COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTE, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO PORTUÁRIO

PDZ - Porto Organizado de Belém/PA

ATUALIZAÇÃO 01 - 2017



Porto de Belém
Terminal de Miramar
Terminal de Outeiro







Belém - PA, maio de 2017

APRESENTAÇÃO

A área de Porto Organizado de Belém compreende as instalações e a infraestrutura de proteção e acesso ao Porto de Belém, abrangendo os terminais de Miramar e Outeiro, estando presente no **Apêndice A** o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Terminal de Miramar e no **Apêndice B** o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Terminal de Outeiro.

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ – CDP

CNPJ: 04.933.552/0001-03

Sociedade de Economia Mista, Vinculada à Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR

Avenida Presidente Vargas, 41 – Campina - Cep: 66.010-000 – Belém – Pará – Brasil

Telefones: (55) (91) 3182-9000/3182-9110 Fax: (55) (91) 3182-1741/3182-9042 - www.cdp.com.br.

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

Constituída em 10/02/1967, Decreto Lei nº. 155.

Sociedade por Ações, Lei nº 6.404/76.

Tipo de atividade: Administração e exploração comercial de portos organizados

Equipe Técnica

CDP - Companhia Docas do Pará

Diretor Presidente: Parsifal de Jesus Pontes

Diretor de Gestão Portuária: Maria Helena Moscoso Da Silva

Diretor Financeiro: Raimundo Rodrigues do Espírito Santo Júnior

Equipe Técnica de Coordenação e Acompanhamento - CDP

Diretor de Gestão Portuária:

Maria Helena Moscoso da Silva

Diretor Administrativo Financeiro:

Raimundo Rodrigues do Espírito Santo Júnior

Gerente de Planejamento de Mercado:

Guilherme Oliveira Braga

Supervisor de Planejamento e Desenvolvimento Portuário:

Floriano Davi Damasceno Monteiro

Gerente de Relações Comerciais e Gestão de Contrato:

Andreia Conceição da Costa Pacheco

SUMÁRIO

I. APRESENTAÇÃO 20

II. INTRODUÇÃO 21

III. JUSTIFICATIVA 23

1. INFORMAÇÕES GERAIS 25

1.1. LOCALIZAÇÃO 25
1.2. DADOS CADASTRAIS 29
1.3. HISTÓRICO 30
1.3.1. Histórico dos Estudos de Planejamento Elaborado pelo Porto 30
1.4. MARCOS LEGAIS 31
1.4.1. Aspectos legais específicos 33
1.5. SITUAÇÃO INSTITUCIONAL 34
1.6. ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E DE GESTÃO 36

2. SITUAÇÃO ATUAL 43

2.1. TERMINAL DE PASSAGEIROS 43
2.2. INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM 45
2.3. INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM 47
2.3.1. Armazéns 48
2.3.2. Pátios 50
2.3.3. Silos 52
2.3.4. Tanques 53
2.3.5. Outras instalações 53
2.4. EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS 58
2.5. ÁREAS E INSTALAÇÕES ARRENDADAS 62
2.6. ÁREAS ARRENDÁVEIS 64
2.7. INSTALAÇÃO PORTUÁRIA EXPLORADA MEDIANTE AUTORIZAÇÃO DENTRO DA POLIGONAL DO PORTO 65
2.8. ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS 66
2.9. INSTALAÇÃO PORTUÁRIA EXPLORADA MEDIANTE AUTORIZAÇÃO EXISTENTE NO ENTORNO DO PORTO 67
2.10. INSTALAÇÕES RETROPORTUÁRIAS 67
2.11. INSTALAÇÕES DE SUPRIMENTOS - UTILIDADES 70
2.11.1. Energia elétrica 70
2.11.2. Abastecimento de água 71
2.11.3. Drenagem e esgoto 72
2.11.4. Telecomunicações 72
2.12. INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS 73
2.13. SERVIÇOS DE APOIO OPERACIONAL 77

2.13.1. Sistemas de monitoramento do tráfego aquaviário ... 77
2.13.2. Praticagem ... 77
2.13.3. Rebocagem ... 81
2.13.4. Serviços de apoio à embarcação ... 81
2.14. MÃO DE OBRA ... 81
2.14.1. OGMO ... 81
2.14.2. Trabalhadores portuários ... 89
2.14.3. Saúde e segurança do trabalhador ... 90
2.15. MEIO AMBIENTE ... 93
2.15.1. Diagnóstico ambiental ... 94
2.15.2. Gestão ambiental ... 102
2.15.3. Licenciamento ambiental ... 108
2.16. SEGURANÇA ... 135
2.16.1. ISPS Code ... 135
2.16.2. Segurança patrimonial ... 135
2.17. ACESSOS INTERNOS DO PORTO ... 136
2.17.1. Vias de circulação rodoviária ... 136
2.17.2. Vias de circulação ferroviária ... 138
2.18. ACESSOS TERRESTRES ... 138
2.18.1. Rodoviários ... 138
2.18.1.1. Acessos ao porto no centro da cidade ... 140
2.18.2. Ferroviários ... 141
2.18.3. Dutoviários ... 142
2.19. ACESSOS HIDROVIÁRIOS ... 142
2.20. ACESSOS AQUAVIÁRIOS ... 143
2.20.1. Canal de acesso ... 144
2.20.2. Bacia de evolução ... 146
2.20.3. Áreas de fundeio ... 147
2.20.4. Barra ... 149
2.20.5. Sinalização náutica ... 149
2.20.6. Interferências no acesso aquaviário ... 153
2.20.7. Histórico de acidentes ... 154
2.20.8. Ventos ... 155
2.20.9. Pluviosidade ... 157
2.20.10. Nebulosidade ... 158
2.20.11. Nível de redução e zero hidrográfico ... 159
2.20.12. Marés ... 159
2.20.13. Ondas ... 160

2.20.14. Correntes 160
2.20.15. Taxa de assoreamento 162
2.21. INTERAÇÃO PORTO-CIDADE 163
2.21.1. Integração do porto no planejamento urbano 163
2.21.2. Impactos da atividade portuária no município 164
INTERFERÊNCIAS NA GERAÇÃO DE EMPREGOS, TURISMO ENTRE OUTROS 166
3. PLANO OPERACIONAL 166
3.1. MELHORIAS DE GESTÃO 168
3.2. MELHORIAS OPERACIONAIS 179
3.3. PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS 181
3.4. PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS EM ACESSOS 185
3.5. PROPOSIÇÃO DE REORGANIZAÇÃO DE ÁREAS 185
3.5.1. ZONEAMENTO – SITUAÇÃO ATUAL 186
3.5.1.1. Áreas arrendáveis operacionais – situação atual 188
3.5.1.1.1. Terminal de Múltiplo Uso – 1A 190
3.5.1.1.2. Terminal de Múltiplo Uso – 1B 192
3.5.1.2. Áreas arrendáveis não afetas à operações portuárias – situação atual 194
3.5.1.2.1. Área 5 A 195
3.5.1.2.2. Área 5 B 196
3.5.1.2.3. Área 5 C, 5D, 5F e 5G 197
3.5.1.2.4. Área 5 E 198
3.5.1.2.5. Áreas 5 J e 5M 199
3.5.1.2.6. Áreas 5 L, 5O e 5P 200
3.5.1.3. Áreas arrendadas operacionais – situação atual 203
3.5.1.3.1. Área 2 - Ocrim 204
3.5.1.4. Áreas Arrendadas Não Afetas À Operações Portuárias – situação atual 205
3.5.1.5. Áreas não arrendadas operacionais– situação atual 206
3.5.1.5.1. Cais Público – 3 206
3.5.1.5.2. Terminal de Passageiros – 4 207
3.5.1.6. Áreas não arrendadas não afetas à operações portuárias – situação atual 209
3.5.1.6.1. Áreas 5H, 5I e 5K 209
3.5.1.6.2. Área 5 N e 5Q 211
3.5.1.6.3. Área 5R – Estação das Docas 212
3.5.1.7. Áreas não arrendadas REVAP– situação atual 213
3.5.1.7.1. REVAP – Ver-o-Rio – 6A 214
3.5.1.7.2. REVAP – 6B, 6C, 6D e 6E 215
3.5.2. ZONEAMENTO – CURTO PRAZO 217
3.5.2.1. Áreas arrendadas operacionais – curto prazo 219
3.5.2.1.1. Terminal de Múltiplo Uso 1B 220

3.5.2.2. Áreas arrendadas não afetas às operações portuárias – curto prazo 221

3.5.2.2.1. Área não afeta à operação portuária 5A 222

3.5.2.2.2. Área não afeta à operação portuária 5O 223

3.5.2.3. Áreas não arrendadas - REVAP– curto prazo 225

3.5.2.3.1. REVAP –6D 226

3.5.3. ZONEAMENTO – MÉDIO PRAZO 226

3.5.4. ZONEAMENTO – LONGO PRAZO 228

3.6. AÇÕES AMBIENTAIS 231

3.7 LEVANTAMENTO DOS FLUXOS DE CARGA 232

3.7.1 HISTÓRICO DAS PRINCIPAIS MERCADORIAS MOVIMENTADAS 232

3.7.2 VALORES EXPORTADOS E IMPORTADOS POR LONGO CURSO 248

3.7.3 PROJEÇÃO DE FLUXO DE CARGAS 251

3.7.3.1 Estudos utilizados como base para as projeções de fluxos de cargas 251

3.7.3.2 PDZ do Porto de Belém (2010) 251

3.7.3.3 Plano Mestre do Porto de Belém (2013) 251

3.7.4 Projeção de Movimentação – PDZ 2013 252

3.7.4.5 Detalhamento de Cargas 253

4. ANEXOS 256

4.1. ANEXO I - RESOLUÇÃO Nº 2650 - ANTAQ, DE 26 DE SETEMBRO DE 2012 256

4.2. ANEXO II – PORTARIA DA SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA Nº 03 DE 07/01/2014 256

4.3. ANEXO IV - LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013. 260

4.4. ANEXO V – DECRETO Nº 8.033, DE 27 DE JUNHO DE 2013 276

4.5. ANEXO VI – PORTARIA Nº 206, DE 11 DE JULHO DE 2014 287

5. MAPAS 288

APÊNDICE A – PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO – TERMINAL DE MIRAMAR. 322

APÊNDICE B – PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO – TERMINAL DE OUTEIRO. 323

Índice de Figuras

FIGURA 1 - PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DO PORTO DE BELÉM 25

FIGURA 3 - LIMITE DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO 27

FIGURA 4 - ÁREA DE INFLUÊNCIA DO PORTO DE BELÉM 29

FIGURA 8 - LOCALIZAÇAO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO PORTO DE BELÉM 44

FIGURA 11 - LOCALIZAÇÃO DOS ARMAZENS DO PORTO DE BELÉM 50

FIGURA 12 - LOCALIZAÇÃO DOS PATIOS DO PORTO DE BELÉM 51

FIGURA 13 - PÁTIO DE CONTEINERES DO PORTO DE BELÉM 52

FIGURA 14 - LOCALIZAÇÃO DOS SILOS DO PORTO DE BELÉM 53

FIGURA 15 - EDIFÍCIO SEDE DA CDP-COMPANHIA DOCAS DO PARÁ 58

FIGURA 22 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS VIGIAS POR FAIXA DE IDADE 84

FIGURA 23 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS ESTIVADORES POR FAIXA DE IDADE 84

FIGURA 24 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS CONSERTADORES POR FAIXA DE IDADE 85

FIGURA 25 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS CONFERENTES POR FAIXA DE IDADE 85

FIGURA 26 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS BLOCOS POR FAIXA DE IDADE 86

FIGURA 27 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS ARRUMADORES POR FAIXA DE IDADE 87

FIGURA 28 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS MOVIMENTADORES POR FAIXA DE IDADE 87

FIGURA 30 - OFICINA DE FANFARRA 116

FIGURA 31 - AULA TEÓRICA E PESQUISAS SOBRE RECICLAGEM 117

FIGURA 32 - MATERIAIS SELECIONADOS PARA OFICINA DE RECICLAGEM 117

FIGURA 33 - CONFECÇÃO DOS ENFEITES NATALINOS 118

FIGURA 34 - EXPOSIÇÃO DOS MATERIAIS CONSTRUÍDOS PELOS ALUNOS 119

FIGURA 35 - CONFECÇÃO DOS ADEREÇOS 119

FIGURA 36 - ALUNOS DA OFICINA DE CANTO 120

FIGURA 37 - ALUNOS E PROFESSORES NUMA ATIVIDADE NO PORTO DE BELÉM 121

FIGURA 38 - ADEREÇOS CONFECCIONADOS NA OFICINA 121

FIGURA 39 - ADEREÇOS CONFECCIONADOS NA OFICINA 122

FIGURA 40 - CULMINÂNCIA DAS OFICINAS COM ARRAIAL DO PAVULAGEM 122

FIGURA 41 - CENAS DO ENCERRAMENTO DA ATIVIDADE DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL 122

FIGURA 42 - ALUNOS, PROFESSORES E EQUIPE DO PROJETO NO CORTEJO DO CORDÃO DO PEIXE-BOI 123

FIGURA 43 - ALUNOS, PROFESSORES E EQUIPE DO PROJETO NO CORTEJO DO CORDÃO DO PEIXE-BOI 124

FIGURA 44 - AULAS TEÓRICAS DA OFICINA DE GRAFITAGEM 125

FIGURA 45 - OFICINA DE GRAFITAGEM: A CONSTRUÇÃO COLETIVA 125

FIGURA 46 - ALUNOS FAZENDO A PINTURA DOS MUROS 126

FIGURA 47 - MURAL NA ÁREA RECREATIVA: RESULTADO FINAL DA OFICINA DE GRAFITAGEM 126

FIGURA 48 - OFICINA DE CONFECÇÃO DE INSTRUMENTOS MUSICAIS 127

FIGURA 49 - ALUNOS CONFECCIONANDO INSTRUMENTOS MUSICAIS 128

FIGURA 50 - OFICINA DE ROTINAS ADMINISTRATIVAS 129

FIGURA 51 - OFICINA DE PERCUSSÃO 130

FIGURA 52 - APRESENTAÇÃO DOS ALUNOS DURANTE A FESTA JUNINA DA ESCOLA: RESULTADOS DA OFICINA DE PERCUSSÃO 130

FIGURA 53 - PALESTRA SOBRE COLETA SELETIVA 131

FIGURA 54 - INTERVENÇÕES JUNTO AOS COLABORADORES 132

FIGURA 57 - ACESSOS RODOVIÁRIOS AO PORTO DE BELÉM 138

FIGURA 58 - ACESSOS HIDROVIÁRIOS AO PORTO DE BELÉM 142

FIGURA 60 - BACIAS DE EVOLUÇÃO DO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM 147

FIGURA 61- PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DAS ÁREAS DE FUNDEIO, BACIA DE EVOLUÇÃO E POLIGONAL DO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM 149

FIGURA 64 - VELOCIDADE DO VENTO MÁXIMA MÉDIA 156

FIGURA 65 - DIREÇÃO PREDOMINANTE DOS VENTOS MENSAIS 156

FIGURA 66 - PRECIPITAÇÃO TOTAL 157

FIGURA 67 - NÚMERO DE DIAS COM PRECIPITAÇÃO 158

FIGURA 68 - NEBULOSIDADE MÉDIA 158

FIGURA 70 - CORRENTE NA PREAMAR DE SALINÓPOLIS A BELÉM 161

FIGURA 72 – IMAGEM DO PORTO MARAVILHA (RJ) MOSTRANDO A REQUALIFICAÇÃO URBANA DA ÁREA DO PORTO, COM A PRESERVAÇÃO DOS GALPÕES E AUMENTO DA DENSIDADE. 165

FIGURA 74 - PLANO DE TRABALHO – CDP 172

FIGURA 75 - ETAPAS DO PLANO DE TRABALHO 172

FIGURA 76 - MAPA DE PROCESSOS 173
FIGURA 78 - MAPA DO ZONEAMENTO ATUAL DO PORTO DE BELÉM 188
FIGURA 79 – AREA 1A, PORTO DE BELÉM 191
FIGURA 80 - AREA 1B, PORTO DE BELÉM 193
FIGURA 81 - ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – PORTO DE BELÉM 195
FIGURA 82 – TERMINAL DE GRANEL SÓLIDO 2, PORTO DE BELÉM 205
FIGURA 83 - CAIS PÚBLICO 3, PORTO DE BELÉM 206
FIGURA 84 – ÁREA ARRENDADA - TERMINAL DE PASSAGEIROS - PORTO DE BELÉM 208
FIGURA 85 - ÁREAS NÃO ARRENDADAS NÃO AFETAS À OPERAÇÕES PORTUÁRIAS 209
FIGURA 86 – ÁREAS DE REVITALIZAÇÃO PORTUÁRIA - PORTO DE BELÉM 214
FIGURA 87 - ZONEAMENTO EM CURTO PRAZO DO PORTO DE BELÉM 218
FIGURA 88 - MAPA DO ZONEAMENTO EM CURTO PRAZO DO PORTO DE BELÉM 219
FIGURA 89 - ÁREAS ARRENDADAS EM CURTO PRAZO 220
FIGURA 90 - ÁREAS NÃO AFETAS À OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – PORTO DE BELÉM 222
FIGURA 91 - AREAS DE REVITALIZAÇÃO PORTUÁRIA - MEDIO PRAZO 225
FIGURA 92 - ZONEAMENTO EM MÉDIO PRAZO DO PORTO DE BELÉM 227
FIGURA 93 - MAPA DO ZONEAMENTO EM MÉDIO PRAZO DO PORTO DE BELÉM 228
FIGURA 94 - ZONEAMENTO EM LONGO PRAZO DO PORTO DE BELÉM 229
FIGURA 95 - MAPA DO ZONEAMENTO A LONGO PRAZO DO PORTO DE BELÉM 230
FIGURA 97 - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS POR TIPO DE NAVEGAÇÃO 234
FIGURA 98 - MOVIMENTAÇÃO TOTAL – POR SENTIDO - PORTO DE BELÉM 235
FIGURA 99 - CARGA GERAL CONTEINERIZADA – POR SENTIDO 235
FIGURA 100 - CARGA GERAL NÃO-CONTEINERIZADA – POR SENTIDO 236
FIGURA 101 – GRANÉIS SÓLIDOS – POR SENTIDO 236
FIGURA 102 – GRANÉIS LÍQUIDOS – POR SENTIDO 237
FIGURA 108 - PROJEÇÃO DE TRIGO 255

Índice de Tabelas

TABELA 1 - LOCALIZAÇÃO PORTO DE BELÉM 26

TABELA 2 - COORDENADAS GEOGRÁFICAS DO PORTO DE BELÉM 26

TABELA 3 - IDENTIFICAÇÃO DA CDP - RELATÓRIO DE GESTÃO INDIVIDUAL 29

TABELA 4 - ESTRUTURA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA CDP - CONSAD 38

TABELA 5 - ESTRUTURA DO CONSELHO FISCAL DA CDP - CONFIS 39

TABELA 6 - FORÇA DE TRABALHO DA CDP - SITUAÇÃO APURADA EM 31/13 40

TABELA 7 - DETALHAMENTO DOS CARGOS EM COMISSÃO E FUNÇÕES GRATIFICADAS DA CDP 40

TABELA 8 - QUANTIDADE DE SERVIDORES DA CDP POR FAIXA ETÁRIA 40

TABELA 9 - QUANTIDADE DE SERVIDORES DA CDP POR NÍVEL DE ESCOLARIDADE 41

TABELA 10 - QUANTIDADE DE SERVIDORES DA CDP 41

TABELA 11 - NÚMERO DE SERVIDORES POR CARGOS – SEDE CDP 42

TABELA 12 - CARACTERÍSTICAS DOS TRECHOS DO CAIS COMERCIAL DO PORTO DE BELÉM 46

TABELA 13 - INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM NO PORTO DE BELÉM 48

TABELA 14 - EQUIPAMENTOS DO PORTO DE BELÉM 59

TABELA 15 - CONTRATOS DE ARRENDAMENTO – CDP 63

TABELA 16 - ÁREAS ARRENDÁVEIS 64

TABELA 17 - ÁREAS ALFANDEGADAS 66

TABELA 18 - INSTALAÇÃO RETROPORTUÁRIA 69

TABELA 19 - CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA - PORTO DE BELÉM – 2013 70

TABELA 20 - DEMANDA ATUAL DE ENERGIA ELÉTRICA 71

TABELA 21 - DEMANDA E CONSUMO DE ÁGUA 71

TABELA 22 - CIRCUITOS DE TELECOMUNICAÇÃO 72

TABELA 23 - GESTÃO DOS CONTRATOS NÃO AFETOS À OPERAÇÃO PORTUÁRIA 74

TABELA 27 - CATEGORIA DE TRABALHADORES 88

TABELA 28 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIA DE SE APOSENTAR 89

TABELA 29 - NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS POR FAIXA DE IDADE E POR CARGO 89

TABELA 30 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIAS DE SE APOSENTAR 90

TABELA 31 - MÉDIA SALARIAL DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS 90

TABELA 32 - METAS DE SEGURANÇA DO TRABALHO PARA O ANO 2017 93

TABELA 33 - AÇÕES PARA CONSTRUÇÃO DA AAP 107

TABELA 34 - LICENÇAS AMBIENTAIS DO PORTO DE BELÉM 109

TABELA 35 - INDICADORES ANTAQ DE DESEMPENHO PARA O PORTO DE BELÉM / 2013 133

TABELA 36 - COMPARATIVO EM RELAÇÃO AO ANO DE 2012 134

TABELA 37 - ISPS CODE 135

TABELA 38 - CARACTERÍSTICAS DO CANAL ORIENTAL (ACESSO AO PORTO DE BELÉM) 145

TABELA 39 - DISPOSIÇÃO DAS BÓIAS NO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM 152

TABELA 40 – HISTÓRICO DE ACIDENTES 155

TABELA 41 - AMPLITUDE DAS MARÉS NO PORTO DE BELÉM 160

TABELA 42 - NÍVEIS DE REDUÇÃO DAS MARÉS, PORTO DE BELÉM 162

TABELA 43 - PROFUNDIDADES DE PROJETO, PORTO DE BELÉM 162

TABELA 44 - PLANO DE AÇÕES DO PORTO DE BELÉM 168

TABELA 45 - CRONOGRAMA DAS PREVISÕES DE EXECUÇÃO DAS MELHORIAS OPERACIONAIS 180

TABELA 46 - IMPLANTAÇÃO DO PROGRAMA DE CONFORMIDADE DO GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS E EFLUENTES LÍQUIDOS NOS PORTOS MARÍTIMOS 182

TABELA 47 - ADEQUAÇÃO DE ESTUDOS E PROJETOS PARA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA 182

TABELA 48 - IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE APOIO AO GERENCIAMENTO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA 183

TABELA 49 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES DE PROJETOS À ATRACAÇÃO E OPERAÇÃO DE NAVIOS NO PORTO DE BELÉM 183

TABELA 50 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES GERAIS DE SUPRIMENTOS NO PORTO DE BELÉM 184

TABELA 51 - ESTUDO PARA O PLANEJAMENTO DO SETOR PORTUÁRIO 184

TABELA 52 - IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE APOIO DE GESTÃO DE TRÁFEGO DE NAVIOS 184

TABELA 53 - IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO DE MONITORAMENTO DE CARGAS E DA CADEIA LOGÍSTICA 184

TABELA 54 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 1A, PORTO DE BELÉM 190

TABELA 55 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 1A 192

TABELA 56 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 1B, PORTO DE BELÉM 192

TABELA 57 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 1B 194

TABELA 58 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5A, PORTO DE BELÉM 195
TABELA 59 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5ª 196
TABELA 60 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5B, PORTO DE BELÉM 196
TABELA 61 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5B 196
TABELA 62 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5C, PORTO DE BELÉM 197
TABELA 63 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5C 197
TABELA 64 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5D, PORTO DE BELÉM 197
TABELA 65 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5D 197
TABELA 66 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5F, PORTO DE BELÉM 198
TABELA 67 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5F 198
TABELA 68 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5G, PORTO DE BELÉM 198
TABELA 69 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5G 198
TABELA 70 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5E, PORTO DE BELÉM 199
TABELA 71 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5E 199
TABELA 72 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5J, PORTO DE BELÉM 199
TABELA 73 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5J 200
TABELA 74 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5M, PORTO DE BELÉM 200
TABELA 75 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5M 200
TABELA 76 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5L, PORTO DE BELÉM 201
TABELA 77 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5L 201
TABELA 78 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5O, PORTO DE BELÉM 201
TABELA 79 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5O 201
TABELA 80 -- CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5P, PORTO DE BELÉM 202
TABELA 81 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5P 203
TABELA 82 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 2, PORTO DE BELÉM 204
TABELA 83 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 2 205
TABELA 84 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 3, PORTO DE BELÉM 206
TABELA 85 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 3 207
TABELA 86 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 4, PORTO DE BELÉM 207

TABELA 87 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 4 208
TABELA 88 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5H, PORTO DE BELÉM 210
TABELA 89 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5H 210
TABELA 90 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5I, PORTO DE BELÉM 210
TABELA 91 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5I 210
TABELA 92 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5K, PORTO DE BELÉM 210
TABELA 93 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5K 211
TABELA 94 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5N, PORTO DE BELÉM 211
TABELA 95 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5N 211
TABELA 96 -- CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5Q, PORTO DE BELÉM 212
TABELA 97 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5Q 212
TABELA 98 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5R, PORTO DE BELÉM 212
TABELA 99 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5R 213
TABELA 100 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 6A, PORTO DE BELÉM 214
TABELA 101 - COORDENADA POLIGONAL, ÁREA 6A 215
TABELA 102 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 6B, PORTO DE BELÉM 215
TABELA 103 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 6B 216
TABELA 104 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 6C, PORTO DE BELÉM 216
TABELA 105 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 6C 216
TABELA 107 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 6E 217
TABELA 108 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 4, PORTO DE BELÉM 221
TABELA 109 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 1B 221
TABELA 110 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5A, PORTO DE BELÉM 223
TABELA 111 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5A 223
TABELA 112 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5O, PORTO DE BELÉM 223
TABELA 113 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5O 223
TABELA 114 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 6C, PORTO DE BELÉM 226
TABELA 115 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 6D 226
TABELA 117 - DESCARREGAMENTO - CARGA GERAL CONTENEIRIZADA – BELÉM 237

TABELA 118 - CARREGAMENTO - CARGA GERAL CONTENEIRIZADA – BELÉM 239

TABELA 119 – DESCARREGAMENTO - CARGA GERAL NÃO-CONTENEIRIZADA – BELÉM 241

TABELA 120 – CARREGAMENTO – CARGA GERAL NÃO-CONTEINERIZADA – BELÉM 244

TABELA 121 - DESCARREGAMENTO – GRANÉIS SÓLIDOS – BELÉM 245

TABELA 122 - CARREGAMENTO – GRANÉIS SÓLIDOS – BELÉM 246

TABELA 123 - DESCARREGAMENTO - GRANÉIS LÍQUIDOS – BELÉM 247

TABELA 124 – CARREGAMENTO – GRANÉIS LÍQUIDOS – BELÉM 247

TABELA 125 - VALOR EXPORTADO (US$ FOB) - PORTO DE BELÉM E SEUS TERMINAIS 249

TABELA 126 – VALOR IMPORTADO (US$ FOB) – PORTO DE BELÉM E SEUS TERMINAIS 250

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)

ENASA (Empresa de Navegação da Amazônia S.A.)

FENAV (Faculdade de Engenharia Naval)

FISPQ (Ficha de Informação de Segurança de Produto Químico)

GERAMB/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)

OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra)

NPCP (Normas e Procedimentos para as Capitanias)

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)

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)

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)

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/VTS (*Vessel Traffic Management Information*)

ZAU (Zonas de Ambiente Urbano)

ZI (Zona Industrial)

ZPP (Zona de Preservação do Patrimônio)

I. Apresentação

A Companhia Docas do Pará - CDP contratou a Universidade Federal do Pará - UFPA, para desenvolver a atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - PDZ do Complexo Portuário do Pará.

O presente relatório trata da atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - PDZ do Porto de Belém, o qual está inserido no contexto de um esforço recente da Secretaria de Portos da Presidência de República - SEP/PR 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, 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 Belém, 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 n°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 SEP 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 SEP 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 SEP 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 (Belém, Santarém, Vila do Conde, Mucuripe e Pecém, Suape, Salvador e Aratu, Vitória, Rio de Janeiro, Itaguaí, 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 Belém 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 Relatório “PDZ – 2017 do Porto Organizado de Belém” elaborado através do Protocolo de Intenções junto à Universidade Federal do Pará que originou o contrato CDP/UFPA nº 30/2012 e seus Termos Aditivos apresenta o Zoneamento do Porto que 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 afetas à operação portuárias;
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.

Neste sentido, esta Revisão considera as diretrizes atuais estabelecidas pelo Ministério dos Transportes e Integração Nacional e ratificadas pela Diretoria Executiva da CDP no sentindo de atender ao Projeto Porto Futuro, em que serão revisadas e adequadas as áreas operacionais, bem como as áreas não afetas à operação portuárias, cuja destinação será abrigar atividades comerciais, e as áreas de Revitalização Portuária – REVAP, cuja destinação será de cunho urbanístico e para uso público da população, ou seja, não trarão rentabilidade. Além disso a efeito de registro, será demarcada as áreas de litígio judicial, as quais serão transformadas em áreas não afetas à operação portuárias e de REVAP.

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.

1. Informações Gerais

1.1. Localização

O Porto de Belém, representado na Figura 1 / Mapa página 289, localiza-se na Avenida Marechal Hermes, município de Belém, Estado do Pará. Situa-se à margem direita da Baia do Guajará, que é formada pelos rios Moju, Guamá, Acará e Pará. É um porto abrigado, com pouca intensidade de ventos. Na margem esquerda da baia do Guajará localiza-se a ilha das onças com 19 km de comprimento e outras ilhas menores.

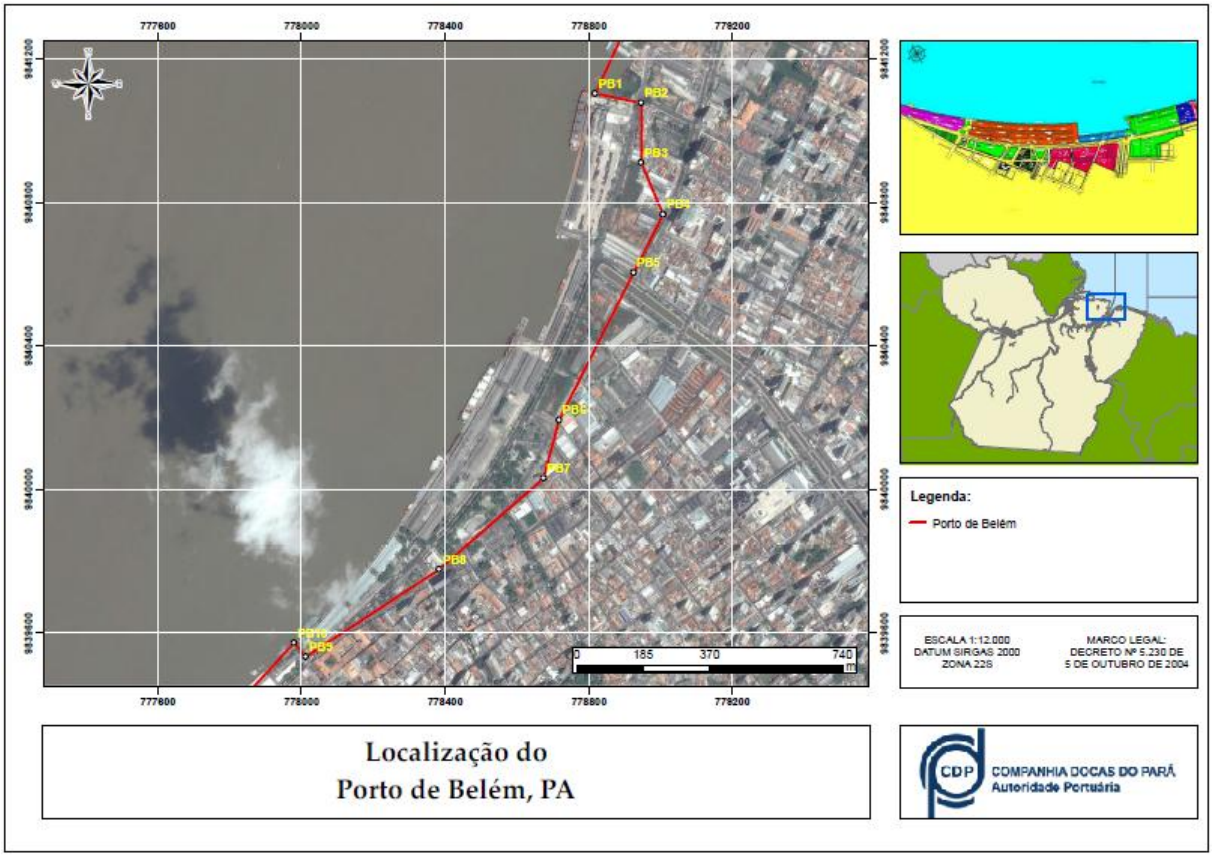


FIGURA 1 - PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

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

TABELA 1 - LOCALIZAÇÃO PORTO DE BELÉM

PORTO DE BELÉM – APOBEL	
Nome	Porto de Belém - APOBEL
Administrador	Luiz Fernando Lemos Barreto Moreira
Endereço	Av.: Marechal Hermes – Praça Pedro Teixeira/Bairro Centro/Belém/Pará
Cep	66010-000
Telefones	(91) 3182-9173 / Fax: 3182-9173
Contatos	(91) 8886-7918
Email	barreto@cdp.com.br

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

As coordenadas geográficas do Porto, bem como o Sistema UTM são apresentados na Tabela 2.

TABELA 2 - COORDENADAS GEOGRÁFICAS DO PORTO DE BELÉM

COORDENADAS GEOGRÁFICAS ZONA 22S - DATUM SIRGAS 2000		COORDENADAS UTM ZONA 22S - DATUM SIRGAS 2000
Latitude	01º 26’43’’ S	N: 9840099,51 m
Longitude	48º 29’ 49’’ W	E: 778528,49 m

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Na Figura 2 é possível ver as instalações do porto e sua localização, e na Figura 3 / Mapa página 290 está delimitada o limite da área do porto organizado de Belém, que abrange também as áreas dos Terminais de Miramar e Outeiro definida conforme decreto nº 5.230 de 5 de outubro de 2004, pela Presidência da República.

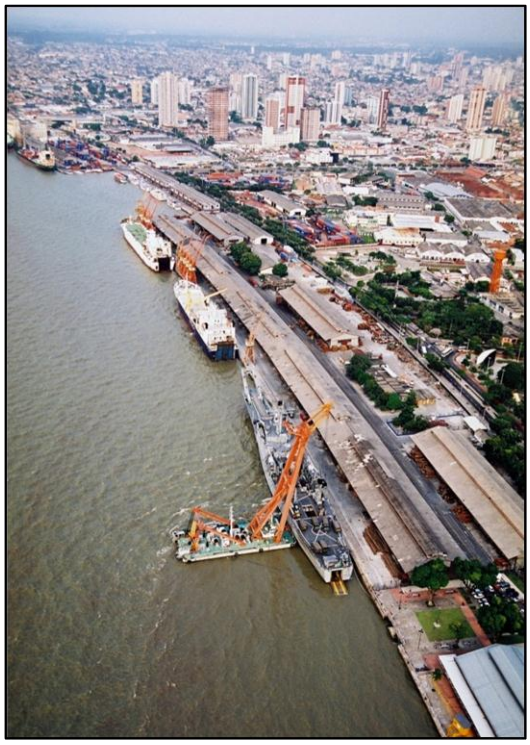


FIGURA 2 - PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

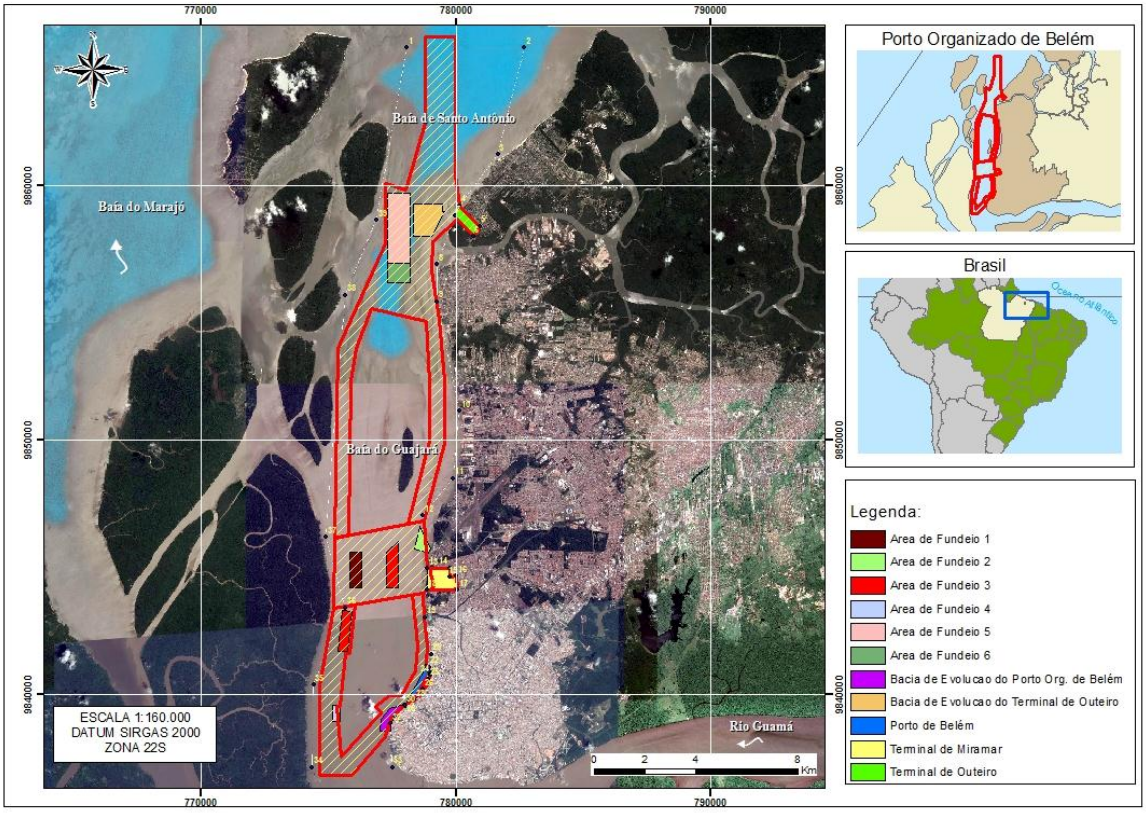


FIGURA 3 - LIMITE DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

A respeito da área de influência do Porto de Belém, pode-se dizer que a mesma estende-se praticamente a todo território paraense, além de grande parte dos estados do Amazonas, Tocantins, Maranhão e Goiás.

No Estado do Pará, toda a parte centro-oeste do estado está sob a influência direta do porto de Belém, permanecendo a fronteira oeste como área de influência do porto de Santarém.

As regiões em outros estados que compreendem a hinterlândia do porto de Belém incluem o trecho médio do rio Amazonas, o norte do estado de Tocantins e a região sudoeste do estado do Maranhão, ambas as regiões localizadas no médio Araguaia-Tocantins.

Com a conclusão das obras referentes a construção das eclusas de Tucuruí e de eliminação do trecho de cachoeiras de Santa Izabel, a área de influência do porto de Belém irá se ampliar até os limites com a região norte do estado de Mato Grosso, tornando-se alternativa economicamente viável para escoamento da produção de cargas oriundas do Centro-Oeste.

A Figura 4 / Mapa página 291, a seguir, apresenta de forma esquemática a área de influência do porto de Belém.

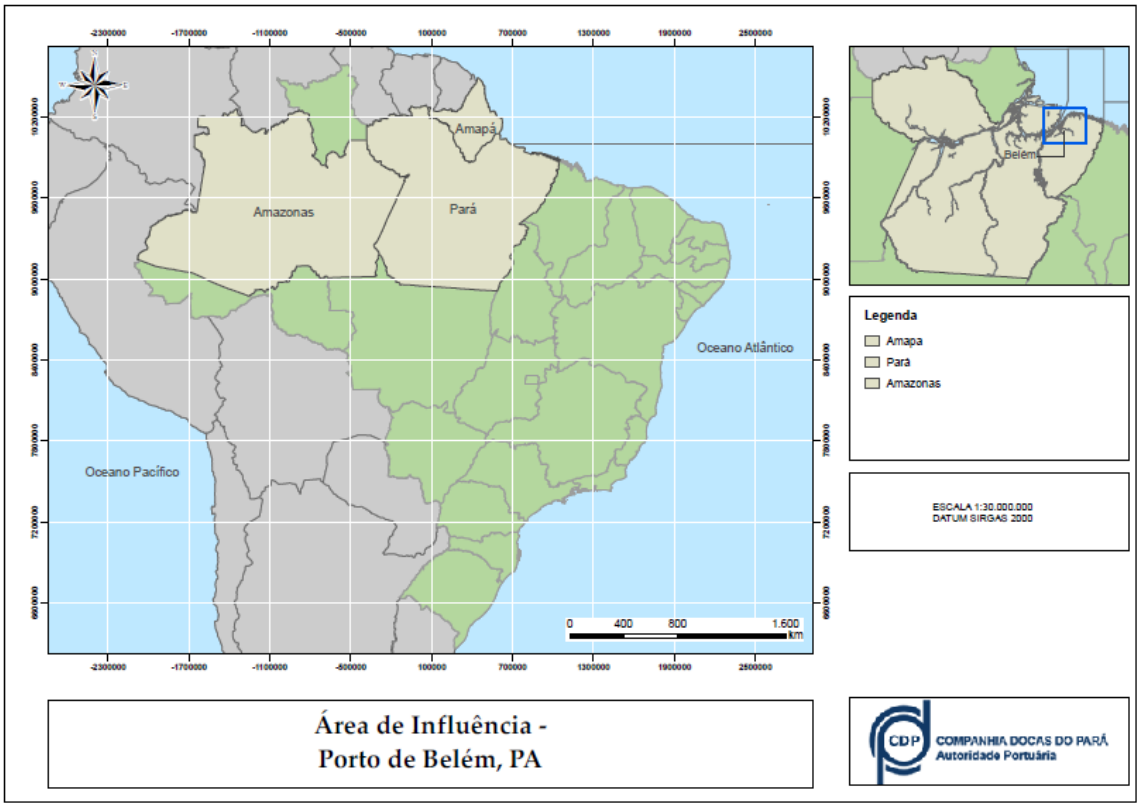


FIGURA 4 - ÁREA DE INFLUÊNCIA DO PORTO DE BELÉM

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:	Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR
IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE JURISDICIONADA	
Denominação Completa:	Companhia Docas do Pará
Denominação Abreviada:	CDP
Natureza Jurídica:	Sociedade de Economia Mista
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 Belém - APOBEL
CNPJ:	04.933.552/0001-03
Página Web:	www.cdp.com.br/porto-de-belem
E-mail:	plantabel@cdp.com.br ; barreto@cdp.com.br
Telefone:	(55) (91) 3182-9173
Regime de Exploração	Sociedade de Economia Mista

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

1.3. Histórico

A Amazônia, no início do século XX, destacava-se no cenário mundial como a maior produtora de borracha. Com isso crescia a afluência da navegação e logo surgiu a necessidade de se construir um porto na cidade de Belém, pois os arranjos portuários na forma trapiches existentes na época eram ineficientes, sem segurança e pioravam a estética da cidade. Belém estava fadada a ser uma grande metrópole, pois sua privilegiada situação geográfica no estuário amazônico lhe garantia, futuramente, tornar-se um importante centro urbano, pois praticamente todo o comércio da região, teria que inevitavelmente passar pelo seu Porto.

