disposto nos incisos IX e X do § 1o não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 4o A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 5o (VETADO).

Art. 18. Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto:

I - sob coordenação da autoridade marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;

c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e

e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II - sob coordenação da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento;

e

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

Parágrafo único. O disposto no caput não afasta a aplicação das normas de licitação e contratação pública quando a administração do porto for exercida por órgão ou entidade sob controle estatal.

Art. 20. Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto.

§ 1o O regulamento disporá sobre as atribuições, o funcionamento e a composição dos conselhos de autoridade portuária, assegurada a participação de representantes da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e do poder público.

§ 2o A representação da classe empresarial e dos trabalhadores no conselho a que alude o caput será paritária.

§ 3o A distribuição das vagas no conselho a que alude o caput observará a seguinte proporção:

I - 50% (cinquenta por cento) de

representantes do poder público;

II - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe empresarial; e

III - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe trabalhadora.

Art. 21. Fica assegurada a participação de um representante da classe empresarial e outro da classe trabalhadora no conselho de administração ou órgão equivalente da administração do porto, quando se tratar de entidade sob controle estatal, na forma do regulamento.

Parágrafo único. A indicação dos representantes das classes empresarial e trabalhadora a que alude o caput será feita pelos respectivos representantes no conselho de autoridade portuária.

Art. 22. A Secretaria de Portos da Presidência da República coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades, nos termos do regulamento.

Seção II

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados e nas Instalações Portuárias Alfandegadas

Art. 23. A entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas somente poderá efetuar-se em portos ou instalações portuárias alfandegados.

Parágrafo único. O alfandegamento de portos organizados e instalações portuárias destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou à exportação será efetuado após cumpridos os requisitos previstos na legislação específica.

Art. 24. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;

II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III - exercer a vigilância aduaneira e reprimir o contrabando e o descaminho, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos

da legislação fiscal;

VII - autorizar a remoção de mercadorias da área portuária para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

VIII - administrar a aplicação de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos às mercadorias importadas ou a exportar;

IX - assegurar o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais no plano aduaneiro; e

X - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1o No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto ou instalação portuária, às embarcações atracadas ou não e aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas.

§ 2o No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira poderá, sempre que julgar necessário, requisitar documentos e informações e o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO V - DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.

§ 1o As normas de pré-qualificação devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 2o A administração do porto terá prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.

§ 3o Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2o, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido à Secretaria de Portos da Presidência da República, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.

§ 4o Considera-se pré-qualificada como operador portuário a administração do porto.

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

I - a administração do porto pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II - o proprietário ou consignatário da

mercadoria pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III - o armador pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV - o trabalhador portuário pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V - o órgão local de gestão de mão de obra do trabalho avulso pelas contribuições não recolhidas;

VI - os órgãos competentes pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso; e

VII - a autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

Parágrafo único. Compete à administração do porto responder pelas mercadorias a que se referem os incisos II e VII do caput quando estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto.

Art. 27. As atividades do operador portuário estão sujeitas às normas estabelecidas pela Antaq.

§ 1º O operador portuário é titular e responsável pela coordenação das operações portuárias que efetuar.

§ 2º A atividade de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executada de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, responsáveis pela segurança da embarcação nas atividades de arrumação ou retirada da carga, quanto à segurança da embarcação.

Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações:

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão de obra ou possam ser executadas exclusivamente pela tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

a) em obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, executadas direta ou indiretamente pelo poder público;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheio;

III - relativas à movimentação de:

a) cargas em área sob controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado a organização militar;

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações; e

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes para a navegação.

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 29. As cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta Lei, poderão estabelecer-se como operadores portuários.

Art. 30. A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 31. O disposto nesta Lei não prejudica a aplicação das demais normas referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente o País.

CAPÍTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 32. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração

do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou
- c) cancelamento do registro;

II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4º As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5º A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4º será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 34. O exercício das atribuições previstas nos arts. 32 e 33 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 35. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 36. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 37. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 32, 33 e 35. § 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4º As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 38. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1º O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 32;

II - editar as normas a que se refere o art. 42; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A diretoria executiva será

composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3o Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4o No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 39. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra.

Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1o Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da

movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI - bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2o A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3o O operador portuário, nas atividades a que alude o caput, não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei no 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4o As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 41. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1o do art. 40; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1o A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2o O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3o A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

Art. 42. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 43. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos

operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção no 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT.

Art. 44. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 45. (VETADO).

CAPÍTULO VII

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 46. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe em:

I - realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II - recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário; ou

III - utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

Parágrafo único. Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para sua prática ou dela se beneficie.

Art. 47. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I - advertência;

II - multa;

III - proibição de ingresso na área do porto por período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias; ou

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto nesta Lei, aplicam-se subsidiariamente às infrações previstas no art. 46 as penalidades estabelecidas na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta.

Art. 48. Apurada, no mesmo processo, a prática de 2 (duas) ou mais infrações pela mesma pessoa física ou

jurídica, aplicam-se cumulativamente as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Serão reunidos em um único processo os diversos autos ou representações de infração continuada, para aplicação da pena.

§ 2º Serão consideradas continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 49. Na falta de pagamento de multa no prazo de 30 (trinta) dias, contado da ciência pelo infrator da decisão final que impuser a penalidade, será realizado processo de execução.

Art. 50. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei reverterão para a Antaq, na forma do inciso V do caput do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 51. O descumprimento do disposto nos arts. 36, 39 e 42 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no inciso I do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Art. 52. O descumprimento do disposto no caput e no § 3º do art. 40 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no inciso III do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

CAPÍTULO VIII - DO PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA II

Art. 53. Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, a ser implantado pela Secretaria de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1º O Programa de que trata o caput abrange, dentre outras atividades:

I - as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito;

II - o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários às hidrovias e ao acesso aos portos e terminais portuários;

III - o monitoramento ambiental; e
IV - o gerenciamento da execução dos serviços e obras.

§ 2o Para fins do Programa de que trata o caput, consideram-se:

I - dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;

II - draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III - material dragado: material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV - empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação; e

V - sinalização e balizamento: sinais náuticos para o auxílio à navegação e à transmissão de informações ao navegante, de forma a possibilitar posicionamento seguro de acesso e tráfego.

Art. 54. A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.

§ 1o As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão contemplar mais de um porto, num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.

§ 2o Na contratação de dragagem por resultado, é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado.

§ 3o A duração dos contratos de que trata este artigo será de até 10 (dez) anos, improrrogável.

§ 4o As contratações das obras e serviços no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II poderão ser feitas por meio de licitações internacionais e utilizar o Regime Diferenciado de Contratações Públicas, de que trata a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

§ 5o A administração pública poderá contratar empresa para gerenciar e auditar os

serviços e obras contratados na forma do caput.