O empresário Percival Farquhar (1864-1953), depois de participar da organização da *'Light and Power'* em São Paulo e no Rio de Janeiro, recebeu autorização para executar diversas obras no cais da cidade de Belém, através do Decreto n.º 6.283, de 20.12.1906, conseguiu a concessão para explorar os serviços portuários, através da empresa *Port of Pará Co*.

Percival Farquhar retirou todos os trapiches existentes em frente à cidade e no mesmo local construiu o Porto de Belém. Em 2 outubro de 1909 foi inaugurado o Porto de Belém.

1.3.1. Histórico dos Estudos de Planejamento Elaborado pelo Porto

O Porto de Belém 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 Belém, 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 Belém, 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 Belém, elaborado por PETCON - Companhia Docas do Pará, 1999;
- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário do Complexo Tapajós - Porto de Belém, elaborado por PETCON - Companhia Docas do Pará, 2004;
- Atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - Porto de Belém, elaborado por PETCON - Companhia Docas do Pará, 2005;

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 8.630/93, 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. 17º, § 2º, estabelece que a autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP o respectivo PDZ do Porto.

O Decreto nº 8.033, define em seu Art. 36º 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 SEP 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 **compete 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, SEP, para aprovação.

1.4.1. 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 Belém.

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 alterado pela Assembleia Geral dos Acionistas em 03/04/2013.

A área do Porto Organizado de Belém abrange também as áreas dos Terminais de Miramar e Outeiro definida pelo Decreto nº 5.230 de 05 de outubro de 2004, sendo constituída:

I. Pelas instalações portuárias terrestres existentes na cidade de Belém, quais sejam ancoradouros, docas, cais e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, existentes na margem direita da Baía de Guajará, desde a extremidade sul de o Mercado Ver-o-Peso até a ponta sudoeste da ilha de Caratateua, na foz do rio Pará e marítimas, contidas na poligonal do Porto Organizado, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, silos, rampas “rô-rô”, pátios, edificações em geral, vias de circulação rodoviária e ainda os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Belém ou sob sua guarda e responsabilidade;
II. Pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como área de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas

adjacentes a estes, até as margens das instalações terrestres do porto organizado 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 Belém e dos Terminais de Miramar e Outeiro foi aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária - CAP dos portos de Belém, Vila do Conde e Santarém, de 29/11/2007. A Resolução nº 947-ANTAQ, de 18 de dezembro de 2007, autoriza o Programa de Arrendamento de áreas e instalações do porto de Belém e dos terminais de Miramar e de Outeiro.

O Regulamento de Exploração dos Portos de Belém, Vila do Conde e Santarém foi aprovado 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 Belém foi declarado por meio do Ato Declaratório Executivo da Secretaria da Receita Federal nº 21, de 27 de setembro de 2010.

1.5. Situação Institucional

A CDP é uma Sociedade de Economia Mista, CNPJ: 04.933.552/0001-03, de capital autorizado, vinculado à Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR, com sede e foro na cidade de Belém, sito Avenida 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 (ENA S.A) e a Companhia das Docas do Pará - CDP, aprovado pelo Decreto nº 61.300, de 06/09/1967, regendo-se pela Lei nº 12.816, 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 a 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, respeito no 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 Belém 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 Belém, Miramar e Outeiro 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 mais eficaz" (Plano Mestre do Porto de Belém, 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.



FIGURA 5 - ORGANOGRAMA DE GESTÃO DA CDP

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

O conselho de Autoridade Portuária - CAP é o órgão colegiado da Autoridade Portuária integrado por representantes de todos os segmentos interessados na atividade do porto, agrupados em quatro blocos: poder público, operadores portuários, trabalhadores e usuários do porto.

Através da Figura 6 pode ser verificado o organograma atualizado do CAP, conforme informações da CDP.

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
WALDIR QUINTILIANO DA SILVA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	CONSAD de 04/11/2015
PARSIFAL DE JESUS PONTES	CDP	CONSAD de 30/07/2015
JEFFERSON VASCONCELOS SANTOS	Ministério dos Transportes	AGE* de 04/09/2015
GERSON BATISTA PEREIRA	Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão	CONSAD de 16/12/2016
MÁRCIO COSTA DE SOUZA	CAP/Trabalhador	AGE* de 23/05/2014

* AGO: Assembleia Geral Ordinária

* AGE: Assembleia Geral Extraordinária

* Posição: Dez/ 2014

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Conselho Fiscal

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 Tabela 5 apresenta a estrutura do conselho fiscal da CDP e CONFIS.

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 03/04/2014
AUGUSTO CÉSAR CARVALHO BARBOSA DE SOUZA	Conselheiro Titular	Ministério dos Transportes	Ata AGE 23/05/2014
CRISTIANE CAMPOS PERALTA	Conselheira Titular	Secretaria de Portos da Presidência da República	Ata AGE 14/11/2014
NUCILENE LIMA FREITAS	Conselheiro Suplente	Ministério da Fazenda	Ata AGO 03/04/2014
EULER JOSÉ DOS SANTOS	Conselheiro Suplente	Ministério dos Transportes	Ata AGE 14/11/2014
LIMBER OCAMPO	Conselheiro Suplente	Secretaria de Portos da Presidência da República	Ata AGO 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 dos Portos de Belém e Vila do Conde são 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 e trabalhadores portuários, conforme disposto no Artigo 20, parágrafo 1º do novo marco regulatório (Figura 6).

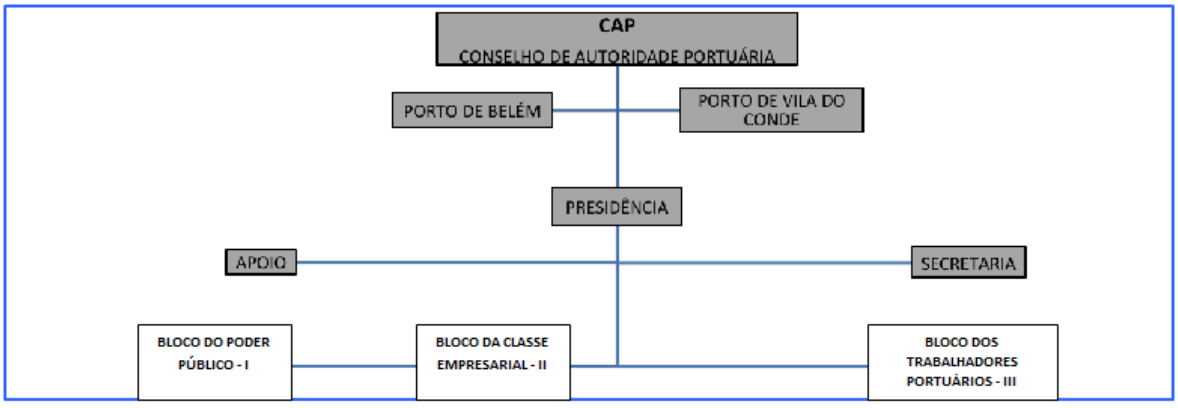


FIGURA 6 - ORGANOGRAMA - CAP

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 6 apresenta a estrutura de pessoal da Companhia Docas do Pará - CDP, tendo por base a situação apurada em 31/12/2013.

TABELA 6 - FORÇA DE TRABALHO DA CDP - SITUAÇÃO APURADA EM 31/13

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, 2013.

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

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 ASSESSORAMENTO 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, 2013.

O próximo detalhamento se refere à quantidade de servidores da CDP por faixa etária, representado na Tabela 8.

TABELA 8 - QUANTIDADE DE SERVIDORES 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, 2013.

Na Tabela 9 é apresentada a quantidade de servidores da CDP por nível de escolaridade. A maioria dos servidores tem ensino secundário completo com proporção similar aos de nível superior completo.

TABELA 9 - QUANTIDADE DE SERVIDORES 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, 2013.

O resumo da quantidade de empregados da CDP por local de trabalho e por sexo é apresentado na Tabela 10 a seguir. 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% é do sexo masculino.

TABELA 10 - QUANTIDADE DE SERVIDORES 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 Imbituba	2	0	2
TOTAL	**317**	**74**	**391**

Fonte: Relatório de Gestão, 2013.

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

TABELA 11 - NÚMERO DE SERVIDORES POR CARGOS – SEDE CDP

Cargo	Número de Servidores
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, 2013.

2. Situação Atual

2.1. Terminal de Passageiros

Inaugurado no dia 23 de maio de 2014 o novo Terminal Hidroviário do Porto de Belém “Luiz Rebelo Neto”. Instalado no galpão 9 da CDP, o terminal tem como objetivo incrementar o principal modal hidroviário de entrada e saída da capital paraense, que tem o transporte hidroviário como principal meio de locomoção.

O empreendimento ocupa uma área construída total de 4,8 mil metros quadrados, dividida em dois pavimentos. No térreo funciona o terminal propriamente dito, com os guichês de passagem, salas de embarque e desembarque, lojas de conveniência, farmácias, praça de alimentação, duas lanchonetes e dois flutuantes com rampas articuladas - um para o embarque e outro para o desembarque de passageiros -, além de polícia turística e posto do centro de atendimento ao turista.

O projeto de Revitalização do Terminal de Passageiros e Mercadorias condiz com a readequação arquitetônica e o remanejamento do fluxo de passageiros para o Armazém 9. O investimento considera um terminal completamente novo junto ao Complexo Administrativo para os Órgãos Intervenientes. A principal função do novo terminal de passageiros é dotar a cidade de Belém de infraestrutura necessária para o recebimento de embarcações turísticas nacionais. Outro ponto condiz em melhorar os serviços de apoio ao transporte intermunicipal e interestadual.

Na Figura 7 é possível verificar uma visão aérea do terminal de passageiros do Porto de Belém.



FIGURA 7 - VISTA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO PORTO DE BELÉM

Fonte: Google

Na Figura 8 / Mapa página 292 pode-se verificar a localização do terminal de passageiros do Porto de Belém.

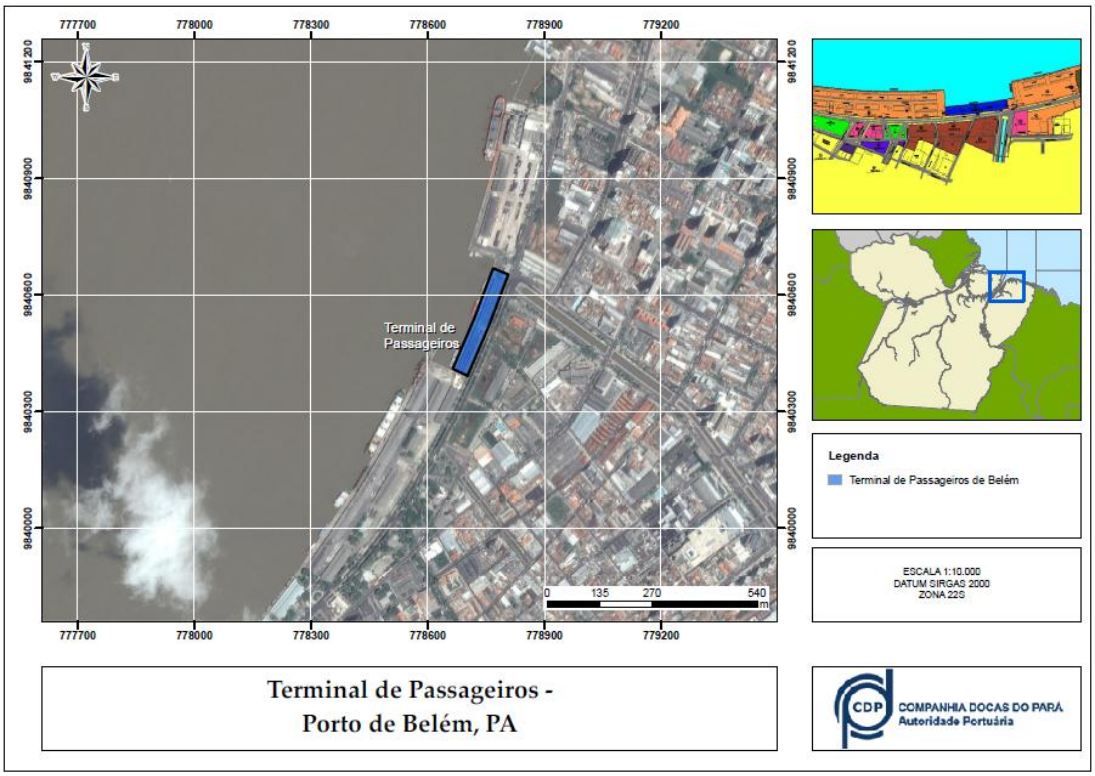


FIGURA 8 - LOCALIZAÇAO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

2.2. Instalações de Acostagem

Antes de serem cedidas partes das instalações do Porto ao Governo do Estado do Pará, através de um convênio, o cais do porto de Belém possuía 1.935 m de instalações de acostagem, construídas no princípio do século, no período entre 1909 e 1913. Atualmente, devido à cessão das áreas conforme informado no parágrafo acima, dentro do Programa de Revitalização de Áreas Portuárias - REVAP, no qual foram recuperados os armazéns A-1, A-2 e A-3, assim como a urbanização da área onde se situava o galpão Mosqueiro e Soure, o qual funcionava como estação de passageiros, transformada em grande centro de lazer, cultura e turismo, denominado de “Estação das Docas”, localizado próximo ao mercado do Ver-o-Peso.

Em consequência, o cais do porto passou a oferecer 1.515m de instalações de acostagem no cais comercial, distribuídas em quatro trechos.

A estrutura do cais tem forma de um molhe contínuo côncavo e é constituída de blocos pré-moldados de concreto simples, só existindo fundações profundas nas entradas da Doca Marechal Hermes, que possui 75 m nas faces laterais e 300 m de comprimento O Restante tem base de pedras assentes em argila dura, que é a constituição do leito do rio.

O 1° trecho corresponde à faixa de cais que está à frente dos armazéns de 1º linha 4 e 5. Neste trecho encontra-se o berço de atracação 101, destinando-se especialmente à atracação de embarcações de passageiros, embarcações regionais, tráfego interno do porto, navios de marinha e de carga geral.

O 2° trecho corresponde à faixa de cais que está à frente dos armazéns de 1º linha 6 a 8. Neste trecho localizam-se os berços de atracação 102 e 103, destinando-se predominantemente ao atendimento de navios de carga geral.

O 3° trecho, conhecido como Doca Marechal Hermes, onde se encontra o terminal fluvial destinado ao atendimento de embarcações regionais, correspondendo à faixa de cais que está à frente dos armazéns 9 e 10. Neste trecho localiza-se o berço 104. As embarcações do tráfego interno – lanchas de práticos, cábrea flutuante e outros - também atracam neste trecho. Complementa o comprimento da frente acostável as laterais da doca, que somam 150 m de extensão, situadas entre os cabeços 71 e 75, por boreste, e 95 a 99, por bombordo.

O 4° trecho corresponde à faixa de cais que está à frente dos armazéns 11 e 12 e os silos do Terminal de Granel Sólido (Trigo) OCRIM. Neste trecho estão localizados os berços 105 106 e 107, destinados principalmente à movimentação de contêineres e granéis sólidos (trigo e arroz). A Tabela 12 indica as características dos trechos do cais do Porto de Belém.

TABELA 12 - CARACTERÍSTICAS DOS TRECHOS DO CAIS COMERCIAL DO PORTO DE BELÉM

CARACTERÍSTICAS	1º TRECHO	2º TRECHO	3º TRECHO	4º TRECHO
Localização	Frente aos armazéns 4 e 5	Frente aos armazéns 6 a 8	Doca Marechal Hermes	Armazéns 11, 12 e silos do OCRIM
Destinação Principal	Navios de carga geral	Navios de carga geral	Embarcações fluviais	Contêineres e granéis sólidos
Cabeços	30 ao 45	46 a 70	71 ao 100	101 ao 113
Comprimento (m)	240	380	450	400
Largura (m)	17,5	17,5	13	17,5
Profundidade	7,1 a 8,0m	8,0m	4,8m	9,0m
Ano de Construção	1909-1913	1909-1913	1909-1913	1909-1913
Sobrecarga	5,0 t/m²	5,0 t/m²	5,0 t/m²	5,0 t/m²
Pavimentação	Paralelepípedo	Paralelepípedo	Concreto	Paralelepípedo
Bitola p/ Guindaste	4,85 m	4,85 e 10 m	Não dispõe	4,85 e 10m
Guindastes	Não	Não	Não	Não
Tomadas elétricas	9 de 440 V, 3 de 380V e 2 de 220 V	13 de 380V e 3 de 220 V	2 de 220 V	5 de 380V e 2 de 220 V
Tomada de abastecimento de água	4 de Ø64mm e vazão de 25 m³/h	6 de Ø64 mm e vazão de 25 m³/h	4 de Ø64mm e vazão de 25 m³/h	6 de Ø64mm e vazão de 25 m³/h
Principais Produtos Movimentados	Carga Geral	Carga Geral	Cargas Fluviais	Carga Geral / Granel Sólido
Estado de Conservação	Bom	Bom	Bom	Bom

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Nos três trechos existem defensas adequadas para as características de atracação ou mesmo para as condições gerais do porto de Belém.

A Figura 9 / Mapa página 293, representa as instalações de acostagem do Porto de Belém.

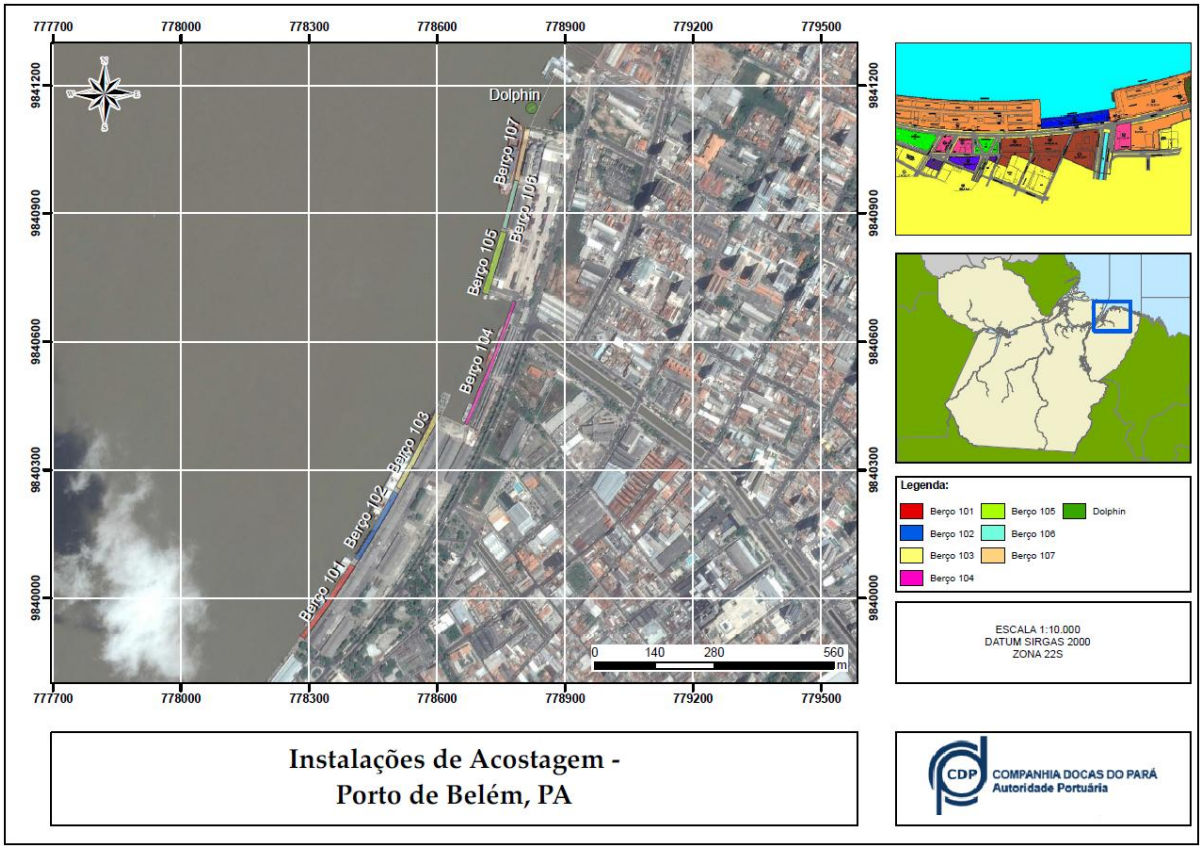


FIGURA 9- LOCALIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM DO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

2.3. Instalações de Armazenagem

O Porto de Belém possui uma ampla infraestrutura de armazenagem, conforme pode ser notado na planta cadastral em anexo. A Tabela 13 descreve as informações referentes aos Armazéns, Pátios, Silos e outas formas de armazenamento.

TABELA 13 - INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM NO PORTO DE BELÉM

INSTALAÇÃO DE ARMAZENAGEM	QUANTIDADE	ÁREA/VOLUME	CAPACIDADE	REGIME DE EXPLORAÇÃO
Armazém	12	2.000 m²	10.000 m³	Porto Público
Armazém	2	4.800 m²	16.800 m³	Porto Público
Pátio	1	10.412 m²	-	Porto Público
Silo	26	-	310 t	Arrendamento/OCRIM
Silo	16	-	94 t	Arrendamento/OCRIM
Silo	5	901,90 m²	2.000 t	Arrendamento/OCRIM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.3.1. Armazéns

No que se refere às instalações de armazenagem, o Cais do Porto de Belém dispõe de sete armazéns de primeira linha - identificados por numeração sequencial, do armazém 4 ao 8, 11 e 12. Esses armazéns têm áreas de 2.000 m² cada, com dimensões de 100 m x 20 m.

Os armazéns 9 e 10, de dois pavimentos, utilizados para atender os passageiros do terminal fluvial e escritórios de diversas empresas e entidades, têm área de 4.800 m² e dimensões de 120 m x 20 m.

Há, ainda, na primeira linha, o conjunto de silos do moinho de trigo do Terminal de Granel Sólido OCRIM, com capacidade estática para 20 mil toneladas.

Na 2º linha estão os armazéns nºs 4A, 6A e 8A, dispostos diretamente atrás dos respectivos armazéns de 1º linha. Igualmente, esses armazéns têm áreas de 2.000 m² cada, com dimensões de 100 m x 20 m.

Há ainda outro armazém, o de nº 8B, situado mais à retaguarda da área portuária, também com 2.000 m² de área, dimensões de 100 m x 20 m e altura útil de 6 m.

Os armazéns 4 a 8 foram construídos entre 1909 e 1911, com idênticas características construtivas: estrutura metálica em perfil "I", apoiadas em sapatas de concreto armado espaçadas de 10 m, paredes em chapas corrugadas de ferro galvanizado que se apoiam em mureta de concreto de 1,0 m de altura. Nas partes superiores das paredes laterais há grades que proporcionam iluminação e ventilação ao interior dos armazéns. A cobertura é de chapas de fibrocimento sustentadas por

treliças metálicas. Os pisos são em placas de concreto com 18 cm de espessura, para sobrecarga de 5 t/m².

As portas de acesso, originalmente projetadas com as dimensões de 4 m de largura por 4 m de altura foram alteradas para permitir o trânsito de empilhadeiras, passando para dimensões de 6 m de largura por 5 m de altura.

Os armazéns nos 9 e 10 foram construídos em estrutura metálica em perfil "I", apoiada em sapatas de concreto armado espaçadas de 8 m, possuem dois pavimentos separados por laje de 13 cm de espessura. As paredes são de chapas corrugadas de ferro galvanizado, que se apoiam em mureta de concreto de 1 m de altura. A cobertura é de chapas de alumínio sustentadas por treliças metálicas. O piso do térreo é de placas de concreto com 18 cm de espessura, para sobrecarga de 5 t/m². O pavimento inferior possui dez portas de acesso com 3 m de largura por 3,5 m de altura.

Todos os armazéns estão tombados pelo Patrimônio Histórico (IPHAN) e estão representados na Figura 11 / Mapa página 294.



FIGURA 10 - ÁRMAZEM 05 DO PORTO DE BÉLÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

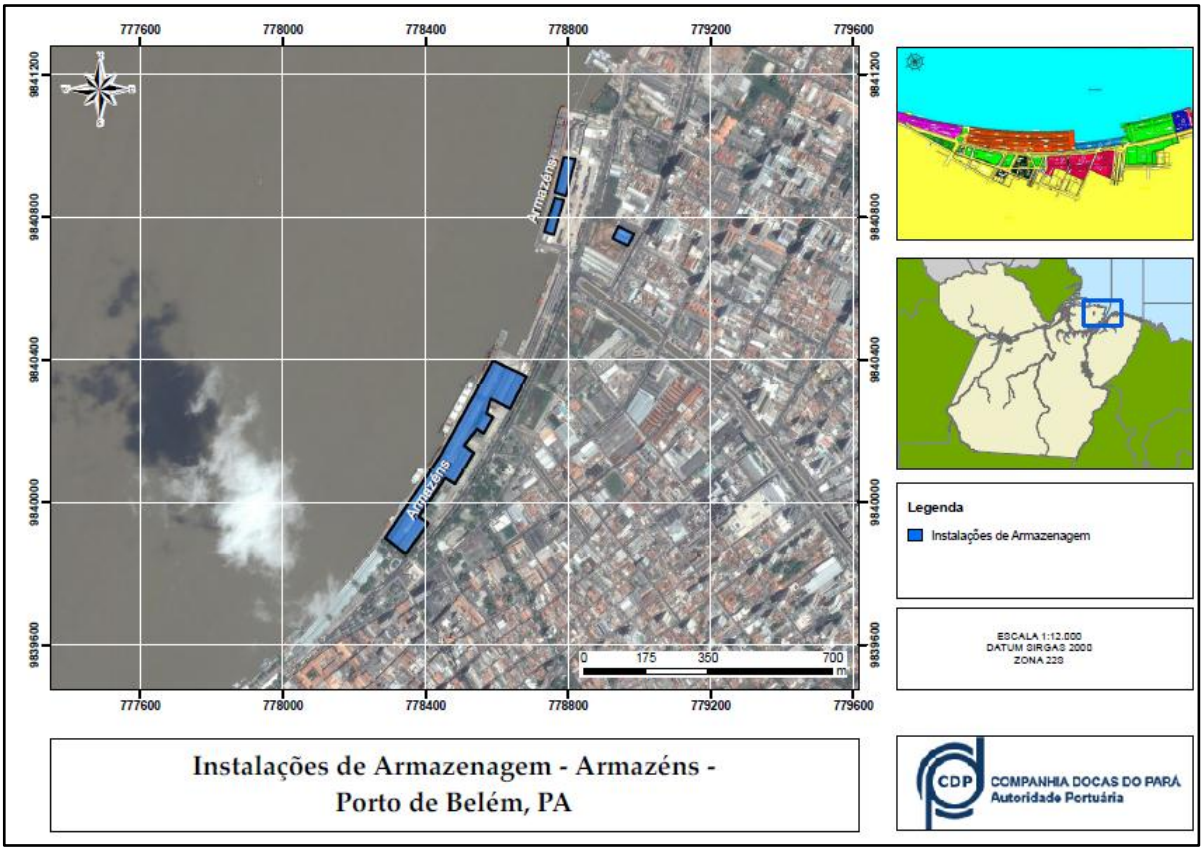


FIGURA 11 - LOCALIZAÇÃO DOS ARMAZENS DO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

2.3.2. Pátios

Os pátios para estocagem, indicados na Planta Geral do Porto de Belém e na Planta Cadastral apresentada em Anexo, estão localizados dentro da área do porto limitada pela Av. Marechal Hermes, como também em terrenos contíguos ao porto, igualmente de propriedade da CDP.

Dentre as áreas consideradas como pátios para estocagem, especialmente aquelas localizadas dentro da área do porto limitada pela Av. Marechal Hermes, muitas correspondem a antigas áreas de circulação, agora utilizadas para armazenagem de trânsito de cargas.

O pátio do cais do porto de Belém é composto pelo pátio de Contêineres, que ocupa, atualmente, o espaço localizado logo atrás dos armazéns nº 11 e 12, na retaguarda dos berços 411 e 412. É pavimentado em placas de concreto armado e

ocupa área de 10.412 m², medindo 236 m de frente por 56 m pelo lado norte e 30 m pelo lado sul.

Conforme representado na Figura 12 / Mapa página 295, o pátio de Contêineres do Porto de Belém.

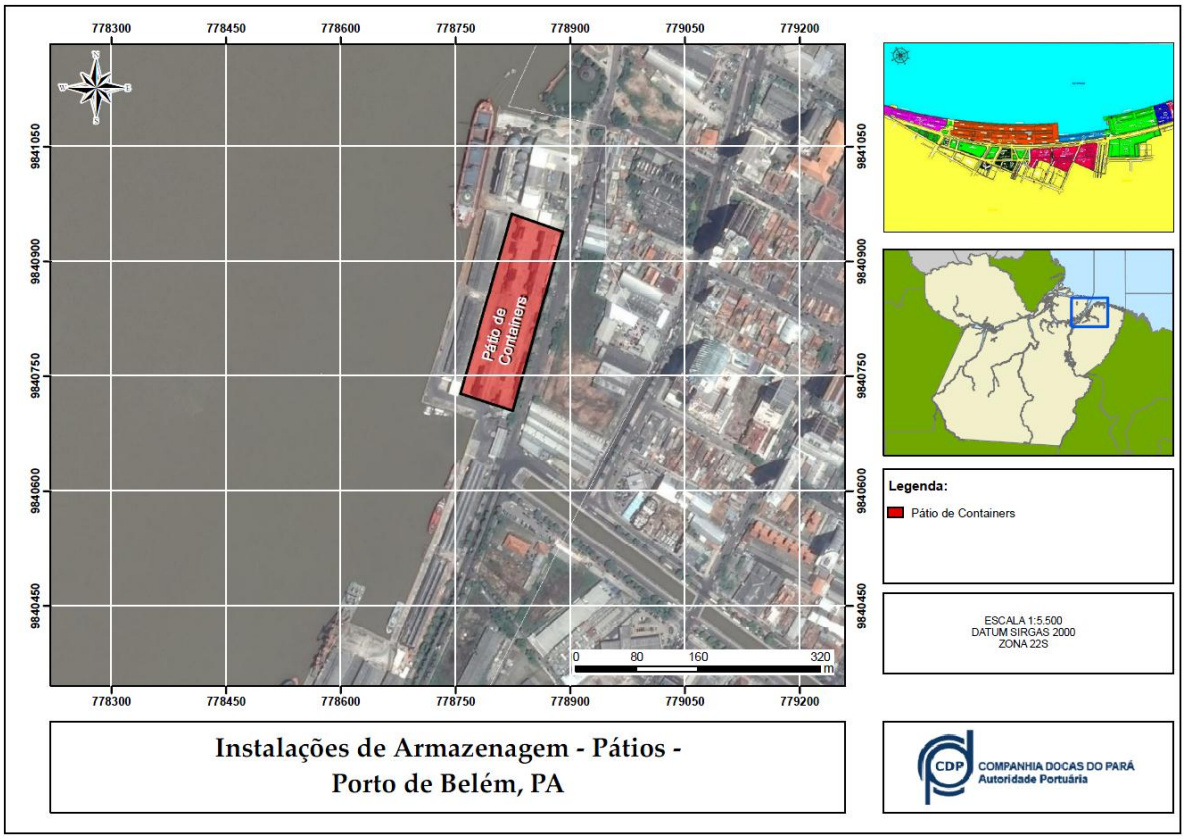


FIGURA 12 - LOCALIZAÇÃO DOS PATIOS DO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará



FIGURA 13 - PÁTIO DE CONTEINERES DO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

2.3.3. Silos

O porto dispõe de bateria de silos próprios para estocagem de trigo em grão, localizadas na retaguarda do berço 421. Os silos de concreto armado são compostos de 30 células com capacidade de 310 t cada e 16 células de 94 t totalizando 10.804 t de trigo em grão.

São também disponíveis 5 silos metálicos de 2.000 t, cada um, totalizando a capacidade estática de cerca de 20.800 t de trigo em grão.

Conforme representado na Figura 14/Mapa página 296.

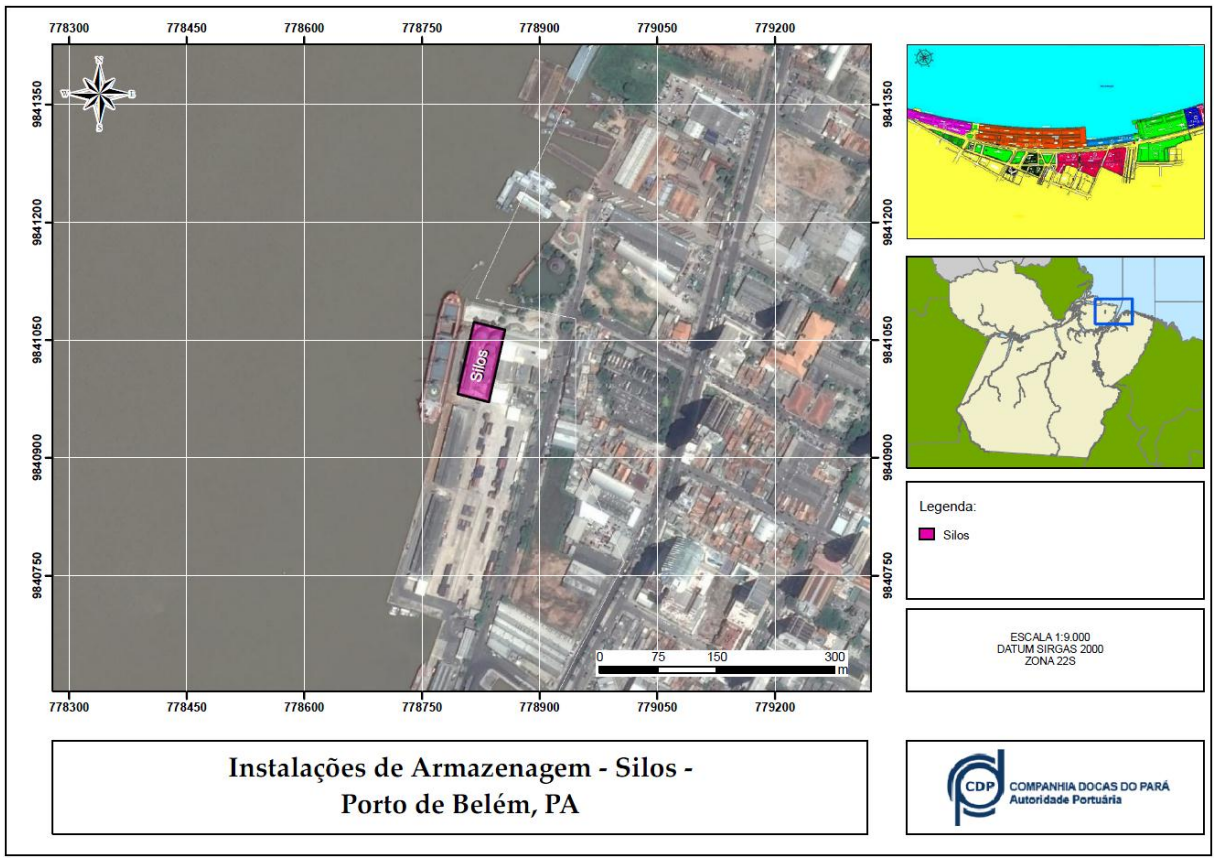


FIGURA 14 - LOCALIZAÇÃO DOS SILOS DO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

2.3.4. Tanques

O Porto de Belém não possui tanques para armazenagem de granéis líquidos.

2.3.5. Outras instalações

Além das citadas, a CDP dispõe de outras áreas no cais do Porto de Belém, as quais foram levantadas por comissão mista da CDP e do Departamento de Patrimônio da União - DPU, em novembro de 1996, com base nas autorizações legais do Decreto nº 5.978, de 18/04/1906; do Decreto nº 6.283, de 20/12/1906; e Lei nº 155, de 10/02/1967.

As áreas a seguir estão indicadas na Planta Cadastral em um volume a parte.

- **Edifício Sede da CDP -** edificação de 3 pavimentos com salas para escritórios, construído em terreno de 1.021,53 m² localizado na Av. Presidente Vargas nº 41. É utilizado pela Companhia Docas do Pará como Sede de sua administração.

- **Praça Felinto Muller** - praça em terreno de 5.900 m² localizada na Av. Marechal Hermes e Av. Castilho França, s/nº. É ocupada pela Prefeitura Municipal de Belém como praça pública urbanizada.
- **Praça do Escoteiro** - praça em terreno de 1.400 m² ocupada pela Prefeitura Municipal de Belém como praça pública urbanizada localizada na Av. Marechal Hermes e Av. Castilho França, s/nº.
- **Praça (Prefeitura)** - praça em terreno de 11.000 m² localizada na Av. Marechal Hermes e Av. Castilho França, s/nº. É ocupada pela Prefeitura Municipal de Belém como praça pública urbanizada.
- **Usina Progresso** - terreno de 1.472,50 m² localizado na Av. Assis de Vasconcelos, s/nº, esquina com a Av. Castilho França, s/nº, onde foram construídas edificações industriais em galpão de 805,95 m² e que se encontra os setores de patrimônio, compras e serviços gerais da CDP.
- **Praça General Magalhães** - terreno de 17.066 m² localizado na Av. Marechal Hermes, s/nº esquina com a Av. Assis de Vasconcelos e Av. General Magalhães, s/nº, onde foram construídas uma boite coberta, com 1.500 m², na área "D" e uma praça urbanizada com coreto, na área "E".
- **Cisterna/Caixa d'Água/Almoxarifado** - terreno de 5.040 m² localizado na Av. Castilho França, s/nº, com a Av. General Magalhães, s/nº, onde foram construídas benfeitorias, a saber, um galpão de 1.350 m² que serve como almoxarifado; 100 m² de cobertas; casa de máquinas com 111,60 m²; guarita com 1,44 m²; caixa d'água com 153,93 m² e galpão, coberta da cisterna, com 1.509,20 m². É utilizado como cisterna, caixa d'água e almoxarifado pela CDP.

- **Estação de Tratamento de Água da CDP** - terreno localizado na Av. Castilho França, s/nº, esquina com a Av. General Magalhães, s/nº, onde foram construídas benfeitorias, a saber, uma casa de bombas de 42,50 m², 25 m² de cobertas; reservatório d'água com 71,71 m² e aerador. É utilizado como estação de tratamento de água pela CDP.

- **Terreno dos Poços d'Água** - terreno localizado na Av. Castilho França, s/nº, esquina com a Travessa Benjamin Constant, sem benfeitorias, que se encontra desocupado.
- **Área 3** - terreno com 6.780 m², com formato irregular, localizado na Av. Marechal Hermes, s/nº, e limitado, também, pela Travessa Benjamin Constant e Travessa Rui Barbosa, onde foram construídas benfeitorias, a saber, galpão com 2.000 m² e depósito de 15,36 m². As benfeitorias são utilizadas para escritório e armazenagem da locatária.
- **Área 4** - terreno com 8.797 m², com formato irregular, localizado na Av. Marechal Hermes, s/nº, e limitado, também, pela Travessa Rui Barbosa, Lotes I e J, e Travessa Quintino Bocaiúva, onde foram construídas benfeitorias, a saber, armazém com 1.500 m² e guarita de 4 m². As benfeitorias são utilizadas para escritório e armazenagem da locatária.
- **Área 5** - terreno com 7.224,75 m², com formato irregular, localizado na Av. Visconde de Souza Franco, s/nº, e limitado, também, pela Av. Marechal Hermes, Travessa Quintino Bocaiúva e Lote L, onde foram construídas benfeitorias, a saber, galpão em estrutura metálica, coberto e caixa d'água, além de dois prédios em madeira de lei, e um grupo sanitário coletivo. As benfeitorias são utilizadas para escritório, bar e restaurante da locatária.
- **Área 6** - terreno com 5.494 m², com formato irregular, localizado na Av. Visconde de Souza Franco, s/nº, e limitado, também, pela Travessa Quintino Bocaiúva e Lote H, onde foi construída benfeitoria, a saber, galpão com 1.200 m². As benfeitorias são utilizadas para escritório e depósito da locatária.
- **Área 7** - Trata-se de 2 terrenos contíguos com área total de 6.497,40 m², com formato irregular, sendo 4.710,10 m² referentes ao Lote "J", e 1.787,30 m² ao Lote "G1". Estão localizados na Travessa Quintino Bocaiúva, e limitados, também, pela Travessa Rui Barbosa e outros terrenos vizinhos. Nestas áreas foram construídas benfeitorias, a saber, galpão com 1.060 m²; vestiário com 14,28 m²; escritório com 80,60 m² e guarita com 4,40 m².
- **Área 8** - terreno com 1.035,22 m², com formato irregular, localizado na Travessa Rui Barbosa, s/nº, e limitado, também, por outros terrenos, onde foi

construída benfeitoria, a saber, galpão com 810 m². A benfeitoria é utilizada como fábrica de óleos e sabão da locatária.

- **Galpão 10/11** - Antigo Estacionamento de Carretas, trata-se de terreno com 6.817,50 m², com formato irregular, localizado na Av. Visconde de Souza Franco, s/nº, próximo ao Portão 17, e limitado, também, pela Av. Marechal Hermes e Av. Pedro Álvares Cabral, fazendo divisa ao norte com outros terrenos da CDP. Nesta área foi construída benfeitoria, a saber, galpão com 6.227,50 m². A benfeitoria é utilizada como revendedora de veículos da locatária.
- **Galpão 8** - Trata-se de terreno com 5.712 m², com formato irregular, vizinho ao Pátio de Contêineres externo, com frente para a Av. Pedro "Álvares Cabral, e fazendo demais divisas com outros terrenos da CDP. Nesta área foi construída benfeitoria, a saber, galpão com 1.500 m².
- **Lote H1** - terreno com 1.040 m², com formato irregular, com frente para a Av. Marechal Hermes, e fazendo demais divisas com outros terrenos da CDP. Nesta área foi construída benfeitoria, a saber, galpão com 900 m². A benfeitoria é utilizada para armazenamento de mercadorias de diversas naturezas da locatária.
- **Área "1"** - terreno com 38.415 m², localizado na Av. Marechal Hermes, s/nº, construído com a finalidade de cais comercial, e onde foram construídas benfeitorias, entre outras, três armazéns com 1.500 m² cada, um abrigo de 1.350 m², uma edificação destinada a abrigar o museu do porto, com 100 m² e outras de menor importância. As autorizações legais são os Decretos nº 5.978, de 18/04/1906; Decreto nº 6.283, de 20/12/1906; e Lei nº 155, de 10/02/1967. Toda esta área e benfeitorias foram cedidas para o Estado, dentro do Programa de Revitalização de Áreas Portuárias - REVAP, já anteriormente citado, deixando de constituir-se em área operacional do Porto de Belém.
- **Área "2" (Praça Pedro Teixeira ou Praça Mauá) -** praça em terreno de 4.056 m² localizada na Av. Marechal Hermes, s/nº, entre os armazéns 3 e 4 do porto. É ocupada pela Estação das Docas como praça pública urbanizada.

As autorizações legais são os Decretos nº 5.978, de 18/04/1906; Decreto nº 6.283, de 20/12/1906; e Lei nº 155, de 10/02/1967.

As edificações existentes no porto de Belém, além daquelas já anteriormente qualificadas são:

- Subestação/escritório, com 170 m²;
- Escritório onde funciona a DELEMIG;
- Prédio da APOBEL - Administração do porto de Belém, onde também está instalado o Posto Médico, uma construção térrea medindo 558,80 m², localizado na retaguarda do armazém 5, entre os armazéns 4A e 6A;
- Edificação para escritórios de 100 m²;
- Setor de Segurança Portuária (Guarda Portuária) - edificação de 459,16m²;
- Prédio onde funcionou a cantina, com 122,60 m²;
- 2 sanitários para atendimento de funcionários e usuários do porto, localizados, um na retaguarda do armazém 2, e o outro, entre o prédio da APOBEL e o armazém nº 6A;
- Garagem para equipamentos, na retaguarda do armazém nº 7, utilizada para guarda de empilhadeiras e outros equipamentos, medindo 1.152 m²;
- Posto de pesagem de caminhões, com balança de plataforma, medindo 168,49 m²;
- Casa de bombas de abastecimento de veículos e equipamentos, com 34,16 m², sem utilização atual;
- Abrigo de 1.350 m²;
- 2 guaritas de 10 m², cada;
- Balança para caminhões, com 56 m².



FIGURA 15 - EDIFÍCIO SEDE DA CDP-COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

2.4. Equipamentos Portuários

Para movimentações com contêineres no Porto de Belém, são utilizados os equipamentos da própria embarcação, já operações de granéis sólidos podem ser utilizados equipamentos do porto. Carga Geral poderá ser movimentada tanto com equipamento da embarcação quanto do porto.

A Tabela 14 mostra os equipamentos da CDP e operadores portuários do Porto de Belém.

TABELA 14 - EQUIPAMENTOS DO PORTO DE BELÉM

EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS - PORTO DE BELÉM		
	**Equipamento:**	Empilhadeira *Reach Stacker Terex*;
	Aplicação:	Movimentação de Contêiner
	Produtividade Nominal	-
	Quantidade	2
	Carga Nominal	45 t;
	Proprietário:	BF Fortship
	Localização:	Pátio de contêineres
	Ano de Fabricação:	-
	**Equipamento:**	Empilhadeira Yale
	Aplicação:	Consolidação e desconsolidação de contêineres
	Produtividade Nominal	-
	Quantidade	1
	Carga Nominal	4 t
	Proprietário:	NAVPORT
	Localização:	Pátio de contêineres
	Ano de Fabricação:	-
	**Equipamento:**	Empilhadeira Hyster
	Aplicação:	Consolidação e desconsolidação de contêineres
	Produtividade Nominal	-
	Quantidade	1
	Carga Nominal	4 t
	Proprietário:	NAVPORT
	Localização:	Pátio de contêineres
	Ano de Fabricação:	-



Equipamento:	Empilhadeira
Aplicação:	Consolidação e desconsolidação de contêineres
Produtividade Nominal:	-
Quantidade:	1
Carga Nominal	4 t
Proprietário:	Tropical
Localização:	Pátio de contêineres
Ano de Fabricação:	-



Equipamento:	Empilhadeira Hyster
Aplicação:	Consolidação/desconsolidação de contêineres e movimentação de equipamentos
Produtividade Nominal:	-
Quantidade	2
Carga Nominal	2,5 t
Proprietário:	BF Fortship
Localização:	Pátio de contêineres
Ano de Fabricação:	-



Equipamento:	Empilhadeira
Aplicação:	Movimentação em carga geral não-conteneirizada
Produtividade Nominal:	-
Quantidade	2
Carga Nominal	4 t
Proprietário:	Amazon Logistic
Localização:	Armazéns 4 a 8
Ano de Fabricação:	-



Equipamento:	*Spreader*
Aplicação:	Movimentação de *big bag*
Produtividade Nominal:	-
Quantidade	2
Carga Nominal	2 t
Proprietário:	Amazon Logistic
Localização:	Armazéns 4 a 8
Ano de Fabricação:	-



Equipamento:	Empilhadeira
Aplicação:	Movimentação em carga geral não-conteneirizada
Produtividade Nominal:	-
Quantidade:	3
Carga Nominal	7 t
Proprietário:	Amazon Logistic
Localização:	Armazéns 4 a 8
Ano de Fabricação:	Empilhadeira



Equipamento:	Spreader de 20 pés
Aplicação:	Suporte para a movimentação de um contêiner
Produtividade Nominal:	-
Quantidade	4
Carga Nominal	1 de 33 t e 1 de 35t
Proprietário:	BF Fortship
Localização:	Berço 4
Ano de Fabricação:	-



Equipamento:	Spreader de 40 pés
Aplicação:	Suporte para a movimentação de um contêiner
Produtividade Nominal:	-
Quantidade	4
Carga Nominal	40 t
Proprietário:	BF Fortship
Localização:	Berço 4
Ano de Fabricação:	-



Equipamento:	Sugador de Grãos (Condor)
Aplicação:	-
Produtividade Nominal:	-
Quantidade	1
Carga Nominal	120 t/hora
Proprietário:	CDP
Localização:	Berço 5
Ano de Fabricação:	13/03/1979

	**Equipamento:**	Cábrea Rio Branco
	Aplicação:	Movimentação de carga de grande porte
	Produtividade Nominal:	-
	Quantidade:	1
	Carga Nominal	200 t
	Proprietário:	CDP
	Localização:	Porto de Belém
	Ano de Fabricação:	1978
	**Equipamento:**	Balança rodoviária
	Aplicação:	Pesagem de carretas
	Produtividade Nominal:	-
	Quantidade	1
	Carga Nominal	60 t
	Proprietário:	CDP
	Localização:	Rua Lauro Müller
	Ano de Fabricação:	-

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.5. Áreas e Instalações Arrendadas

Os contratos de arrendamento de área e instalações no Porto de Belém estão relacionados na Tabela 15, onde ainda são discriminadas a área, o objeto, a vigência, as situações jurídica e contábil dos contratos, a possibilidade de prorrogação além de outras informações relevantes.

TABELA 15 - CONTRATOS DE ARRENDAMENTO – CDP

ÁREAS ARRENDADAS OPERACIONAIS								
IDENTIFICAÇÃO DO INSTRUMENTO CONTRATUAL	ARRENDATÁRIO	OBJETO	ÁREA (m²)	PRAZO DE VIGÊNCIA CONTRATUAL	DATA DE CELEBRAÇÃO DO CONTRATO	SITUAÇÃO JURÍDICA	PRODUTO MOVIMENTADO	SITUAÇÃO CONTÁBIL
03/16	OCRIM S/A PRODUTOS ALIMENTÍCIOS	Arrendamento de uma área com 5.360m²,e respectivas instalações nela existentes como	5.360,00	25 anos, contado da data da assinatura do contrato. Com previsão de prorrogação.	15/12/2003	Tratativas com a arrendatária para reequilibrio do contrato conforme as premissas da Resolução da ANTAQ.	Movimentação e armazenagem de Granel Sólido (Trigo).	Em dias com as obrigações financeiras.
ÁREAS ARRENDADAS NÃO OPERACIONAIS								
17/90	Mônaco Veículos LTDA (Antiga Atlas Veículos Ltda)	Arrendamento dos galpões de n.º 10 e 11, com 1.500 m² de área, cada, integrante do patrimônio do porto de Belém, no Estado do Pará	1.500,00	5 anos	20/11/2014	Ação Renovatória de Locação (autor Atlas) - processo nº 0018288-46.1999.8.14.0301. Encerrada por de 23/01/2015 - Sentença homologatória de Acordo para desocupação. Observação: Área atualmente ocupada pela Mônaco por meio de contrato administrativo firmado com a CDP.	Não Operacional	Em dias com as obrigações financeiras.

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Na Figura 16 / Mapa página 297, estão representadas as localizações das áreas arrendadas.

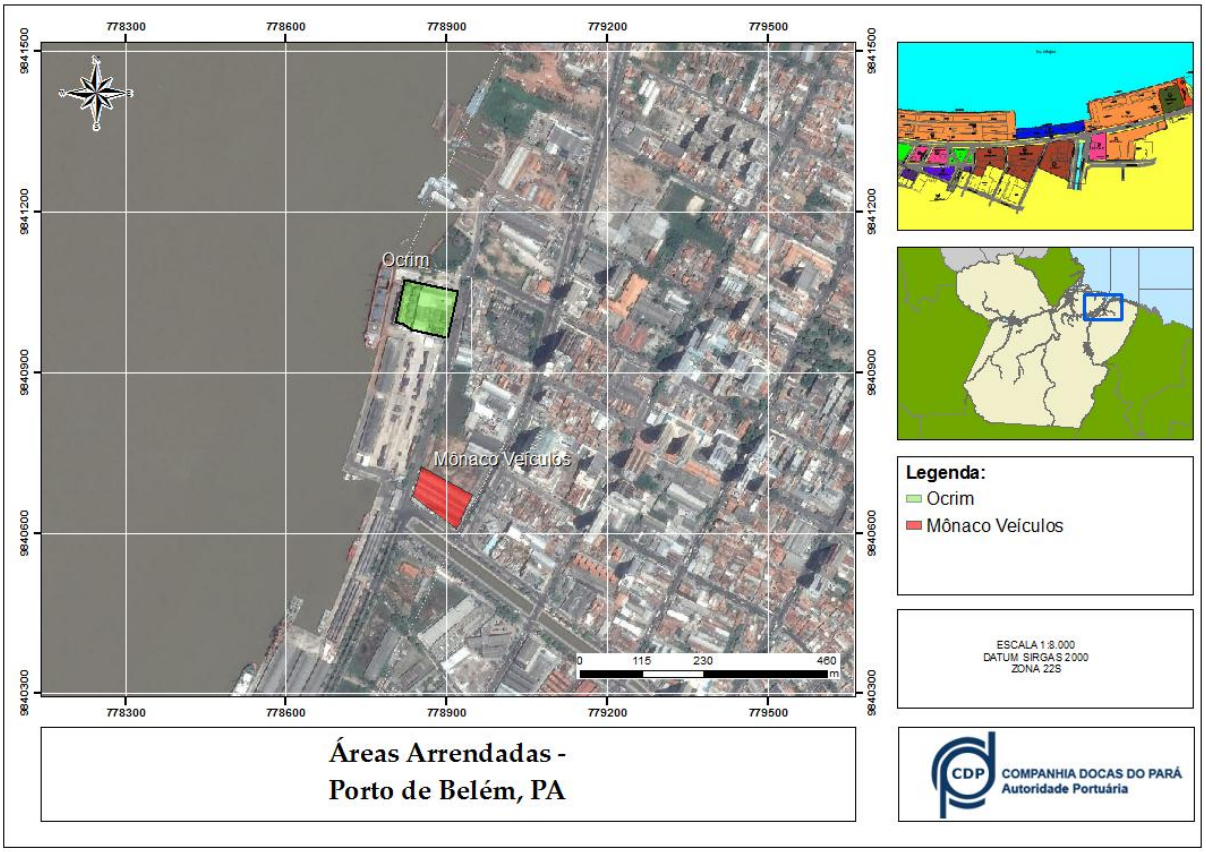


FIGURA 16 - ÁREAS ARRENDADAS

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

2.6. Áreas Arrendáveis

O Porto de Belém possui uma única área de arrendamento, denominada BEL01, destinada à operação de contêineres, que consta do Bloco I de Licitações da ANTAQ/SEP, conforme a Figura 17 / Mapa página 298.

A área do Porto de Belém que constam do Bloco 1 de Licitações da ANTAQ/SEP são dispostas de acordo com a Tabela 16.

TABELA 16 - ÁREAS ARRENDÁVEIS

PORTO	CÓDIGO	UTILIZAÇÃO	UTILIZAÇÃO FUTURA	ÁREA (M²)
Belém	BEL01	Terminal de Contêiner	Terminal de Contêiner e Carga Geral	55.852 m²

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

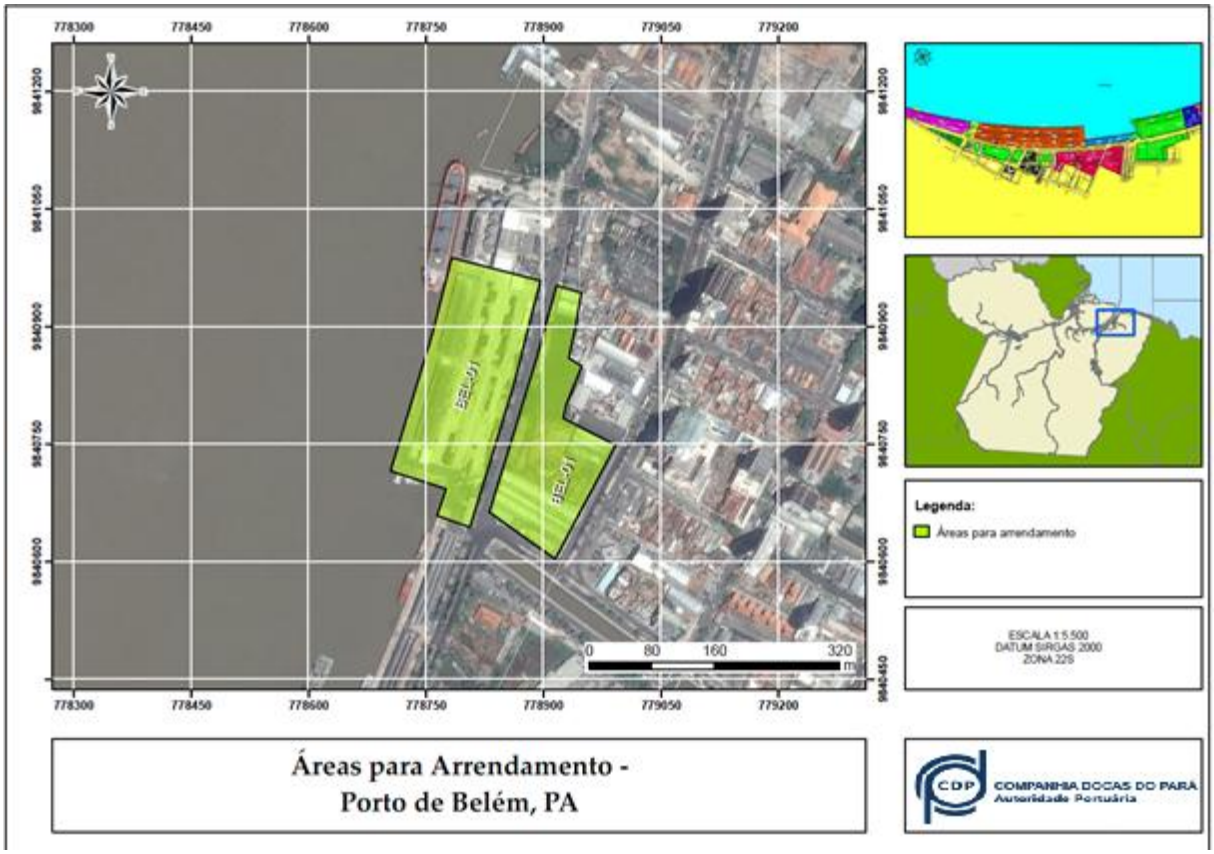


FIGURA 17 – ÁREAS ARRENDÁVEIS

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 Instalação Portuária Explorada 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, o interessado em obter a autorização para instalação portuária fora da área do porto organizado pode apresentar requerimento à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ a qualquer tempo.

Os TUPs são agora denominados pelo Governo Federal de Instalação Portuária Explorada Mediante Autorização – antes Terminal de Uso Privativo. São empreendimentos cuja exploração das atividades portuárias ocorre sob o regime da iniciativa privada.

Os TUPs são terminais outorgados pela ANTAQ para empresas privadas. Após grandes confusões regulatórias, agora obedecem a Lei nº 12.815, que define o funcionamento do setor portuário no Brasil.

Assim sendo, 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 dentro da poligonal do Porto de Belém.

2.8. Áreas e Instalações Alfandegadas

O Alfandegamento do Porto de Belém foi declarado por meio do Ato Declaratório Executivo da Secretaria da Receita Federal nº 21 de 27 de setembro de 2010, publicado no Diário Oficial da União de 14 de outubro de 2010, conforme documento anexo e a Figura 18 /Mapa página 299 em que representa a área de alfândega do Porto de Belém.

A Tabela 17 lista os responsáveis pelos Alfandegamentos.

TABELA 17 - ÁREAS ALFANDEGADAS

ÁREAS ALFANDEGADAS DO PORTO DE BELÉM		
Área	Porto Público	Terminal de Granel Sólido
Responsável	CDP	OCRIM

Fonte: CDP - Companhia Docas Do Pará

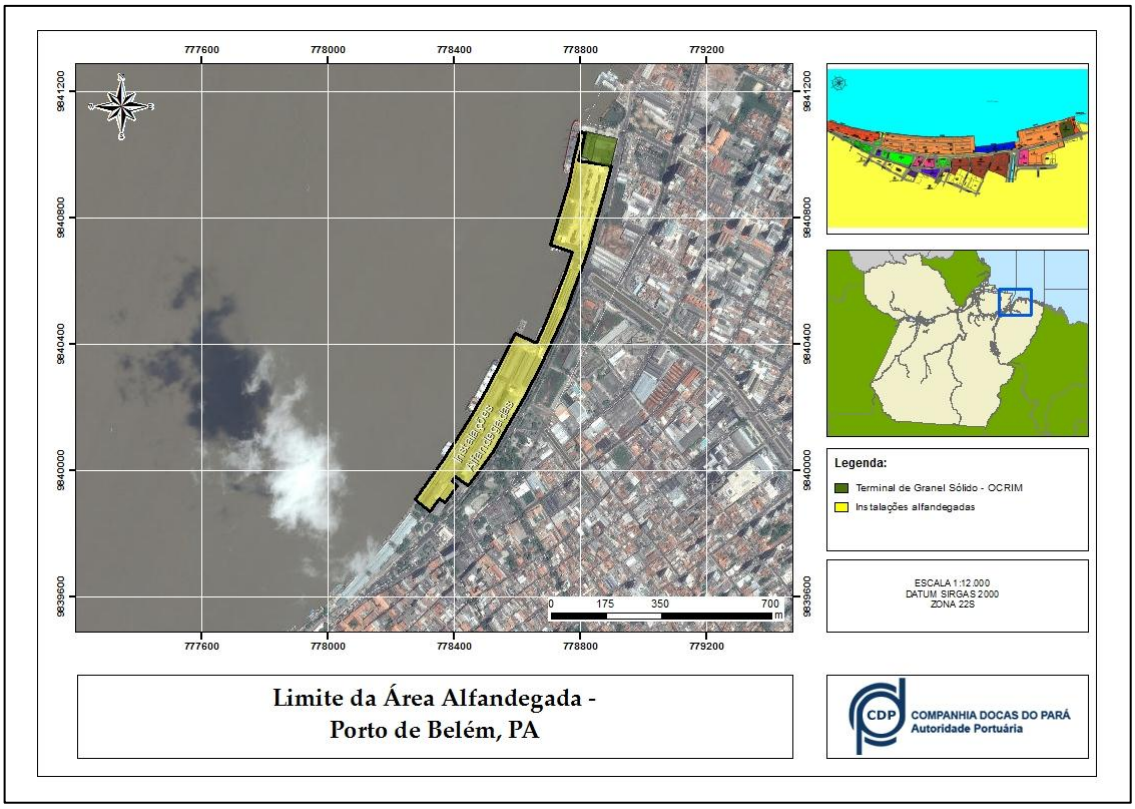


FIGURA 18 - ÁREAS DE ALFANDEGA DO PORTO DE BELÉM

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 Autorizações no entorno do Porto de Belém.

2.10. Instalações Retroportuárias

Como instalações retroportuárias para o porto de Belém podemos destacar a REDEX, AMAZON DRY PORT. Empresa classificada como porto seco alfandegado, com área total de 14.948 m², atua na realização de serviços de recepção, manuseio, armazenagem, movimentação, transporte, despacho aduaneiro e entrega de cargas. Pode-se verificar melhor o detalhamento dos serviços prestados por essa REDEX, conforme abaixo:

- Armazenagem:
  - Armazéns fechados
  - Armazéns abertos

  - Fornecimento de energia elétrica para contêineres refeer e caminhões frigoríficos.
- Assessoria:
  - Assessoria em projetos especiais de logística;
  - Assessoria em projetos de transporte multimodal.
- Estacionamento
  - Estacionamento para caminhões que chegam fora do horário de atendimento da Receita Federal;
  - Estadia de veículos e unidades de carga;
  - Estacionamento seguro para clientes e usuários.
- Movimentação de cargas
  - Pátio e pórtico para movimentação de contêiner (cheios, vazios e refrigerados);
  - Pesagem de veículos e contêineres;
  - Retirada de amostras.
- Procedimentos
  - Colocação de lacres;
  - Consolidação e desconsolidação de documentos;
  - Consolidação e desconsolidação de cargas;
  - Expurgo e reexpurgo;
  - Embalagem e reembalagem;
  - Lonamento e deslonamento;
  - Unitização e desunitização de cargas (ova e desova);
  - Limpeza e desinfecção de veículos e contêineres.
- Segurança e conforto
  - Completa infra-estrutura para clientes e usuários (salas, telefonia, internet, Siscomex etc.);
  - Posto permanente da Receita Federal e Ministério da Agricultura;
  - Controle informatizado das cargas e pesagem eletrônica;
  - Segurança 24 horas por dia e monitoramento por CFTV (Circuito Fechado de TV).
- Serviço de despacho aduaneiro

- Emissão de notas fiscais de entrada e remessa;
- Emissão e retificação de DI (Declaração de Importação);
- Emissão de LI (Licença de Importação);
- Gerenciamento de Drawback;
- Gerenciamento de embalagens;
- Processos de entreposto aduaneiro;
- Admissão temporária;
- Despacho de Trânsito Aduaneiro (DTA) e Despacho de Trânsito Aduaneiro Simplificado (DTAS);
- Bagagem acompanhada e/ou desacompanhada;
- Desembaraço de terceiros.

- Transporte rodoviário de cargas
  - Logística em Transporte Rodoviário atendendo diversos segmentos;
  - Frota própria e moderna de cavalo e carreta.

A Tabela 18 mostra as informações das instalações retroportuárias do Porto de Belém.

TABELA 18 - INSTALAÇÃO RETROPORTUÁRIA

TIPO DE INSTALAÇÃO	PROPRIETÁRIO	SEVIÇOS OFERECIDOS	ÁREA (M²)	CAPACIDADE DOS ESTACIONAMENTOS	CAPACIDADE DE ARMAZENAGEM (V/T)	DIMENSÕES ARMAZÉNS	REGIME DE EXPLORAÇÃO
REDEX	AMAZON DRY PORT	Serviços de recepção, manuseio, armazenagem, movimentação, transporte, despacho aduaneiro e entrega de cargas.	14.948 m²	25 carretas	250 teus	2.600 m²	Sem Regime de Exploração

Fonte: CDP - Companhia Docas Do Pará

O Amazon Dry Port fica localizado na rodovia Arthur Bernardes, número 50, no bairro do Telégrafo. Conforme se verifica na Figura 19/Mapa página 300.

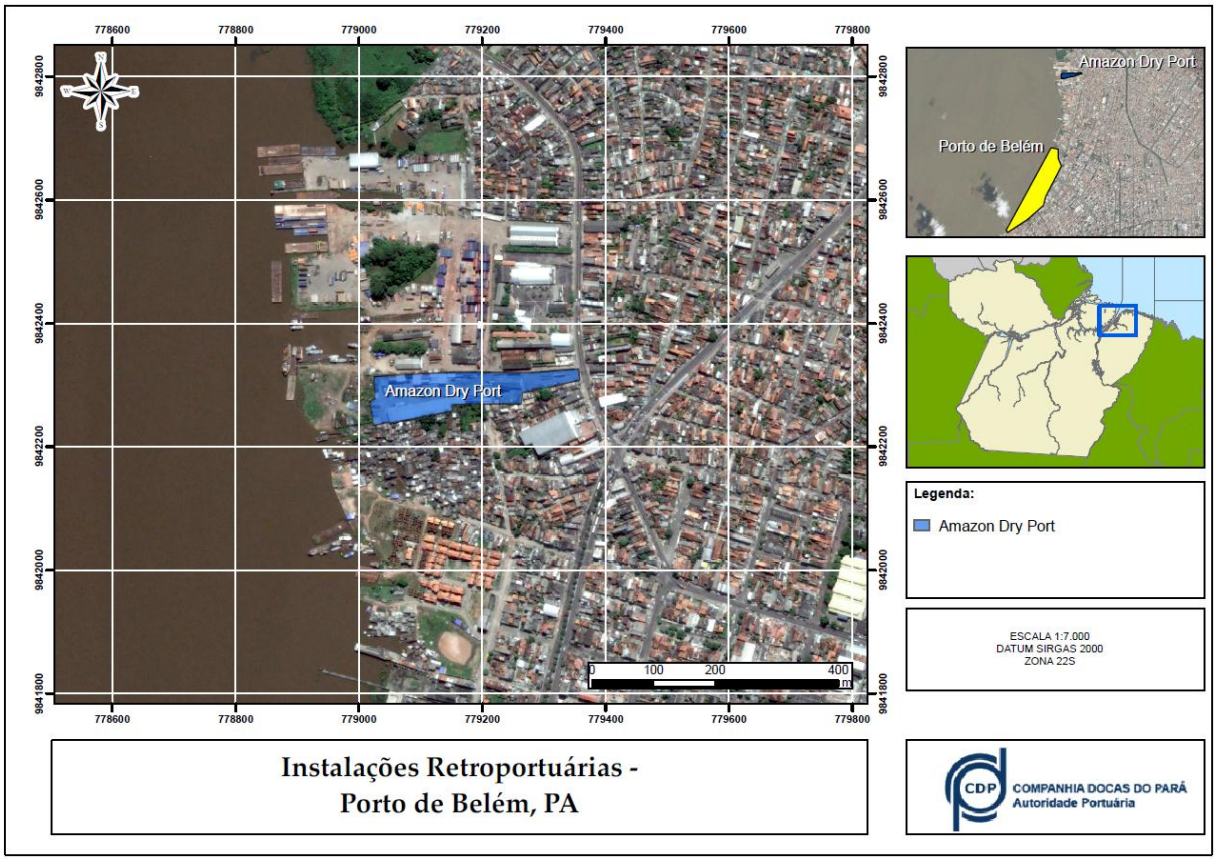


FIGURA 19 - LOCALIZAÇÃO DO AMAZON DRY PORT

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

2.11. Instalações de suprimentos - Utilidades

2.11.1. Energia elétrica

Com relação ao suprimento de energia elétrica do Porto de Belém, o mesmo é através da CELPA - Centrais Elétricas do Pará em 13,2 kV e três fases. A recepção é feita na subestação central do porto e daí distribuída para 11 outras subestações existentes no recinto portuário.

A Tabela 19 identifica o consumo de energia elétrica do Porto de Belém.

TABELA 19 - CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA - PORTO DE BELÉM – 2013

MÊS	PORTO DE BELÉM	
	UC 18619	
	KWH	R$
1	174.136	98.856
2	146.537	76.668
3	174.846	83.858
4	181.207	87.633

5	183.037	87.224
6	183.387	85.606
7	184.865	86.492
8	87.791	65.448
9	159.336	83.488
10	159.280	83.361
11	121.811	73.891
12	132.460	76.659

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 20 mostra a demanda de consumo para curto, médio e longo prazo para o Porto de Belém.

TABELA 20 - DEMANDA ATUAL DE ENERGIA ELÉTRICA

PREVISÃO	CURTO - 2020	MÉDIO - 2025	LONGO - 2030
CONSUMO DE ENERGIA (Kwh)	179.990,80	200.272,34	255.113,19

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.11.2. Abastecimento de água

O suprimento de água para o porto é obtido de sistema próprio de captação e tratamento de água.

A captação é feita em 2 poços com 80 m de profundidade e vazões de 100 m³/h e 50 m³/h, e tratada em estação do próprio porto. O porto dispõe de 3 reservatórios d'água, sendo 2 semi-enterrados, com 1.200 m³ e 400 m³ de capacidade, e 1 reservatório elevado de 200 m³, perfazendo uma capacidade total de armazenamento d'água de 1.600 m³.

A rede interna de distribuição de água consiste de tubulação de diâmetro variando entre 200 mm (inicial) e 150 mm (final), em toda a extensão do cais comercial, onde existem dezenove pontos de abastecimento aos navios.

A Tabela 21 mostra a demanda e consumo de água de curto, médio e longo prazo do Porto de Belém.

TABELA 21 - DEMANDA E CONSUMO DE ÁGUA

PREVISÃO	CURTO - 2020	MÉDIO - 2025	LONGO - 2030
CONSUMO DE ÁGUA (m³)	9.242,56	10.284,02	13.100,10

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.11.3. Drenagem e esgoto

O porto dispõe de sistema de drenagem de águas pluviais cobrindo toda a área portuária, em forma de espinha de peixe, que recolhe também as águas oriundas das coberturas e as encaminha para lançamento na frente do cais.

Dispõe de fossas sépticas e sumidouros para o tratamento dos resíduos sanitários, antes que estes sejam lançados ao rio.

A área portuária é atendida pela coleta terceirizada de lixo. A limpeza é realizada por meio de varredura realizada por empresa terceirizada contratada pela CDP.

2.11.4. Telecomunicações

A concessionária responsável pelo serviço de telefonia no Cais do Porto de Belém é a TELEMAR Norte Leste S.A - OI.

A rede telefônica interna do porto é composta por uma central PABX/DDR, com troncos e linhas que interligam todos os setores da CDP.

Existem telefones públicos no recinto portuário, para utilização pelos usuários e funcionários.

Outros serviços de comunicação disponíveis no porto são os de e-mail, correio, fax-símile e rádio.

A Tabela 22 indica as características dos circuitos de telecomunicações da CDP.

TABELA 22 - CIRCUITOS DE TELECOMUNICAÇÃO

LOCAL DOS CIRCUITOS DE INTERNET		TIPO DE ACESSO (PAR METÁLICO/FIBRA ÓPTICA/RÁDIO ENLACE/SATÉLITE)	VELOCIDADE (KBPS)
CDP – Edifício Sede	Av. Presidente Vargas nº 41- Centro - CEP 66010-000, Belém – PA.	Fibra	20480
REDE DE DADOS METROPOLITANA DA COMPANHIA DOCAS DO PARÁ		**TIPO DE ACESSO (PAR METÁLICO/FIBRA ÓPTICA/RÁDIO ENLACE/SATÉLITE).**	**VELOCIDADE (KBPS)**
CDP – Edifício Sede	Av. Presidente Vargas nº 41- Centro - CEP 66010-000, Belém – PA.	Fibra	10240

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.12. Instalações Não afetas às operações portuárias

No Porto de Belém se delimitam 5 instalações não afetas à operação portuárias, relacionados na Tabela 23, que somadas ocupam 47.777,13 m² dentre as dependências do porto. A área não afetas à operação portuária 1 (5A) possui 3.073,10 m² e agrega o prédio da Secretaria Executiva de Estado de Cultura – SECULT, 2 (5B) possui 4.240,64 m² e engloba edificações simples de pavimento térreo, a área não afetas à operação portuária, 3 (5C) possui 6.711,05 m² e agrega galpão da CDP, a área não afetas à operação portuária 4 (6A) possui 26.056,34 m² e compreende pela Estação das Docas que faz parte da Secretaria de Cultura - SECULT, por fim, temos na área não afetas à operação portuária 5 (6C) um terreno de 3.696 m² cedido por clausulas à prefeitura do município.

TABELA 23 - GESTÃO DOS CONTRATOS NÃO AFETOS À OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Nº do Contrato de Arrendamento	ARRENDATÁRIO	OBJETO CONTRATUAL	VIGÊNCIA			ÁREA	SITUAÇÃO FINANCEIRA			Apólice de Seguro	Situação Atual
			INÍCIO	TÉRMINO	Prorrogação	(m^2)	VALOR ATUAL (R$/m2)	PREÇO MENSAL (R$)	Situação atual		
Termo precário de autorização de uso	Amazon Logistics Ltda	etroportuária do Porto de Belém, para pres	01/08/2005	01/08/06	-			R$-1.881,52			SUB JUDICE - Trata-se de Ação Ordinária de Imissão de Posse c/c Pedido Liminar.Processo de n.º 00424532320108140301.Em 2013 solicita a indicação de novo patrono.
abr/82	Samambaia Turismo Ltda - AFRICANBAR	Locação de uma área de propriedade da CDP, localizado entre a Avenida Marechal Hermes e Rua de Belém e transversais, Travessa Piedade e Praça Magalhães, para instalação e funcionamento da Churrascaria Samambaia petencente a Locatária	01/05/82	01/05/87	-			NÃO PAGA			SUB JUDICE - Trata-se de Ação de Despejo proposta pela CDP em face da Samambaia Turismo propondo a desocupação do Imóvel.Processo de n.º200630073902. Em 29/05/2014 Aguarda-se julgamento dos AGRAVOS interpostos pela COMPANHIA DOCAS DO PARÁ- CDP contra as decisõesque negaram seguimento ao recursos especial e extraordinário.Em 30.06.2014 foi negado seguimento ao recurso de agravo no STJ.
17/90	Atlas Veículos Ltda	Arrendamento dos galpões de n.º 10 e 11, com 1.500 m² de área, cada, integrante do patrimônio do porto de Belém, no Estado do Pará.	01/05/90	01/051995	-			R$-9.433,60			SUB JUDICE - Termo Aditivo n.º01.Altera o prazo do arrendamento para 10 anos, o valor do arrendamento, a faculdade da sublocação. Termo Aditivo n.º02.Cede e transfere os direitos e obrigações a firma Atlas Veículos. A arrendatária obriga-se a executar as suas expensas no imóvel arrendado as benfeitorias constante nas plantas e especificações. Alteração do valor do arrendamento.Termo Aditivo n.º3. Alteração do valor. Trata-se de Ação Renovatória de Locação Empresarial proposta por Atlas Veículos em face da CDP, pretendendo a renovação do contrato e ajuste do aluguel pelo IGP-M, Processo de n.º 0018288-46-1999-814-0301. Atualmente houve um encaminhamento a SEP, onde irá se reunir com o Ministro para solicitar anuência ou delegação de autorização para formatação e assinatura do termo de transação.

Termo precário de autorização de uso	João Batista da Silva Comércio ME		01/03/05	28/02/2006	1 PRORROGAÇÃO			R$-921,18			Termo Aditivo n.º01:Prorrogação do prazo até 01/03/2007
Termo precário de autorização de uso	Bigas Comércio de Alimentos ltda - ME	ossa manter exclusivamente suas atividade	01/03/05	01/03/06	1 PRORROGAÇÃO			R$-921,18			Termo Aditivo n.º01:Prorrogação do prazo até 01/03/2007.
Termo precário de autorização de uso	O. G. Oliveira Indústria e Comércio - ME Kibe House	Autorização de uso, a título oneroso, de área retroportuária do Porto de Belém, para que a usuária possa manter exclusivamente suas atividades atualmente usuais de exploração do mercado de comestíveis com operação de lanchonete móvel	01/03/05	01/03/06	1 PRORROGAÇÃO			R$-921,18			SUB JUDICE - Termo Aditivo n.º01:Prorrogação do prazo até 01/03/2007.Trata-se de Ação Ordinária de Imissão de Posse c/c pedido de antecipação de tutela proposta pela CDP em face da empresa Kibe House pretendendo a desocupação de imóvel de sua propriedade. Proc. De n.º00186870720098140301.Sentença Favorável a CDP, contudo houve a interposiçaõ do recurso de apelação pelo réu. Em 11.07.2014 a turma julgadora conheceu do recurso , mas negou-lhe provimento.
Termo precário de autorização de uso	Sindiporto Carlos Augusto da Rocha Souza	Uso de imóvel edificado com um pavimento localizado à Av. Marechal Hermes s/n Portão 10 - Porto de Belém	01/03/05	01/03/10	-			R$-153,52			SUB JUDICE - Trata-se de Ação Ordinária de Imissão de Posse c/c Pedido Liminar.Processo de n.º 00311102720078140301. Em 2012 houve determinação do juiz para as partes especificarem provas que pretendem produzir.

Termo precário de autorização de uso	Casa da Sogra	Autorização de uso, a título oneroso, de área retroportuária do Porto de Belém, para que a usuária possa manter exclusivamente suas atividades atualmente usuais de exploração do mercado de comestíveis com operação de lanchonete móvel.			-			NÃO PAGA			SUB JUDICE - Trata-se de Ação Ordinária de Imissão de Posse c/c Pedido Liminar.Processo de n.º 0021083552009814030l. Em 03 de junho de 2014 na audiência de instrução e julgamento restou consignado a juntada de mapa pelo perito e prazo para as partes apresentarem as alegações finais.
Termo precário de autorização de uso	A R Transportes	Autorização de uso, a título oneroso, de área retroportuária do Porto de Belém, para que a usuária possa manter exclusivamente suas atividades	-	-	-			NÃO PAGA			SUB JUDICE - Trata-se de Ação Ordinária de Imissão de Posse c/c Pedido Liminar.Processo de n.º0001166-63.2011.8.14.0301, onde não foi concedido a tutela antecipada.Em 2011 ingressou com agravo de instrumento para reformar a decisão que indeferiu a tutela antecipada, contudo o agravo de instrumento converteu em retido e remeteu-se os autos para o juízo "aquo".
	SECULT - Secretariade Cultura (Estação das Docas)	Cessão de uso	17/07/97	16/07/22	-			R$-50.164,01			Área ocupada regularmente
Instrumento Particular de Transação	THYSSSENKRUPP MANNEX GmbH	Armazenamento de Ferro Gusa	Tempo indeterminado		-			R$-204,3			-
60/1997	ALUNORTE S/A	Escritório e oficina mecânica	30/12/97	30/12/07	-			R$-5639,32			-
	CS COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA - TANIMOTO	-	Tempo indeterminado		-			R$-1.052,16			-
	CS COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA - TANIMOTO	-	Tempo indeterminado		-			R$-2244,01			-
	VALE S/A	Escritório em parte do Prédio 10	Tempo indeterminado		-			R$-4674,42			-
	VALE S/A	Área off-shore para construção de píer para atracação de rebocadores.	Tempo indeterminado		-			R$-8914,37			-

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A seguir, na Figura 20 / Mapa página 301 é apresentado com as delimitações das áreas não afetas à operação portuárias do Porto de Belém.

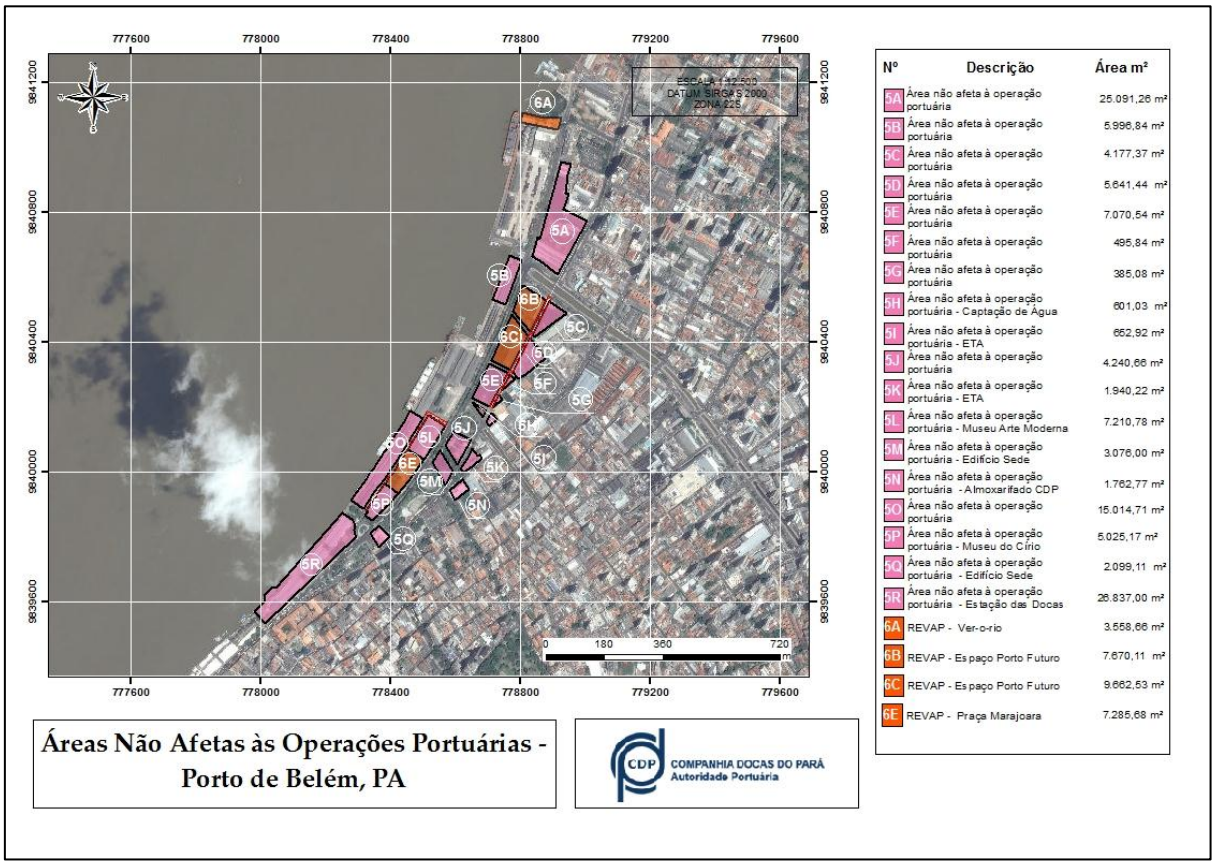


Figura 20 – áreas não afetas à operação portuárias do porto de belém

Fonte: CDP

2.13. Serviços de Apoio Operacional

2.13.1. Sistemas de monitoramento do tráfego aquaviário

O Porto de Belém não possui sistema de monitoramento do tráfego aquaviário. Todavia encontra-se em fase de estudos, para posterior elaboração dos projetos e implantação o VTMs.

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.

A Tabela 24 apresenta os dados de praticagem do Porto de Belém.

TABELA 24 - PRATICAGEM NO PORTO DE BELÉM

EMPRESA	ENDEREÇO	Nº DE PRÁTICOS	EQUIPAMENTOS DISPONÍVEIS	ZONA DE PRATICAGEM
PARÁ RIVER	Trav. Dom Romualdo de Seixas, 1560 - Edifício Connext 11º andar.	2	9 lanchas	ZP-03
BELÉM PILOT	Av. Sen. Lemos, 443 - Edifício Village 8º andar.	23	14 lanchas	ZP-03

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

- **Histórico**

Foi oficializada em 21 de maio de 1787 pela Secretaria de Estado dos Negócios do Reino.