Art. 55. As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela autoridade marítima e não se submetem ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

CAPÍTULO IX - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 56. (VETADO).

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

§ 1o A prorrogação antecipada de que trata o caput dependerá da aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente em até 60 (sessenta) dias.

§ 2o (VETADO).

§ 3o Caso, a critério do poder concedente, a antecipação das prorrogações de que trata o caput não seja efetivada, tal decisão não implica obrigatoriamente na recusa da prorrogação contratual prevista originalmente.

§ 4o (VETADO).

§ 5o O Poder Executivo deverá encaminhar ao Congresso Nacional, até o último dia útil do mês de março de cada ano, relatório detalhado sobre a implementação das iniciativas tomadas com base nesta Lei, incluindo, pelo menos, as seguintes informações:

I - relação dos contratos de arrendamento e concessão em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, por porto organizado, indicando data dos contratos, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas contratuais;

II - relação das instalações portuárias exploradas mediante autorizações em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, segundo a localização, se dentro ou fora do porto organizado, indicando data da autorização, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas dos termos de adesão e autorização;

III - relação dos contratos licitados no ano anterior com base no disposto no art. 56 desta Lei, por porto organizado, indicando

data do contrato, modalidade da licitação, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos contratos de concessão ou arrendamento;

IV - relação dos termos de autorização e os contratos de adesão adaptados no ano anterior, com base no disposto nos arts. 58 e 59 desta Lei, indicando data do contrato de autorização, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos termos de adesão e autorização;

V - relação das instalações portuárias operadas no ano anterior com base no previsto no art. 7o desta Lei, indicando empresa concessionária, empresa que utiliza efetivamente a instalação portuária, motivo e justificativa da utilização por interessado não detentor do arrendamento ou concessão e prazo de utilização.

Art. 58. Os termos de autorização e os contratos de adesão em vigor deverão ser adaptados ao disposto nesta Lei, em especial ao previsto nos §§ 1o a 4o do art. 8o, independentemente de chamada pública ou processo seletivo.

Parágrafo único. A Antaq deverá promover a adaptação de que trata o caput no prazo de 1 (um) ano, contado da data de publicação desta Lei.

Art. 59. As instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do caput do art. 8o, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, desde que realizada a adaptação nos termos do art. 58.

Parágrafo único. Os pedidos de autorização para exploração de instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do art. 8o, localizadas dentro da área do porto organizado, protocolados na Antaq até dezembro de 2012, poderão ser deferidos pelo poder concedente, desde que tenha sido comprovado até a referida data o domínio útil da área.

Art. 60. Os procedimentos licitatórios para contratação de dragagem homologados e os contratos de dragagem em vigor na data da publicação desta Lei permanecem regidos pelo disposto na Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007.

Art. 61. Até a publicação do regulamento previsto nesta Lei, ficam mantidas as regras para composição dos conselhos da autoridade portuária e dos conselhos de supervisão e diretorias executivas dos órgãos de gestão de mão de obra.

Art. 62. O inadimplemento, pelas concessionárias, arrendatárias, autorizatárias e operadoras portuárias no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a administração do porto e a Antaq, assim declarado em decisão final, impossibilita a inadimplente de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações.

§ 1o Para dirimir litígios relativos aos débitos a que se refere o caput, poderá ser utilizada a arbitragem, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996.

§ 2o O impedimento previsto no caput também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.

Art. 63. As Companhias Docas observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.

Art. 64. As Companhias Docas firmarão com a Secretaria de Portos da Presidência da República compromissos de metas e desempenho empresarial que estabelecerão, nos termos do regulamento:

I - objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução;

II - indicadores e critérios de avaliação de desempenho;

III - retribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e

IV - critérios para a profissionalização da gestão das Docas.

Art. 65. Ficam transferidas à Secretaria de Portos da Presidência da República as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT em leis gerais e específicas relativas a portos fluviais e lacustres, exceto as competências relativas a instalações portuárias públicas de pequeno porte.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária o disposto nas Leis nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 8.666, de 21 de junho de 1993.

Art. 67. Aplica-se subsidiariamente a esta Lei o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em especial no que se refere às competências e atribuições da Antaq.

Art. 68. As poligonais de áreas de

portos organizados que não atendam ao disposto no art. 15 deverão ser adaptadas no prazo de 1 (um) ano.

Art. 69. (VETADO).

Art. 70. O art. 29 da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29. Os serviços públicos necessários à importação e exportação deverão ser centralizados pela administração pública em todos os portos organizados.

§ 1º Os serviços de que trata o caput serão prestados em horário corrido e coincidente com a operação de cada porto, em turnos, inclusive aos domingos e feriados.

§ 2º O horário previsto no § 1º poderá ser reduzido por ato do Poder Executivo, desde que não haja prejuízo à segurança nacional e à operação portuária.

.....” (NR)

Art. 71. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

.....” (NR)

“Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes:

.....

III - depende de autorização:

.....

c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

g) (revogada);

h) (revogada);

.....” (NR)

“Art. 20.

.....

I - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

.....” (NR)

“Art. 21. Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes

Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei.

.....”

(NR)

“Art. 23. Constituem a esfera de atuação da Antaq:

.....

II - os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

III - as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

§ 1º A Antaq articular-se-á com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

.....”

(NR)

“Art. 27.

.....

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias;

.....

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

a) (revogada);

b) (revogada);

.....

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda;

.....

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autoritários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XV - elaborar editais e instrumentos de

convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5o da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8o da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XXVII - (revogado).

§

1o

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e

§ 3º (Revogado).

§ 4º (Revogado).” (NR)

“Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e pela Antaq obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas Subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pelas Agências.” (NR)

“Art. 34-

A.

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em

legislação específica:

.....”

(NR)

“Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a:

.....”

(NR)

“Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

.....”

(NR)

“Art. 44. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será disciplinada em regulamento próprio e será outorgada mediante termo que indicará:

.....”

(NR)

“Art. 51-A. Fica atribuída à Antaq a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

§ 1º Na atribuição citada no caput incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

§ 2º A Antaq prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.” (NR)

“Art.

56.

Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme o caso, instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento.” (NR)

“Art. 67. As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas.

Parágrafo único. As datas, as pautas e as atas das reuniões de Diretoria, assim como os documentos que as instruem,

deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, na forma do regulamento.” (NR)

“Art. 78. A ANTT e a Antaq submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.

.....”

(NR)

“Art. 78-A.

§ 1º Na aplicação das sanções referidas no caput, a Antaq observará o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

§ 2º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do caput, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da Antaq.” (NR)

“Art. 81.

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias;

IV - (revogado).” (NR)

“Art.

82.

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima.

.....”

(NR)

Art. 72. A Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24-A. À Secretaria de Portos compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres.