A Praticagem da Barra do Pará atua na ZP-03 (Zona de Praticagem) através de duas empresas: **PARÁ RIVER e BELEM PILOT.**

- **Localização**

A respeito da Localização das estações de praticagem, além da atalaia (estação de praticagem) em Belém, a Praticagem da Barra do Pará já possuiu atalaia na cidade de Salinópolis, no nordeste do Estado, que se mudou, posteriormente, para a localidade Vista Alegre (vila do município de Marapanim, também nordeste do Pará), onde está localizada até hoje.

- **Área de atuação da praticagem**

Os práticos da Praticagem da Barra do Pará são habilitados para atuarem na ZP-03 (Zona de Praticagem), que compreende o acesso pelo canal do Quiriri (ou Marajó), ou pelo Canal do Espadarte, no rio Pará, a partir dos pontos de espera de Prático, situados a juzante da extremidade externa do Banco Xingu e Cabeço do Norte e do situado a jusante do Baixo Espadarte até o porto de Belém, fundeadouro do Capim e o Complexo Potuário de Vila do Conde. O canal do Quiriri (ou Marajó), considerado facultativo, só se aplica a navios nacionais e estrangeiros que não transportem carga perigosa. A praticagem nessa ZP é obrigatória, exceto para o trecho considerado facultativo.

- **Entre os trechos e manobras que exigem mais atenção dos práticos estão:**

1. A passagem pelo trio de boias no canal de acesso ao Quiriri;

2. A navegação pela Costa do Taipu com navios de grande calado;

3. Além da atracação e desatracação de navios de grande porte, nos berços internos do Complexo Portuário de Vila do Conde

O trecho de manobra mais longo é o que vai de Vila do Conde ao Espadarte, via canal do Quiriri, e chega a durar oito horas. Porém mesmo manobras demoradas e cansativas, além de dificuldades impostas pelos rios caudalosos e instáveis da região, não são problema para os nossos profissionais que se atualizam constantemente a fim de cumprir a missão de garantir a segurança nessa ZP-03 e contribuir na preservação do meio ambiente.

- **Quantidade de funcionários**

A Praticagem da Barra do Pará conta com o trabalho de 108 funcionários, entre profissionais da área administrativa, pilotos, marinheiros, mecânicos e plantonistas, sendo que 25 são práticos, Eles estão distribuídos na base no Porto de Belém, no estaleiro e nas duas atalaias (estações de praticagem), uma em Belém e outra no distrito de Vista Alegre, a 9 Km de Marapanim, no nordeste do Estado, mais próximo ao canal do Espadarte. Os plantonistas são operadores bilíngues que estão 24 horas disponíveis, nas estações, para atender às solicitações da comunidade marítima.

- **Equipamentos disponíveis**

A Praticagem da Barra do Pará possui 14 lanchas, sendo oito Lanchas de Práticos, para levar o prático até o navio de embarque, e seis lanchas rápidas para um ágil deslocamento dos práticos.

A praticagem é obrigatória para:

• navios estrangeiros em geral, exceto os arrendados a empresa nacional com porte inferior a 1000 TAB (Tonelagem de Arqueação Bruta), desde que estejam comandados por marítimo brasileiro da categoria oficial de náutica ou mestre de cabotagem;

• navios brasileiros tipo petroleiros, propaneiros e transportadores de cargas explosivas de qualquer arqueação bruta;

• embarcações estrangeiras de esporte e recreio com porte superior a 100 TAB;

• demais navios nacionais de porte acima de 1000 TAB.

Os locais de embarque e desembarque de prático são:

• para todos os navios provenientes do alto mar, ao largo de Salinópolis, marcando o farol aos 167º verdadeiros na distância de 7,5 milhas (Lat 00º 29'30''S / Long 047º23'25'' W), Carta DHN-300; • estão autorizados pelo Representante da Autoridade Marítima os pontos de espera mais próximos da entrada do Canal do Espadarte na posição LAT 00º20'.0S / LONG 047º49'.0W para navios provenientes do norte e oeste, e na posição LAT 00º24'. 5S / LONG 047º46'.0W para navios vindos do leste.

Estão dispensados da utilização de prático:

• os navios da Marinha do Brasil;

• as embarcações comerciais brasileiras de porte igual ou inferior a 1000 TAB;

• os rebocadores de alto mar, nacionais ou estrangeiros arrendados, que tenham em sua tripulação marítimos brasileiros de categoria oficial de náutica ou mestre de pequena cabotagem;

• as embarcações da classe de navegação interior;

• as embarcações nacionais de esporte e recreio, de pesca e as pertencentes a órgãos públicos.

A solicitação do prático deve ser feita pelo agente da empresa de navegação, com antecedência de 48 h antes da chegada do navio à Salinópolis. Para saída, a solicitação deve ser feita com 24 h de antecedência.

As zonas de praticagem obrigatória têm como limites os seguintes locais de embarque e desembarque de prático:

• para navios de calado igual ou superior a 8 m (26,25 pés), ao largo da cidade de Salinópolis, na marcação 167º e distância de 7,50 milhas do Farol Salinópolis;

• para navios de calado inferior a 8,1 m (26,58 pés), ao largo da localidade de Mosqueiro, no Rio Pará, na marcação 146º e distância de 2,50 milhas do Farol Chapéu Virado.

2.13.3. Rebocagem

O Porto de Belém não possui serviço de rebocagem.

2.13.4. Serviços de apoio à embarcação

A Tabela 25 mostra a descrição dos serviços de apoio à embarcação no Porto de Belém.

TABELA 25 - DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS DE APOIO À EMBARCAÇÃO

DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS DE APOIO À EMBARCAÇÃO	
TIPO DE SERVIÇO	**EMPRESA QUE REALIZA O SERVIÇO**
Alimentação	BRAZVESSEL COMERCIO DE ALIMENTOS LTDA
Alimentação	COMERCIAL CALHAU LTDA
Alimentação	DUARTE COMÉRCIO DE ALIMENTOS LTDA
Alimentação	FORNECEDORA OCEANO
Alimentação	J.N.S COMERCIAL ME
Alimentação	ORIZON MARITIMA SÃO LUIZ LTDA
Alimentação	PA TRADING CONSULTORIA E COMÉRCIO EXTERIOR LTDA
Retirada de resíduos	TRNSCABRAL AMBIENTAL.
Atracação/ desatracação	POLARIS LTDA - EPP.

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará/OGMO 2014

2.14. Mão de obra

A seguir serão fornecidas informações referentes ao OGMO responsável pelo Porto de Belém, com os dados necessários a respeito das classes de trabalhadores registrados neste órgão.

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, arrumador e capatazia) 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 a 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.

Para a descrição dos trabalhadores que atuam no Órgão Gestores de Mão-De-Obra - OGMO foram elaboradas, a seguir, tabelas e gráficos para apresentar informações por categoria: quantitativo de pessoal (cadastrados e registrados separadamente), média de idade (cadastrados e registrados separadamente), média salarial (cadastrados e registrados separadamente), quantitativo de trabalhadores portuários em vias de se aposentar. A Tabela 26 apresenta a relação de trabalhador portuário avulso por faixa etária.

TABELA 26 - RELAÇÃO DE TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO POR FAIXA DE IDADE

Faixa de Idade	Arrumador	Bloco	Conferentes	Consertador	Estivador	Movimentador	Vigia	Total
	Quant.	Quant.	Quant.	Quant.	Quant.	Quant.	Quant.	Quant.
19 – 25	1	0	0	0	1	0	0	2
26 – 30	12	0	0	3	22	0	5	42
31 – 35	27	0	4	4	56	0	4	95
36 – 40	37	5	5	3	80	2	3	135
41 – 45	69	8	0	0	84	9	4	174
46 – 50	55	7	6	0	62	8	3	141
51 – 55	53	6	1	3	82	14	9	168
56 – 60	26	4	0	2	37	6	1	76
61 – 65	7	0	8	0	11	2	0	28
66 - 70	2	0	4	0	2	0	0	8
71 - 75	1	0	0	0	0	0	0	1
81 - 85	0	1	0	0	0	0	0	1
86 - 90	0	1	0	0	0	0	0	1
Total	290	32	28	15	437	41	29	872

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

A Figura 21 apresenta a relação TPA por faixa de idade dos trabalhadores do Porto de Belém.

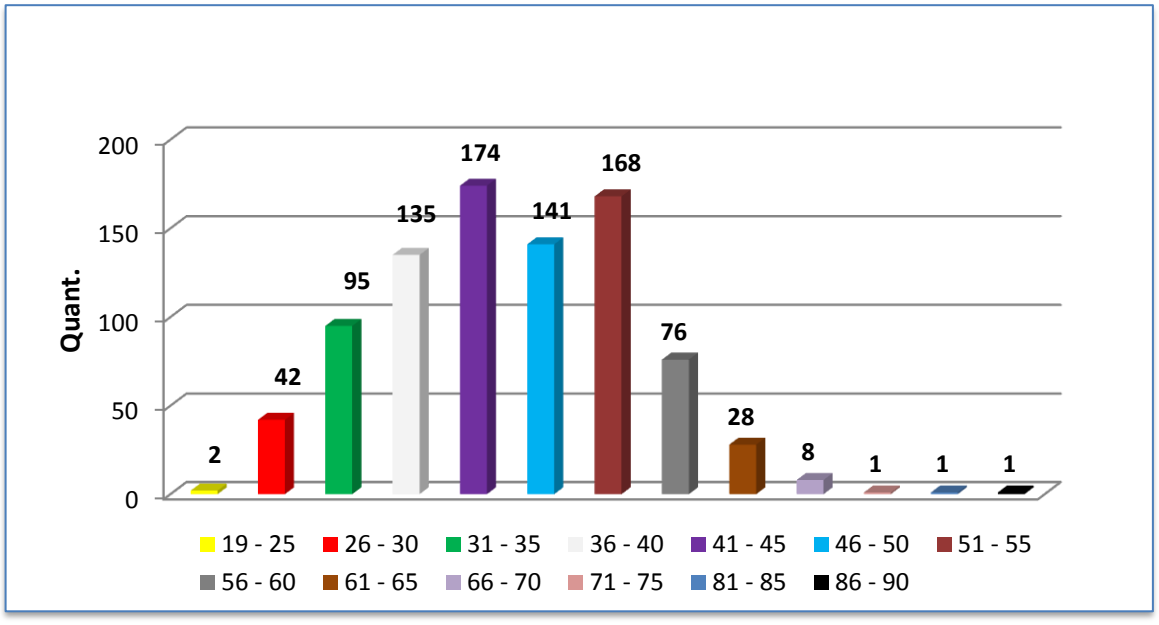


FIGURA 21 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO POR FAIXA DE IDADE

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Observa-se no gráfico da Figura 22 que a faixa de idade de maior ocorrência de trabalhadores portuários avulsos (TPA) situa-se entre 35 e 55 anos, o que demonstra maturidade dos trabalhadores que atuam no setor portuário.

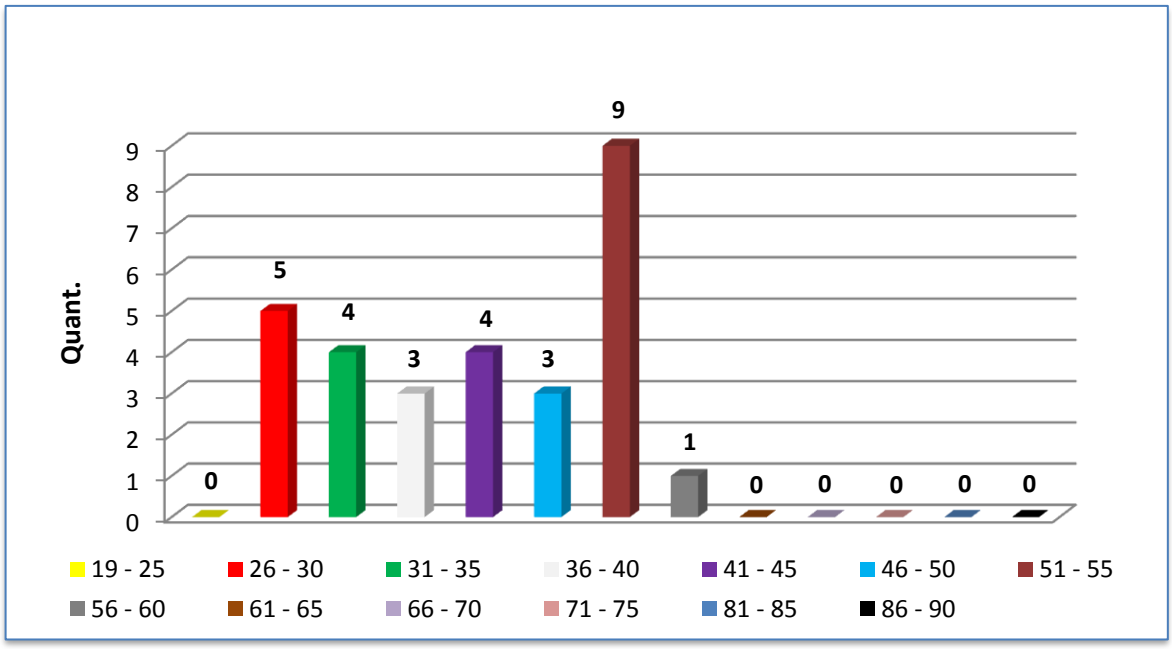


FIGURA 22 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS VIGIAS POR FAIXA DE IDADE

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Observa-se no gráfico da Figura 23 que a faixa de idade de maior incidência dos vigias está situada entre 51 e 55 anos, mostrando a avançada idade da maioria dos vigilantes trabalhadores portuários.

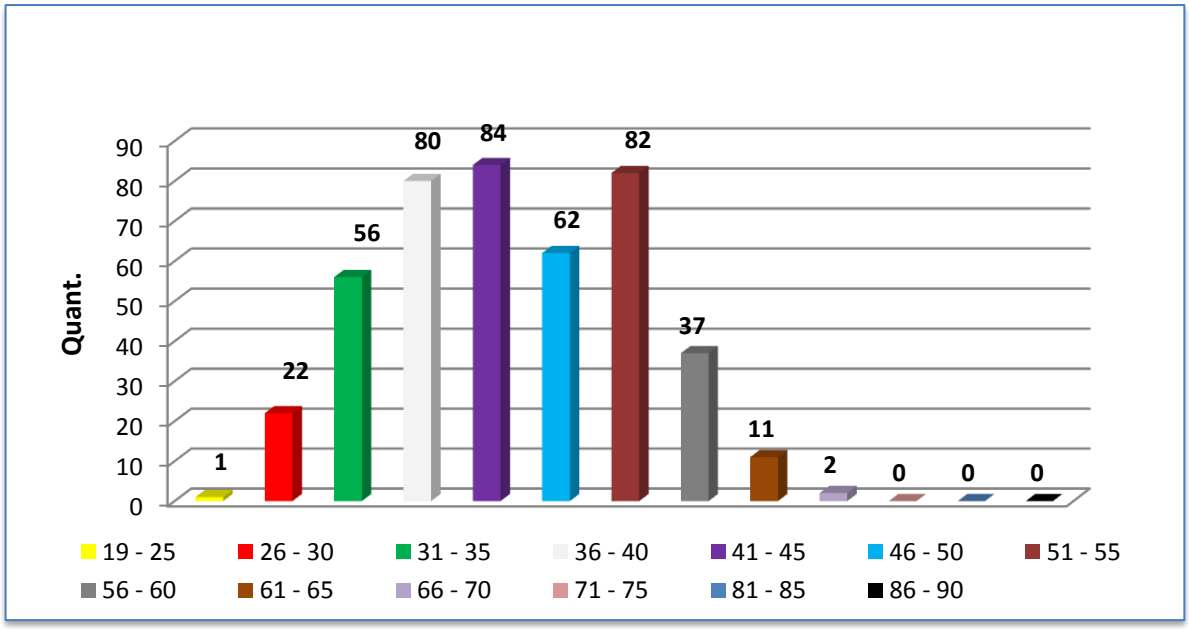


FIGURA 23 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS ESTIVADORES POR FAIXA DE IDADE

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Na categoria estivadores, conforme a Figura 24, verifica-se uma grande variedade de idades de 26 a 60 anos todos com ocorrências semelhantes, com predomínio de idades entre 36 e 55 anos.

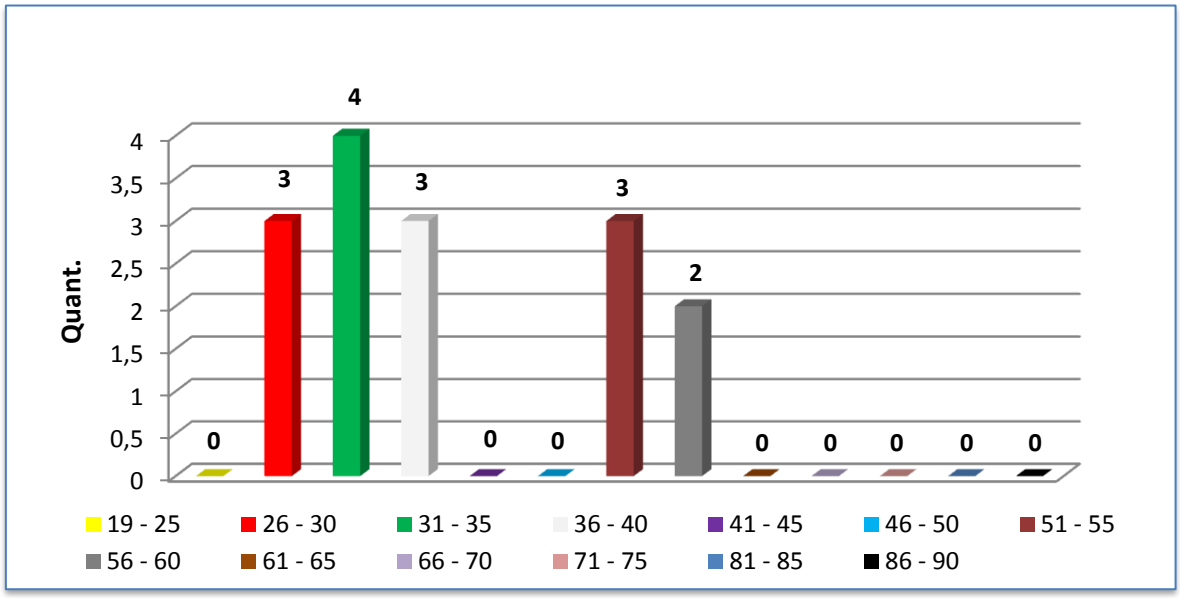


FIGURA 24 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS CONSERTADORES POR FAIXA DE IDADE

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

A idade média da maioria dos trabalhadores consertadores situa-se na faixa entre 26 e 40 anos, de acordo com a Figura 25. Este fato nos leva a concluir que esta categoria ainda é jovem e tem muito tempo de trabalho.

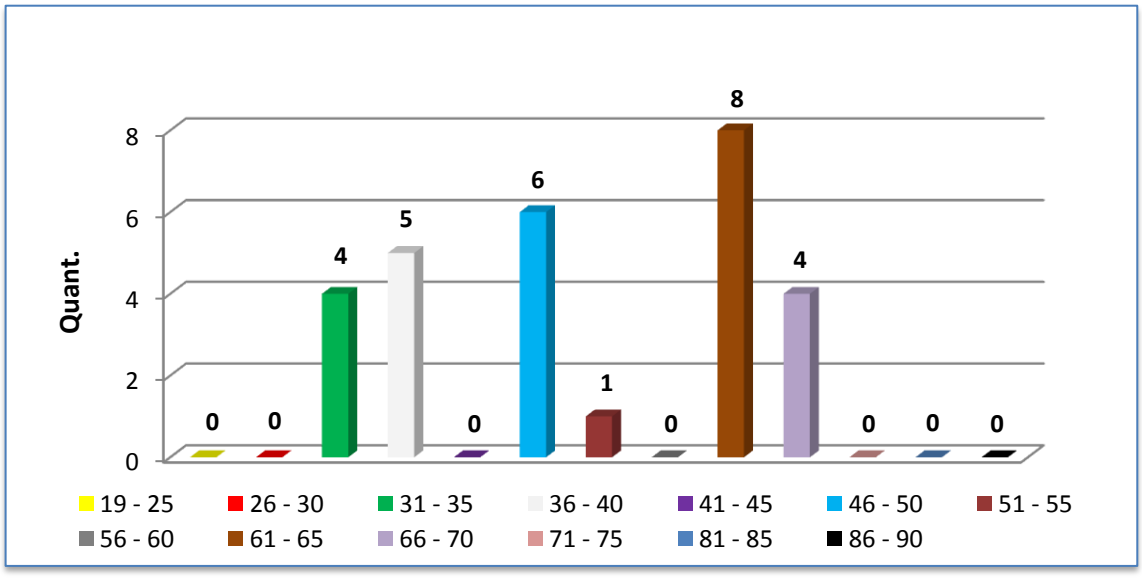


FIGURA 25 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS CONFERENTES POR FAIXA DE IDADE

Fonte: OGMO-Belém, adaptado pela UFPA/FENAV

A categoria dos conferentes indica idades mais elevadas situando-se entre 45 e 70 anos, demonstrando com isso mais maturidade dessa categoria de trabalhadores, porém já se aproximando da idade para a aposentadoria. Isto pode estar representado na Figura 26.

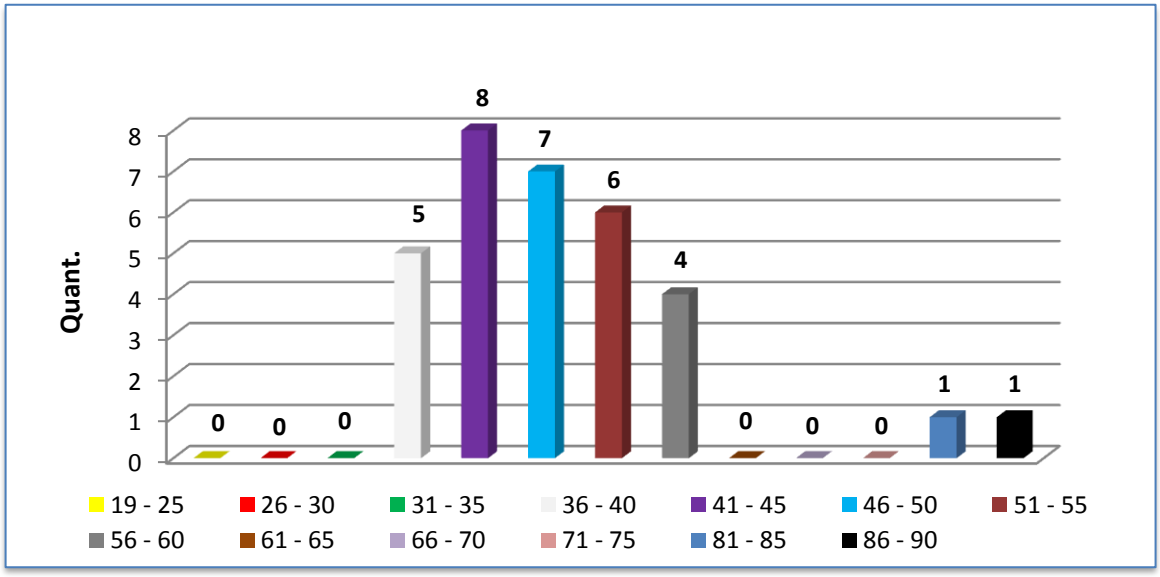


FIGURA 26 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS BLOCOS POR FAIXA DE IDADE

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

O trabalhador situado na categoria de blocos tem, em maioria, idades entre 36 e 60 anos, com predomínio da faixa entre 40 e 50 anos. Essa faixa de idade mostra uma classe de trabalhadores experientes, com grande capacidade de trabalho produtivo e ainda com tempo considerável para a aposentadoria. Isto está representado na Figura 27.

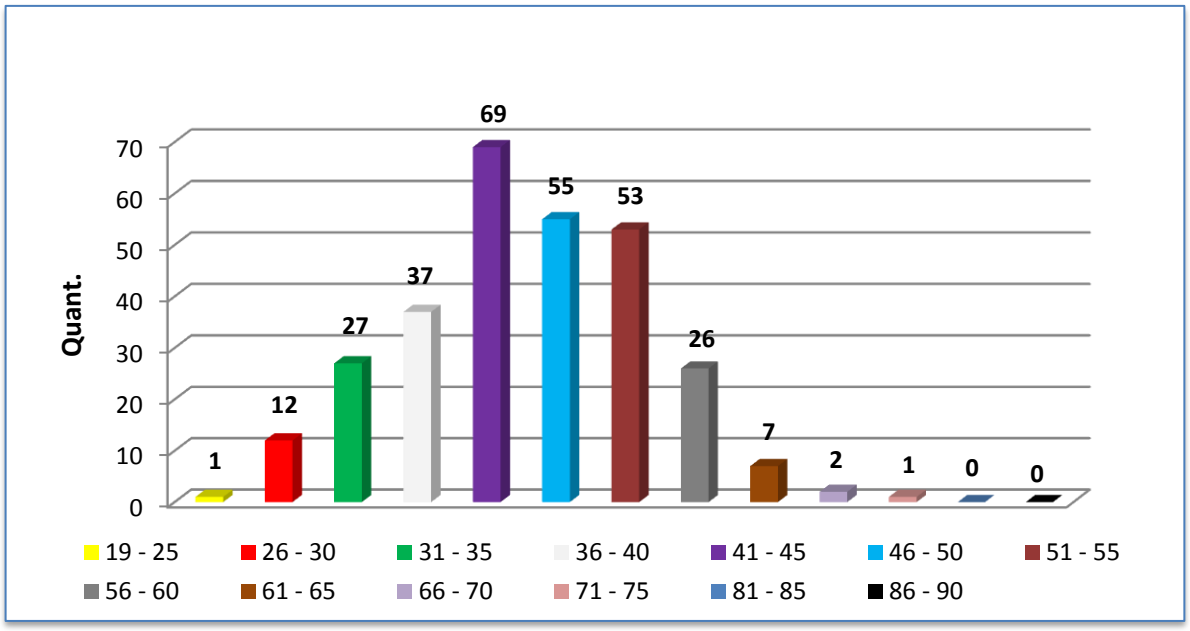


FIGURA 27 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS ARRUMADORES POR FAIXA DE IDADE

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

O Arrumador é a classe de trabalhador portuário de maior número e também tem, em maioria, idades entre 36 e 60 anos, com predomínio da faixa entre 40 e 50 anos, de acordo com a Figura 28. Essa faixa de idade mostra uma classe de trabalhadores experientes, com grande capacidade de trabalho produtivo e ainda com tempo considerável para a aposentadoria.

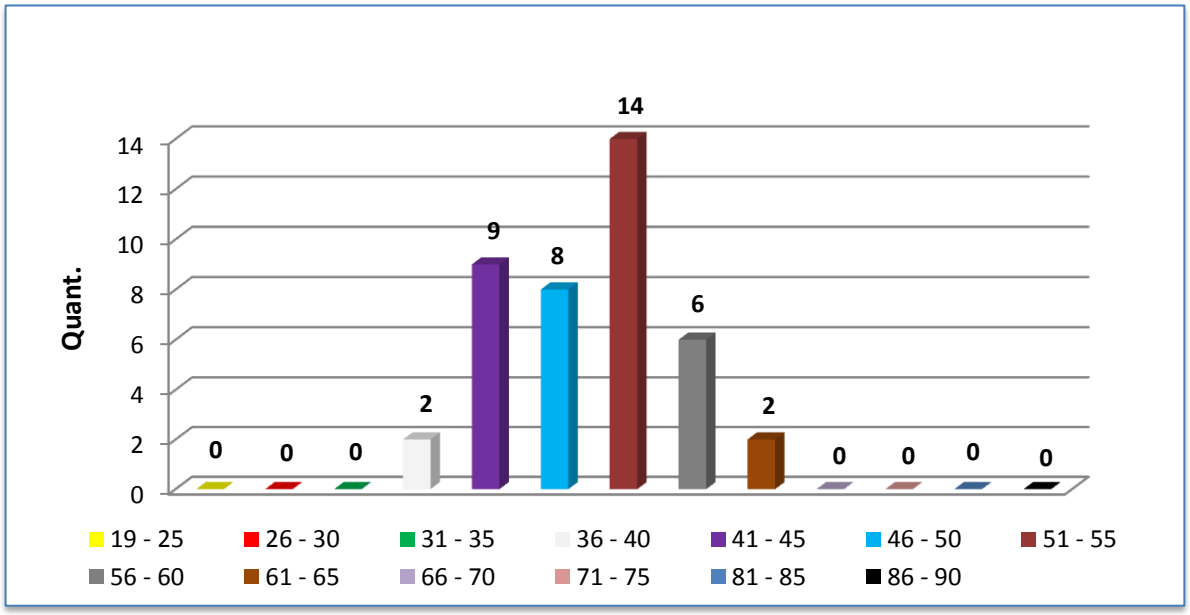


FIGURA 28 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS MOVIMENTADORES POR FAIXA DE IDADE

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

O trabalhador registrado na categoria de movimentadores tem, em maioria, idades entre 41 e 55 anos, com predomínio da faixa entre 51 e 55 anos, de acordo com a Figura 28. Essa faixa de idade mostra uma classe de trabalhadores experientes, com grande capacidade de trabalho produtivo e ainda com tempo considerável para a aposentadoria.

A Tabela 27 apresenta o número de trabalhadores por categoria e sua média de idade e média salarial.

TABELA 27 - CATEGORIA DE TRABALHADORES

CATEGORIA	REGISTRADO	MÉDIA IDADE	MÉDIA SALARIAL
Arrumador	290	48 - Anos	R$ 6.107,23
Bloco	32	52 - Anos	R$ 4.086,71
Conferentes	28	54 - Anos	R$ 9.138,00
Consertador	15	43 - Anos	R$ 5.053,26
Estivador	437	47 - Anos	R$ 4.152,09
Movimentador	41	53 - Anos	R$ 1.554,91
Vigia	29	45 - Anos	R$ 4.343,95

Fonte: OGMO

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 47 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 28 encontra-se o quantitativo dos trabalhadores portuários listados no OGMO em via de se aposentar e seus respectivos cargos.

TABELA 28 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIA DE SE APOSENTAR

CARGO	QUANTIDADE
Arrumador	36
Bloco	6
Conferente	12
Consertador	2
Estivador	50
Movimentador	8
Vigia	1

Fonte: OGMO

2.14.2. Trabalhadores portuários

A Tabela 29 com o detalhamento dos trabalhadores portuários segundo o número de funcionários por cargo e por faixa de idade é apresentada abaixo.

TABELA 29 - NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS POR FAIXA DE IDADE E POR CARGO

RELAÇÃO DE FUNCIONÁRIOS POR FAIXA DE IDADE E POR CARGO							
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

Na Tabela 30 pode-se observar o quantitativo de trabalhadores portuários em vias de se aposentar credenciados pela CDP.

TABELA 30 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIAS DE SE APOSENTAR

UNIDADE	QUANT.
Sede CDP	6
Porto de Belém	7
Terminal de Miramar	3
Porto de Santarém	2
Porto de Vila do Conde	1
Total	19

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Na Tabela 31 consta as informações de média salarial dos trabalhadores portuários.

TABELA 31 - MÉDIA SALARIAL DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS

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$ 3.3501 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

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.

Laudo 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;
- Doenças do Trabalho.

Metas

Na Tabela 32 estão todas as metas de segurança do trabalho para o ano de 2017, 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 32 - METAS DE SEGURANÇA DO TRABALHO PARA O ANO 2017

METAS 2017	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 2017, 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 do presente relatório.

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, quando da legislação ambiental e de regulação dos portos brasileiros.

2.15.1. Diagnóstico ambiental

A presente caracterização é descrita no Plano de Emergência Individual - PEI, realizado em 2005 e aborda, de forma sucinta, os principais atributos ambientais do meio físico. O Plano destaca a crescente degradação ambiental dos recursos hídricos em função da expansão urbana, portuária e industrial que ocorre na região metropolitana de Belém - o documento destaca:

“Na Baia de Guajará, concentram-se indústrias e importantes núcleos habitacionais da região metropolitana de Belém”. Esta área é constituída por ambientes de elevada sensibilidade ambiental, baixa energia e, caracterizada por retenção de poluentes nas várzeas e rios, e que são utilizados pela população local como fonte de subsistência alimentar e econômica, destacando-se o aproveitamento dos recursos hídricos pelo sistema de captação de água potável que abastece a cidade de Belém.

“A Baia de Guajará esteve e continua envolta por um processo, talvez lento, mas bastante antigo de degradação ambiental, que nas últimas décadas vem sendo acelerado em função da expansão urbana e das atividades industriais e portuárias.”

Geologia

Para geologia das margens fluvio-estuarinas assume-se uma coluna estratigráfica para a região de Belém e adjacências, onde a cerca de 100-120 m da superfície encontram-se os sedimentos de idade Oligo-Miocênica atribuídos a Formação Pirabas. Sobrepostos, em profundidades entre 100-150 m encontram-se sedimentos Terciários correlacionáveis ao Grupo Barreiras. Em seguida, já no Quaternário, estaria repousando uma Unidade atribuída ao Pleistocêno / Holocêno Médio-Inferior, que poderia ser correlacionada aos conhecidos "Sedimentos Pós-Barreiras". Finalmente, no topo da seção, estariam os sedimentos ditos recentes.

Estas Unidades estratigráficas estariam estruturadas de modo interdigitado, sem que as camadas apresentem, aparentemente grandes continuidades, Pará (1995).

A distribuição dos tipos texturais no leito estuarino apresentou-se compatível com os padrões hidrodinâmicos verificados. Em locais com correntes moderadas, ocorrem areias finas a médias muitas vezes misturadas com silte e/ou argila. Nas bordas de algumas ilhas estuarinas ocorrem areias com diâmetros médios podendo ultrapassar 0,25 mm, enquanto que nas margens baixas espraiadas, protegidas das correntes, distribuem-se sedimentos essencialmente pelíticos. Podem-se individualizar duas fácies principais:

- A Fácies lamosa e a Fácies Arenosa. Portanto os sedimentos Holocênicos que preenchem a calha estuarina são predominantemente arenosos, variando de selecionados a bem selecionados, por vezes siltosos.

- A distribuição destas Fácies texturais aparentemente oscila em função da periodicidade das marés, Pinheiro (1987).

A alta energia hidráulica do estuário ocasiona não apenas mudanças na fisiografia regional, bem como, no próprio relevo da calha estuarina, que está sujeito a modificações periódicas relativamente rápidas.

Geomorfologia

A geomorfologia é representada por duas grandes regiões de acordo com o posicionamento na fisiografia regional: a região de Terra Firme e a região das Várzeas, que se diferenciam por um conjunto de elementos antrópicos, bióticos e sócios-econômicos.

Há três Regiões geomorfológicas na área: a Região de Terra Firme, a Região da Várzea e a Região das Áreas Urbanas, sendo que, as unidades em ordem decrescente de maior expressão areal, correspondem às regiões de Terra Firme, das Várzeas e as Áreas Urbanas ou de Expansão Urbana.

A configuração atual da paisagem regional tem seus regimes condicionados ao fluxo e refluxo das marés e, por conseguinte, o processo de agradação e degradação da paisagem também têm grande relacionamento com esta energia marinha. É ela o principal elemento transportador da cobertura aluvionar que preenche a planície por inundação das margens, vindo a constituir a Região das Várzeas.

O quadro natural que compõem a paisagem regional encontra-se representado pela Região de Terra Firme e Região das Várzeas, com características gerais, que desempenharam um importante papel no processo de organização socioeconômica da região, seja como produtoras de incontáveis bens de interesse econômico, seja como elementos que compõem as áreas de fronteira de ocupação.

Regiões Inundáveis - Nesta região são denominados Várzeas do Rio Guamá e Várzeas do Estuário Guajarino que se diferenciam tanto pelo posicionamento fisiográfico, quanto pela florística e estágio evolutivo da cobertura vegetal no estuário. Há ainda, os Manguezais, que difere em muitos aspectos dos demais sistemas, sendo enquadrado na Região das Várzeas, por situar-se nas áreas inundáveis e, principalmente, por ocorrerem com distribuição espacial bastante

restrita, dificultando um tratamento diferenciado para esse importante ecossistema, Pará (1995).

A dinâmica da Região das Várzeas deve-se, em grande parte, as condições hidrodinâmicas do estuário, as quais relacionam-se diretamente com o comportamento das marés, sob cuja influência se processa a inundação periódica das margens dos cursos d'águas que conformam a hidrografia regional.

No tocante aos Manguezais, caracterizam um ecossistema recente com alta produtividade biológica. Possui vegetação típica com espécies adaptadas para se estabelecerem e sobreviverem em substrato periodicamente inundado por água salobra. Ocorrem em áreas de deposição recentes, de influência flúvio-marinha, com o fluxo e o refluxo das marés.

As inundações diárias, que são ocasionadas pela elevação da maré, pela água das chuvas ou por ambas, depositando uma sucessão de argilas ricas em matéria orgânica. Dessa forma, além dessas argilas que são comuns nos elementos de drenagem da área, existem acumulações arenosas ao longo das praias, principalmente em Outeiro, Mosqueiro e Cotijuba, relacionadas a erosão das falésias por ondas e correntes de maré. Essas areias apresentam granulometria média a grossa e são ricas em quartzo e minerais pesados.

Região de Terra Firme - A região de terra firme corresponde às áreas de ocorrência do Pediplano Neo-Pleistocênico representado na área pela unidade geomorfológica do Planalto Rebaixado da Amazônia. Esta unidade é esculpida em litologias pliopleistocênicas do Grupo Barreiras, em geral lateritizadas, e em coberturas detríticas aluvio-coluviais neo-pleistocênicas, Pará (1995). Na quase totalidade o pediplano mostra-se conservado e modelado em extensos tabuleiros.

Exposições do Grupo Barreiras mostram um evidente controle topográfico sem caracterizar um controle altimétrico, aparecendo somente onde foi removida a cobertura detrítica superposta ou nas restritas áreas dissecadas do pediplano.

Em determinadas exposições do Grupo Barreiras, verificam-se que o processo de lateritização atuou sobre uma rocha argilo-arenosa ou arenosa fina, originando feições colunares ferruginosas que atravessam o pacote verticalmente.

Por outro lado, se a rocha original fora mais grosseira, tipo arenito médio a grosseiro, formaram-se arenitos ferruginosos, também conhecidos como pedra preta ou grês-do-pará, que quando presentes, posicionam-se no topo da sequência, imediatamente abaixo da Cobertura Pleistocênica, na forma de blocos distribuídos aleatoriamente, devido ao "desmantelamento" produzido pela lateritização.

Vegetação

A vegetação das margens estuarinas é condicionada a fatores geomorfológicos, distinguindo-se, predominantemente três tipos: 1) vegetação de várzea e mangue, típicas de áreas inundáveis, sob controle periódico das marés; 2) vegetação de floresta densa associada aos terrenos mais elevados ditos de terra firme; 3) florestas secundárias, associadas a áreas desmatadas, ocupando uma apreciável distribuição na região, Pinheiro (1988).

A vegetação de várzea está intimamente relacionada aos processos de colmatação natural provocada pelas inundações nos períodos de enchente em consequência de elevada concentração de material sólido em suspensão das águas estuarinas.

Outro importante aspecto a ser abordado diz respeito às várzeas onde a vegetação primária foi destruída. Na área investigada, esta vegetação encontra-se em amplo desenvolvimento, especialmente nas adjacências dos sítios urbanos.

Clima

Na área metropolitana de Belém, o clima caracteriza-se por uma isotermia com amplitudes térmicas menores que 2ºC, sendo estes valores calculados com base nas temperaturas médias dos meses mais quentes e mais frios - Penteado (1968, apud Pinheiro, 1988). Desta forma, nas horas de maior insolação (turno vespertino) podem-se registrar temperaturas acima de 30ºC, enquanto que pela madrugada, estas comumente baixam para 23- 24ºC.

Quanto às condições atmosféricas, não existe uma repartição muito uniforme das chuvas durante os anos. O que ocorre na verdade é uma sensível diminuição mensal das precipitações a partir do mês de junho, geralmente atingindo índices mínimos por volta de outubro e novembro (Brasil/SUDAM, 1984, apud Pinheiro, 1988).

O regime das chuvas exerce uma grande influência sobre os rios da região, e interfere particularmente no Estuário Guajará. Dados obtidos da vazão do Rio Guamá mostraram que os valores de vazão oscilaram consideravelmente, com os máximos ocorrendo nos meses de março, abril e maio, coincidindo com o período do final da estação chuvosa na região. O contraste decorrente dos diferentes níveis de chuva, relativas aos períodos "chuvosos" e "menos chuvosos", propicia modificações sazonais das condições físico-químicas das águas estuarinas, valores médios de pH, concentração de O2, concentração do material em suspensão e da condutividade.

Aspectos Oceanográficos

Estudos batimétricos para o estuário revelaram a presença de três zonas morfológicas distintas quanto a suas feições principais: Alto Fundo da Baía, Zona do Canal Principal e Barra do Guajará-Açu (Pinheiro 1988).

O alto fundo da Baía pode ser definido a partir de profundidades menores que 10m que se distribuem contornando toda a borda leste da Baía de Guajará, abrangendo uma área limitada a um raio de cerca de 2-3 Km distante da cidade de Belém e adentrando no Rio Guamá, apresenta também bancos e canais não muito profundos, dispostos subparalelos entre si e em relação às margens. Três bancos principais destacam-se nesta zona.

A Zona do Canal Principal caracteriza-se pela presença do denominado Canal da Ilha das Onças que representa a principal feição desta zona da Baía de Guajará. Este canal com média de 1 Km de largura e profundidade na faixa de 10 a 17 m, constitui-se, claramente, na continuação do talvegue do Rio Guamá que acompanha sua margem esquerda, deflexionando a partir de sua foz para a direita e estendendo-se por todo o litoral oriental da Ilha das Onças.

A Barra do Guajará-Açu é definida por um extenso baixio, com cotas inferiores a 5 m de profundidade e mais de 6 Km de comprimento.

Ventos

Dados obtidos em Belém indicam dois conjuntos principais de ventos predominantes na área. Estes conjuntos mantêm direção variando entre N-NE e ENE-ESE, respectivamente e velocidades médias mensais sempre em torno de 2 a

4 nós, Pinheiro (1988).

Estes sistemas de ventos, ao atingirem a superfície da água na Baía de Guajará, são responsáveis pela formação de ondas, com características que vão depender da velocidade, intensidade, tempo de duração e direção destes ventos em relação à geografia da Baía. É importante ainda na formação das ondas, a direção dos fluxos de marés, profundidade das águas sobre a qual o vento atua e as condições meteorológicas ocasionais e sazonais (pressão atmosférica, pluviosidade, etc.).

Marés

A velocidade da onda de maré, segundo informativo/CDP (1977, apud Pinheiro, 1988), varia de local para local precisando de 3h 40mim para percorrer o trecho de Salinópolis, no litoral do Estado do Pará, ao extremo sul do Cais do Porto de Belém, traduzindo-se numa velocidade de cerca de 1,30 a 1,71 m/s.

No estuário Guajará, onde o atrito de fundo produz uma acentuada assimetria nas curvas de marés, a subida do nível d'água leva cerca de 5 horas em contraste com a descida que dura em média 7 horas, notadamente nas marés de sizígia.

Correntes de Maré - Dados correntométricos da INHP PORTOBRÁS (1980) foram analisados, por Pinheiro (1988), com o objetivo de fornecer subsídios para o estudo do transporte de material sólido em suspensão na Baía do Guajará e de sedimentação na área do Porto. Obtidos tanto em marés de sizígia quanto de quadratura.

Dessa forma, as velocidades de correntes máximas médias na Baía de Guajará, ocorrem nas marés de sizígia, durante a enchente. Já a velocidade máxima média mais baixa associa-se as marés de quadratura, durante a vazante. As velocidades máximas absolutas ocorrem nas marés de sizígia, sendo que no período observado as máximas ocorrem durante a vazante (1,74m/s), e durante as enchentes (2,10m/s).

Sobre as correntes no Rio Guamá, elas alcançaram valores máximos absolutos, nas enchentes, principalmente nas marés de sizígia, onde podem atingir até 1,89m/s. Nas vazantes, as velocidades máximas de correntes atingem 1,5m/s e 1,72m/s. Com médias das velocidades máximas situando-se entre 1,04m/s e

1,60m/s sendo sempre maiores nas enchentes que nas vazantes.

Segundo Pinheiro (1988), a análise do comportamento das correntes de marés, bem como de suas características em marés de sizígia e de quadratura e suas variações em função das suas distribuições no ambiente estuarino, para os canais de enchente e vazante da Baía de Guajará e Rio Guamá, mostrou que, as correntes de marés nos canais de enchente ocorrem irregularmente, enquanto que no canal de vazante (mais profundo) as velocidades crescem e decrescem, progressivamente, num curto espaço de tempo, após alcançar valores máximos.

No canal de enchente (mais raso) o atrito com o fundo é mais pronunciado que no canal de vazante, onde as profundidades são maiores. No Rio Guamá, as marés estão sujeitas à influência fluvial, com predomínio de correntes de vazante, principalmente durante as marés de sizígia. Nas enchentes em quadratura, quanto o volume das águas de marés é reduzido, o fluxo fluvial parece ser responsável pelas oscilações que as velocidades de correntes sofrem em oposição a este.

Maré Salina - A maré salina é a invasão da água marinha, salgada, no estuário em direção oposta ao fluxo fluvial. A ordem de grandeza e o mecanismo dessa invasão são fatores que definem o tipo de estuário e refletem diretamente o padrão de circulação do mesmo (Schubel, 1971, apud Pinheiro, 1988). Sendo responsável pelos principais processos físico-químicos, biológicos e oceanográficos, nos estuários.

Para Ottmann (1968, apud Pinheiro, 1988) os principais fatores que interagem na penetração da maré salina, são as oscilações das marés. A morfologia do estuário, a vazão de água doce fluvial, a evaporação e a precipitação pluviométrica na bacia estuarina.

Dessa feita, o mecanismo de entrada da maré salina no estuário se dá, quando no período entre o final da vazante e início da enchente, as águas provenientes dos Rios Guamá e Guajará-Açu, com valores de salinidade relativamente baixos (0,04-0,12%) ocupam todo o canal de vazante pela margem esquerda do estuário. Por outro lado, no canal de enchente, registram-se valores de salinidade variando entre 0,15-0,42%, indicando nitidamente a entrada das águas mais condutivas salobras e não fluviais, portanto, nesta região da Baía de Guajará. Destaca-se que os valores mais elevados de salinidade ocorrem próximos do fundo

indicando a penetração da maré salina sob a forma de cunha que adentra no canal de enchente.

Os períodos "chuvosos" e "menos chuvosos", propiciam variações sazonais no regime dos rios que compõem o estuário, sobressaindo-se àquelas decorrentes da intrusão salina. No período "chuvoso" (dezembro a abril/maio) as altas descargas fluviais impedem por completo a penetração das águas salobras, enquanto nos meses correspondentes a "estiagem" (julho a novembro) a maré salina penetra de modo decisivo, mesmo nas porções mais internas do estuário, notadamente durante a preamar das marés de sizígia. Nestas condições a salinidade pode alcançar valores da ordem de até cerca de 0,5 % em frente a cidade de Belém. Nas marés de quadratura, mesmo no período de baixa vazão dos rios a penetração salina é menos efetiva.

2.15.2. Gestão ambiental

Toda a Gestão Ambiental dos portos administrados pela Companhia de Docas do Pará está centralizada no âmbito da Gerência Ambiental. Por sua vez, a GERAMB está subdividida em duas supervisões; a saber: (i) a Supervisão Ambiental; e, (ii) a Supervisão de Segurança do Trabalho, e dois analistas ambientais (um lotado em Belém e outro em Vila do Conde).

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 SGA deverá subordinar-se ao Diretor-Presidente da autoridade portuária.

As competências gerais do SGA 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 SGA, 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 SGA deverá 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.

Planos, estudos e programas ambientais executados

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

- **Plano de Emergência Individual** – PEI – Plano elaborado em setembro de 2005, que procede a identificação das instalações; desenvolve os possíveis cenários acidentais; elabora os procedimentos para resposta; e, analisa o encerramento das operações.

- **Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos** - PGRS - elaborado em 2012, o PGRS: (i) identifica a unidade gestora (responsáveis); (ii) define as reponsabilidades e competências da CDP, dos arrendatários autorizados, 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 Monitoramento de Água para o Consumo Humano** - PMACH - elaborado pela própria GERAMB, com o objetivo de avaliar a qualidade da água fornecida no Porto de Belém em concordância com os parâmetros estabelecidos pela Portaria nº 2914/2011 do Ministério da Saúde.

- **Plano de Monitoramento de Água do Corpo Receptor** - PMACP - Elaborado no âmbito da GERAMB, tem por objetivos: (i) determinar o Índice de Qualidade da Água (IQA) em três pontos da área do Porto; (ii) estudar as

características químicas e microbiológicas dos corpos hídricos na área de influência do porto de Belém, adotando como parâmetro a Resolução CONAMA n º 357/2005; (iii) estudar os microrganismos aquáticos como indicador da alteração ambiental; (iv) determinar a concentração de metais em 4 pontos da área de influência do porto; (v) determinar a concentração das substâncias orgânicas em quatro pontos na área de estudo; (vi) determinar a concentração de agrotóxicos em quatro pontos na área de estudo; (vii) monitorar mensalmente a presença do Vibrio Cholerae em um ponto na área de estudo.

- **Plano Mestre** - PM - Elaborado em 2013, o plano tem os seguintes objetivos: (i) A obtenção de um cadastro físico atualizado do porto; (ii) A análise dos seus limitantes físicos e operacionais; (iii) A projeção da demanda prevista para o porto em um horizonte de 20 anos; (iv) A projeção da capacidade de movimentação das cargas e eventuais necessidades de expansão de suas instalações ao longo do horizonte de planejamento; (v) A proposição das melhores alternativas para superar os gargalos identificados visando uma eficiente atividade do porto; e (vi) A análise do modelo de gestão e da estrutura tarifária praticada atualmente pelo porto.

- **Estudo Ambiental Preliminar** - EAP - Elaborado em 2013, com o objetivo de apresentar os levantamentos realizados na área do Terminal de Contêineres e Cargas Gerais de Belém, fornecendo informações para subsidiar a avaliação dos aspectos ambientais relevantes associados à ocupação e operação da área.

- **Diagnóstico de Passivos Ambientais** - documento incluído no Estudo Ambiental Preliminar, de 2013 da área do TECONBEL.

- **Atividades Regulares de Monitoramento Ambiental** - as atividades de monitoramento atualmente realizadas pela GERAMB são circunscritas ao âmbito da área portuária, no tema recursos hídricos (qualidade da água). Não foi possível detectar uma rotina programada de monitoramento ambiental, em função dos escassos recursos humanos da Gerência.

Além desses planos a GERAMB realiza um Programa de Educação Ambiental em parceria com outras instituições locais.

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 nº 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 33 apresenta as ações a serem realizadas, para cada objetivo da AAP.

TABELA 33 - 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 nos 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 Porto de Belém, 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 da agenda destacam-se:

- Incentivar o sistema de transporte intermodal, aproveitando as vantagens locacionais 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.

2.15.3. Licenciamento ambiental

Segundo a Política Nacional do Meio Ambiente, ancorada na Lei Federal nº 6.938/1981, 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 6.938/1981; (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;

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.

A fórmula para o cálculo do % de atendimento do indicador:

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

Meta a ser alcançada: 100% dos processos de renovação das licenças de operação dos portos e terminais administrados pela Companhia Docas do Pará, sendo protocolados no órgão licenciador dentro do prazo previsto em lei.

A seguir na Tabela 34, é apresentada a relação de Licenças de Operação do Porto de Belém, com vencimento no ano de 2013, suas respectivas datas de vencimento, prazos para solicitação de renovação e datas em que as solicitações foram feitas:

TABELA 34 - LICENÇAS AMBIENTAIS DO PORTO DE BELÉM

UNIDADE PORTUÁRIA	LICENÇAS DE OPERAÇÃO COM VENCIMENTO NO ANO DE 2013				
	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 Belém	LO - 2025/2009	23/04/2013	25/12/2012	18/12/2012	Sim

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:

$$\% \text{ de atendimento} = \frac{\text{N.º de LO a vencer no ano x 100}}{\text{N.º de processos de renovação de LO protocolados}}$$

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

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

O resultado obtido confirma o atendimento da meta estabelecida.

Atualmente, o Porto de Belém tem duas Licenças de Operação; a saber:

- Licença de Operação - LO nº 2025/2009, para a Instalação portuária, abrangendo as instalações e a movimentação de cargas em geral, emitida pela Diretoria de Controle da Qualidade Ambiental da Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Pará (SEMA/PA).

As principais exigências dessa Licença de Operação foram:

a) Realizar nova amostragem de água residual do porto, nos pontos de acúmulo de água pluvial das áreas a céu aberto de estocagem de madeira e apresentar resultados;

b) Encaminhar cronograma de destinação final dos transformadores e fluidos dielétrico bifenil-policlorados - PCB;

c) Implantar sistema de combate a incêndio de sinistro, conforme notificação nº 2992/2003 DMA/SETAM;

d) Apresentar Plano de Contingência para a influenza aviária, quando da aprovação do mesmo;

e) Apresentar Relatório de Resíduos gerados no Porto, no período da vigência da LO, com documentação comprobatória da destinação final dos mesmos;

f) Apresentar Relatório de Informação Ambiental Anual e informações complementares exigidas pela SEMA, acompanhada da ART do técnico responsável.

g) Apresentar comprovante de Cadastro Técnico de Atividades de Defesa Ambiental (CTDAM) de pessoa física ou jurídica responsável pela elaboração e execução dos estudos ou processos de licenciamento ambiental.

Vale ressaltar que, para a renovação da LO, a GERAMB apresentou ao órgão ambiental as devidas comprovações de atendimento das exigências, ou a justificativa de impossibilidade de cumprimento das demandas que não foram atendidas.

- Licença de Operação - LO nº 5.232/2011, para a dragagem de 2.213.854,26 m³ para aprofundamento e manutenção das áreas de evolução em frente ao Ver-o-Peso, emitida pela Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Pará (SEMA/PA). Essa licença tem validade até 2015.

As principais exigências dessa Licença de Operação foram:

a) Monitorar o processo de disposição final dos rejeitos nas áreas de lançamento de modo a evitar que ocorra alteração das correntes marinhas ou traga prejuízos à navegação fluvial;

b) Relatar o volume de material dragado e a área de disposição de material e a desmobilização da operação;

c) Realizar controle batimétrico da área de disposição final dos rejeitos para avaliar o grau de dispersão, não permitindo altura de elevação superior a 1,0 metro em relação ao nível de fundo primitivo;

d) Apresentar resultados de análise dos sedimentos de fundo para hidrocarbonetos Policíclicos Aromáticos no parâmetro Benzo(a)pireno no ponto G42; para pesticidas organoclorados parâmetro Endrin no ponto G55; e para metais

pesados no parâmetro Mercúrio Total nos pontos G44, G45, G52 e G55; no subfundo para hidrocarbonetos policíclicos aromáticos - PAH's nos parâmetros Acenaftaleno e soma de PAH's ponto G42, e para nutrientes no parâmetro Nitrogênio Kjedahl no ponto G52.

e) Realizar monitoramento das águas durante o período de dragagem apresentando resultados de análise das águas nos parâmetros determinados na LO;

f) Realizar o monitoramento da água após os serviços de dragagem apresentando os resultados ne análise da água com periodicidade trimestral nos parâmetros determinados na LO.

g) Apresentar Plano de Segurança Operacional que garantam a segurança do meio ambiente, da sinalização náutica e evitem sinistros;

h) Apresentar projeto executivo das operações de dragagem com respectiva ART;

i) Apresentar estudos ecotoxicológicos nas áreas de dragagem.

Além da Licença de Operação especifica da Unidade Portuária, a empresa OCRIM SA Produtos Alimentícios, arrendatária do Porto, também tem sua LO, sob o número 2783, com a validade vencida em 24/05/2013.

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

Monitoramento Ambiental - A Companhia Docas do Pará, durante o ano de 2013, efetuou no Porto de Belém, 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. No ano de 2013 estes serviços foram realizados no Porto de Belém, 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 Belém, e no edifício sede da CDP, estando inclusos serviços de desratização, des-insetização 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 Belém. A partir do final do mês de julho de 2013, entrou em vigor o contrato N.º14/2013, 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 Belém. 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 NH3), 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 Rádio228. Os laudos pertinentes às amostras avaliadas são repassados à Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) e à administração do Porto de Belém.

c) Monitoramento Água Bruta (Poços) - A CDP estabeleceu parceria com o Instituto Evandro Chagas para a realização do monitoramento da qualidade da água bruta no Porto de Belém. O monitoramento é feito nos poços existentes, sendo realizadas análises físico-químicas e bacteriológicas. Através do monitoramento realizado é possível conhecer a qualidade da água pré-tratamento, permitindo-se, inclusive, novas proposições relativas às técnicas de tratamento utilizadas. A partir do final do mês de julho de 2013, entrou em vigor um novo contrato o nº 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. Os parâmetros avaliados foram Ph, Temperatura, Condutividade, TDS, Turbidez, STS, Cor aparente, Cloro livre, Fluoreto, Cloreto, Nitrito, Nitrato, Sódio dissolvido, Nitrogênio amoniacal, Amônia, Sulfato, Dureza, Alcalinidade Total, Sólidos Totais, Alumínio (Al), Bário (Ba), Cromo (Cr), Cobre (Cu), Ferro (Fe), Manganês (Mn), Zinco (zn), Coliformes Totais, Col. Termotolerantes e Escherichia coli.

d) 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 Belém, 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 Víbria Cholearae.

Ainda em 2013, a CDP desenvolveu as seguintes ações para o Porto de Belém:

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 GERAMB N.º 40/2013.

b) Elaboração e Revisão dos Planos de Emergência Individuais - Objetivando adequar os Planos de Emergência Individuais do Porto de Belém, a CDP contratou, e dezembro de 2013 a revisão dos PEIs. A empresa contratada foi a Paulo Manoel da Silva Engenharia (contrato nº 51/2013), e o início previsto é para janeiro de 2014.

c) Controle Operacional das Estações de Tratamento de Água – O sistema de abastecimento do Porto de Belém é realizado por meio de poços, e a água é tratada na respectiva Estação de Tratamento de Água (ETA). A CDP, por meio do Contrato n° 06/2012, realiza os serviços relativos à limpeza e desinfecção de sistemas fixos de abastecimento de água potável para consumo humano no Parque portuário de Belém, bem como serviços relativos ao Controle Operacional das ETA's. Igualmente, são feitos os serviços de higienização e limpeza dos sistemas fixos que compõe as ETA`s (reservatórios elevados, cisternas e outros componentes do sistema), a cada quadrimestre.

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 Belém, por meio da Outorga nº 1064/2013.

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 Belém, são os seguintes:

d.1) Projeto Saberes e práticas de responsabilidade socioambiental na Escola Augusto Montenegro: ações sócio-educativas nos bairros do entorno do Porto de Belém. Esse projeto foi realizado em 2013 na Escola Augusto Montenegro, com apoio da Universidade Federal do Pará (UFPA). O principal objetivo desse projeto é trabalhar a responsabilidade socioambiental da CDP/Porto de Belém junto à comunidade do entorno do

Porto, no sentido de garantir o retorno e compromisso social da empresa para com a comunidade, se baseando em uma política de intervenção socioambiental, a partir de práticas embasadas na Educação Ambiental, direcionada para o entendimento coerente e problematizado dos problemas ambientais e possibilidade de intervenção qualificada na comunidade envolvida. O público alvo previsto nesse projeto foram os docentes e discentes da escola, Augusto Montenegro, pais e demais membros da comunidade escolar, e a metodologia prevista foi a realização de atividades educacionais, culturais e esportiva. As principais atividades do projeto foram:

Oficina de Danças Regionais - A Oficina de Danças Regionais compõe o conjunto de oficinas “Pavulagem na escola” descritas no projeto e desenvolvidas na escola Augusto Montenegro, com o principal objetivo de disseminar a cultura paraense e valorização das raízes étnicas no contexto socioambiental.

Na Figura 29 pode-se verificar as oficinas de danças regionais de atividade de educação ambiental do porto de Belém.



FIGURA 29 - OFICINAS DE DANÇAS REGIONAIS – ATIVIDADE DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL DO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Oficina de Fanfarra - A Oficina de Fanfarra é uma atividade que passou a fazer parte das ações do projeto a partir de uma solicitação de professores e direção da

Escola Augusto Montenegro, diante do desejo dos mesmos e interesse de alguns alunos em formar uma Banda de Fanfarra da própria escola.

Na Figura 30 pode-se verificar a oficina de fanfarra.



FIGURA 30 - OFICINA DE FANFARRA

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Oficina de Reciclagem: Enfeites Natalinos - A atividade se deu basicamente em dois momentos: primeiro os alunos tiveram uma aula teórica sobre a temática referente à oficina, neste momento, os mesmos foram orientados a fazerem uma pesquisa on-line para complementar as informações e conhecimentos sobre as questões abordadas. A segunda etapa se constituiu na confecção dos enfeites natalinos com a reutilização de materiais (papel, garrafa pet, tecido, cd, entre outros).

Na Figura 31 pode-se verificar a aula teórica de pesquisa sobre a reciclagem no Porto de Belém.



FIGURA 31 - AULA TEÓRICA E PESQUISAS SOBRE RECICLAGEM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Na Figura 32 pode-se verificar os materiais selecionados para oficina de reciclagem.



FIGURA 32 - MATERIAIS SELECIONADOS PARA OFICINA DE RECICLAGEM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Na Figura 33 pode-se verificar a confecção dos enfeites natalinos.



FIGURA 33 - CONFECÇÃO DOS ENFEITES NATALINOS

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Exposição dos materiais confeccionados na oficina de reciclagem - Foi feita uma exposição dos enfeites natalinos confeccionados pelos alunos da quinta série do ensino fundamental da Escola Augusto Montenegro. Neste período, alunos, professores, coordenadores e demais funcionários da escola, assim como, os pais e outros visitantes da escola puderam prestigiar os trabalhos dos alunos. Ressalta-se ainda que os enfeites natalinos construídos pelos alunos foram utilizados para ornamentação da escola e servirão para futuros eventos relacionados ao tema. A atividade causou uma repercussão importante no ambiente escolar, principalmente entre os alunos-participantes, já que estes conseguiram perceber, de acordo com relatos, que materiais (como garrafas de plástico e papeis) podem ter outro fim, como a confecção realizada durante a oficina.

Na Figura 34 pode-se verificar a confecção dos enfeites natalinos.



FIGURA 34 - EXPOSIÇÃO DOS MATERIAIS CONSTRUÍDOS PELOS ALUNOS

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Oficina de Confecção de Adereços - A atividade foi realizada com os instrutores Nívea e Sam (profissionais que desenvolvem esse tipo de atividade há algum tempo em parceria com o Arraial do Pavulagem). A Oficina realizada fez parte das atividades pedagógicas da escola, e contou como requisito no processo de avaliação escolar dos alunos participantes. Para a confecção dos adereços foi escolhido três elementos como ícones da atividade, as aves **suí azul**, **bem-te-vi** e **galo rei**. A escolha foi realizada com a participação de alguns professores e está diretamente relacionada com a história do bairro onde está localizada a escola (Telégrafo) e com o próprio ambiente escolar. A construção dos adereços foi feita pela reutilização de jornais, revistas, isopor, tubo PVC, garrafas pet e tampinhas de plásticos, além de tintas e colas para o acabamento. Parte desse material foi coletada na própria escola pelos alunos no início da atividade.

Na Figura 35 pode-se verificar a confecção dos adereços para o enfeite.



FIGURA 35 - CONFECÇÃO DOS ADEREÇOS

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Oficina de Canto Popular - A Oficina de Canto Popular faz parte do conjunto de oficinas “Pavulagem na Escola”, tendo sido realizada pelo instrutor Luiz (profissional ligado ao Instituto Arraial do Pavulagem).

Na Figura 36 pode-se verificar os alunos na oficina de canto.



FIGURA 36 - ALUNOS DA OFICINA DE CANTO

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Atividade de Educação Ambiental no Porto de Belém – Em março/2013, no horário da manhã, um grupo de alunos e professores da Escola Augusto Montenegro, junto com a equipe técnica do projeto, realizou um passeio ao Porto de Belém para participar de uma atividade referente ao projeto de Responsabilidade Socioambiental da instituição. No Porto, alunos e professores puderam participar de atividades como palestra educativa, brincadeiras, exposição de fotos, além de conhecerem um pouco sobre a instituição que tem relação direta com o projeto realizado na escola. Ao final da atividade os participantes prestigiaram um pouco de cultura paraense com a apresentação do Arraial do Pavulagem.

Na Figura 37 pode-se verificar alunos e professores numa atividade no Porto de Belém..



FIGURA 37 - ALUNOS E PROFESSORES NUMA ATIVIDADE NO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Culminância das Oficinas Com Arraial do Pavulagem na Escola Augusto Montenegro - Após o período de realização das oficinas de Confecção de adereços e de Canto popular numa relação com o Instituto Arraial Pavulagem a equipe do projeto promoveu uma culminância dessas ações na finalização das atividades, com o intuito de fazer a apresentação dos resultados das oficinas para a comunidade escolar. Essa culminância aconteceu na escola Augusto Montenegro com um mini cortejo, com o pessoal do Arraial do Pavulagem (Patrícia Ventura e mais seis integrantes do instituto), como podemos ver na Figura 38, Figura 39, Figura 40 e Figura 41. Durante essa atividade os alunos integraram o cortejo com os seus adereços produzidos na oficina, já os alunos que participaram da oficina de canto fizeram uma apresentação musical para o público presente. Além das apresentações dos alunos participantes das oficinas, durante o cortejo os demais alunos presentes, professores e outros funcionários da escola foram convidados a se envolverem na atividade. Dessa forma, as pessoas presentes não só puderam prestigiar a apresentação dos alunos com os resultados das ações realizadas, como também interagir e vivenciar a atividade.



FIGURA 38 - ADEREÇOS CONFECCIONADOS NA OFICINA

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará



FIGURA 39 - ADEREÇOS CONFECCIONADOS NA OFICINA

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará



FIGURA 40 - CULMINÂNCIA DAS OFICINAS COM ARRAIAL DO PAVULAGEM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará



FIGURA 41 - CENAS DO ENCERRAMENTO DA ATIVIDADE DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Participação no Cortejo Cordão do Peixe-Boi - Após a finalização das oficinas de confecção de Adereços e de Canto popular e a culminância dessas atividades na Escola Augusto Montenegro a equipe de trabalho do projeto levou os alunos que participaram das oficinas para o Cordão do Peixe-boi, numa parceria com o Instituto Arraial do Pavulagem. Em abril / 2013 (domingo), no turno da manhã um grupo de 20 alunos e 05 professores participou com a equipe do projeto do Cortejo Cordão do Peixe-boi com Arraial do Pavulagem. O cortejo saiu da escadinha da Estação das Docas do Pará até a Praça do Relógio e retornou para a Praça do Pescador. A atividade foi finalizada na Praça do Pescador com uma apresentação do Arraial do Pavulagem e os alunos da Escola Augusto Montenegro, logo em seguida os alunos e professores puderam prestigiar um show do Arraial do Pavulagem.

Nas Figuras 42 e 43 pode-se verificar o cortejo de alunos e professores do projeto, no cordão do peixe boi.



FIGURA 42 - ALUNOS, PROFESSORES E EQUIPE DO PROJETO NO CORTEJO DO CORDÃO DO PEIXE-BOI

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará



FIGURA 43 - ALUNOS, PROFESSORES E EQUIPE DO PROJETO NO CORTEJO DO CORDÃO DO PEIXE-BOI

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Oficina de Grafitagem - A Oficina de Grafitagem foi ministrada pelo Artista Plástico Valério Dias. Ela foi dividida em dois momentos: a primeira parte constituiu em teoria com a diferenciação entre arte e pichação, com nomes de grandes artistas que trabalham com a grafitagem no Pará, no Brasil e no mundo, além de vídeos e fotos de trabalhos feitos com a grafitagem arte e de rua e técnicas de desenho e pintura com textura, matizes de cores.

Na Figura 44 pode-se verificar as aulas teóricas da oficina de grafitagem.



FIGURA 44 - AULAS TEÓRICAS DA OFICINA DE GRAFITAGEM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

O objetivo inicial foi de favorecer aos alunos o entendimento de que todos possuem seus próprios traços no desenho e com isso valorizar o que consegue desenvolver sem normas rígidas de desenho, expondo que a arte é individual, que a leitura dela é pessoal e que depende do ponto de vista em que é analisada.

Na Figura 45 pode-se verificar a oficina de grafitarem de construção coletiva.



FIGURA 45 - OFICINA DE GRAFITAGEM: A CONSTRUÇÃO COLETIVA

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Aconteceu ainda um momento de coletividade, pois era preciso aprender a trabalhar em grupo para um objetivo comum, uma vez que seria construído apenas um mural.

Na Figura 46 pode-se verificar alunos fazendo a pintura dos muros.



FIGURA 46 - ALUNOS FAZENDO A PINTURA DOS MUROS

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Na Figura 47 pode-se verificar o mural de resultado final da oficina de grafitagem.



FIGURA 47 - MURAL NA ÁREA RECREATIVA: RESULTADO FINAL DA OFICINA DE GRAFITAGEM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Oficina de Confecção de instrumentos musicais - A Oficina de Instrumentos Musicais compõe o conjunto de oficinas “Pavulagem na escola” descritas no projeto e desenvolvidas na escola Augusto Montenegro, com o principal objetivo de disseminar a cultura paraense e valorização das raízes étnicas no contexto socioambiental. A oficina foi dividida em dois momentos: no primeiro momento foram construídos instrumentos com materiais alternativos como tubos de encanamento, miçangas, latinhas, prego tampas de refrigerantes. A oficina foi ministrada pelo musico e construtor de instrumentos Zeti, o instrumento construindo foi o *shaketubo*, uma opção ao Ganzá.

Na Figura 48 pode-se verificar a oficina de confecção de instrumentos musicais.



FIGURA 48 - OFICINA DE CONFECÇÃO DE INSTRUMENTOS MUSICAIS

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Para a construção do *shaketubo* foram necessárias 6 horas divididas em duas horas por aula. A proposta era fazer um trançado em volta do tubo de forma a obter um desenho harmonioso e que produzisse um som harmonioso. A segunda etapa da oficina consistiu na construção de uma maraca a partir de materiais recicláveis, tendo sido utilizadas latinhas de refrigerantes e miçangas.

A oficina foi coordenada pelo artesão e musico Zeti, com as turmas de 8ª serie da Professora France dos Anjos, com o auxílio da professora de Arte e Música Cilene Trópicos, que ensinou como construir uma flauta a partir de canos de tubulações.

Esta atividade foi considerada do calendário letivo como do currículo escolar e parte de atividade avaliativa, a frequência ficou em torno de 16 alunos. Foi possível observar o interesse no grupo que estava construindo estes instrumentos neste segundo momento, pois a turma estava envolvida com a coleta de materiais para a reciclagem e com a oficina de ritmos.

Neste dia cada aluno construiu sua maraca e ao final puderam tocar juntamente com demais instrumentos com o som da flauta com guia para o carimbó.

Na Figura 49 pode-se verificar alunos confeccionando instrumentos musicais.



FIGURA 49 - ALUNOS CONFECCIONANDO INSTRUMENTOS MUSICAIS

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Oficina Rotinas Administrativas - A Oficina de Rotinas Administrativas no Projeto foi, originalmente voltada para os alunos do Ensino Médio, mas diante de inúmeras solicitações, foi disponibilizada a todos. O objetivo geral da oficina era promover uma discussão com os participantes de forma a promover uma reflexão acerca de suas competências em sua área de atuação e de conhecer as atividades relacionadas aos demais profissionais da escola. O público alvo: secretaria, faxineiros, merendeiras, coordenadores, inspetores, professores, agentes de portaria, bibliotecários e alunos, enfim todos os profissionais que compõem o quadro funcional da escola. A oficina teve dinâmicas com vídeos, textos, debates entre os funcionários e a instrutora.

Na Figura 50 pode-se verificar uma oficina de rotinas administrativas.



FIGURA 50 - OFICINA DE ROTINAS ADMINISTRATIVAS

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Oficina de ritmos e percussão - A Oficina de ritmo/percussão compõe o conjunto de oficinas “Pavulagem na escola” descritas no projeto e desenvolvidas na escola Augusto Montenegro, com o principal objetivo de disseminar a cultura paraense e valorização das raízes étnicas no contexto socioambiental. A oficina foi ministrada pelo músico Alan Franklin Furtado. Esta oficina foi oferecida para os alunos da 8ª série como atividade avaliativa de Matemática com a professora France dos Anjos, do turno da manhã, mas também possuía alunos do turno da tarde do Ensino Fundamental e Médio. Os instrumentos constituíam esta oficina eram os de percussão: 2 Alfaias, 10 Barricas, 4 Onças,4 caixas de marabaixo, 4 reco-recos,5 matracas, 6 shaketubos.

Os alunos no primeiro dia tiveram aula teórica sobre a origem dos nomes dos instrumentos, sua história, forma de segurar os instrumentos, de manusear para tocar, noção de ritmo, compasso musical. Ao longo da oficina cada aluno precisava trocar o instrumento para definir com qual instrumento possuía mais afinidade assim definir com qual continuaria tocando.

Com isso foram definidos os ritmos que seriam tocados, boi-bumbá, Carimbó e quadrilha, com ensaios diários com duração de 2h, no período vespertino.

Na Figura 51 pode-se verificar uma oficina de percussão.



FIGURA 51 - OFICINA DE PERCUSSÃO

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

A culminância na escola aconteceu em junho com apresentação do grupo em dois turnos manhã e tarde para contemplar todos os alunos que participaram da oficina.

Na Figura 52 pode-se verificar uma apresentação dos alunos da oficina de percussão.



FIGURA 52 - APRESENTAÇÃO DOS ALUNOS DURANTE A FESTA JUNINA DA ESCOLA: RESULTADOS DA OFICINA DE PERCUSSÃO

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Oficina de Coleta Seletiva - As atividades relativas à coleta seletiva foram feitas no mês de junho, tendo em vista a comemoração do dia Dia Mundial do Meio Ambiente. Primeiramente foram escolhidas a turmas e a atividade foi desenvolvida em etapas. A primeira etapa foi a de sensibilização e explicação de como aconteceria a atividade, que na verdade seria uma competição entre as turmas, cada turma deveria recolher no mínimo 50 kg de materiais recicláveis. A segunda etapa foi uma palestra de uma cooperativa que trabalha recolhendo materiais recicláveis, onde foi explicado como funciona o sistema da coleta de materiais recicláveis e a importância social e ambiental.

Durante 12 dias os alunos fizeram a coleta de materiais recicláveis de acordo com as orientações recebidas nos momentos anteriores. Alguns professores colaboraram trazendo materiais para cada equipe. No dia 27 de junho de 2014 foi realizada a pesagem dos materiais arrecadados, onde totalizou um total de 662,11 kg, com vitória da turma 802.

Na Figura 53 pode-se verificar uma palestra sobre coleta seletiva.



FIGURA 53 - PALESTRA SOBRE COLETA SELETIVA

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

e) Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos nos Portos Marítimos brasileiros - A SEP em parceria com a UFRJ e a UFPA desenvolveu durante o ano de 2013 o Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos nos Portos Marítimos brasileiros e o Porto de Belém foi contemplando, quando se pode fazer um diagnóstico detalhado da situação atual, sendo possível identificar as melhorias a serem implementadas, incluindo as relativas a infraestrutura. A

primeira etapa do programa está em fase de finalização. O guia de boas práticas portuárias, o qual propõe um modelo de gestão integrada dos resíduos, efluentes líquidos e medidas de manejo e controle da fauna sinantrópica (ratos, pombos, insetos e outros animais), com indicações de boas práticas de gestão ambiental que garantam uma melhoria da eficiência das atividades portuárias foi elaborado e entregue as Unidades Portuárias e estão sendo concluídos os guias de boas práticas específicos de cada Unidade Portuária, os quais trarão informações e ações direcionadas para os problemas identificados em cada uma delas. No ano de 2014 será iniciada a próxima etapa do projeto, a qual envolverá questões relativas a elaboração de projetos e disponibilização de recursos para executá-los.

f) Coleta Seletiva Solidária - A CDP instituiu em 2013, a implantação da coleta seletiva solidaria, em atendimento ao Decreto Federal nº 5.940/2006. Na oportunidade foi assinado com a Cooperativa dos Catadores de Materiais Recicláveis- CONCAVES, o Termo de Compromisso Nº 01/2013 para recebimento, por parte da cooperativa, dos resíduos recicláveis gerados e separados pelos colaboradores da CDP.

Na Figura 54 pode-se verificar uma intervenção junto aos colaboradores.



FIGURA 54 - INTERVENÇÕES JUNTO AOS COLABORADORES

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 ao primeiro semestre do ano de 2013 estão

disponibilizados na planilha abaixo. Os do segundo semestre ainda não foram divulgados.

Na Tabela 35 pode-se verificar indicadores da ANTAQ de desemprenho para o Porto de Belém.

TABELA 35 - INDICADORES ANTAQ DE DESEMPENHO PARA O PORTO DE BELÉM / 2013

NÚMERO	INDICADORES		PESOS	PORTO DE BELÉM 1º SEM. 2013
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	1
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	0
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	1
21	Auditoria Ambiental dos terminais		0,008	1
22	PGRS dos terminais		0,011	4
23	Programa de EA nos terminais		0,008	2
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

NÚMERO	INDICADORES		PESOS	PORTO DE BELÉM 1º SEM. 2013
27	Planos de Contingência de Saúde		0,017	5
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
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	4
38	Levantamento e monitoramento espécies exóticas		0,010	1
IDA			**1,000**	**69,43**

Fonte: Adaptado de CDP/ANTAQ, 2013.

Na Tabela 36 pode-se verificar um comparativo em relação ao ano de 2012, no Porto de Belém.

TABELA 36 - COMPARATIVO EM RELAÇÃO AO ANO DE 2012

PORTO	1º SEM. 2012	2º SEM. 2012	1º SEM. 2013
Belém	64,34	67,72	69,43

Legenda	
	Nota acima de 75
	Nota entre 50 e 74.9
	Nota entre 25 e 49,9
	Nota abaixo de 25

Na Figura 55 pode-se verificar Situação do IDA dos portos administrados pela CDP entre 2012 e 2013.

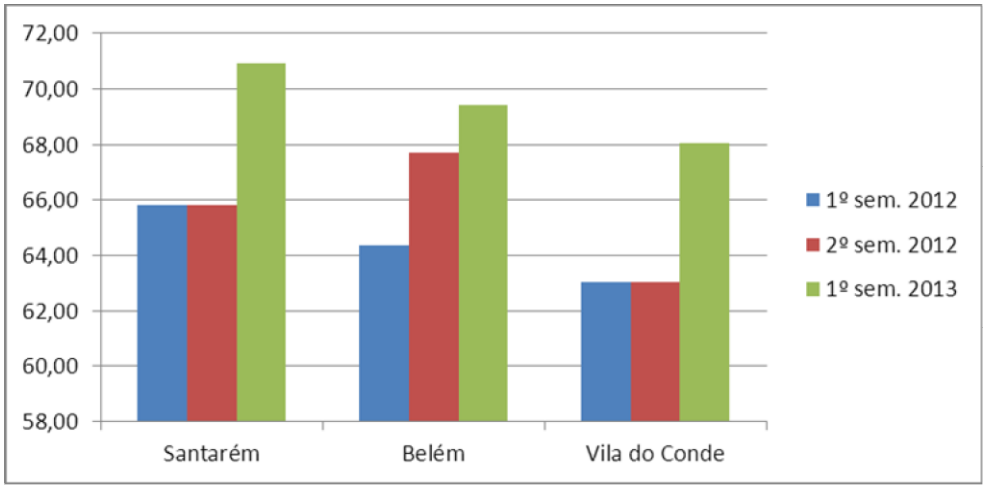


FIGURA 55 - SITUAÇÃO DO IDA DOS PORTOS ADMINISTRADOS PELA CDP ENTRE 2012 E 2013

Fonte: CDP/ANTAQ, 2013.

2.16. Segurança

2.16.1. ISPS Code

O porto de Belém possui termo de aptidão n°35/2004, concedido pela CONPORTOS e renovado em 23/05/2007. O porto é certificado pela DC nº 180/2009. Conforme representado na Tabela 37.

TABELA 37 - ISPS CODE

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS / DC	CONCESSÃO DA CD	VALIDADE DA DC
PORTO DE BELÉM	CERTIFICADA PELA DC Nº 180/2009	09/10/2009	09/10/2014

OBS: A Auditoria da CONPORTOS no Porto está marcada para 19/09/2014.

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 das unidades. A retro área do Porto de Belém recebeu reparos nos muros e instalação de concertina.

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

CFTV: A CDP dispõe de quatro sistemas de CFTV próprios com imagens de alta resolução todos funcionando normalmente. O sistema operacional DIGIFORT foi atualizado para a versão 6.7. A empresa contratada é responsável pela manutenção

preventiva e corretiva no sistema de CFTV. A GERSEG está trabalhando em projeto de ampliação dos sistemas, visando atender às exigências legais, cobrir as retroáreas, e reduzir custo com vigilância terceirizada.

Controle De Acesso: O Controle de Acesso nas unidades portuárias é feito através do Sistema Informatizado de Gerência de Acesso – SIGA. CDP adquiriu novas e modernas catracas para uso nos portões em substituição as anteriores. A manutenção preventiva e corretiva é feita pelo pessoal do quadro técnico da Companhia e pela empresa contratada. Há coletores de dados portáteis disponíveis nas unidades em pleno funcionamento. O raio X doado pela Polícia Federal encontra-se pronto para o uso na estação de passageiros do Porto de Belém.

Detectores De Metais: A CDP adquiriu novos portais detectores de metais para verificação mais eficiente durante o processo de revistas, os mesmos usados em aeroportos e presídios federais. Há detectores portáteis disponíveis na unidade portuária em pleno funcionamento.

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: As equipes de segurança das unidades portuárias são dotadas de viaturas e lanchas para patrulhamento terrestre e aquático assim distribuídas: Complexo Portuário Belém, Miramar e Outeiro – 04 Veículos (Etios Hach) e 01 lancha.

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 revolveres Cal. 38, de propriedade da empresa contratada. Além do armamento letal, os agentes de segurança têm à disposição, 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

As antigas vias internas de circulação, com 12 m de largura, situadas paralelamente ao cais estão transformando-se, gradualmente, em áreas de estocagem de cargas.

O Porto de Belém possui 6 Gates de acesso, cada um com um portão de entrada e saída. Além de possuir estacionamento com capacidade de 100 carretas e 10 carros de pequeno porte.

Esse antigo arruamento na área delimitada pelo paramento do cais e pelo gradil ao longo da Av. Marechal Hermes estendendo-se paralelamente ao cais por entre os armazéns de 1ª e 2ª linha, desde o armazém nº 4 até o armazém 10, totalizando cerca de 2 km.

Todas as vias de circulação interna se encontram em bom estado de conservação. A velocidade máxima permitida nas vias de circulação do Porto é de 30 km/h

As antigas ruas do trecho dos armazéns 11 e 12 são, agora, parte integrante do pátio de contêineres, não se admitindo a circulação de veículos.

A Figura 56/Mapa página 302 ilustra os acessos internos bem como seus gates e estacionamento.

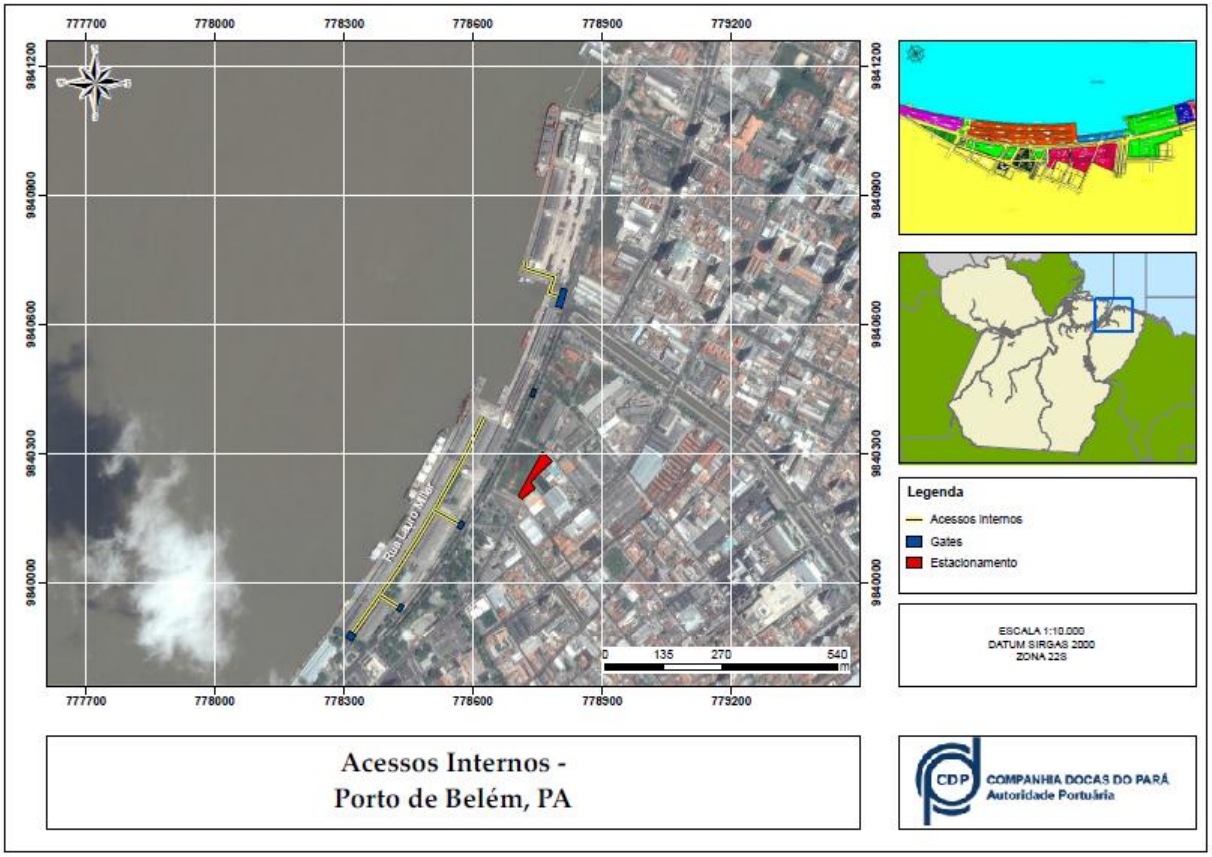


FIGURA 56 - ACESSOS INTERNOS DO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

2.17.2. Vias de circulação ferroviária

Não há circulação interna ferroviária.