..... §

2o

III - a elaboração dos planos gerais de outorgas;

.....

V - o desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e instalações portuárias sob sua

esfera de atuação, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.

.....”

(NR)

“Art. 27.

XXII -

a) política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário;

b) marinha mercante e vias navegáveis; e

c) participação na coordenação dos transportes aeroviários;

.....”

(NR)

Art. 73. A Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

“Art. 10-A. É assegurado, na forma do regulamento, benefício assistencial mensal, de até 1 (um) salário mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos, com mais de 60 (sessenta) anos, que não cumprirem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria previstas nos arts. 42, 48, 52 e 57 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, e que não possuam meios para prover a sua subsistência.

Parágrafo único. O benefício de que trata este artigo não pode ser acumulado pelo beneficiário com qualquer outro no âmbito da seguridade social ou de outro regime, salvo os da assistência médica e da pensão especial de natureza indenizatória.”

Art. 74. (VETADO).

Art. 75. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 76. Ficam revogados:

I - a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

II - a Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007;

III - o art. 21 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006;

IV - o art. 14 da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007;

V - os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

a) as alíneas g e h do inciso III do caput do art. 14;

b) as alíneas a e b do inciso III do caput do art. 27;

c) o inciso XXVII do caput do art. 27;

d) os §§ 3º e 4º do art. 27; e

e) o inciso IV do caput do art. 81; e

VI - o art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998.

4.5. ANEXO V - DECRETO Nº 8.033, DE 27 DE JUNHO DE 2013

Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe conferem os arts. 84, caput, incisos IV e VI, alínea “a”, e 21, caput, inciso XII, alínea “f”, da Constituição, e tendo em vista o disposto nas Leis nº 12.815, de 5 de junho de 2013, no 10.233, de 5 de junho de 2001, e no 10.683, de 28 de maio de 2003, DECRETA:

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Este Decreto regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.

Parágrafo único. O poder concedente será exercido por intermédio da Secretaria de Portos da Presidência da República.

Art. 2º Sem prejuízo de outras atribuições previstas na legislação específica, compete ao poder concedente:

I - elaborar o plano geral de outorgas do setor portuário;

II - disciplinar conteúdo, forma e periodicidade de atualização dos planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos;

III - definir diretrizes para a elaboração dos regulamentos de exploração dos portos;

IV - aprovar a transferência de controle societário ou de titularidade de contratos de concessão ou de arrendamento, previamente analisados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq;

V - aprovar a realização de investimentos não previstos nos contratos de concessão ou de arrendamento, previamente analisados pela Antaq;

VI - conduzir e aprovar, sempre que necessários, os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental do objeto da concessão ou do arrendamento; e

VII - aprovar e encaminhar ao Congresso Nacional o relatório de que trata o § 5º do art. 57 da Lei nº 12.815, de 2013.

Art. 3º Sem prejuízo de outras atribuições previstas na legislação específica, compete à Antaq:

I - analisar a transferência de controle societário ou de titularidade de contratos de concessão ou de arrendamento;

II - analisar as propostas de realização de investimentos não previstos nos contratos de concessão ou de arrendamento;

III - arbitrar, na esfera administrativa, os conflitos de interesses e as controvérsias sobre os contratos não solucionados entre a

administração do porto e a arrendatária;

IV - arbitrar, em grau de recurso, os conflitos entre agentes que atuem no porto organizado, ressalvadas as competências das demais autoridades públicas;

V - apurar, de ofício ou mediante provocação, práticas abusivas ou tratamentos discriminatórios, ressalvadas as competências previstas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011; e

VI - elaborar o relatório de que trata o § 5º do art. 57 da Lei nº 12.815, de 2013, e encaminhá-lo ao poder concedente.

Parágrafo único. A Antaq deverá cumprir o disposto no plano geral de outorgas para a realização das licitações de concessão e de arrendamento e das chamadas públicas para autorização de instalações portuárias.

Art. 4º Sem prejuízo de outras atribuições previstas na legislação específica, compete à administração do porto:

I - estabelecer o regulamento de exploração do porto, observadas as diretrizes do poder concedente; e

II - decidir sobre conflitos que envolvam agentes que atuam no porto organizado, ressalvadas as competências das demais autoridades públicas.

Parágrafo único. Nas concessões de porto organizado, o contrato disciplinará a extensão e a forma do exercício das competências da administração do porto.

CAPÍTULO II - DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS LOCALIZADAS DENTRO DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

Seção I - Das disposições gerais sobre a licitação da concessão e do arrendamento

Art. 5º A licitação para a concessão e para o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária será regida pelo disposto na Lei nº 12.815, de 2013, na Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, neste Decreto e, subsidiariamente, no Decreto nº 7.581, de 11 de outubro de 2011.

Parágrafo único. Na hipótese de transferência das competências para a elaboração do edital ou para a realização dos procedimentos licitatórios de que trata o §

5o do art. 6o da Lei nº 12.815, de 2013, a administração do porto deverá observar o disposto neste Decreto, sem prejuízo do acompanhamento dos atos e procedimentos pela Antaq.

Art. 6o A realização dos estudos prévios de viabilidade técnica, econômica e ambiental do objeto do arrendamento ou da concessão, quando necessária, deverá observar as diretrizes do planejamento do setor portuário.

§ 1o Os estudos de que trata o caput poderão ser realizados em versão simplificada, conforme disciplinado pela Antaq, sempre que:

I - não haja alteração substancial da destinação da área objeto da concessão ou do arrendamento;

II - não haja alteração substancial das atividades desempenhadas pela concessionária ou arrendatária; ou

III - o objeto e as condições da concessão ou do arrendamento permitam, conforme estabelecido pelo poder concedente.

§ 2o As administrações dos portos encaminharão ao poder concedente e à Antaq todos os documentos e informações necessários ao desenvolvimento dos estudos previstos neste artigo.

§ 3o O poder concedente poderá autorizar a elaboração, por qualquer interessado, dos estudos de que trata o caput e, caso esses sejam utilizados para a licitação, deverá assegurar o ressarcimento dos dispêndios correspondentes.

Art. 7o Definido o objeto da licitação, a Antaq deverá adotar as providências previstas no art. 14 da Lei nº 12.815, de 2013.

Seção II - Do edital da licitação

Art. 8o O edital definirá os critérios objetivos para o julgamento da licitação e disporá sobre:

I - o objeto, a área, o prazo e a possibilidade de prorrogação do contrato;

II - os prazos, os locais, os horários e as formas de recebimento da documentação exigida para a habilitação e das propostas, do julgamento da licitação e da assinatura dos contratos;

III - os prazos, os locais e os horários em que serão fornecidos aos interessados os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e à apresentação das propostas;

IV - os critérios e a relação dos documentos exigidos para aferição da capacidade técnica e econômico-financeira, da regularidade jurídica e fiscal dos licitantes e da garantia da proposta e da execução do

contrato;

V - a relação dos bens afetos ao arrendamento ou à concessão;

VI - as regras para pedido de esclarecimento, impugnação administrativa e interposição de recursos; e

VII - a minuta do contrato de arrendamento ou de concessão e seus anexos.