2.18. Acessos Terrestres

2.18.1. Rodoviários

As principais rodovias que fazem a ligação do Porto de Belém são a BR-316, a BR-010 e a PA-140, destacando-se ainda a Alça Viária do Pará - PA-483, como mostra a Figura 57/Mapa página 303.

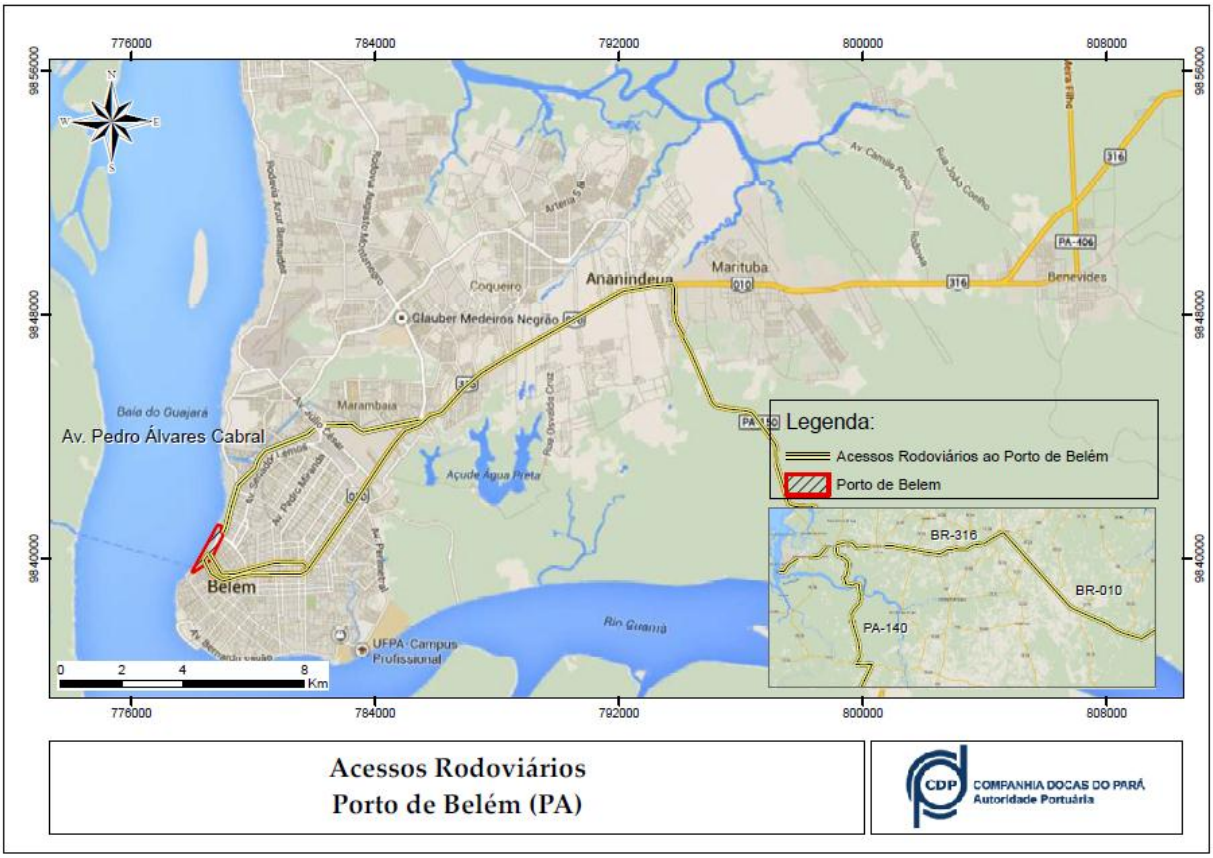


FIGURA 57 - ACESSOS RODOVIÁRIOS AO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

BR-316 - A BR-316 é uma rodovia diagonal e tem seu marco zero dentro da cidade de Belém e se desenvolve a oeste da capital paraense. Até Benevides, são 25 km de pista duplicada, com boas condições de trafegabilidade, segundo o DNIT. Este segmento é predominantemente urbano, passando ainda pelas cidades de Ananindeua e Marituba.

Apesar de possuir grande capacidade de tráfego, seu nível de serviço é significativamente comprometido pelo fato de que todos os cruzamentos são realizados em nível.

Até a cidade de Castanhal, localizada no km 66 da BR-316, as condições da rodovia são basicamente as mesmas, com pista dupla e cruzamentos em nível. Diminuem os pontos de acesso à rodovia, uma vez que há a predominância de zona rural. Este segmento é marcado pelo fim da pista duplicada, passando a partir deste ponto, para pista simples.

BR-010 - Rodovia radial de sentido norte-sul, a BR-010 tem seu marco zero em Brasília e possui extensão total de 1.954 km, sendo composta em toda sua extensão por pista simples. É o principal eixo rodoviário de ligação da região de Belém com a região central do Brasil. No território paraense é caracterizada por possuir relevo entre plano e ondulado, bem como por possuir grandes segmentos em linha reta.

As condições de tráfego, segundo o DNIT, requerem atenção em dois grandes trechos, do km 0, na divisa com o Maranhão até o km 179 na entrada para a PA-125 e entre o km 275, entrada para a PA-252 até o km 303 na entrada para a PA-253. Em ambos os trechos são encontrados defeitos na pista de rolamento, bem como deficiências nas sinalizações vertical e horizontal. Os demais segmentos são considerados em boas condições para os usuários.

Por se tratar de uma rodovia que atravessa uma das maiores regiões rurais do país, passando por poucas cidades, não possui um volume de tráfego urbano muito expressivo.

Alça Viária – PA-483 e PA-475 - A Alça Viária do Pará consiste na rodovia estadual PA-483, construída a partir da necessidade de unir a capital do estado, Belém, ao Polo Industrial de Barcarena e Abaetetuba. Tinha ainda o objetivo de integrar a região nordeste do Pará, principalmente as cidades de Castanhal, Santa Luzia e Santa Maria, bem como impulsionar o desenvolvimento das demais regiões do estado que passaram a ter acesso rodoviário facilitado à capital.

A alça viária envolve 74 km de rodovias, construídos na floresta amazônica adentro e três grandes pontes, das quais a de maior relevância é a ponte sobre o rio

Guamá (km 14), com extensão total de 1.976,8 m. As outras duas grandes pontes são a do rio Acará (796 m) no km 44, e a ponte Moju (868 m) no km 48.

São encontrados ao longo da Alça Viária alguns aglomerados urbanos que viviam isolados antes da construção da rodovia e que aos poucos vêm se desenvolvendo. Entretanto, apesar da grande importância para a economia e desenvolvimento social do Pará, as condições de trafegabilidade e conservação da PA-483 deixam muito a desejar. Há vários trechos em que a vegetação avança sobre a rodovia, outros onde a deterioração do pavimento é tamanha que impede o tráfego de qualquer veículo a uma velocidade compatível com a de projeto.

A PA-475 é o elo de ligação entre o polo industrial de Barcarena com o sul do Pará, bem como com a região Centro-Oeste do país. Não possui boa infraestrutura resultando em péssimas condições de tráfego.

2.18.1.1. Acessos ao porto no centro da cidade

A partir das rodovias, o acesso ao porto se dá pelas ruas da cidade, sendo caracterizadas basicamente, em duas entradas - acesso norte e acesso sul.

Acesso Norte - O acesso Norte parte da Praça da Bíblia para oeste na Avenida Pedro Álvares Cabral, percorrida em praticamente toda a sua extensão, num total de 8 km. Cerca de 500 m antes do cruzamento com a Avenida Doca, à direita, acontece o acesso ao terminal de cargas do porto. A Avenida Pedro Álvares Cabral é uma das mais importantes vias que contornam a região central da cidade. Em suas imediações encontram-se importantes polos geradores de tráfego, dentre os quais se destacam o Aeroporto Brigadeiro Protásio de Oliveira, Centro Comercial IT Center, Fábrica de Papel da Amazônia (Facepa) e Universidade do Estado do Pará (UEPA).

Quanto às características físicas, possui duas faixas por sentido e canteiro central em toda a sua extensão. Apesar de ser uma importante via arterial da cidade, possuindo função de escoamento do tráfego, é muito grande a quantidade de acessos diretos a esta avenida. A presença de semáforos e cruzamentos em nível com outras importantes avenidas também podem ser descritos como um ponto negativo de infraestrutura viária. O terminal de passageiros possui acesso pela Avenida Marechal Hermes, 1,0 km depois do cruzamento com a Avenida Doca.

Acesso Sul - O acesso sul parte da Praça da Bíblia e segue ao sul pela Avenida Almirante Barroso percorrendo-a por 6,4 km. A partir desse ponto vira-se à direita na Avenida Governador José Malcher, onde o acesso sul divide-se entre acesso ao terminal de cargas e acesso ao terminal de passageiros. Em direção ao terminal de cargas, segue-se por 2,2 km na Avenida José Malcher, virando à direita na Avenida Visconde de Souza Franco, a qual – 300 m depois – também recebe o nome de Avenida Doca e dará acesso ao porto 1,3 km depois.

Com destino ao terminal de passageiros, segue-se por 2 km pela Avenida Governador José Malcher até cruzamento com a Avenida Visconde de Souza Franco, onde se deve virar à direita. Seguindo a Avenida Visconde de Souza Franco até o término da avenida até chegar na Avenida Marechal Hermes. Virando a esquerda nessa Avenida, após 200 m encontra-se a entrada do Terminal à direita.

A Avenida Almirante Barroso pode ser entendida como a continuação natural da BR-316 em direção à região central da cidade. Analogamente à Avenida Pedro Álvares Cabral descrita no acesso norte, são inúmeros os polos geradores de tráfego nas imediações da Avenida Almirante Barroso. Dentre eles, pode-se destacar o Hospital da Aeronáutica, Tribunal de justiça do Estado do Pará, Hospital Adventista de Belém, Estádios Evandro Almeida Baenão e Leônidas Sodré de Castro, Aeroporto Brigadeiro Protásio de Oliveira, um Campus da Universidade do Estado do Pará (UEPA), além de algumas escolas de ensino fundamental e médio. Possuindo quatro faixas por sentido e divisão com canteiro central, a Avenida Almirante Barroso tem a responsabilidade de distribuir o tráfego na região central de Belém, bem como escoá-lo nos horários de pico. Entretanto, em função da grande quantidade de acessos diretos, polos geradores de tráfego e semáforos, a capacidade útil da via encontra-se significativamente comprometida.

Já a Avenida Governador José Malcher é uma via de mão única composta de três faixas. Posteriormente, na transição para a Avenida da Paz há uma redução para duas faixas, que permanecem até o final do trajeto. Não existem grandes polos geradores de tráfego nesta parte do percurso, porém, existe grande conflito urbano, com a formação de filas nos horários de pico.

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 ocorre de acordo com as informações da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, constantes do Roteiro - Costa Norte, que corresponde à visão do navegante, e está ilustrado na Figura 58/Mapa página 304.

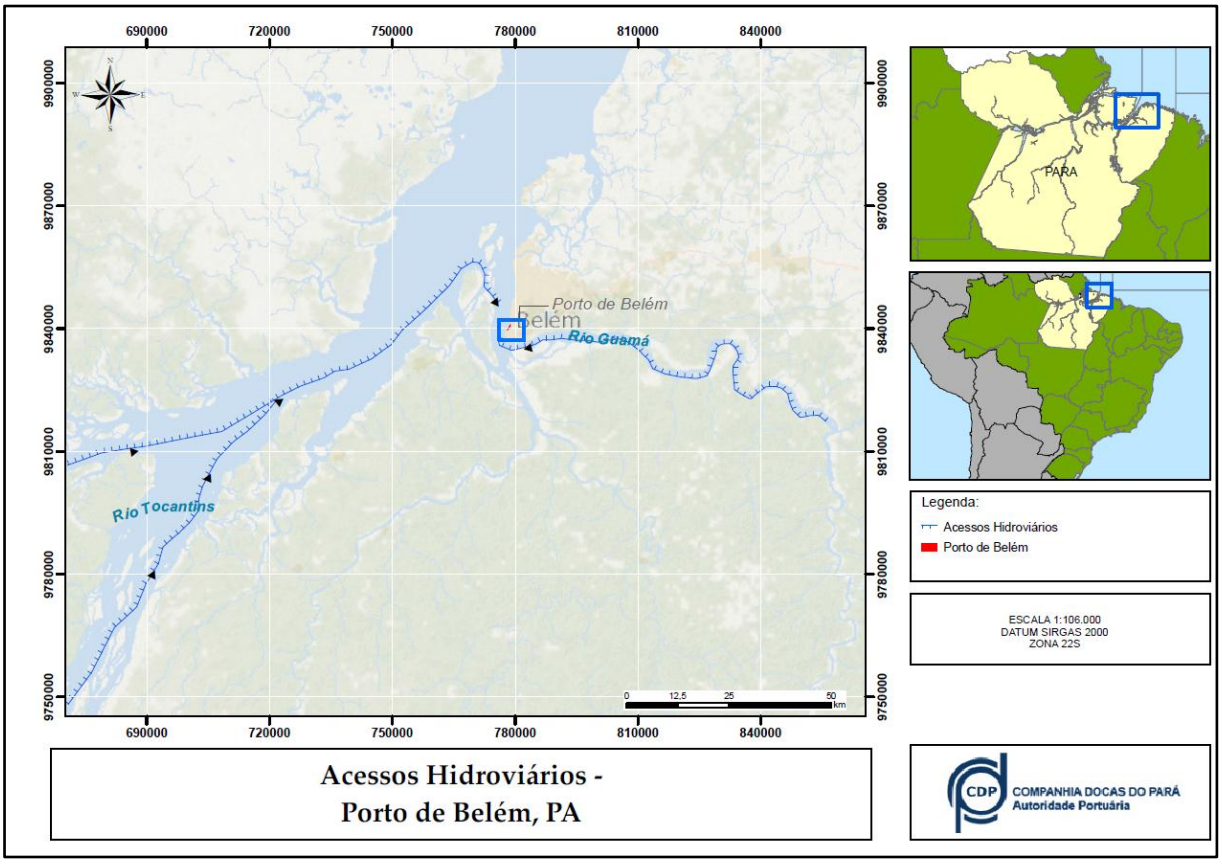


FIGURA 58 - ACESSOS HIDROVIÁRIOS AO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

A foz do rio Pará tem como extremo oeste o Cabo Maguari, na Ilha de Marajó, e extremo leste a Ponta da Tijoca, na Ilha dos Guarás, sendo envolvida por bancos e canais.

O rio Pará separa as costas leste, sudeste e sul da Ilha de Marajó do continente. Apresenta largura considerável, havendo trechos onde o navegante situado a meio do rio não avista suas margens. Comunica-se com o rio Amazonas através de canais conhecidos por estreitos ou furos, e que separam inúmeras ilhas

localizadas entre a costa sudoeste da Ilha de Marajó e o continente. O rio Pará é a desembocadura do rio Tocantins e de vários rios menores, sendo que na confluência com o rio Guamá situa-se a cidade de Belém.

O navegante procedente do norte tem dificuldade para reconhecimento da costa para aterragem, pois esta é baixa, com vegetação uniforme e sem acidentes geográficos notáveis.

Vindo do leste, o navegante pode situar-se com segurança na distância de 10 milhas da costa, em profundidades de 10 m até reconhecer Salinópolis e demandar o fundeadouro de espera do prático.

Belém pode ser acessado pelos Estreitos, ou Furos, existentes ao sul da Ilha de Marajó (interligando o rio Amazonas e o rio Pará) e pelo rio Tocantins. São acessos com profundidades restritas, utilizados por pequenas embarcações e comboios com carga.

No caso do rio Tocantins o pedral do Lourenço, ainda não derrocado, impede a navegação franca do rio no período da estiagem. Quando retirado esse pedral, que se estende por cerca de 40 km, será possível a navegação desde a cidade de Marabá até o Complexo de Belém, totalizando aproximadamente 590 km.

Entre o baixo do Espadarte e a coroa das Gaivotas, a maré vazante provoca o caimento do navio sobre a coroa. No canal do Mosqueiro há pedras a nordeste da Ilha Tatuoca, balizadas por boia luminosa de boreste. Outros perigos no acesso ao Porto de Belém são as pedras existentes na aproximação da Base Naval de Val-de-Cães, que são as pedras do Forte, balizadas por boia luminosa de bombordo, e as pedras de Val-de-Cães, balizadas por boias luminosas de bombordo e cardinais, além dos bancos de areia que margeiam o canal de acesso.

2.20. Acessos Aquaviários

O acesso aquaviário para os navios que demandam o Porto inicia-se na barra do rio Pará, podendo ser realizado pelo canal do Espadarte ou pelo canal do Quiriri até o largo do Mosqueiro. A praticagem é obrigatória no canal do Espadarte e facultativa no canal do Quiriri, a menos que transportando carga perigosa.

O canal do Quiriri é balizado, prumando-se no mínimo 10,5 m entre as boias nº 5 e nº 10 na maré baixa. A variação máxima de maré no local é da ordem de 3,0

m, permitindo, assim, a passagem de navios de grande porte. Contando com a maré, navios com 12,5 m de calado podem trafegar no Quiriri. Já no canal do Espadarte a menor profundidade é de 10,5 m, próximo a Taipu.

O tempo de travessia típico entre o Espadarte e o Complexo Portuário de Belém é de 8 h, sendo 5 horas até o Mosqueiro e 3 horas do Mosqueiro até o porto. A praticagem é obrigatória entre o Mosqueiro e o porto

2.20.1. Canal de acesso

O acesso ocorre de acordo com as informações da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, constantes do Roteiro - Costa Norte, que corresponde à visão do navegante, e está ilustrado na Figura 59/ Mapas página 334, planta de Acesso Hidroviário.

A foz do Rio Pará tem como extremo Oeste o Cabo Maguari, na Ilha de Marajó, e extremo leste a Ponta da Tijoca, na Ilha dos Guarás, sendo envolvida por bancos e canais.

Da Ponta da Tijoca à cidade de Salinópolis, a costa é baixa e sinuosa, com várias baías, ilhas, pontas e desembocaduras de pequenos rios ou igarapés.

O Rio Pará separa as costas leste, sudeste e sul da Ilha de Marajó do continente. Apresenta largura considerável, havendo trechos onde o navegante situado a meio do rio não avista suas margens. Comunica-se com o Rio Amazonas através de canais conhecidos por estreitos ou furos, e que separam inúmeras ilhas localizadas entre a costa sudoeste da Ilha de Marajó e o continente. O Rio Pará é a desembocadura do Rio Tocantins e de vários rios menores, sendo que na confluência com o Rio Guamá situa-se a cidade de Belém.

O navegante procedente do norte tem dificuldade para reconhecimento da costa para aterragem, pois esta é baixa, com vegetação uniforme e sem acidentes geográficos notáveis.

Na barra dos rios Amazonas e Pará há a ocorrência de muitos bancos de areia, motivo pelo qual recomenda-se a navegação em profundidades acima de 20 m, aproando em direção ao radio-farol Salinópolis.

Vindo do leste, o navegante pode situar-se com segurança na distância de 10 milhas da costa, em profundidades de 10 m até reconhecer Salinópolis e demandar o fundeadouro de espera do prático.

Na barra do Rio Pará, deve-se navegar pelo canal do Espadarte, cujo trecho crítico, entre o baixo do Espadarte e os bancos da Tijoca, é balizado com 4 bóias luminosas de boreste e bombordo.

Entre o baixo do Espadarte e a Coroa das Gaivotas, a maré vazante provoca o caimento do navio sobre a Coroa. No canal do Mosqueiro há pedras a nordeste da Ilha Tatuoca, balizadas por bóia luminosa de boreste. Outros perigos no acesso ao Porto de Belém são as pedras existentes na aproximação da Base Naval de Val-de-Cães, que são as pedras do Forte, balizadas por bóia luminosa de bombordo, e as pedras de Val-de-Cães, balizadas por bóias luminosas de bombordo e cardinais, além dos bancos de areia que margeiam o canal de acesso.

O acesso aquaviário ao Porto de Belém se dá pelo canal o Oriental e é funcional durante todo o ano. O acesso aquaviário ao Porto de Belém se dá através de um canal denominado de Oriental com 90 a 180 m de largura média, 6.000 m de comprimento e 9 m de profundidade, quando dragado, sendo a principal entrada marítima do Porto situada entre a ilha do Fortim e a Barra. É pequena ou inexistente o cruzamento de navios ao longo do acesso do Porto Organizado de Belém, devido a organização do Porto não permitir que isso ocorra. Abaixo a Tabela 38 esta preenchida com os principais dados do canal de acesso ao Porto.

TABELA 38 - CARACTERÍSTICAS DO CANAL ORIENTAL (ACESSO AO PORTO DE BELÉM)

CARACTERÍSTICAS DO ACESSO AO PORTO DE BELÉM	
Comprimento	6.000 m
Largura	90 a 180 m
Profundidade	6 a 9 m
Calado	5,10 a 7,30 m
Média anual de assoreamento	600.000 m ³

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

O comprimento máximo dos navios no Terminal de Miramar é limitado em 185 m no píer número 1 (norte) e 210 m no píer número 2 (sul). A atracação deverá ocorrer somente por BE com maré correndo a montante.

No Porto de Belém, o calado máximo recomendado é limitado pela Barra do Tapanã. A velocidade máxima recomendada entre o Porto de Belém Terminal do Miramar é de 8 nós. O canal de acesso do Porto de Belém pode ser observado na Figura 59/ Mapa página 305.

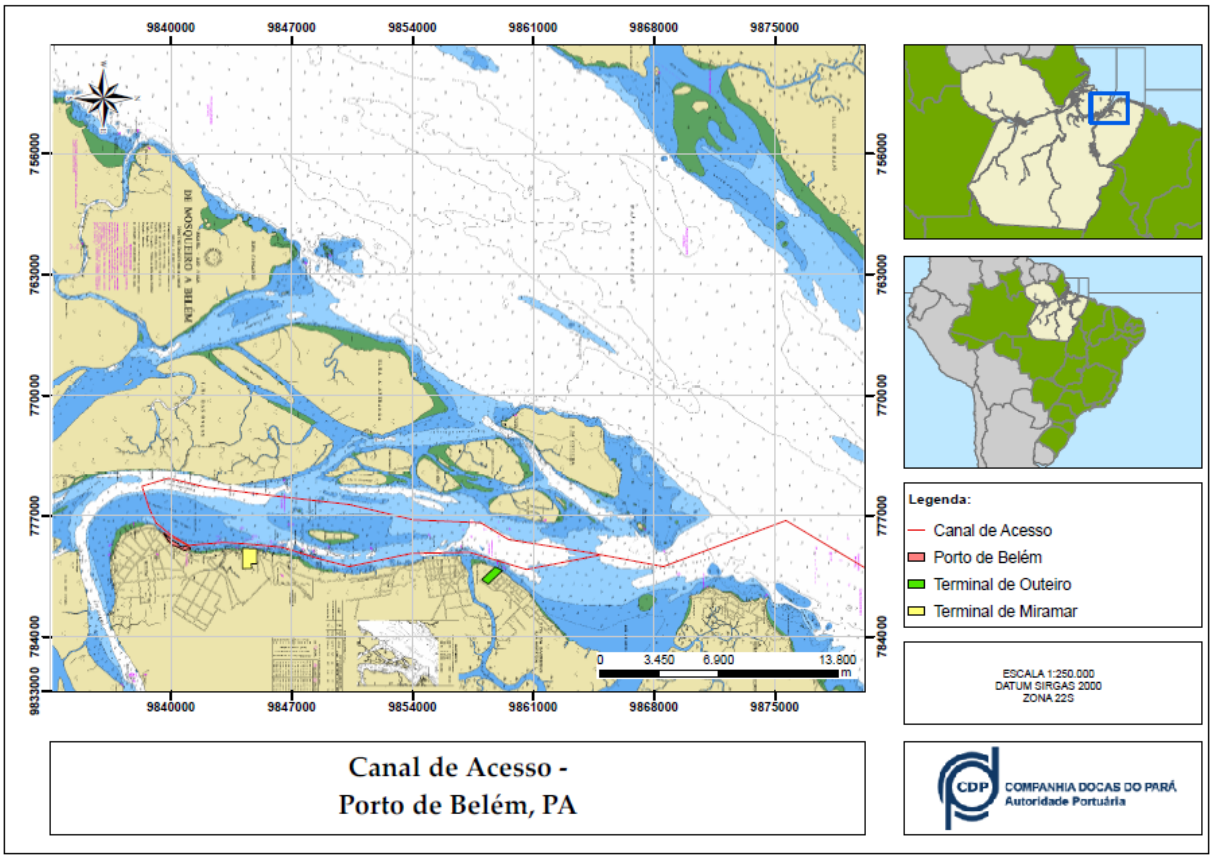


FIGURA 59 - CANAL DE ACESSO DO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

2.20.2. Bacia de evolução

A bacia de evolução do Porto Organizado de Belém está situada à frente do trecho sul do cais comercial, com limites no alinhamento do armazém nº 1 até a doca do Ver-o-Peso, com comprimento e largura em torno de 500 m e profundidade variando de 5 a 6 m, tendo fundo de areia siltosa muito fina. A bacia de evolução limita a 180 m o comprimento dos navios que demandam o Porto Organizado de Belém conforme pode ser observado na Figura 60/Mapa página 306 da carta náutica.

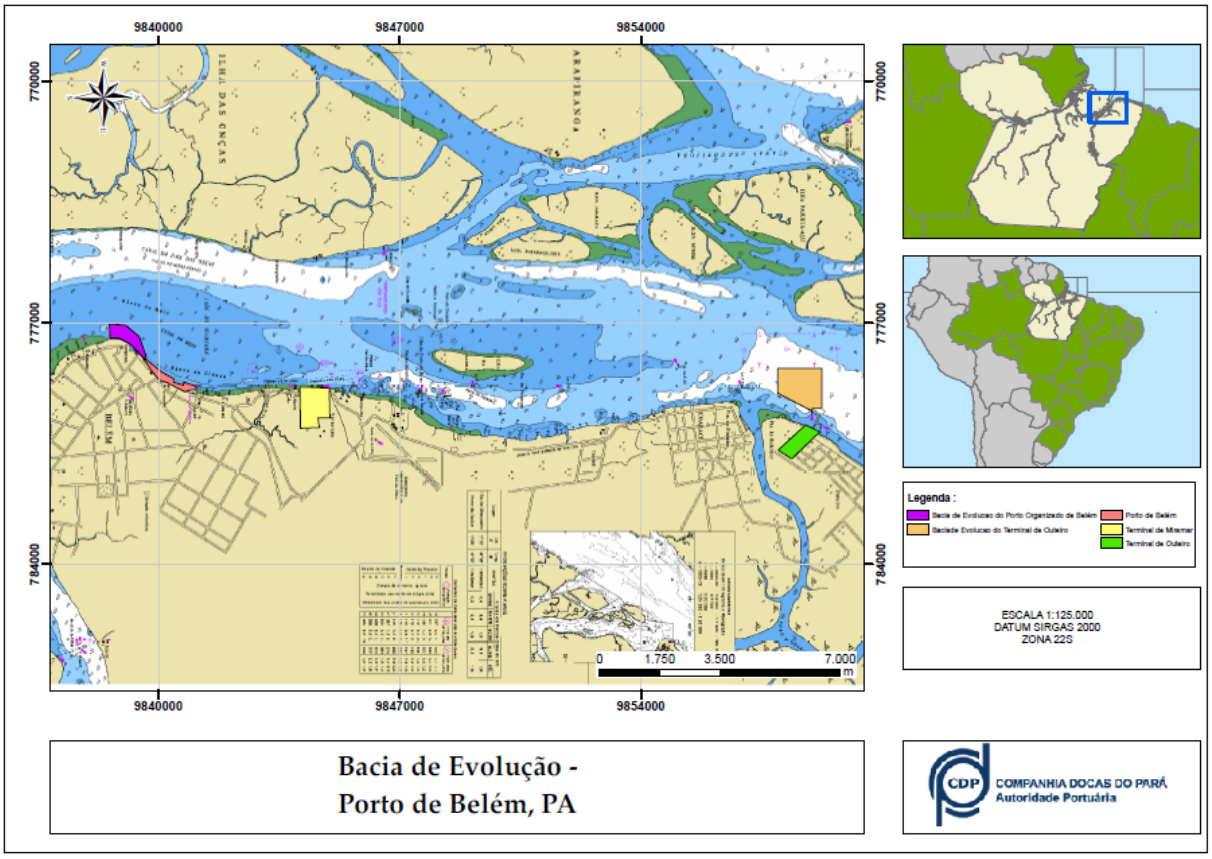


FIGURA 60 - BACIAS DE EVOLUÇÃO DO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

2.20.3. Áreas de fundeio

Há seis áreas de fundeio no porto (Figura 61/Mapa página 307) em todas o material de fundo é constituído por areia siltosa muito fina ou lama, tendo as seguintes características, de acordo com o Roteiro Costa Norte, da DHN/MB:

- Área de fundeio ao norte da Ilha do Mosqueiro, na Baía do Sol, abrange 664.061 m^2, coordenadas de 01º 00' S, e 48º 23' W, com profundidades de 10 m e 17 m, abrigada de todos os ventos, fundo de areia e lama;
- Área de fundeio a noroeste de Icoaraci, com profundidades de 8,0 a 10,0 m, abrange uma área de 2.459.739 $m^{2,}$ para navios petroleiros e propaneiros aguardando atracação no Terminal de Miramar, abrigada de todos os ventos: com área conforme delimitada em planta;
- Área de fundeio a leste da Ilha da Barra, coordenadas de 01º 21' 30"S, e 48º 29' 30"W, com profundidades de 5,0m e fundo de lama, abrange uma área de 189.761 m^2 para navios petroleiros desgaseificando;

- Área de fundeio ao sul da Ilha da Barra, coordenadas de 01º 23' 00"S, e 48º 30' 30" W, com profundidade de 4,0 m e fundo de lama, abrange uma área de 641.850 m^2 para navios em reparo ou manutenção;
- Área de fundeio a oeste da Base Naval de Val-de-Cães, coordenadas de 01º 23' 60"S, e 48º 29' 70" W, com profundidades de 7,0 m a 10,0 m, abrange uma área de 342.976 m^2, para navios de guerra ou mercantes autorizados pela Capitania dos Portos; e
- Área de fundeio a oeste do Terminal de Miramar, coordenadas de 01º 24' 10"S, e 48º 30' 00" W, com profundidades de 5,0 m a 7,0 m, dividindo-se em duas áreas, 3A e 3B, que somadas abrangem uma área de 1.329.846 m^2, para navios aguardando atracação.

É proibido o fundeio de qualquer embarcação na área de manobra e no canal de acesso, salvo com prévia licença da Capitania dos Portos. Igual autorização é exigida para embarcações ancoradas que tenham sua estanqueidade comprometida e que necessitem trafegar nas áreas acima mencionadas. Também é proibido o fundeio nas áreas entre a Base Naval de Val-de-Cães e o Terminal de Miramar, e a sudoeste do Igarapé do Una, coordenadas de 01º 25' 30"S, e 48º 29' 90"W.

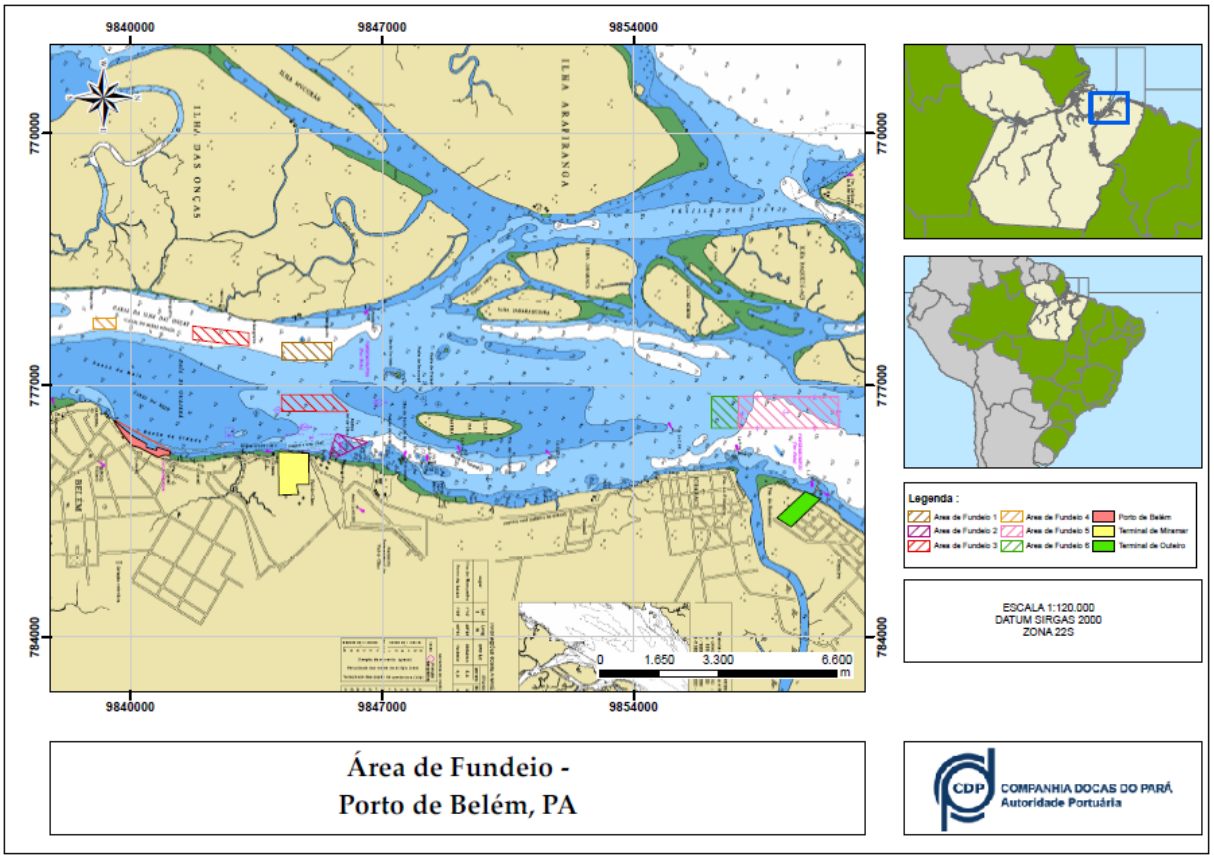


FIGURA 61- PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DAS ÁREAS DE FUNDEIO, BACIA DE EVOLUÇÃO E POLIGONAL DO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

2.20.4. Barra

A barra raramente é considerada impraticável. O número de práticos que atendem o complexo é de 20 (18 na Belém Pilots e 2 na Pará Pilots).

Na barra dos rios Amazonas e Pará há a ocorrência de muitos bancos de areia, motivo pelo qual recomenda-se a navegação em profundidades acima de 20 m, aproando em direção ao radio-farol Salinópolis.

Na barra do Rio Pará, deve-se navegar pelo canal do Espadarte, cujo trecho crítico, entre o baixo do Espadarte e os bancos da Tijoca, é balizado com 4 boias luminosas de boreste e bombordo.

2.20.5. Sinalização náutica

A barra e o canal de acesso estão sinalizados e balizados pela Diretoria de Hidrografia e Navegação, em conformidade com as normas do Sistema de

Balizamento Marítimo, Região “B”, da Associação Internacional de Sinalização Marítima.

Os sinais que auxiliam a aproximação de Belém são constituídos por acidentes geográficos, faróis, faroletes, torres e bóias luminosas, conforme descrito a seguir:

- **Salinópolis -** Cidade de veraneio e estância hidromineral situada a 223 Km de Belém, por rodovia asfaltada, onde estão localizados o farol e o radiofarol Salinópolis;
- **Farol Salinópolis -** Armação metálica com coluna central, encarnada, com 39 m de altura, luz na altitude de 61 m com alcance de 46 milhas;
- **Radiofarol Salinópolis -** Tem funcionamento contínuo na freqüência de 315 KHz, com alcance de 300 milhas, sendo bem visíveis suas duas torres, bem como outras duas de comunicações;
- **Ponta da Marieta -** Elemento geográfico situado a 8,80 milhas a leste da Ponta do Algodoal, onde destacam-se duas dunas baixas e cobertas de vegetação rasteira;
- **Ponta do Algodoal -** Elemento geográfico situado a 8,80 milhas a sudeste da Ponta da Piraquembáua, e no extremo norte da Ilha do Algodoal, destacam-se duas dunas próximas. A costa leste da ilha apresenta vegetação densa e alta e barreiras vermelhas;
- **Farol Marapanim -** Armação quadrangular metálica com faixas horizontais brancas e encarnadas, com 32 m de altura, luz na altitude de 34 m com alcance de 16 milhas situada na ponta do Algodoal;
- **Ponta de Piraquembáua -** Elemento geográfico situado a 10,50 milhas a leste da Ponta da Tijoca, na margem norte da Ilha de Cajutuba, destacam-se dunas baixas e cobertas de vegetação;
- **Farol Curuçá -** Armação quadrangular metálica com placa de visibilidade, faixas horizontais brancas e encarnadas, com 42 m de altura, luz na altitude de 44 m com alcance de 18 milhas, situado próximo à localidade de Tamarutéua, na Ponta de Piraquembáua;

- **Farol Ponta da Tijoca –** Armação quadrangular metálica, com faixas horizontais encarnadas e brancas, 5 m de altura, luz na altitude de 35 m, com alcance de 13 milhas, situado na Ilha dos Guarás, Ponta da Tijoca;
- **Farol C.S. Rio Guaíba -** Mastro de casco soçobrado, branco, com placa de visibilidade, 16 m de altura, luz na altitude de 20 m, com alcance de 13 milhas, situado no baixo do Espadarte. Posição 00º 27’ 10”S - 47º 52’ 80” W;
- **Farolete Coroa das Gaivotas -** Um tubulão metálico, com faixas horizontais verdes e brancas, 8 m de altura, luz de lampejo na altitude de 8 m, com alcance de oito milhas, situado na margem oeste da Coroa das Gaivotas, margem direita do Rio Pará. Posição 00º 34’ 67”S - 48º 01’ 88” W;
- **Ponta Taipu –** Avistada desde o baixo do espadarte, aparece inicialmente como uma ilha onde se distinguem duas torres, do antigo farol e do atual Farol Taipu;
- **Farol Taipu -** Armação quadrangular metálica, branca, com 30 m de altura, luz de lampejo triplo na altitude de 39 m, com alcance de 16 milhas, situado na Ponta da Taipu;
- **Farol Ponta Maria Teresa –** Torre quadrangular metálica em treliça revestida de placas, branca, com 40 m de altura, luz de lampejo na altitude de 42 m, com alcance de 15 milhas, situado na Ponta Maria Teresa;
- **Colares -** Localidade na margem direita do rio, onde se destaca uma igreja branca;
- **Farolete Colares -** Coluna metálica com placa de visibilidade, branca, com 10 m de altura, luz de lampejo duplo na altitude de 14 m com alcance de 10 milhas, situado na ilhota Quati, próxima a Colares;
- **Ilha do Mosqueiro -** Localidade balneária de Mosqueiro, muito edificada e iluminada;
- **Farol do Chapéu Virado -** Coluna metálica com placa de visibilidade, branca, com 10 m de altura, e luz isofásica na altitude de 11 m com alcance de 13 milhas, situado na Ponta do Chapéu Virado, na Ilha do Mosqueiro. Posição 01º 09’ 00”S - 48º 28’ 00” W;

- **Farolete Tatuoca -** Armação quadrangular metálica em treliça, branca, com placa de visibilidade, com 11 m de altura, luz rápida na altitude de 12 m, com alcance de nove milhas, situado na Ilha Tatuoca;
- **Farolete Forte da Barra -** Torre de concreto armado, branca, com placa de visibilidade, 12 m de altura e luz rápida na altitude de 13 m com alcance de 9 milhas, instalado sobre pequena ilha rochosa situada junto à margem direita do canal de acesso ao Porto de Belém.

O Canal de Acesso ao Porto de Belém possui um balizamento, composto por 6 (seis) sinais náuticos, do tipo lateral, sendo 1 (uma) bóia de Bombordo e 5 (cinco) bóias de Boreste, de acordo com a Tabela 39.:

TABELA 39 - DISPOSIÇÃO DAS BÓIAS NO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM

NOME DO SINAL	NRORD	CARACTERÍSTICA LUMINOSA	POSIÇÃO GEOGRAFICA (Lista de Faróis – Datum: WGS-84)	
			Latitude (S)	Longitude (W)
BL Porto de Belém nº 1	236	Lp. E. 3s – E.0,3 - Ecl. 2,7	01º 24,46’	048º 29,90’
BL Porto de Belém nº 2	238	Lp. V. 3s – V.0,3 - Ecl. 2,7	01º 25,73’	048º 29,62’
BL Porto de Belém nº 3	240	Lp. E. 3s – E.0,3 - Ecl. 2,7	01º 25,31’	048º 29,75’
BL Porto de Belém nº 5	244	Lp. E. 3s – E.0,3 - Ecl. 2,7	01º 25,66’	048º 29,69’
BL Porto de Belém nº 7	248	Lp. E. 3s – E.0,3 - Ecl. 2,7	01º 26,35’	048º 29,77’
BL Porto de Belém nº 9	252	Lp. E. 3s – E.0,3 - Ecl. 2,7	01º 26,80’	048º 30,05’

FONTE: CDP - Companhia Docas do Pará

A Figura 62 ilustra as sinalizações acima listadas.