Parágrafo único. O edital de licitação poderá impor ao vencedor a obrigação de indenizar o antigo titular pela parcela não amortizada dos investimentos realizados em bens afetos ao arrendamento ou à concessão, desde que tenham sido aprovados pelo poder concedente.

Art. 9o Nas licitações de concessão e de arrendamento, serão utilizados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga.

§ 1o O edital poderá prever ainda a utilização de um dos seguintes critérios para julgamento, associado com um ou mais dos critérios previstos no caput:

I - maior valor de investimento;

II - menor contraprestação do poder concedente; ou

III - melhor proposta técnica, conforme critérios objetivos estabelecidos pelo poder concedente.

§ 2o A capacidade de movimentação poderá ser definida como:

I - capacidade estática, entendida como a quantidade máxima de carga que pode ser armazenada na instalação portuária a qualquer tempo;

II - capacidade dinâmica, entendida como a quantidade máxima de carga que pode ser movimentada na instalação portuária durante certo período de tempo e em nível adequado de serviço; ou

III - capacidade efetiva, entendida como a quantidade de carga movimentada na instalação portuária, durante certo período de tempo e em nível adequado de serviço.

§ 3o O menor tempo de movimentação poderá corresponder:

I - ao menor tempo médio de movimentação de determinadas cargas;

II - ao menor tempo médio de atendimento de uma embarcação de referência; ou

III - a outros critérios de aferição da eficiência do terminal na movimentação de cargas, conforme fixado no edital.

Art. 10. Na fase de habilitação das licitações previstas neste Decreto, será

aplicado, no que couber, o disposto nos arts. 27 a 33 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Parágrafo único. Para a qualificação técnica nas licitações de arrendamento, o edital poderá estabelecer que o licitante assumo o compromisso de:

I - obter sua pré-qualificação como operador portuário perante a administração do porto; ou

II - contratar um operador portuário pré-qualificado perante a administração do porto para o desempenho das operações portuárias, sem prejuízo do integral cumprimento das metas de qualidade e de outras obrigações estabelecidas no contrato.

Art. 11. Deverá ser adotado o prazo mínimo de trinta dias para a apresentação de propostas, contado da data de publicação do edital.

§ 1º Será conferida publicidade ao edital mediante:

I - publicação de extrato do edital no Diário Oficial da União; e

II - divulgação em sítio eletrônico oficial da Secretaria de Portos da Presidência da República e da Antaq.

§ 2º As eventuais modificações no edital serão divulgadas no mesmo prazo dos atos e procedimentos originais, exceto quando a alteração não comprometer a formulação das propostas.

§ 3º A Antaq deverá convocar, com antecedência mínima de dez dias úteis de sua realização, audiência pública que deverá ocorrer com antecedência mínima de quinze dias úteis da data prevista para a publicação do edital.

Seção III - Do procedimento licitatório

Art. 12. O procedimento licitatório observará as fases e a ordem previstas no art. 12 da Lei nº 12.462, de 2011.

Parágrafo único. As licitações adotarão preferencialmente os modos de disputa aberto ou combinado.

Art. 13. Após o encerramento da fase de apresentação de propostas, a comissão de licitação classificará as propostas em ordem decrescente, observadas as particularidades dos critérios de julgamento adotados.

§1º A comissão de licitação poderá negociar condições mais vantajosas com os licitantes.

§2º A negociação de que trata o § 1º será promovida segundo a ordem de classificação das propostas, assegurada a publicidade sobre seus termos e condições.

§ 3º Encerrada a sessão de julgamento, será dada publicidade à respectiva

ata, com a ordem de classificação das propostas.

Art. 14 O procedimento licitatório terá fase recursal única, que se seguirá à habilitação do vencedor, exceto na hipótese de inversão de fases.

§ 1º Na fase recursal, serão analisados os recursos referentes ao julgamento das propostas ou lances e à habilitação do vencedor.

§ 2º Os licitantes que desejarem recorrer em face dos atos do julgamento da proposta ou da habilitação deverão manifestar, imediatamente após o término de cada sessão, sua intenção de recorrer, sob pena de preclusão.

Art. 15. O recurso será dirigido à Diretoria da Antaq, por intermédio da comissão de licitação, que apreciará sua admissibilidade.

§ 1º A comissão de licitação poderá, de ofício ou mediante provocação, reconsiderar sua decisão em até cinco dias úteis ou, nesse mesmo prazo, encaminhar o recurso à Antaq devidamente instruído.

§ 2º A Antaq deverá proferir sua decisão no prazo de cinco dias úteis, contado da data de seu recebimento.

Art. 16. Esauridos os recursos administrativos, o procedimento licitatório será encerrado e encaminhado ao poder concedente, que poderá:

I - determinar o retorno dos autos para saneamento de irregularidades que forem supríveis;

II - anular o procedimento, no todo ou em parte, por vício insanável;

III - revogar o procedimento por motivo de conveniência e oportunidade; ou

IV - adjudicar o objeto.

§ 1º As normas referentes à anulação e à revogação de licitações previstas no art. 49 da Lei nº 8.666, de 1993, aplicam-se às contratações regidas por este Decreto.

§ 2º Caberá recurso da anulação ou da revogação da licitação no prazo de cinco dias úteis, contado da data da decisão.

Art. 17. Convocado para assinar o contrato, o interessado deverá observar os prazos e as condições estabelecidos no edital, sob pena de decadência do direito à contratação, sem prejuízo das sanções previstas na Lei nº 12.462, de 2011, e na Lei nº 8.666, de 1993.

§ 1º É facultado ao poder concedente, quando o convocado não assinar o contrato no prazo e nas condições estabelecidos:

I - determinar à Antaq que revogue a

licitação, sem prejuízo da aplicação das cominações previstas na Lei nº 8.666, de 1993; ou

II - determinar à Antaq que convoque os licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para a celebração do contrato nas condições ofertadas pelo licitante vencedor.

§ 2o Na hipótese de nenhum dos licitantes aceitar a contratação nos termos do inciso II do § 1o, o poder concedente poderá determinar à Antaq que convoque os licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para a celebração do contrato nas condições por eles ofertadas, desde que a proposta apresente condições melhores que o mínimo estipulado no edital.

Art. 18. Nos procedimentos licitatórios regidos por este Decreto, caberão:

I - pedidos de esclarecimento e impugnações ao edital, com antecedência mínima de cinco dias úteis da data de abertura das propostas; e

II - representações, no prazo de cinco dias úteis, contado da data da intimação, relativamente a atos de que não caiba recurso hierárquico.

§ 1o O prazo para apresentação de contrarrazões será o mesmo do recurso e começará imediatamente após o encerramento do prazo recursal.

§ 2o É assegurado aos licitantes vista dos documentos indispensáveis à defesa de seus interesses.

Seção IV - Dos contratos de concessão e de arrendamento

Art. 19. Os contratos de concessão e de arrendamento terão prazo de até vinte e cinco anos, prorrogável uma única vez, por período não superior ao originalmente contratado, a critério do poder concedente.

Art. 20. O objeto do contrato de concessão poderá abranger:

I - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias;

II - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou

III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias.

Art. 21. Os contratos celebrados entre a concessionária e terceiros serão regidos pelas normas de direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o poder concedente, sem

prejuízo das atividades regulatória e fiscalizatória da Antaq.

§ 1o A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento:

I - do plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;

II - das normas aplicáveis aos serviços concedidos e contratados; e

III - das condições estabelecidas no edital de licitação e no contrato de concessão, inclusive quanto às tarifas e aos preços praticados.

§ 2o Os contratos celebrados entre a concessionária e terceiros terão sua vigência máxima limitada ao prazo previsto para a concessão.

Art. 22. Os contratos de arrendamento e demais instrumentos voltados à exploração de áreas nos portos organizados vigentes no momento da celebração do contrato de concessão poderão ter sua titularidade transferida à concessionária, conforme previsto no edital de licitação.

§ 1o A concessionária deverá respeitar os termos contratuais originalmente pactuados.

§ 2o A transferência da titularidade afasta a aplicação das normas de direito público sobre os contratos.

Art. 23. Os contratos de concessão e arrendamento deverão resguardar o direito de passagem de infraestrutura de terceiros na área objeto dos contratos, conforme disciplinado pela Antaq e mediante justa indenização.

Art. 24. A aplicação do disposto no § 6º do art. 6º da Lei nº 12.815, de 2013, só será permitida quando comprovada a inviabilidade técnica, operacional e econômica de realização de licitação de novo arrendamento.

Parágrafo único. A expansão da área do arrendamento ensejará a revisão de metas, tarifas e outros parâmetros contratuais, de forma a incorporar ao contrato os ganhos de eficiência referidos no § 6o do art. 6o da Lei nº 12.815, de 2013.

Seção V - Da exploração direta ou indireta de áreas não afetas às operações portuárias

Art. 25. As áreas não afetas às operações portuárias e suas destinações serão previstas no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto.

Parágrafo único. Para a exploração indireta das áreas referidas no caput, a administração do porto submeterá à aprovação do poder concedente a proposta de uso da área.

CAPÍTULO III - DA AUTORIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 26. Serão exploradas mediante autorização, formalizada por meio da celebração de contrato de adesão, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:

- I - terminal de uso privado;
- II - estação de transbordo de carga;
- III - instalação portuária pública de pequeno porte; e
- IV - instalação portuária de turismo.

§ 1º O início da operação da instalação portuária deverá ocorrer no prazo de três anos, contado da data de celebração do contrato de adesão, prorrogável uma única vez, por igual período, a critério do poder concedente.

§ 2º O pedido de prorrogação do prazo para o início da operação deverá ser justificado e acompanhado de documentação que comprove a exequibilidade do novo cronograma.

Art. 27. Os interessados em obter a autorização de instalação portuária poderão requerê-la à Antaq, a qualquer tempo, mediante a apresentação dos seguintes documentos, entre outros que poderão ser exigidos pela Antaq:

I - memorial descritivo das instalações, com as especificações estabelecidas pela Antaq, que conterá, no mínimo:

a) descrição da poligonal das áreas por meio de coordenadas georreferenciadas, discriminando separadamente a área pretendida em terra, a área pretendida para instalação de estrutura física sobre a água, a área pretendida para berços de atracação e a área necessária para a bacia de evolução e para o canal de acesso;

b) descrição dos acessos terrestres e aquaviários existentes e a serem construídos;

c) descrição do terminal, inclusive quanto às instalações de acostagem e armazenagem, seus berços de atracação e finalidades;

d) especificação da embarcação-tipo por berço;

e) descrição dos principais equipamentos de carga e descarga das embarcações e de movimentação das cargas nas instalações de armazenagem, informando a quantidade existente, capacidade e utilização;

f) cronograma físico e financeiro para a implantação da instalação portuária;

g) estimativa da movimentação de cargas ou passageiros; e

h) valor global do investimento; e

II - título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento ou contrato de cessão sob regime de direito real, ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição da área.

Parágrafo único. Recebido o requerimento de autorização, a Antaq deverá:

I - publicar em seu sítio eletrônico, em até cinco dias, a íntegra do conteúdo do requerimento e seus anexos; e

II - desde que a documentação esteja em conformidade com o disposto no caput, promover, em até dez dias, a abertura de processo de anúncio público, com prazo de trinta dias, a fim de identificar a existência de outros interessados em autorização de instalação portuária na mesma região e com características semelhantes.

Art. 28. O poder concedente poderá determinar à Antaq, a qualquer momento e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, a abertura de processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária.

Art. 29. O instrumento da abertura de chamada ou de anúncio públicos, cujos extratos serão publicados no Diário Oficial da União e no sítio eletrônico da Antaq, indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

I - a região geográfica na qual será implantada a instalação portuária;

II - o perfil das cargas a serem movimentadas; e

III - a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a ser movimentado nas instalações portuárias.

§ 1º O perfil de cargas a serem movimentadas será classificado conforme uma ou mais das seguintes modalidades:

I - granel sólido;

II - granel líquido e gasoso;

III - carga geral; ou

IV - carga contêinerizada.

§ 2º Todas as propostas apresentadas durante o prazo de chamada ou de anúncio públicos, que se encontrem na mesma região geográfica, deverão ser reunidas em um mesmo procedimento e analisadas conjuntamente, independentemente do tipo de carga.

§ 3º Para participar de chamada ou de anúncio públicos, os demais interessados deverão apresentar a documentação exigida no caput do art. 27.

Art. 30. Encerrado o processo de chamada ou de anúncio públicos, o poder

concedente deverá analisar a viabilidade locacional das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

Parágrafo único. Para os fins deste Decreto, considera-se viabilidade locacional a possibilidade da implantação física de duas ou mais instalações portuárias na mesma região geográfica que não gere impedimento operacional a qualquer uma delas.

Art. 31. Poderão ser expedidas diretamente, independente da realização de processo seletivo público, as autorizações de instalação portuária quando:

I - o processo de chamada ou anúncio públicos for concluído com a participação de um único interessado; ou

II - não existir impedimento locacional à implantação concomitante de todas as instalações portuárias solicitadas.