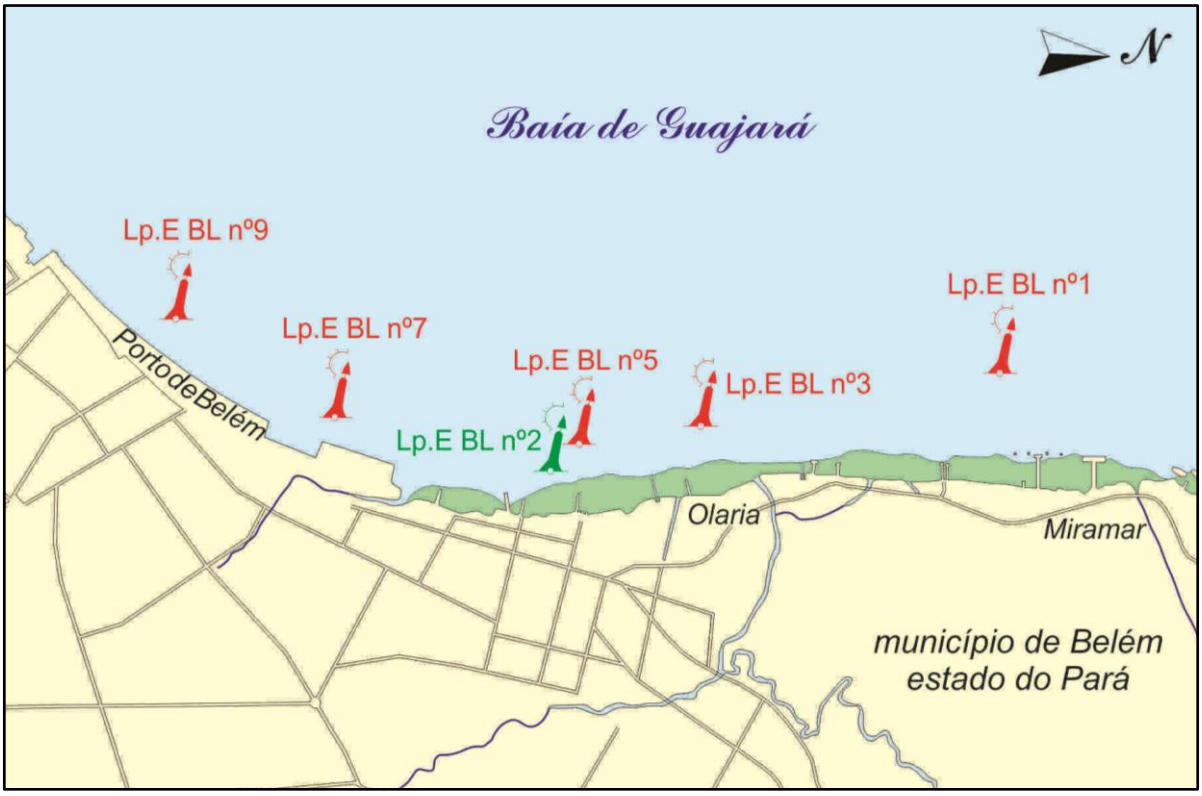


FIGURA 62 - LOCALIZAÇÃO DO BALIZAMENTO NO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.20.6. Interferências no acesso aquaviário

No Rio Pará são frequentes as variações de profundidade e mudanças de posição dos bancos, assim como as alterações das suas margens, por erosão. Ocorrem casos de bancos que há poucos anos estavam sujeitos à cobertura e descobrimento nas marés, transformarem-se em ilhas do rio; altos-fundos, que logo que afloram ficam cobertos por vegetação formando novas ilhas, em curto espaço de tempo.

Também os troncos de árvore e a vegetação à deriva, na superfície ou submersos, constituem-se em perigos constantes à navegação no Rio Pará.

Alguns perigos a serem evitados no acesso ao Porto de Belém estão a seguir relacionados.

- **Pedra da Corvina -** Pedras submersas em profundidade de 5 m, distante 6,8 milhas do Farol de Salinópolis, balizada por boia luminosa cardinal Norte;
- **Baixio do Espadarte (ou Banco do Bragança) -** Banco de areia situado entre 5,40 milhas e 8,90 milhas do Farol da Tijoca, apresenta sua área

sudoeste descoberta na baixa-mar. É balizado por duas boias luminosas de Bombordo, numeradas;

- **Banco da Tijoca -** Banco de areia estendendo-se por 11 milhas ao longo da margem oeste do Canal do Espadarte, possui três cabeços onde o mar arrebenta na baixa-mar, apresentando profundidades inferiores a 10 m, sendo balizado por duas boias luminosas de Boreste, numeradas;
- **Coroa das Gaivotas -** Banco de areia, começando a descobrir com 1/4 da maré de vazante;
- **Recifes das Andorinhas -** Recifes que se apresentam descobertos, sendo que alguns aparentes apenas na baixa-mar;
- **Pedras Submersas -** Pedras submersas em profundidades desconhecidas no Canal do Mosqueiro;
- **Pedras Val-de-Cães -** Com profundidades de 12,7 m a 5,0 m, entre as marcações 188º e 198º, nas distâncias de 0,77 milhas a 0,96 milhas do farolete Forte da Barra;
- **Alto-Fundo -** Ocupando grande área da Baía de Guajará, em frente ao Porto de Belém, com profundidades abaixo de 4 m. Neste alto-fundo há duas áreas onde as profundidades variam entre 1 m e 3 m, denominadas Banco do Meio e Banco da Cidade.

Os perigos próximos à margem esquerda do Rio Pará não afetam a navegação entre a barra e o Porto de Belém. No entanto, esta região só deve ser navegada com perfeito conhecimento do local ou com auxílio de prático.

O canal de acesso ao Porto de Belém, sofre interferência de embarcações pesqueiras que acessam a feira do mercado livre do Ver-o-Peso, bem como de embarcações de esporte e recreio, além de balsas que fazem o transporte de carga e aportam nas estacoes de transbordo de carga que ficam ao longo do litoral da cidade cujo o acesso se dá por este canal.

2.20.7. Histórico de acidentes

O seguinte acidente foi registrado no Porto de Belém até o momento, representado na Tabela 40.

TABELA 40 – HISTÓRICO DE ACIDENTES

EMBARCAÇÕES ENVOLVIDAS	RESUMO DO ACIDENTE / FATOS DE NAVEGAÇÃO
"CMA CMG MERODOTE" Arquivado Trans/julgado	QUEDA DE CARGA NA ÁGUA: OCORRIDO QUANDO SE ENCONTRAVA ATRACADO NO PORTO DE BELÉM, EM FAINA DE CARREGAMENTO, POR VOLTA DAS 16H30MIN DO DIA 09/12/2010. SEM VÍTIMA

Fonte: Capitania dos Porto da Amazônia Oriental - CPAOR

2.20.8. Ventos

A intensidade assim como a direção do vento é de fundamental importância para operações portuárias, seja no quesito de atração ou operações de carregamento. O gráfico da Figura 63 evidencia uma oscilação entre 1,2 a 2,01 m/s na velocidade do vento média ao longo dos nos trinta anos analisados. No segundo gráfico, da Figura 64, também é possível notar que a média da velocidade máxima do vento oscila em torno de 4,3 e 4,7 m/s, com exceção do mês de junho.

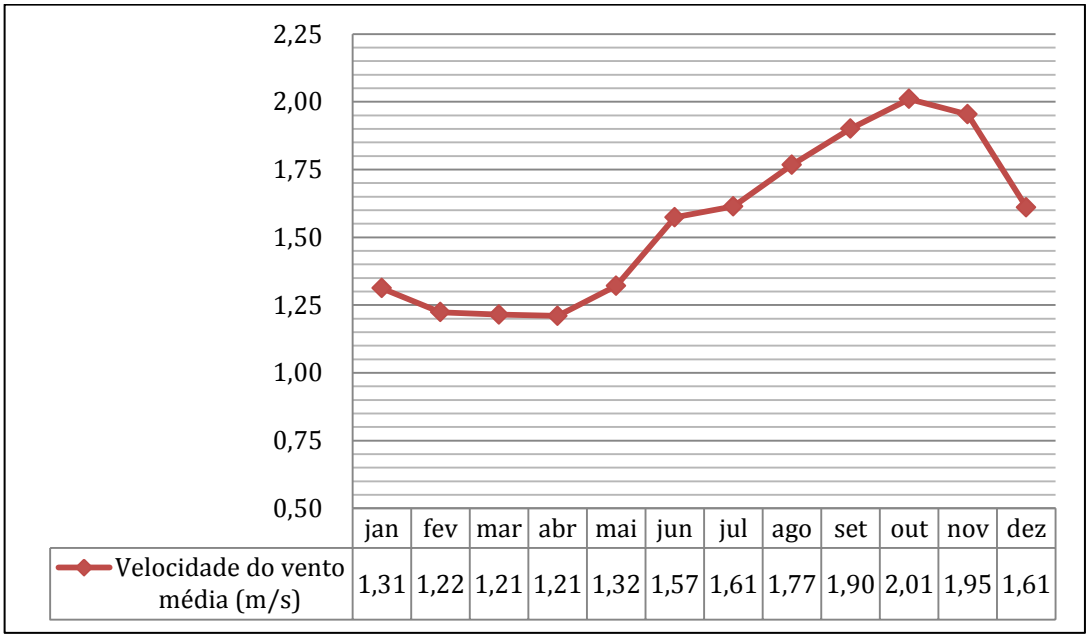


FIGURA 63 - VELOCIDADE DO VENTO MÉDIA

Fonte: INMET

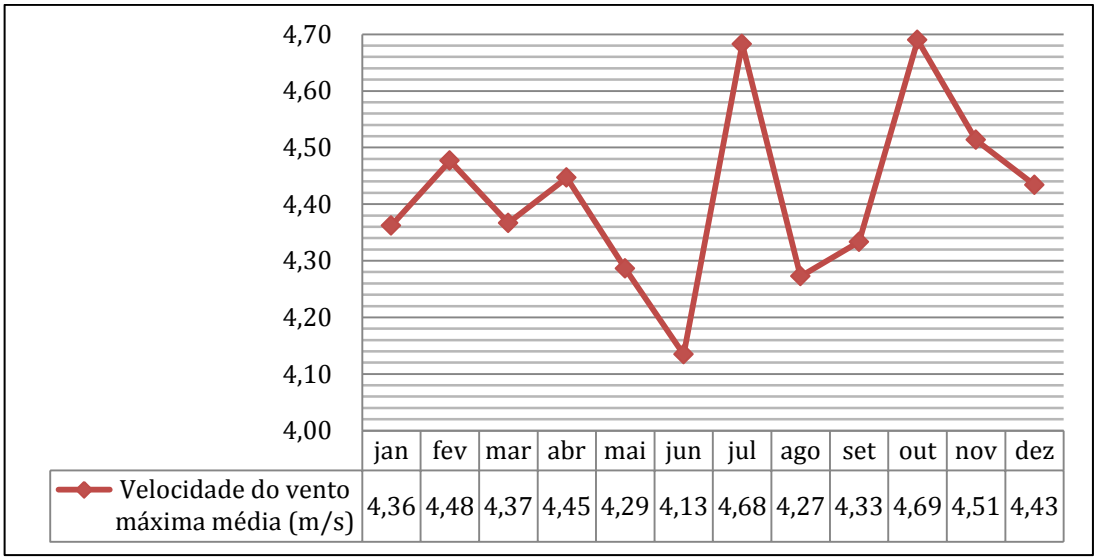


FIGURA 64 - VELOCIDADE DO VENTO MÁXIMA MÉDIA

Fonte: INMET

Para a análise da direção do vento, foram coletados dados das médias mensais da direção do vento de 1983 à 2012, onde foi sintetizado 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 65. Vale ressaltar que não há equipamento de monitoramento de ventos no Porto de Belém.

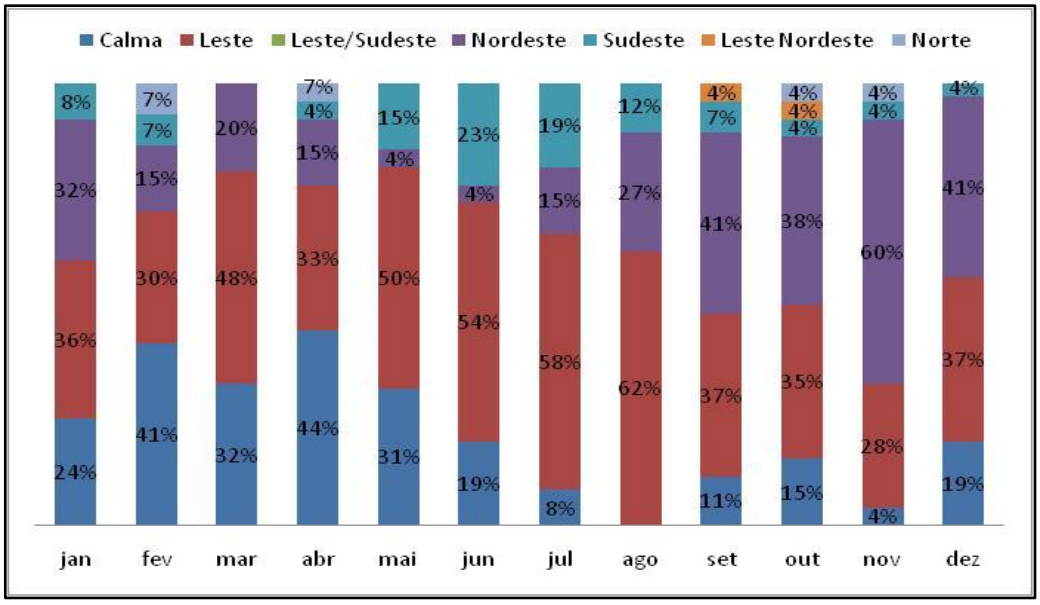


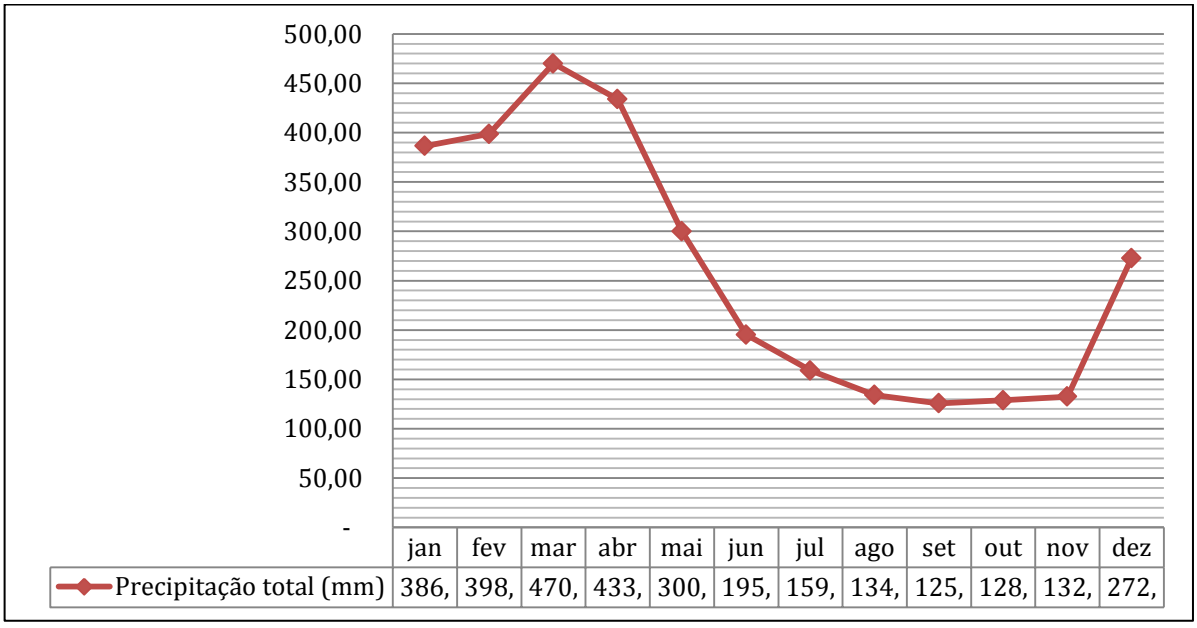
FIGURA 65 - DIREÇÃO PREDOMINANTE DOS VENTOS MENSAIS

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 a suspensão dos trabalhos de carregamento e descarga com a necessidade de fechamento dos porões, o mesmo verificando-se nas operações com carga geral solta, quando os trabalhos precisam ser interrompidos para preservação da integridade das embalagens e qualidade dos produtos.

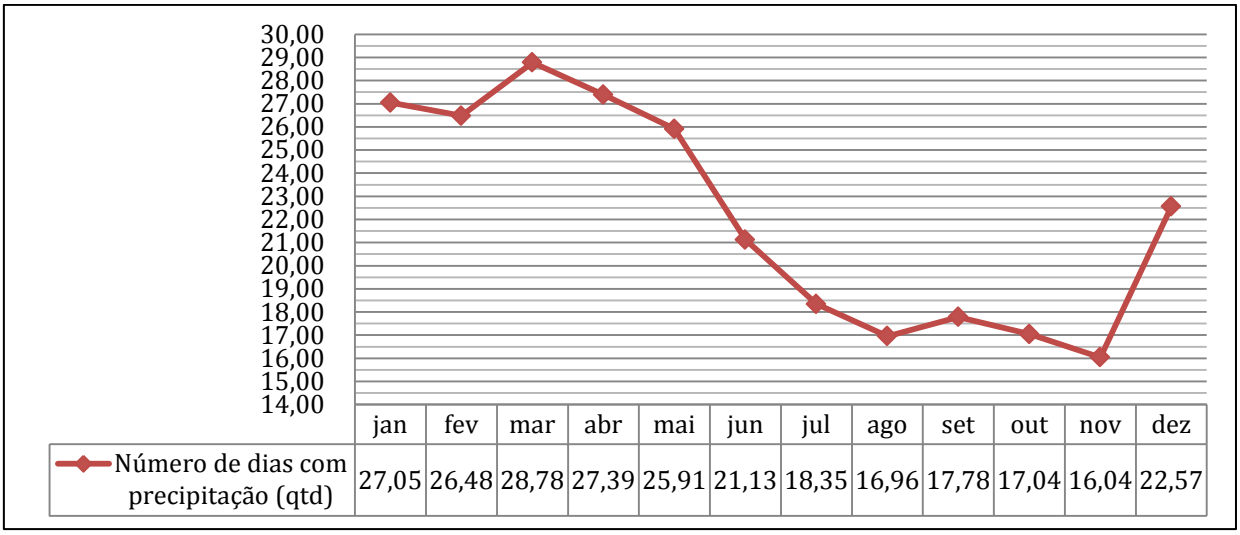
O período mais chuvoso se concentra entre os meses de janeiro e maio, com índices variando entre cerca de 300 e 470 mm. No período de agosto a novembro foram registrados os menores índices de precipitação, entre 125 e 134 mm. A distribuição média mensal da precipitação é mostrada no gráfico da Figura 66. O gráfico da Figura 67 mostra a média do número de dias com precipitação mensal ao longo do período analisado. Vale lembrar que não há equipamento de monitoramento pluviométrico no Porto de Belém.



	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
Precipitação total (mm)	386,	398,	470,	433,	300,	195,	159,	134,	125,	128,	132,	272,

FIGURA 66 - PRECIPITAÇÃO TOTAL

Fonte: INMET



	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
Número de dias com precipitação (qtd)	27,05	26,48	28,78	27,39	25,91	21,13	18,35	16,96	17,78	17,04	16,04	22,57

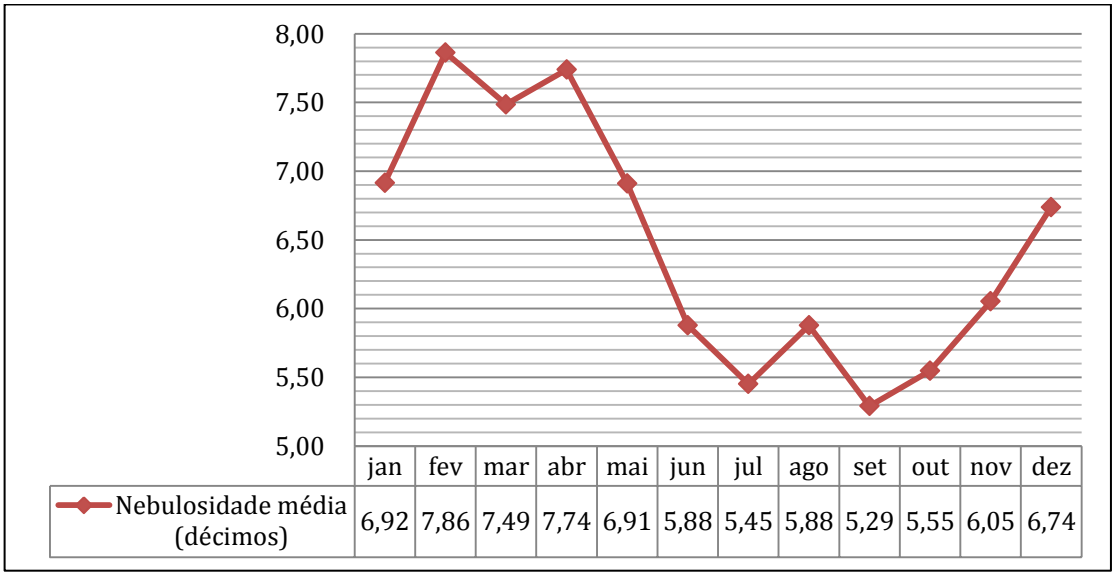
FIGURA 67 - NÚMERO DE DIAS COM PRECIPITAÇÃO

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 no gráfico da Figura 68. O maior valor observado foi de 7,86 dm em fevereiro. A menor nebulosidade registrada foi de 5,29 dm no mês de setembro.



	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
Nebulosidade média (décimos)	6,92	7,86	7,49	7,74	6,91	5,88	5,45	5,88	5,29	5,55	6,05	6,74

FIGURA 68 - NEBULOSIDADE MÉDIA

Fonte: INMET

2.20.11. Nível de redução e zero hidrográfico

Com relação ao porto de Belém o nível de referência é o zero hidrográfico da CDP, onde o mesmo está localizado a 0,4565 m acima do nível de redução da DHN, onde o mesmo corresponde ao nível médio das baixa-mares de sizígia.

O porto possui três referências de nível, a saber:

- **RN-IBGE (2-IAGS)**, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, constituída por uma chapa cravada no cais da CDP, aproximadamente a 60 cm a nordeste do cabeço 111, situada a 4,948 m acima do nível de redução da DHN;
- **RN-PORTOBRÁS**, da Companhia Docas do Pará, localizada na extremidade norte do cais da CDP, junto à casa dos marégrafos, estando 4,859 m acima do nível de redução da DHN;
- **RN-DHN**, da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, situado, também, na extremidade norte do cais da CDP, a 4,9946 m acima do nível de redução da DHN.

O nível médio do mar, adotado pela DHN, está situado a 1,811 m acima do nível de redução da DHN.

2.20.12. Marés

A maré em Belém tem característica semidiurna, de acordo com as informações da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, constantes do Roteiro - Costa Norte.

Nas proximidades da Baía de Marapanim, a maré tem amplitude de aproximadamente 95% e atraso de 30 min em relação à maré em Salinópolis, com as seguintes alturas do nível médio sobre o nível de redução da Carta Náutica 310 , representadas na Tabela 41.

TABELA 41 - AMPLITUDE DAS MARÉS NO PORTO DE BELÉM

Localidade	Amplitude - Altura
Salinópolis	2,75 m
Colares	2,26 m
Mosqueiro	1,84 m
Belém	1,80 m

Fonte: Roteiro - Costa Norte

Vale ressaltar que o Porto de Belém não possui equipamento de marégrafo.

2.20.13. Ondas

O Porto de Belém está protegido das ondas geradas em alto mar, devido à sua localização, sofrendo apenas com as ondas formadas na própria Baia de Guajará. O porto de Belém não possui obras de abrigo ou de contenção, por estar situado em local naturalmente abrigado.

O Porto de Belém atualmente não possui ondômetro. Porém, através de estudos anteriormente realizados, a amplitude das ondas para o acesso ao Porto de Belém não excedem a altura de 0,5 m e tem maior ocorrência nos períodos de setembro à novembro.

2.20.14. Correntes

Nas marés de sizígia, a velocidade média das correntes superficiais é de cerca de 1,2 m/s no Porto de Belém, com máximas de aproximadamente de 2,6 m/s em frente a ilha de Mosqueiro.

No trecho entre o Baixo do Espadarte e a Coroa das Gaivotas a corrente de enchente afasta o navio da Coroa, enquanto a corrente de vazante o aproxima.

No cais do Porto de Belém, as correntes de enchente e de vazante empurram o navio para o cais e podem atingir até 3,5 nós, perdurando por duas horas após a preamar.

Vale ressaltar que atualmente no Porto de Belém não possui aparelhos do tipo correntômetros.

A Figura 69 e Figura 70 ilustram o movimento das correntes de maré na preamar e na baixa mar em frente ao Porto Organizado de Belém.

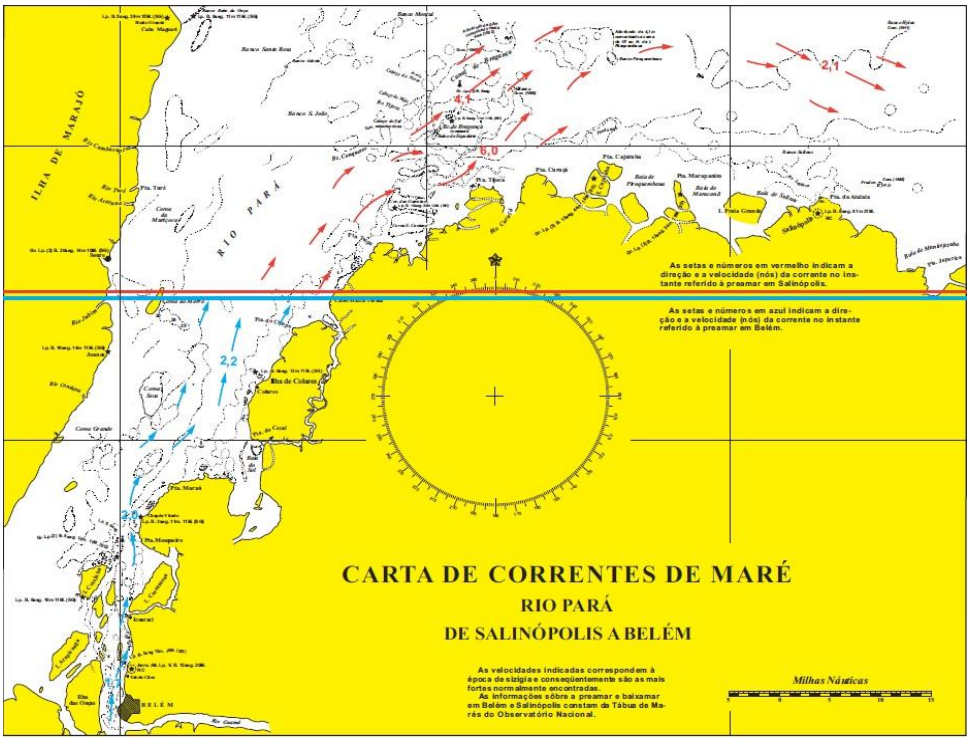


FIGURA 69 – CORRENTE NA BAIXAMAR DE SALINÓPOLIS A BELÉM

Fonte: DHN

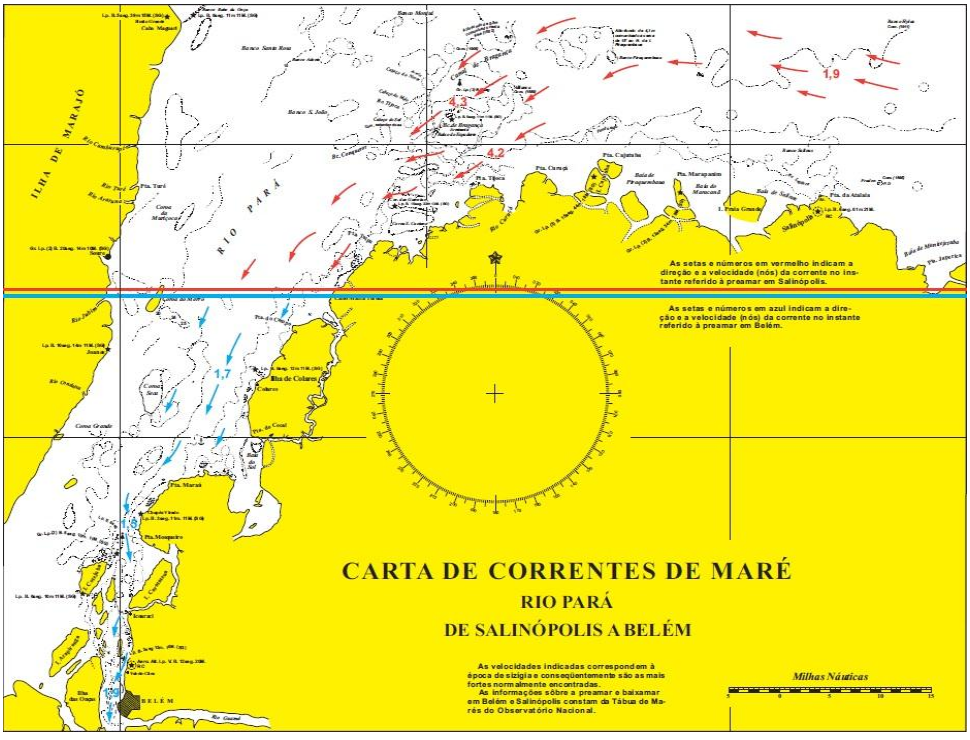


FIGURA 70 - CORRENTE NA PREAMAR DE SALINÓPOLIS A BELÉM

Fonte: DHN

Os níveis de redução apresentam-se na Tabela 42 a seguir:

TABELA 42 - NÍVEIS DE REDUÇÃO DAS MARÉS, PORTO DE BELÉM

REFERÊNCIA	VALORES
MHWS (média das preamares de sizígia)	3,306 m
MHWN (média das preamares de quadratura)	2,6404 m
MLWN (média das baixa-mares de quadratura)	0,9804 m
MLWS (média das baixa-mares de sizígia)	0,3148 m

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

As últimas medições de corrente na região foram realizadas pelo Instituto de Pesquisas Hidroviárias - IPH, em 1980, em cinco pontos, sendo dois localizados na Baía de Guajará, um no Rio Carnapijó, um no Rio Moju e um último no Rio Guamá, tendo sido constatada a formação de sistema de calhas fluviais em frente ao cais do porto de Belém, em situação onde as velocidades de correntes concentram maior intensidade no Canal do Meio durante a enchente e no Canal Minas Gerais, durante a vazante.

2.20.15. Taxa de assoreamento

O Porto de Belém apresenta graves problemas para o acesso marítimo e manobra de navios devido ao processo de assoreamento a que está submetido. Atualmente não é feito acompanhamento da taxa de assoreamento do Porto de Belém, contudo estão sendo realizados levantamentos e orçamentos para que se execute dragagem em todo Complexo Portuário de Belém, tornando possível, assim, um melhor monitoramento dessas ações.

Considerando-se a sobredragagem de 0,50 m destinada a atender ao assoreamento natural que ocorre na região, para garantir as profundidades mínimas estabelecidas, e admitindo-se uma precisão no estabelecimento da cota de dragagem de 0,30 m (1 pé), as profundidades resultantes deste serviço de dragagem são representadas na Tabela 43.

TABELA 43 - PROFUNDIDADES DE PROJETO, PORTO DE BELÉM

ÁREAS	PROFUNDIDADE
Área da Doca Marechal Hermes	4,80 m
Área em frente aos Armazéns	8,30 m

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A grande quantidade de sedimentos transportados pelo escoamento fluvial é que gera a sedimentação observada na região do Porto de Belém ao longo dos anos. Além disso, a redução das profundidades, em um processo de assoreamento continuado, na qual as profundidades naturais tendem a ser inferiores a 6,0 m.

Não existe monitoramento periódico das taxas de assoreamentos das áreas de fundeio, da bacia de evolução e do canal de acesso do Porto de Belém.

Estão sendo realizados levantamentos e orçamentos para que se execute dragagem em todo Complexo Portuário de Belém, sobretudo nas áreas próximas as bacias de evolução, tanto do Porto de Belém e Terminais de Miramar e Outeiro.

2.21. Interação Porto-Cidade

Essa sessão 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

Como demonstrado na Figura 71, o Porto de Belém integra a estrutura urbana da cidade, sendo inclusive um dos primeiros sítios da capital do Estado do Pará.

Segundo o Plano Diretor Urbano, o Porto de Belém está situado na Zona do Ambiente Urbano 7 (Setor I), que se caracteriza por seus atributos históricos, paisagísticos e culturais, por desempenhar tradicionalmente as funções de centro comercial, administrativo, de seviços e portuário, com atendimento a todo município. Esse setor apresenta: (i) infraestrutura consolidada; (ii) mobilidade reduzida; (iii) degradação paisagística e ambiental; (iv) edificações históricas descaracterizadas; (v) grande número de imóveis desocupados ou subutilizados.

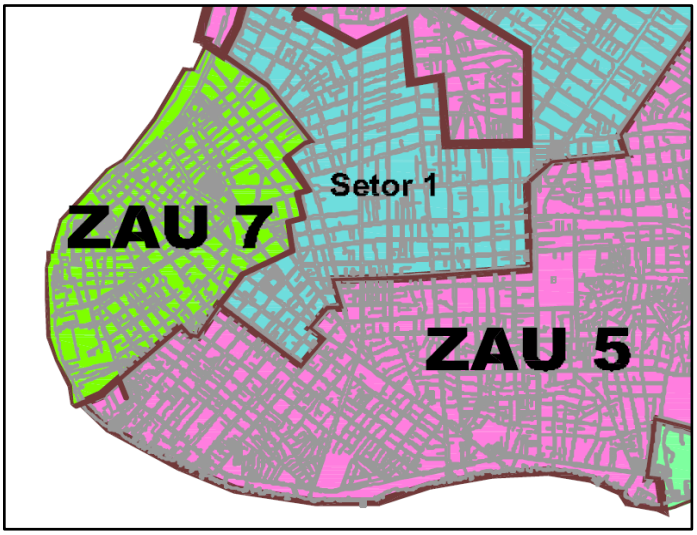


FIGURA 71 – LOCALIZAÇÃO DO PORTO DE BELÉM, NO CONTEXTO DO PLANO DIRETOR URBANO

Fonte: Plano Mestre, 2013

Ainda segundo o Plano Diretor Urbano, a Zona onde se insere o Porto tem os seguintes objetivos: (i) requalificar, preservar e conservar o núcleo histórico; (ii) requalificar as edificações degradadas; (iii) estimular o uso habitacional; (iv) promover a melhoria da infraestrutura; (v) potencializar as atividades de turismo e negócios afins.

2.21.2. Impactos da atividade portuária no município

A origem do Porto de Belém com o surgimento de Belém do Pará. Assim, como toda a cidade que se origina por meio de vias fluviais (ou marítimas) como Roma, Amsterdam, Rio de Janeiro e Teresina (entre outras), o porto de Belém se integrou a cidade, a ponto de se constituir um patrimônio histórico da cidade.

Os seus galpões são considerados bens tombados pelo município e os galpões 1 a 3 foram anexados ao Estado conforme convênio e termo do Contrato de uso 01/97 para a instalação do Área de Revitalização Portuária Estação das Docas. O tombamento dos galpões estabeleceram um impedimento à qualquer proposta de modernização portuária que possa se planejar. Ao mesmo tempo, verifica-se que, por estarem incrustradas no centro histórico, as instalações do porto poderão ser demandadas para a conversão parcialmente de espaço público com a manutenção de transporte de passageiros. Esse movimento de transformação aconteceu em cidades históricas tradicionais (como Veneza), e vem sendo implantado atualmente

no Rio de Janeiro com a instalação do Porto Maravilha, conforme ilustrado na Figura 72.



FIGURA 72 – IMAGEM DO PORTO MARAVILHA (RJ) MOSTRANDO A REQUALIFICAÇÃO URBANA DA ÁREA DO PORTO, COM A PRESERVAÇÃO DOS GALPÕES E AUMENTO DA DENSIDADE.

Fonte: Portal da Prefeitura do Rio de Janeiro, 2013

Recentemente, a melhoria do transporte hidroviário de passageiros no Estado do Pará foi o principal assunto debatido durante o Fórum Permanente de Transporte Hidroviário de Passageiros do Pará, realizado na sede do Ministério Público do Estado - MPE, em 10/02/2014. O fórum foi criado pela Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Pará - ARCON, com o objetivo de reunir órgãos que atuam no setor no âmbito interestadual, intermunicipal e municipal, a fim de estreitar as parcerias e o diálogo nas ações de fiscalização do setor.

Participaram do encontro representantes da Companhia de Portos e Hidrovias do Pará, Grupamento Naval da Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social - Segup, Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém - Semob, Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ,Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental - AHIMOR e MPE.

Como se verifica, a centralidade da localização do Porto em relação a sede do município e capital do Estado, tem provocado impactos (positivos e negativos) que, historicamente, transformaram o entorno imediato em área de extrema

vitalidade (dotada de sedes de instituições públicas e privadas, edifícios importantes do ponto de vista histórico, infraestrutura viária de porte e de saneamento básico; e agora mostra-se em franca decadência (como descrita no Plano Diretor) em função dos conflitos da atividade portuária e industrial com o setor residencial – afastando os moradores para áreas mais periféricas da mancha urbana.

Em razão do esvaziamento urbano, constatado pela descaracterização das fachadas, esvaziamento da atividade comercial e subutilização ou esvaziamento das edificações, o Plano Diretor estabelece como prioridade a revitalização da área como centro histórico da cidade.

Nessa trajetória, a tendência das atividades portuárias é de se restringir à atividade de terminal de passageiros e centro turístico – como demonstram as manifestações do Fórum realizado no Ministério Público do Estado.

Interferências na geração de empregos, turismo entre outros

A CDP possui, em termos de cargos comissionados no Porto de Belém (APOBEL) o Administrador, o Diretor de Operações Portuária, a Supervisão de Portos e a Tesouraria. Estima-se que de empregos diretos o Porto de Belém é responsável por 190 empregados (entre servidores da CDP e concessionárias). Além disso, as atividades portuárias empregam direta e indiretamente servidores nas seguintes áreas: marinha mercante, logística intermodal, transporte marítimo e cruzeiros – além da estiva.

Por estar localizado na parte histórica da cidade de Belém, a área administrativa do Porto de Belém, abriga a Estação das Docas com 31 estabelecimentos comerciais, além de possuir espaços para eventos culturais. Segundo a Administração da Estação das Docas, o espaço recebe cerca de 3500 visitantes /dia (http://www.estacaodasdocas.com.br/institucional) e tem mais de 290 mil atrações culturais por ano, incluindo cinema, teatro, música e dança.

3. Plano Operacional

O Plano Mestre estabelece um programa de melhorias operacionais e de investimentos em super e infraestrutura capaz de viabilizar o atendimento da demanda futura de movimentação de cargas e passageiros, projetada para o horizonte do planejamento.

O Porto organizado de Belém possui terminais especializados e que contam com grandes áreas de expansão, como é o caso do Terminal portuário de Outeiro e do Terminal petroquímico de Miramar. Essas condições permitem que a CDP possa dar vazão à seus projetos de expansão nessas áreas, bem como explorar as áreas arrendáveis disponíveis.

O Plano Mestre evidenciou a necessidade de melhorais operacionais para a movimentação de combustíveis, cujo déficit deve se manifestar a partir de 2015.

Foram feitas também simulações sobre a capacidade necessária para atender a demanda das cargas de granéis vegetais que devem chegar ao Terminal portuário de Outeiro a partir de 2015.

Baseado nas principais conclusões apresentadas ao longo deste relatório, foram reunidas na Tabela 44 as principais ações identificadas como necessárias para preparar o Porto de Belém para atender à demanda de movimentação de cargas prevista para os próximos 20 anos.

TABELA 44 - PLANO DE AÇÕES DO PORTO DE BELÉM

DESCRIÇÃO DA AÇÃO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Melhorias Operacionais														
Dragagem do canal de acesso ao porto público														
Implantação de sistema de monitoramento do tempo de armazenagem														
Revitalização da zona portuária														
Implantação do sistema de controle de tráfego de embarcações - VTMS/VTS														
Gestão Portuária														
Atualização dos preços dos arrendamentos vigentes														
Reestruturação do balanço contábil do porto														
Projeto de monitoramento de indicadores de produtividade														
Atualização da tarifa portuária a partir de métodos de custeio por atividade														
Programa de treinamento de pessoal														

Legenda: Preparação; Prontidão

Fonte: PDZ 2017

3.1. Melhorias de Gestão

3.1.1 OBJETO

Atendendo à orientação do novo marco regulatório do setor - a Lei N° 12.815 - a Secretaria de Portos (SEP/PR) 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 SEP – Pregão Eletrônico n° 009/2013.

3.1.2 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 SEP – Pregão Eletrônico n° 009/2013.

3.1.3 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 dos 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 73 apresenta o detalhamento das atividades de melhorias de gestão.



FIGURA 73 - DETALHAMENTO DAS ATIVIDADES DE MELHORIAS DE GESTÇAO

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, forma 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 modificação dos requerimentos do sistema Porto sem Papel (PsP) para atender as necessidades de controle de barcos e barcaças 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 constituída 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 Q*uick 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 possuí 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 74 apresenta o plano de trabalho elaborado pela CDP - Companhia Docas do Pará.

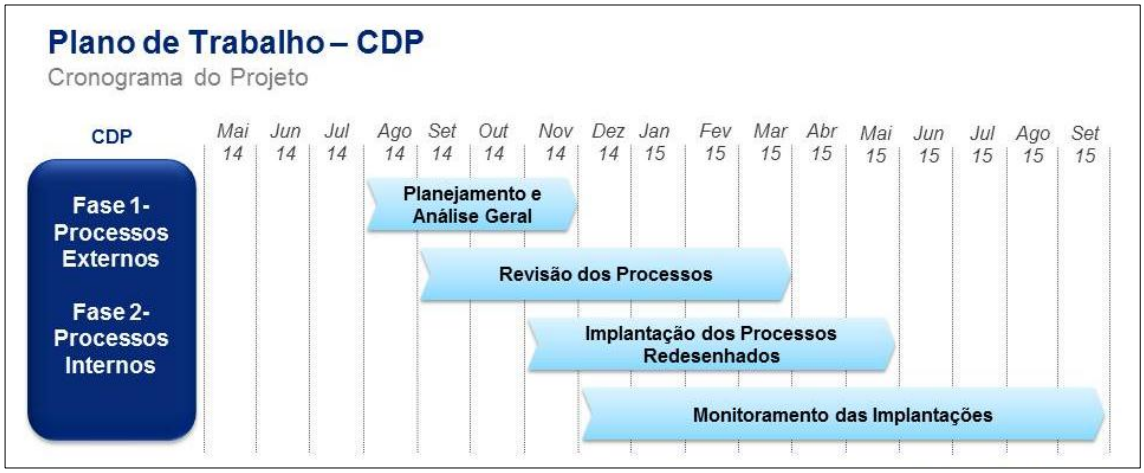


FIGURA 74 - PLANO DE TRABALHO – CDP

Fonte: Deloitte Touche Tohmatsu.

A Figura 75 apresenta as etapas do plano de trabalho da CDP - Companhia Docas do Pará.