Parágrafo único. Em qualquer caso, somente poderão ser autorizadas as instalações portuárias compatíveis com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

Art. 32. Nos casos de inviabilidade locacional à implantação concomitante das instalações portuárias solicitadas, a Antaq deverá:

I - definir os critérios de julgamento a serem utilizados no processo seletivo público; e

II - conferir prazo de trinta dias para que os interessados reformulem suas propostas, adaptando-as à participação no processo seletivo público.

§ 1º Eliminado o impedimento locacional após a reformulação prevista no inciso II do caput, as propostas deverão ser novamente submetidas à aprovação do poder concedente, que poderá autorizar as instalações portuárias na forma do art. 31.

§ 2º Mantido o impedimento locacional após a reformulação prevista no inciso II do caput, caberá à Antaq promover processo seletivo público para seleção da melhor proposta.

§ 3º A Antaq disciplinará os procedimentos e prazos para realização do processo seletivo público de que trata este artigo.

Art. 33. Encerrada a chamada ou anúncio públicos na forma do art. 31 ou encerrado o processo seletivo público na forma do art. 32, os interessados terão o prazo de noventa dias, contado da data de publicação da decisão, para apresentar à Antaq os seguintes documentos, além de outros que venham a ser exigidos por norma

específica:

I - comprovação de atendimento do disposto no art. 14 da Lei nº 12.815, de 2013;

II - as garantias de execução a serem firmadas no momento de emissão da autorização, nos termos estabelecidos pela Antaq;

III - a documentação comprobatória de sua regularidade perante as Fazendas federal, estadual e municipal da sede da pessoa jurídica e o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS; e

IV - parecer favorável da autoridade marítima, que deverá responder à consulta em prazo não superior a quinze dias.

Parágrafo único. O descumprimento do prazo a que se refere o caput ou a apresentação de documentação em desconformidade com o disposto neste Decreto ou nas normas da Antaq ensejará a desclassificação da proposta e a convocação dos demais interessados na ordem de classificação no processo seletivo público.

Art. 34. Encerrados os procedimentos para autorização, a Antaq enviará a documentação ao poder concedente que deverá, no prazo de quinze dias, contado da data do recebimento, analisar e deliberar sobre o resultado do processo e a celebração dos contratos de adesão.

Parágrafo único. Celebrados os contratos de adesão, os processos serão restituídos à Antaq para acompanhamento.

Art. 35. Não dependerão da celebração de novo contrato de adesão, bastando a aprovação pelo poder concedente:

I - a transferência de titularidade da autorização, desde que preservadas as condições estabelecidas no contrato de adesão original; ou

II - o aumento da capacidade de movimentação ou de armazenagem da instalação portuária, desde que não haja expansão de área original.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto no caput, o poder concedente poderá, conforme disciplinado em ato do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, dispensar a emissão de nova autorização nas hipóteses de:

I - a alteração do tipo de carga movimentada; ou

II - a ampliação da área da instalação portuária, localizada fora do porto organizado, que não exceda a vinte e cinco por cento da área original, desde que haja viabilidade locacional.

CAPÍTULO IV - DO CONSELHO DE

AUTORIDADE PORTUÁRIA

Art. 36. Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto.

§ 1º Compete ao conselho de autoridade portuária sugerir:

I - alterações do regulamento de exploração do porto;

II - alterações no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;

III - ações para promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;

IV - medidas para fomentar a ação industrial e comercial do porto;

V - ações com objetivo de desenvolver mecanismos para atração de cargas;

VI - medidas que visem estimular a competitividade; e

VII - outras medidas e ações de interesse do porto.

§ 2º Compete ao conselho de autoridade portuária aprovar o seu regimento interno.

Art. 37. Cada conselho de autoridade portuária será constituído pelos membros titulares e seus suplentes:

I - do Poder Público, sendo:

a) quatro representantes da União, dentre os quais será escolhido o presidente do conselho;

b) um representante da autoridade marítima;

c) um representante da administração do porto;

d) um representante do Estado onde se localiza o porto; e

e) um representante dos Municípios onde se localizam o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;

II - da classe empresarial, sendo:

a) dois representantes dos titulares de arrendamentos de instalações portuárias;

b) um representante dos operadores portuários; e

c) um representante dos usuários; e

III - da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos; e

b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários.

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros e seus suplentes do conselho serão indicados:

I - pelo Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República; pelo Comandante da Marinha; pela

administração do porto; pelo Governador de Estado e pelo Prefeito do Município, respectivamente, no caso do inciso I do caput; e

II - pelas entidades de classe local das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput.

§ 2º Ato do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos definirá as entidades responsáveis pela indicação de que trata o inciso II do § 1º e os procedimentos a serem adotados para as indicações.

§ 3º Os membros do conselho serão designados por ato do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República para um mandato de dois anos, admitida a recondução uma única vez, por igual período.

§ 4º A participação no conselho de autoridade portuária será considerada prestação de serviço público relevante, não remunerada.

§ 5º As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada representante terá direito a um voto; e

II - o presidente do conselho terá voto de qualidade.

§ 6º Perderá o mandato o membro do conselho que faltar, injustificadamente, a três reuniões consecutivas ou seis alternadas, assumindo a vaga o seu suplente até a efetivação de nova indicação.

CAPÍTULO V - DO ÓRGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA

Art. 38. O órgão de gestão de mão de obra terá, obrigatoriamente, um conselho de supervisão e uma diretoria-executiva.

§ 1º O conselho de supervisão será composto por três membros titulares e seus suplentes, sendo:

I - dois indicados pelas entidades de classe local das respectivas categorias econômicas; e

II - um indicado pelas entidades de classe local das categorias profissionais relativas às atividades previstas no § 1º do art. 40 da Lei nº 12.815, de 2013.

§ 2º Ato do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos definirá as entidades responsáveis pela indicação de que trata o § 1º e os procedimentos a serem adotados para as indicações.

§ 3º A Diretoria-Executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelos operadores portuários que atuam no

respectivo porto organizado, cujo prazo de gestão será de três anos, permitida a redesignação.

§ 4o Caso a Diretoria-Executiva seja composta por dois membros ou mais, um deles poderá ser indicado pelas respectivas entidades de classe das categorias profissionais relativas às atividades previstas no § 1o do art. 40 da Lei nº 12.815, de 2013, conforme definido em convenção coletiva.

§ 5o Até um terço dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para exercício de cargos de diretores.

CAPÍTULO VI - DO FÓRUM PERMANENTE PARA QUALIFICAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO E DO SINE-PORTO

Art. 39. Fica instituído o Fórum Nacional Permanente para Qualificação do Trabalhador Portuário, com a finalidade de discutir as questões relacionadas a formação, qualificação e certificação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, em especial:

I - sua adequação aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários; e

II - o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso.

§1o Integrarão o Fórum Nacional Permanente para Qualificação do Trabalhador Portuário:

I - um representante de cada um dos seguintes órgãos e entidades:

a) Ministério do Trabalho e Emprego, que o coordenará;

b) Secretaria de Portos da Presidência da República;

c) Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;

d) Ministério da Educação;

e) Secretaria-Geral da Presidência da República; e

f) Comando da Marinha;

II - três representantes de entidades empresariais, sendo:

a) um representante dos titulares de arrendamentos de instalações portuárias;

b) um representante dos operadores portuários; e

c) um representante dos usuários; e

III - três representantes da classe trabalhadora, sendo:

a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos; e

b) um representante dos demais trabalhadores portuários.

§ 2o Os representantes de que tratam os incisos II e III do § 1o cumprirão mandatos de dois anos, permitida a recondução.

§ 3o Perderá o mandato o membro do Fórum de que tratam os incisos II e III do § 1o que faltar, injustificadamente, a três reuniões consecutivas ou seis alternadas, assumindo a vaga o seu suplente até a efetivação de nova indicação.

§ 4o Ato do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos definirá as entidades responsáveis pela indicação de que trata os incisos II e III do § 1o e os procedimentos a serem adotados para as indicações.

§ 5o A participação no Fórum será considerada prestação de serviço público relevante, não remunerada.

Art. 40. O Ministério do Trabalho e Emprego instituirá, no âmbito do Sistema Nacional de Emprego - SINE, banco de dados específico com o objetivo de organizar a identificação e a oferta de mão de obra qualificada para o setor portuário, intitulado SINE-PORTO. (Redação dada pelo Decreto nº 8.071, de 2013)

§ 1o Constarão do SINE-PORTO, no mínimo, as seguintes informações:

I - identificação do trabalhador; (Incluído pelo Decreto nº 8.071, de 2013)

II - qualificação profissional obtida para o exercício das funções; e (Incluído pelo Decreto nº 8.071, de 2013)

III - registro ou cadastramento em órgão de gestão de mão de obra, quando couber. (Incluído pelo Decreto nº 8.071, de 2013)

§ 2o Os trabalhadores portuários avulsos inscritos no respectivo órgão de gestão de mão de obra, constantes no SINE-PORTO, terão preferência no acesso a programas de formação ou qualificação profissional oferecidos no âmbito do SINE ou do Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego - Pronatec, de que trata a Lei nº 12.513, de 26 de outubro de 2011. (Redação dada pelo Decreto nº 8.071, de 2013)

CAPÍTULO VII - DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 41. A participação de um representante da classe empresarial e outro da classe trabalhadora no conselho de administração ou órgão equivalente da administração do porto, quando se tratar de entidade sob controle estatal, deverá estar prevista nos estatutos sociais das empresas públicas e sociedades de economia mista.

§ 1º A indicação dos representantes das classes empresarial e trabalhadora de que trata o caput será feita pelos respectivos representantes no conselho de autoridade portuária.

§ 2º indicação do representante da classe trabalhadora e seu suplente recairá obrigatoriamente sobre empregado da entidade sob controle estatal.

§ 3º Os representantes da classe empresarial e da classe trabalhadora estão sujeitos aos critérios e exigências para o cargo de conselheiro de administração previstos em lei e no estatuto da respectiva entidade.

§ 4º Serão observadas, quanto aos requisitos e impedimentos para a participação nos conselhos de que trata o art. 21 da Lei nº 12.815, de 2013, as disposições constantes na legislação sobre conflitos de interesse no âmbito da administração pública federal e, subsidiariamente, da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

Art. 42. A realização de investimentos não previstos nos contratos deverá ser precedida:

I - de comunicação à Antaq, no caso das instalações portuárias autorizadas; e

II - de análise da Antaq e de aprovação pelo poder concedente, no caso das concessões e arrendamentos.

Art. 43. Os requerimentos de autorização de instalação portuária apresentados à Antaq até a data de publicação deste Decreto e que atendam ao disposto na Lei nº 12.815, de 2013, poderão ensejar a abertura imediata de processo de anúncio público.

Parágrafo único. Na hipótese de os requerimentos de que trata o caput não atenderem integralmente ao disposto no inciso I do caput do art. 27, os interessados poderão apresentar à Antaq a documentação faltante durante o prazo de trinta dias, a que se refere o inciso II do parágrafo único do art. 27.

Art. 44. A Antaq disciplinará, após consulta pública, as condições de acesso por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias arrendadas, autorizadas ou exploradas pela concessionária, assegurada remuneração adequada a seu titular.

Art. 45. Ato conjunto dos Ministros de Estado da Fazenda, do Planejamento,

Orçamento e Gestão, da Previdência Social, do Desenvolvimento Social e Combate à Fome e Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República disporá sobre a concessão do benefício assistencial de que trata o art. 10-A da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, e disciplinará:

I - o valor do benefício;

II - os critérios para a comprovação pelo trabalhador portuário avulso da insuficiência de meios para prover a sua subsistência;

III - os procedimentos para o requerimento e a concessão do benefício; e

IV - as hipóteses de perda ou cassação do benefício.

Parágrafo único. Para fins de habilitação ao benefício será exigida, cumulativamente, a comprovação de:

I - no mínimo quinze anos de registro ou cadastro como trabalhador portuário avulso;

II - comparecimento a, no mínimo, oitenta por cento das chamadas realizadas pelo respectivo órgão de gestão de mão de obra; e

III - comparecimento a, no mínimo, oitenta por cento dos turnos de trabalho para os quais tenha sido escalado no período.

Art. 46. Ato conjunto dos Ministros de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão e Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República estabelecerá os procedimentos para cessão de áreas públicas da União, com vistas à implantação de instalações portuárias.

Art. 47. Deverão ser publicados em até cento e oitenta dias, contados da data de publicação deste Decreto, os atos a que se referem os seguintes dispositivos:

I - § 2º do art. 37;

II - § 2º do art. 38;

III - § 4º do art. 39;

IV - art. 44;

V - art. 45; e

VI - art. 46.

Art. 48. Ficam revogados:

I - o Decreto nº 4.391, de 26 de setembro de 2002; e

II - o Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008.

Art. 49. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

*Ato Declaratório nº 40/Secretaria da Receita Federal/MF, de 5/9/96
Declara alfandegado, a título extraordinário, o Porto Organizado de
Santarém/PA, sob a jurisdição da DRF/Santarém. Publicado no DOU de
6/9/96, p. 17.585*

ATO DECLARATÓRIO Nº 40, DE 5 DE SETEMBRO DE 1996

O SECRETÁRIO DA RECEITA FEDERAL, no uso de suas atribuições e considerando o disposto no inciso I do art. 7º do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030, de 5 de março de 1985, e no art. 5º do Decreto nº 1.912, de 21 de maio de 1996, e na Instrução Normativa nº 37, de 24 de junho de 1996, e tendo em vista o que consta do Processo MF nº 10209.000109/96-15, declara:

1. Alfandegado, nos termos da Instrução Normativa nº 37, de 24 de junho de 1996, a título extraordinário, o Porto Organizado de Santarém, localizado na cidade de Santarém, Estado do Pará, com área de 20.742,00m², administrado pela Companhia Doca do Pará - CDP, inscrita no CGC/MF nº 04.933.552/0001-03.
2. O Porto Organizado ora alfandegado ficará sob a jurisdição da DRF/Santarém, que poderá baixar as rotinas operacionais que se fizerem necessárias ao controle fiscal.
3. Fica a titular do Porto Organizado obrigada a informar, com antecedência mínima de 48 horas, à DRF/Santarém, a chegada de embarcações sujeitas à visita aduaneira.
4. Nos termos do parágrafo único do art. 4º do Decreto nº 1.912, de 21 de maio de 1996, fica a autorizada dispensada, pelo prazo de cinco anos, contado da data de publicação do presente Ato, do pagamento ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento de Atividades de Fiscalização - FUNDAF, instituído pelo Decreto-lei nº 1.437, de 17 de dezembro de 1975.
5. Permanece inalterado o código 2.10.15.01.5, atribuído ao Porto Organizado alfandegado por este Ato, conforme estabelece a Instrução Normativa SRF nº 15, de 22 de fevereiro de 1991.
6. Este Ato entra em vigor na data de sua publicação.

EVERARDO MACIEL

4.6. ANEXO VI - PORTARIA Nº 206, DE 11 DE JULHO DE 2014

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE PORTOS
DOU de 14/07/2014 (nº 132, Seção 1, pág. 27)

Altera o Anexo I da Portaria SEP/PR nº 3, de 7 de janeiro de 2014, que estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário - Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP e respectivos Planos Mestres, Planos de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ e Plano Geral de Outorgas - PGO.

O MINISTRO DE ESTADO CHEFE DA SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, no uso de suas atribuições que lhe conferem os incisos I e II do parágrafo único do art. 87 da Constituição Federal e tendo em vista o disposto no Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, resolve:

Art. 1º - O Anexo I da Portaria SEP/PR nº 3, de 7 de janeiro de 2014, passa a vigorar na forma do Anexo I desta Portaria.

Art. 2º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES

ANEXO I

	Porto	Data da Entrega
1	São Francisco do Sul	30/11/2014
2	Imbituba	30/11/2014
3	Ilhéus	30/11/2014
4	Manaus	30/11/2014
5	Belém	30/11/2014
6	Santarém	30/11/2014
7	Vila do Conde	30/11/2014
8	Antonina	30/11/2014
9	Paranaguá	30/11/2014
10	Santana	30/11/2014
11	Rio Grande	30/11/2014
12	Porto Alegre	30/11/2014
13	Pelotas	30/11/2014
14	Cabedelo	30/11/2014
15	Itaqui	*
16	Rio de Janeiro	*
17	Forno	*
18	Itaguaí	*
19	Angra dos Reis	*
20	Porto Velho	*
21	Estrela	*
22	Laguna	*
23	Niterói	*
24	Recife	*
25	Suape	*
26	Vitória	*
27	Barra do Riacho	*
28	Itajaí	*
29	Natal	*
30	Areia Branca	*
31	Maceió	*
32	Fortaleza	*
33	Pecém	*
34	Salvador	*
35	Aratu	*
36	Santos	*
37	São Sebastião	*

4.7. ANEXO VII – COODERNADAS DA POLIGONAL DO PORTO ORGANIZADO DE SANTARÉM

Ponto	Latitude	Longitude	Ponto	Latitude	Longitude	Ponto	Latitude	Longitude
1	2°24'41"	54°42'28"	25	2°24'02"	54°43'60"	49	2°23'16"	54°44'44"
2	2°24'27"	54°43'47"	26	2°24'01"	54°44'00"	50	2°23'16"	54°44'45"
3	2°24'14"	54°43'56"	27	2°24'01"	54°44'01"	51	2°23'16"	54°44'46"
4	2°24'14"	54°43'56"	28	2°24'01"	54°44'02"	52	2°23'16"	54°44'46"
5	2°24'14"	54°43'56"	29	2°24'01"	54°44'02"	53	2°23'16"	54°44'47"
6	2°24'13"	54°43'56"	30	2°24'01"	54°44'03"	54	2°23'16"	54°44'48"
7	2°24'12"	54°43'56"	31	2°24'00"	54°44'04"	55	2°23'16"	54°44'48"
8	2°24'12"	54°43'55"	32	2°24'00"	54°44'04"	56	2°22'29"	54°46'29"
9	2°24'11"	54°43'55"	33	2°24'00"	54°44'05"	57	2°24'09"	54°47'21"
10	2°24'10"	54°43'55"	34	2°24'00"	54°44'06"	58	2°25'12"	54°45'16"
11	2°24'10"	54°43'55"	35	2°24'00"	54°44'06"	59	2°24'56"	54°44'34"
12	2°24'09"	54°43'55"	36	2°24'00"	54°44'07"	60	2°25'00"	54°44'30"
13	2°24'08"	54°43'55"	37	2°23'22"	54°44'36"	61	2°25'11"	54°44'21"
14	2°24'08"	54°43'56"	38	2°23'20"	54°44'39"	62	2°25'12"	54°44'21"
15	2°24'07"	54°43'56"	39	2°23'20"	54°44'39"	63	2°25'16"	54°44'20"
16	2°24'06"	54°43'56"	40	2°23'20"	54°44'39"	64	2°25'12"	54°44'04"
17	2°24'06"	54°43'56"	41	2°23'19"	54°44'40"	65	2°25'08"	54°43'52"
18	2°24'05"	54°43'57"	42	2°23'19"	54°44'40"	66	2°24'59"	54°43'48"
19	2°24'05"	54°43'57"	43	2°23'18"	54°44'41"	67	2°24'53"	54°42'40"
20	2°24'04"	54°43'57"	44	2°23'18"	54°44'41"	68	2°25'27"	54°41'40"
21	2°24'04"	54°43'58"	45	2°23'17"	54°44'42"	69	2°26'25"	54°40'18"
22	2°24'03"	54°43'58"	46	2°23'17"	54°44'42"	70	2°26'11"	54°40'08"
23	2°24'03"	54°43'59"	47	2°23'17"	54°44'43"	71	2°25'13"	54°41'31"
24	2°24'02"	54°43'59"	48	2°23'16"	54°44'44"			

Poligonal aprovada de acordo a área de Porto Organizado definido pela Portaria MINFRA nº 509/2019, de 05/07/2019.

5. MAPAS