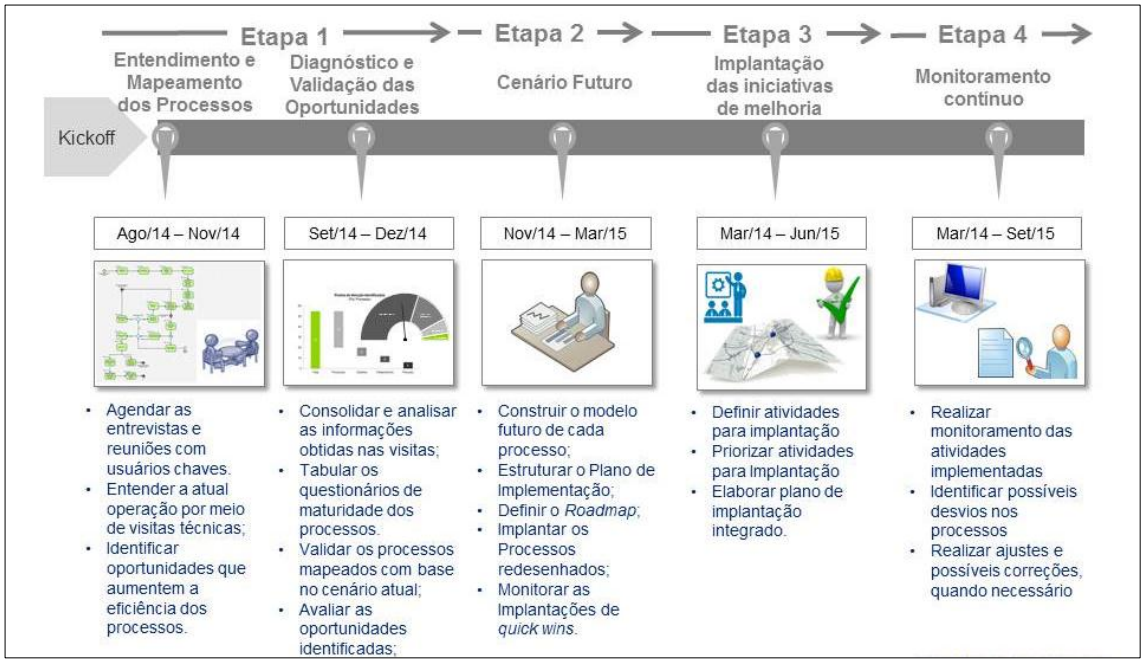


FIGURA 75 - ETAPAS DO PLANO DE TRABALHO

Fonte: Deloitte Touche Tohmatsu.

Nesse contexto, a dinâmica para definição do modelo futuro, chamado de Redesenho dos Processos - To Be, seguem as diretrizes da Secretaria dos Portos – SEP, 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, conforme são consolidados no mapa de processos abaixo:

A Figura 76 apresenta o mapa de processos do plano de trabalho.

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 76 - MAPA DE PROCESSOS

Fonte: Deloitte Touche Tohmatsu.

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

3.1.4 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 SEP, 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 SEP, 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 afetas que hoje geram despesas.

3.1.5 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 as 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.

3.1.6 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.

3.1.7 Fiscalização de Arrendamento

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

3.1.8 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 praticagem 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.

3.1.9 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.**

3.1.10 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).

3.1.11 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 SEP das atividades realizadas.

- Fiscalização de obras de dragagem

O processo de Fiscalização de Obras de Dragagem tem como objetivo zelar pelo cumprimento das disposições relativas à execução do contrato e do adimplemento das obrigações contratuais, além disso, define a equipe que representará a SEP/PR perante a contratada e a quem este último irá se reportar.

3.1.12 Serviços

- Serviços Navais

Este processo contempla a gestão de serviços ofertados ou gerenciados pelas Docas aos clientes do complexo portuário (Abastecimento de água à 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 cliente 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).

3.1.13 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.

3.1.14 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) .

3.1.15 Tecnologia da Informação

O Macro processo 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 à toda e qualquer requisição de serviço de TI.

3.1.16 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.

3.1.17 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.

3.1.18 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 munícipio.

3.2. Melhorias Operacionais

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

- Dragagem de aprofundamento do canal de acesso ao porto público;

Faz-se necessário para permitir que navios de maior porte possam atracar no Terminal de Miramar, uma vez que, na baixa-mar de sizígia, o canal apresenta pontos de restrição de 5,10 m (16,7 pés) limitando a entrada de embarcações ou o retardamento da atracação até a estofa de maré, haja vista que o terminal permite a atracação de embarcações de até 7 m de calado. Além disso, para ser licitada, qualquer dragagem portuária necessita de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, conforme preconiza a Portaria SEP/PR na

338/2015, de 09/09/2015, em seu Art. 1º e os critérios mínimos para sua elaboração definidos pela Portaria SEP/PR nº 525/2015, de 18/11/2015.

- 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.

- Revitalização da zona portuária;

O Porto de Belém possui varias areas degradadas que nao possuem função operacional, e que precisam receber uma destinação rentável social ou financeiramente, desta forma a revitalização de áreas é fundamental para melhor ocupação do espaço.

- Implantação do sistema de controle de tráfego de embarcações - VTMS/VTS;

O Sistema de gerenciamento e informação do tráfego de embarcações traria ao terminal uma ferramenta operacional que facilitaria o controle e a programação de atracações de embarcações, haja vista que o terminal 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 variação de maré.

O cronograma da Tabela 45 ilustra as previsões para as melhorias operacionais acima descritas.

TABELA 45 - CRONOGRAMA DAS PREVISÕES DE EXECUÇÃO DAS MELHORIAS OPERACIONAIS

CRONOGRAMA DE PREVISÕES DE EXECUÇÃO												
AÇÃO	dez/17	jan/18	fev/18	mar/18	abr/18	mai/18	jun/18	jul/18	ago/18	set/18	out/18	2019
Dragagem do Canal de Acesso												
Implantação do Sistema de Monitoramento da Carga												
Revitalização da Zona Portuária												
Implantação do Sistema VTMS/VTS												
Legenda:	PREVISÃO											

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

3.3. Proposição de Investimentos Portuários

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

- Implantação do Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos nos Portos Marítimos, através do projeto a ser elaborado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, descrita na Tabela 46.
- Adequação de Estudos e Projetos para Infraestrutura Portuária, através de Serviços de inspeção, análise e projeto executivo de recuperação / reforço estrutural dos Píeres 100 e 200 e da ponte de acesso do terminal de Outeiro, da Elaboração de atualização do PDZ e PAP, dos Portos Organizados de Belém, Santarém e Vila do Conde, denominado “Complexo Portuário do Pará” - CPPA e da Elaboração do Relatório de Controle Ambiental do Plano de Controle Ambiental, para implantação do Porto de Santarém, conforme pode ser verificado na Tabela 47.
- Implantação de Sistema de Apoio ao Gerenciamento da Infraestrutura Portuária, através da aquisição de switches e controladora wireless e da aquisição de 160 computadores desktops, caracterizado na Tabela 48.
- Adequação de Instalações de Projetos à Atracação e Operação de Navios no Porto de Belém, através de serviços de “montagem e instalação de defensas portuárias do Porto de Belém”, conforme Tabela 49
- Adequação de Instalações Gerais de Suprimentos no Porto de Belém, através de serviços de recuperação da base do pavimento e execução de nova pavimentação na faixa de cais frontal aos armazéns 11 e 12 do Porto de Belém, da Contratação de empresa para realizar obras civis para instalação de uma balança rodoviária do Porto de Belém, da modernização da estação de tratamento de água, e da reforma e

expansão do sistema de tomadas refeers do pátio de conteineres do Porto de Belém, conforme Tabela 50.

- Estudo para o Planejamento do Setor Portuário (SEP), através de uma ação conduzida pela SEP, explanada na Tabela 51.
- Implantação do Sistema de Apoio de Gestão de Tráfego de Navios (SEP), através de uma ação conduzida pela SEP, conforme Tabela 52.
- Implantação do Sistema Portuário do Monitoramento de Cargas e da Cadeia Logística (SEP), através de uma ação conduzida pela SEP, descritos na Tabela 53.

TABELA 46 - IMPLANTAÇÃO DO PROGRAMA DE CONFORMIDADE DO GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS E EFLUENTES LÍQUIDOS NOS PORTOS MARÍTIMOS

Unidade Portuária - Porto de Belém									
14RC	GENÉRICA: (PAC) Implantação do Programa de Comformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Léquidos nos Portos Marítimos (SEP)	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	3.500.000,00	3.500.000,00	
Código	Discriminação	Executado em 2013	%2013	Executado em 2014	%2014	EMPENHADO	%2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
Ação: O projeto será elaborado pela Universidade do Rio de Janeiro - UFRJ. Ação conduzida pela SEP(PAC). Rap: R$ 500.000 / LOA 2014 : R$ 3.000.000 - RECURSOS NÃO REPASSADOS		0,00	0,0%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	3.500.000,00	3.500.000,00

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

TABELA 47 - ADEQUAÇÃO DE ESTUDOS E PROJETOS PARA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Unidade Portuária - Porto de Belém										
20HL	GENÉRICA: Adequação de Estudos e Projetos Para Infraestrutura Portuária.	653.481,36	33,70%	1.940.027,67	63,40%	0,00	3.060.158,00	1.120.130,00		
Código	Discriminação	Executado em 2013	%2013	Executado em 2014	%2014	EMPENHADO	%2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
Ação: Serviços de inspeção, análise e projeto executivo de recuperação / Refoço Estrutural dos Píeres 100 e 200 e da ponte de acesso ao Terminal de Outeiro. REMO ENG. CTO 47/2012 - VALOR CTO R$ 579.399,55		361.337,59	63,40%	79.359,96	77,10%	212.061,96	6,90%	0,00	3.060.158,00	1.120.130,00
Ação: Elaboração e atualização do PDZ e PAP, dos Portos Organizados de Belém, Santarém e Vela do Conde, denominado "Complexo Portuário do Pará" - CPPA UFPA. CTO 30/2012 - VALOR CTO R$ 1.887.217,21		754.886,88	33,0%	377.443,44	50,0%	1.531.288,05	50,00%			
Ação: Elaboração do Relatório de Controle Ambiental do Plano de Controle Ambiental, para ampliação do Porto de Santarém. PLANAVE. CTO 31/2013 - VALOR CTO R$ 258.786,40		62.108,74	24,0%	196677,96	100,0%	196.677,96	64%			

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

TABELA 48 - IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE APOIO AO GERENCIAMENTO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Unidade Portuária - PORTO DE BELÉM										
14kl	GENÉRICA: (PAC) (PAC) Implantação de Sistema de Apoio ao Gerenciamento da Infraestrutura Portuária.		757.889,60		6,20%	1.218.988,84	87,1%	0,00	1.400.000,00	642.110,00
Código	Discriminação	Executado em 2013	%2013	Executado em 2014	%2014	EMPENHADO	%2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
Ação: Aquisição de switches e controladora wireless. Ação: Aquisição de 160 computadores desktops PREGÃO ELETRÔNICO 01/2013 - SEPROL		0,00	0,00%	0,00	17,50%	461.099,24	32,90%	0,00	1.400.000,00	181.011,16
		0,00	0,00%	757.889,60	100,00%	757.889,60	54,10%			

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

TABELA 49 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES DE PROJETOS À ATRACAÇÃO E OPERAÇÃO DE NAVIOS NO PORTO DE BELÉM

Unidade Portuária - PORTO DE BELÉM										
144J	GENÉRICA: Adequação e Instalação de Projetos à Atração e Operação de Navios no Porto de Belém		0,00		0,00%	116.265,13	99,5%	0,00	116.815,00	550,00
Código	Discriminação	Executado em 2013	%2013	Executado em 2014	%2014	EMPENHADO	%2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
Ação: Serviços de montagem e instalação de defensas portuária do Porto de Belém. TECBRAS CTO 41/2013 - VALOR R$ 144.450,00		313.185,00	21,90%	0,00	0,00%	116.265,13	99,50%	0,00	116.815,00	550,00

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

TABELA 50 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES GERAIS DE SUPRIMENTOS NO PORTO DE BELÉM

Unidade Portuária - PORTO DE BELÉM - Suplementar Ação										
144R	GENÉRICA: Adequação de Instalações Gerais de Suprimentos no Porto de Belém.		431.503,85		17,90%	2.417.072,00		1.400.000,00	774.009,00	-243.063,98
Código	Discriminação	Executado em 2013	%2013	Executado em 2014	%2014	EMPENHADO	%2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
Ação: Serviços de recuperação da base do pavimento e execução de nova pavimentação na faixa de cais frontal aos Armazéns 11 e 12 do Porto de Belém. BG SERVICE 21/2013 - VALOR R$ 1.359.999.99		700.799,25	51,50%	316.263,06	75,00%	985.559,74	30,30%	1.400.000,00	774.009,00	-243.063,98
Ação: Contratação de empresa para realizar obras civis para instalação de uma balança rodoviária do Porto de Belém. ESTRUTURAL CTO 32/2013 - VALOR R$ 145.578,54		30337,75	20,8%	115.240,79	100,0%	115.240,79	5,30%			
Ação: Modernização da Estação de Tratamento de Água		0,00	0,0%	0,00	0,0%	1.201.604,10	55,3			
Ação: Reforma e expansão do sitema de tomadas refeers do pátio de containeres do Porto de Belém.		0,00	0,00%	0,00	0,00%	114.668,35	5,30%			

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

TABELA 51 - ESTUDO PARA O PLANEJAMENTO DO SETOR PORTUÁRIO

Unidade Portuária - PORTO DE BELÉM										
20HM	GENÉRICA: Estudo para o Planejamento do Setor Portuário (SEP)		0,00		0,00%	0,00	0,00%	0,00	1.000.000,00	1.000.000,00
Código	Discriminação	Executato em 2013	%2013	Executado em 2014	%2014	EMPENHADO	%2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
Ação conduzida pela SEP		0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	1.300.000,00	1.300.000,00

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

TABELA 52 - IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE APOIO DE GESTÃO DE TRÁFEGO DE NAVIOS

Unidade Portuária - PORTO DE BELÉM										
14KJ	GENÉRICA: Implantação do Sistema de Apoio de Gestão de Tráfego de Navios. (SEP)		0,00		0,00%	0,00	0,00%	0,00	1.300.000,00	1.300.000,00
Código	Discriminação	Executato em 2013	%2013	Executado em 2014	%2014	EMPENHADO	%2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
Ação conduzida pela SEP		0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	1.000.000,00	1.000.000,00

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

TABELA 53 - IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO DE MONITORAMENTO DE CARGAS E DA CADEIA LOGÍSTICA

Unidade Portuária - PORTO DE BELÉM										
14KM	GENÉRICA: Implantação do Sistema de Portuário de Monitoramento de Cargas		0,00		0,00%	0,00	0,00%	0,00	250.000,00	250.000,00
Código	Discriminação	Executato em 2013	%2013	Executado em 2014	%2014	EMPENHADO	%2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
Ação conduzida pela SEP		0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	250.000,00	250.000,00

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

3.4. Proposição de Investimentos em Acessos

A respeito da proposição de novos investimentos em acessos para o Porto de Belém, pode-se dizer que os mesmos são inexistentes, restando somente os acessos já conhecidos do terminal.

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. Compondo-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 operacionais atuais e futuras do Porto de Belém, 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 Belém tiveram 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 do lote 5 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 Belém, assim como, as atividades a serem desempenhadas pelos arrendatários.

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

- Zoneamento Atual;
- Zoneamento de Curto Prazo;

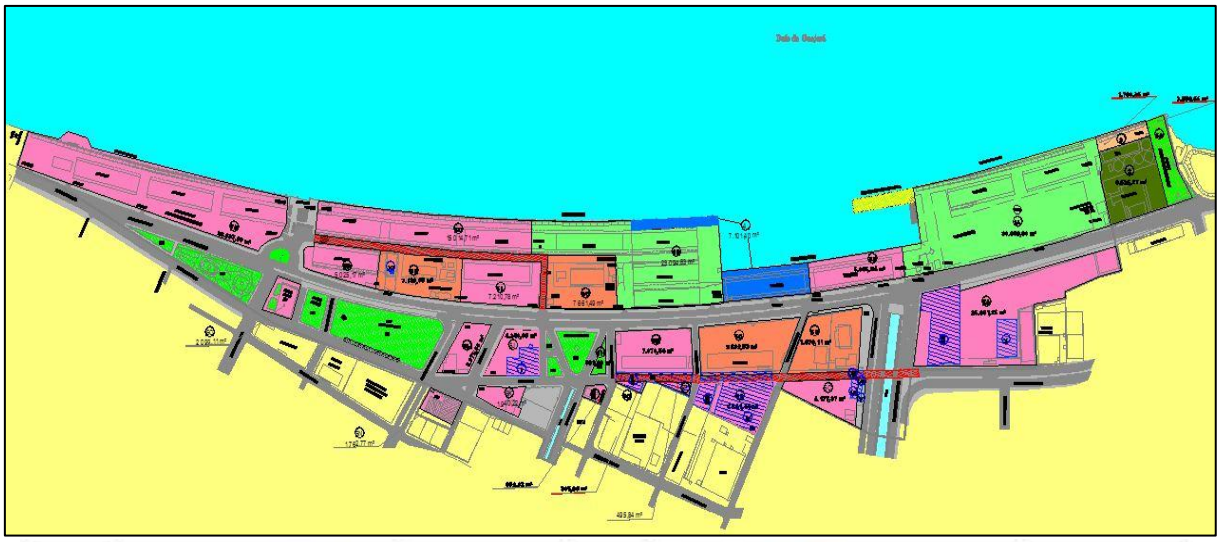
- Zoneamento de Médio Prazo; e
- Zoneamento de Longo Prazo.

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 até 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 de 20 anos.

3.5.1. Zoneamento – Situação Atual

O Zoneamento atual elaborado para o Porto de Belém 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 em vigor.

As Figuras 77 e 78/Mapa página 308 apresentam a planta com uma proposta de zoneamento atual do Porto de Belém. Em que pode ser vista a criação de duas novas ruas. Esta modificação visa garantir a cidade de Belém, mais uma via de escoamento, garantido mais fluidez no trânsito da cidade, além de possibilitar a criação de novos espaços públicos à população.



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²	Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²
1A	Terminal de Múltiplo Uso	36.069,00 m²	5J	Área não afeta a operação portuária	4.240,66 m²
1B	Terminal de Múltiplo Uso	30.856,69 m²	5K	Área não afeta a operação portuária - ETA	1.940,22 m²
2	Terminal de Granel Sólido - OCRIM	8.626,27 m²	5L	Área não afeta a operação portuária - Museu Arte Moderna	7.210,78 m²
3	Cais Público	1.768,36 m²	5M	Área não afeta a operação portuária	3.076,00 m²
4	Terminal de Passageiros	7.101,40 m²	5N	Área não afeta a operação portuária - Almoxerifado CDP	1.762,77 m²
5A	Área não afeta a operação portuária	25.091,26 m²	5O	Área não afeta a operação portuária	15.014,71 m²
5B	Área não afeta a operação portuária	5.996,84 m²	5P	Área não afeta a operação portuária - Museu do Círio	5.025,17 m²
5C	Área não afeta a operação portuária	4.177,37 m²	5Q	Área não afeta a operação portuária - Edifício Sede	2.099,11 m²
5D	Área não afeta a operação portuária	5.641,44 m²	5R	Área não afeta a operação portuária - Estação das Docas	26.837,00 m²
5E	Área não afeta a operação portuária	7.070,54 m²	6A	REVAP - Ver-o-rio	3.558,66 m²
5F	Área não afeta a operação portuária	495,84 m²	6B	REVAP - Espaço Porto Futuro	7.670,11 m²
5G	Área não afeta a operação portuária	385,08 m²	6C	REVAP - Espaço Porto Futuro	9.662,53 m²
5H	Área não afeta a operação portuária - Captação de Água	601,03 m²	6E	REVAP - Praça Maracajara	7.285,68 m²
5I	Área não afeta a operação portuária - ETA	652,92 m²			

FIGURA 77 - ZONEAMENTO ATUAL DO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP

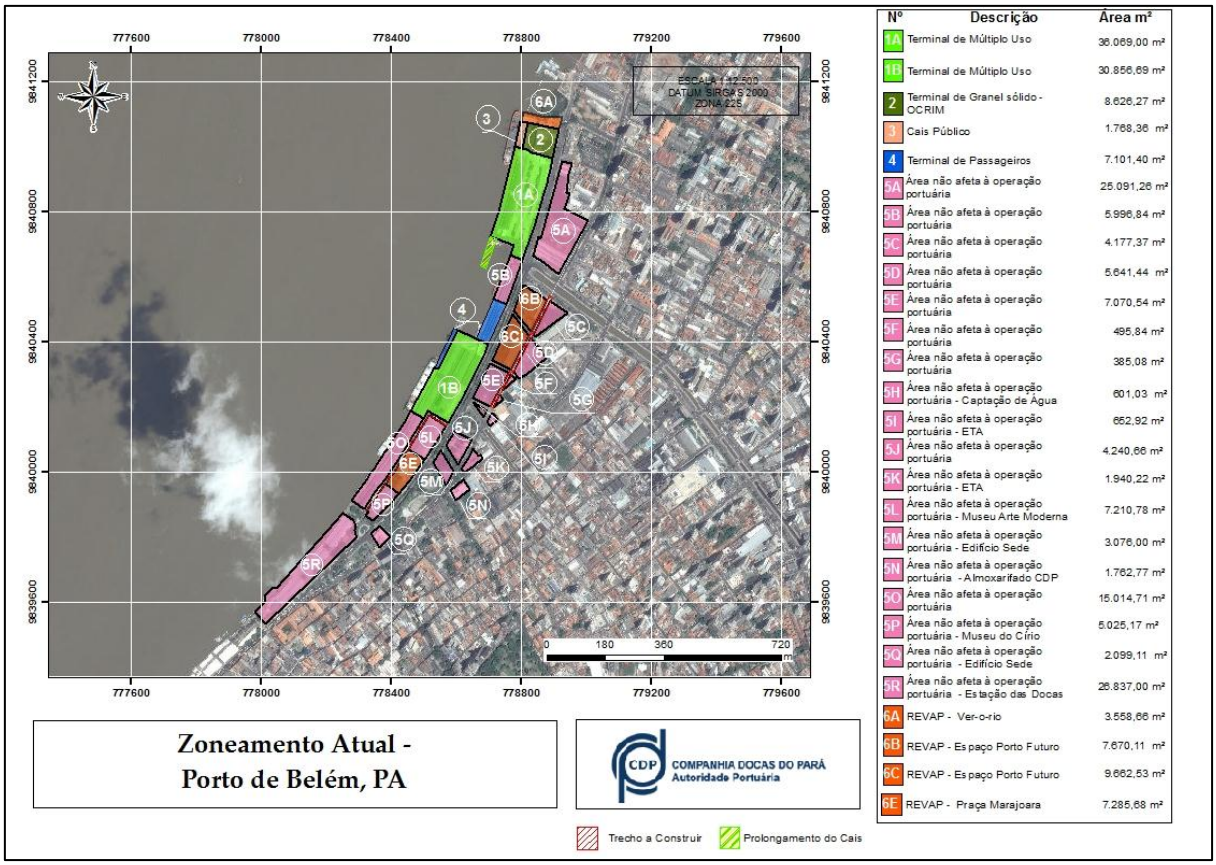


FIGURA 78 - MAPA DO ZONEAMENTO ATUAL DO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP

3.5.1.1. Áreas arrendáveis operacionais – situação atual

Apresentam-se a seguir as áreas arrendáveis operacionais consideradas no zoneamento atual do Porto de Belém. 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, no zoneamento atual dos lotes de arrendamento inclusos na Audiência Pública nº 03/2013 da ANTAQ e daqueles que não fazem parte desse processo licitatório, apresentam-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 SEP; 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.

As áreas operacionais do Porto de Belém têm por base a seção B do lote 5 da Audiência Pública nº 03/2013 da ANTAQ, referentes aos requisitos do projeto, para os arrendamento das áreas BEL01, sendo destinado para a movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral.

O Terminal BEL01 está localizado na área central do Porto de Belém, na extremidade a leste do terminal público. Atualmente, o terminal movimenta um mix de cargas gerais, contêineres e cargas de projeto. No terminal, as embarcações operam principalmente com equipamentos embarcados, auxiliados por guindastes móveis de capacidade limitada. Na área de armazenagem do terminal, os contêineres geralmente são movimentados por reach-stackers, enquanto que as cargas soltas são movimentadas por empilhadeiras de diversas capacidades.

A área de superfície do arrendamento é de aproximadamente 60.700 m², e é cortada pela estrada de acesso do porto. A configuração do terminal é de um pátio aberto pavimentado, para a armazenagem e movimentação de contêineres e de outras cargas gerais, com estruturas de armazenagem de uso geral. Atualmente o terminal é operado por empresas privadas não arrendatárias.

Outras características desta área incluem:

- Áreas diversas de armazenagem;
- Estacionamentos temporários para reparos de caminhões e equipamentos;
- Um portão principal de saída do terminal;
- Dois armazéns atrás do terminal marítimo, com um total de 5.800 m^2;
- Dois armazéns na área alfandegada, com total de aproximadamente 7.000m^2;
- Uma oficina com aproximadamente 320 m^2;
- Instalações de fiscalização de alfândega;
- Instalações de manutenção, administração e oficinas.

A respeito da produtividade para essa área, seja necessário no mínimo de 15 contêineres por hora em média durante o tempo no berço. No prazo de 30 dias do final de cada trimestre, o Arrendatário fornecerá um relatório de cumprimento

indicando as medidas de eficiência alcançadas no período de 12 meses imediatamente anterior.

Com a nova composição, as atividades operacionais serão concentradas nos berços dos armazéns 11, 12 e a princípio utilizando a área dos armazéns 7 e 8 e suas respectivas retroáreas, considerando um interesse de exploração dessas, perfazendo um total inicial de 59.645,19 m².

3.5.1.1.1. Terminal de Múltiplo Uso – 1A

A Tabela 54 indica as características da área 1A. Nela está descrita as informações a respeito dessa área, sendo contêineres e carga geral os tipos de carga a serem movimentadas.

TABELA 54 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 1A, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	1A
FINALIDADE	MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM
TIPO DE CARGA	CONTÊINERES E CARGA GERAL
ÁREA m²	36.069,00

Fonte CDP

O mapa da Figura 79/Mapa página 309 apresenta a localização em uma imagem de satélite do terminal de múltiplo uso, assim como na Tabela 55 as suas coordenadas geográficas.

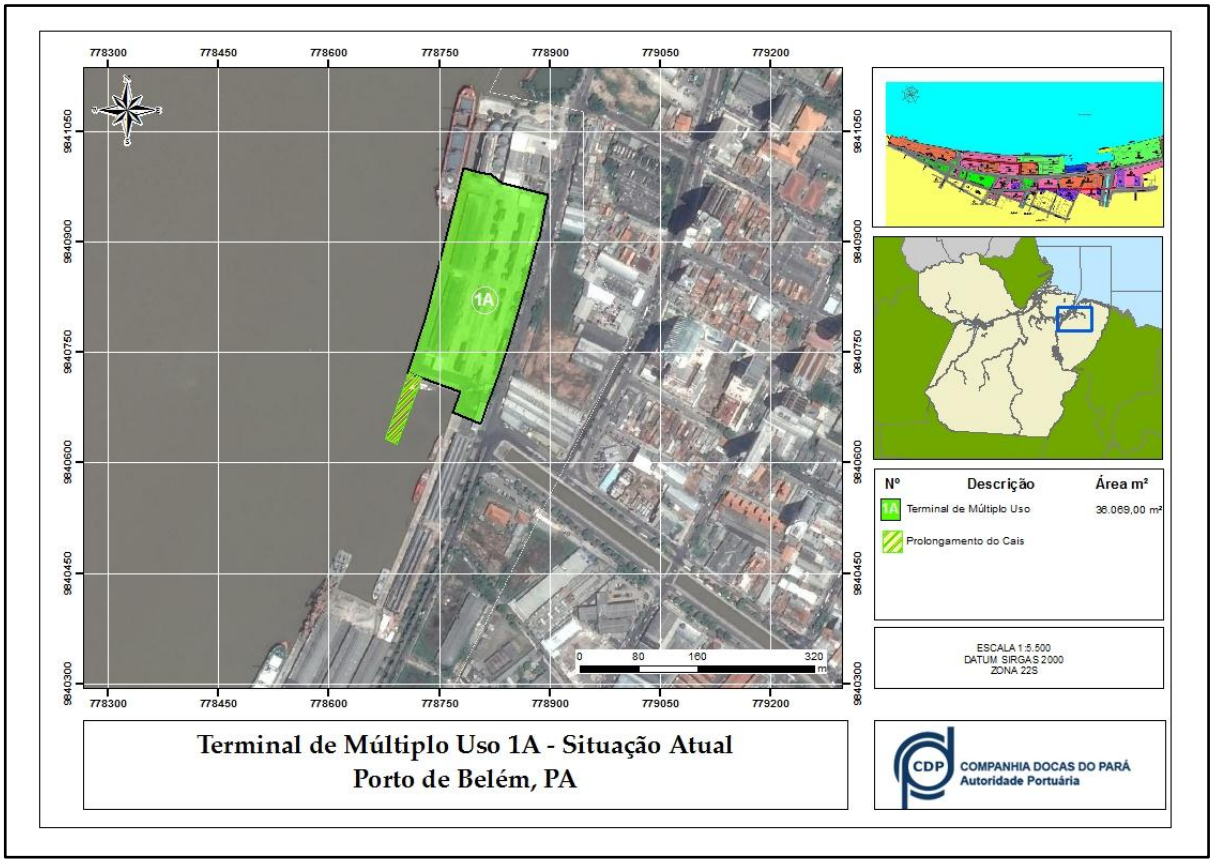


FIGURA 79 – AREA 1A, PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP

TABELA 55 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 1A

1A - TERMINAL DE MÚLTIPLO USO	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.782,63	9.841.000,79
778.803,98	9.840.995,38
778.819,61	9.840.991,78
778.834,65	9.840.980,18
778.898,13	9.840.965,06
778.893,73	9.840.945,00
778.889,96	9.840.927,81
778.885,21	9.840.906,66
778.883,59	9.840.900,38
778.868,88	9.840.845,87
778.841,53	9.840.754,63
778.832,73	9.840.728,71
778.819,00	9.840.689,25
778.816,55	9.840.681,48
778.805,87	9.840.652,71
778.767,76	9.840.668,65
778.777,83	9.840.696,56
778.725,31	9.840.716,31
778.707,34	9.840.723,19
778.732,14	9.840.800,00

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.1.2. Terminal de Múltiplo Uso – 1B

A área 1B do Terminal de Múltiplo Uso será uma área de operação temporária, com objetivo de atender o interesse de atividades offshore. Assim realizará um contrato de uso temporário para as áreas de armazenamento coberto dos armazéns 7 e 8, e também, os pátios descobertos entre esses. Posteriormente essas atividades serão realocadas à retroárea dos armazéns 11 e 12

TABELA 56 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 1B, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	1B
FINALIDADE	MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM
TIPO DE CARGA	CONTÊINERES E CARGA GERAL
ÁREA m²	30.856,69

Fonte: CDP

O mapa da Figura 80/Mapa página 310 ilustra a área do Terminal de Múltiplo Uso 1B, enquanto que a tabela 57 as coordenadas geográficas dessa área.

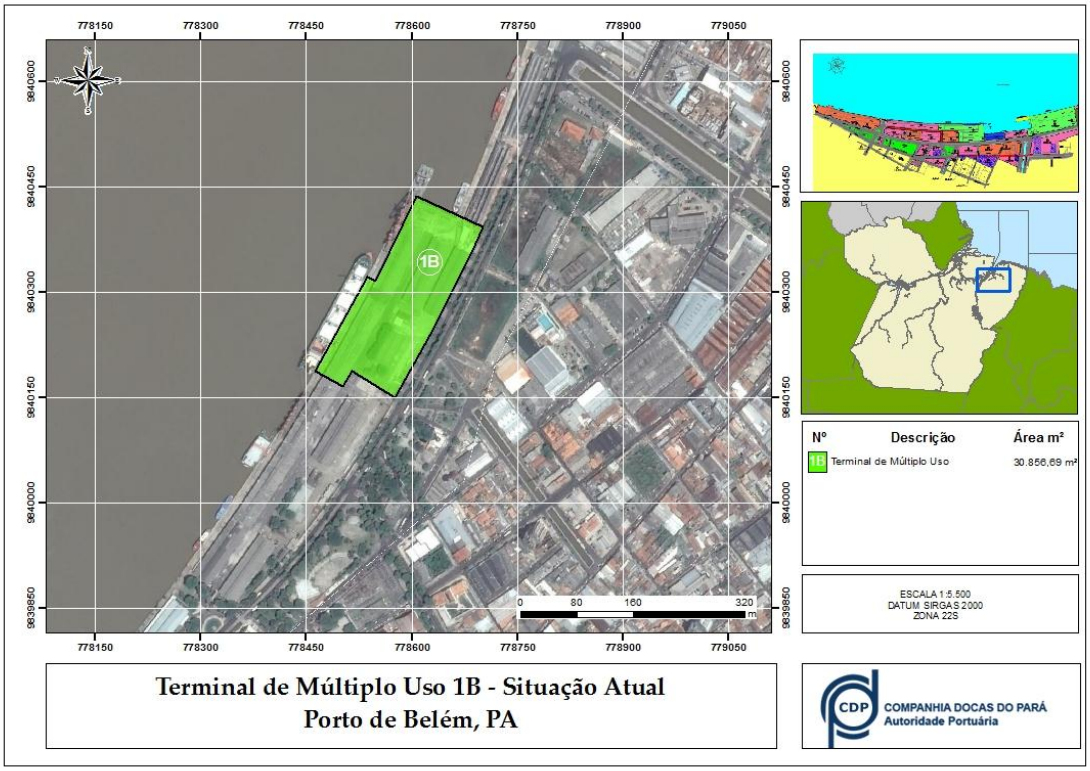


FIGURA 80 - AREA 1B, PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP

TABELA 57 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 1B

1B- TERMINAL DE MÚLTIPLO USO	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.685,14	9.840.356,54
778.629,58	9.840.246,14
778.565,23	9.840.278,50
778.575,86	9.840.150,61
778.514,74	9.840.187,89
778.501,41	9.840.165,65
778.462,44	9.840.188,53
778.471,90	9.840.204,77
778.483,65	9.840.225,19
778.497,67	9.840.250,08
778.511,65	9.840.275,44
778.528,20	9.840.306,22
778.536,28	9.840.321,56
778.547,50	9.840.315,55
778.606,18	9.840.436,40
778.663,83	9.840.409,77
778.700,91	9.840.392,69

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.2. Áreas arrendáveis não afetas à operações portuárias – situação atual

Para as áreas arrendáveis não afetas à operação portuárias consideradas no zoneamento atual do Porto de Belém, localizadas dentro do porto organizado e que são destinadas a atividades culturais, sociais, recreativas e comerciais, ou ainda, atividades ligadas à prestação dos serviços públicos.

Foram tipificadas como não afetas à operação portuárias aquelas áreas cuja destinação será abrigar atividades comerciais inseridas no Projeto Porto Futuro, as quais estão em consonância com a portaria SEP – 409/2014, ou seja, serão exploradas comercialmente e proporcionarão receita adicional para a CDP, assim como áreas administrativas. Na Figura 81/ Mapa página 311 apresenta as áreas não afetas à operação portuárias do Porto de Belém com suas respectivas áreas.

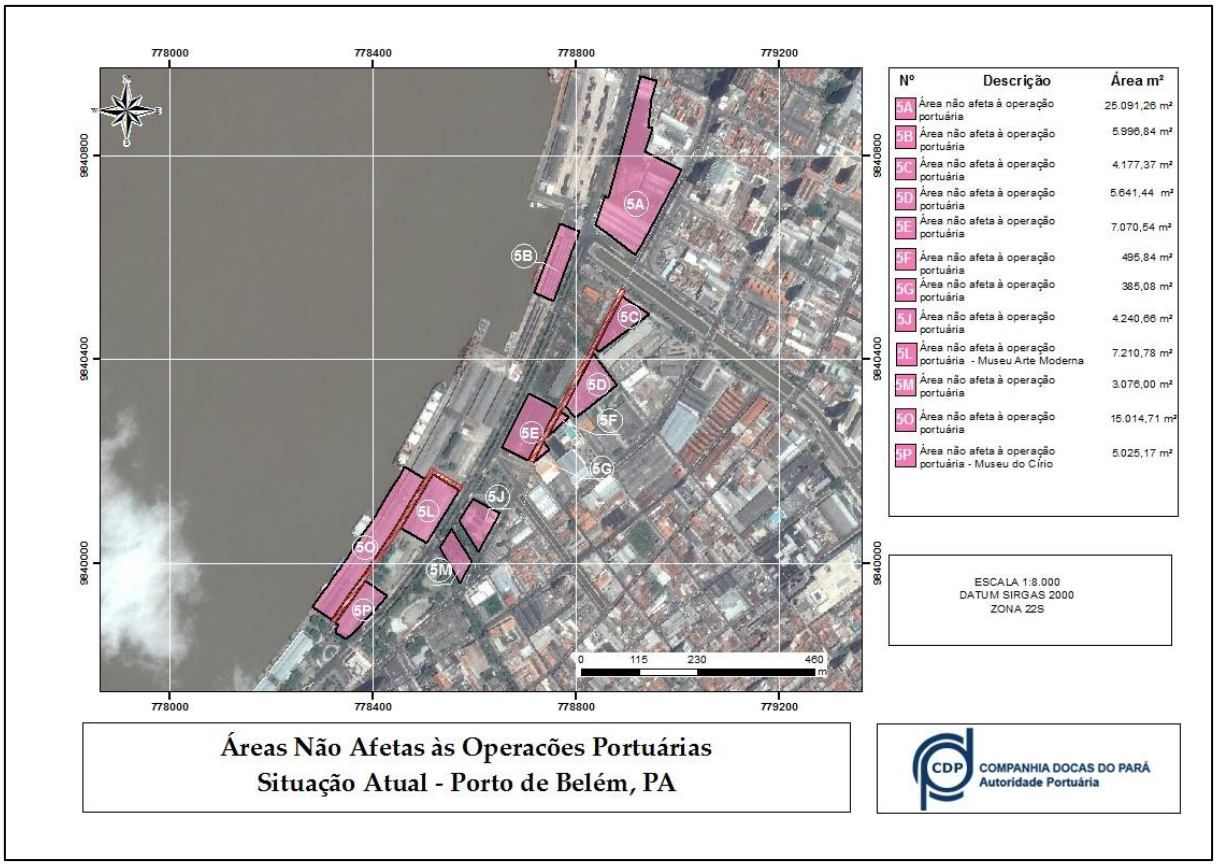


FIGURA 81 - ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP

3.5.1.2.1. Área 5 A

A área 5A pertence ao Arrendamento BEL 01 descrito anteriormente no item 2.56 deste relatório, entretanto foi observado que essa área não tem infraestrutura adequada a fim de atender as operações requeridas, sendo necessário um investimento na área para que esse quesito seja atendido. Nas Tabelas 58 e 59 encontram-se as informações da área, bem como as coordenadas geográficas dessa área.

TABELA 58 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5A, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5A
FINALIDADE	NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA
ÁREA m²	25.091,26

Fonte: CDP

TABELA 59 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5ª

5A- ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.862,83	9.840.718,58
778.927,31	9.840.956,96
778.958,87	9.840.948,56
778.949,15	9.840.914,06
778.942,00	9.840.859,25
778.949,91	9.840.855,70
778.934,68	9.840.809,60
779.007,48	9.840.774,06
778.951,68	9.840.669,65
778.926,22	9.840.623,46
778.917,62	9.840.607,53
778.861,00	9.840.649,58
778.838,16	9.840.665,84
778.856,41	9.840.722,44

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte:CDP

3.5.1.2.2. Área 5 B

A área 5B que contém o armazém 10 a princípio incorporaria o Terminal de Passageiros, será configurada como uma área não afeta à operação portuária, podendo ser utilizada para outras finalidades. A Tabela 60 indica as características dessa área, já a Tabela 61 suas coordenadas geográficas.

TABELA 60 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5B, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5B
FINALIDADE	NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA
ÁREA m²	5.996,84

Fonte: CDP

TABELA 61 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5B

5B- ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.767,76	9.840.668,65
778.805,86	9.840.652,65
778.754,89	9.840.516,45
778.716,91	9.840.532,78

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.2.3. Área 5 C, 5D, 5F e 5G

As áreas não afetas à operações portuárias 5C, 5D, 5F e 5G a princípio não estão previstas sua utilização no Porto Futuro, podendo ser utilizadas para outras atividades que possam proporcionar receitas adicionais para a CDP. As tabelas 62, 63, 64 e 65 apresentam as características dessas áreas, enquanto que as tabelas 66, 67, 68 e 69 apresentam as coordenadas geográficas.

TABELA 62 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5C, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5C
FINALIDADE	ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA
ÁREA m²	4.177,37

Fonte: CDP

TABELA 63 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5C

5C- ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.838,98	9.840.423,15
778.891,10	9.840.523,95
778.943,88	9.840.490,50
778.845,48	9.840.415,00

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

TABELA 64 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5D, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5D
FINALIDADE	ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA
ÁREA m²	5.641,44

Fonte: CDP

TABELA 65 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5D

5D- ÁREA NÃO AFETA A OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.779,29	9.840.308,49
778.833,38	9.840.412,24
778.879,85	9.840.350,76
778.819,14	9.840.301,72
778.797,01	9.840.286,14

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

TABELA 66 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5F, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5F
FINALIDADE	ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA
ÁREA m²	495,84

Fonte: CDP

TABELA 67 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5F

5F- ÁREA NÃO AFETA A OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.743,83	9.840.249,74
778.770,50	9.840.297,95
778.784,63	9.840.286,30

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

TABELA 68 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5G, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5G
FINALIDADE	ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA
ÁREA m²	385,05

Fonte: CDP

TABELA 69 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5G

5G- ÁREA NÃO AFETA A OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.715,34	9.840.197,30
778.714,66	9.840.197,64
778.736,62	9.840.237,86
778.747,20	9.840.223,48

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.2.4. Área 5 E

A área não afeta à operação portuária 5E será utilizada como área de estacionamento no Projeto Porto Futuro. A Tabela 70 apresenta as características dessa área, sendo que a Tabela 71 suas coordenadas geográficas.

TABELA 70 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5E, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5E
FINALIDADE	ESTACIONAMENTO
ÁREA m²	7.070,54

Fonte: CDP

TABELA 71 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5E

5E- ÁREA NÃO AFETA A OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.707,51	9.840.332,69
778.745,24	9.840.313,97
778.759,90	9.840.306,69
778.762,70	9.840.304,36
778.749,54	9.840.279,93
778.735,84	9.840.254,48
778.726,44	9.840.239,32
778.705,69	9.840.202,15
778.654,18	9.840.228,07

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.2.5. Áreas 5 J e 5M

As áreas 5J e 5M serão utilizadas como áreas de estacionamento no Projeto Porto Futuro, portanto se caracterizando como área não afeta à operação portuária. As Tabelas 72 e 73 apresentam as características dessa área, já as tabelas 74 e 75 as coordenadas geográficas.

TABELA 72 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5J, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5J
FINALIDADE	ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA
ÁREA m²	4.240,67

Fonte: CDP

TABELA 73 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5J

5J- ÁREA NÃO AFETA A OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.569,67	9.840.082,72
778.596,44	9.840.126,54
778.649,61	9.840.098,51
778.607,81	9.840.022,69

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte:CDP

TABELA 74 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5M, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5M
FINALIDADE	ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA
ÁREA m²	3.076,00

Fonte: CDP

TABELA 75 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5M

5M- ÁREA NÃO AFETA A OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.594,82	9.840.003,51
778.571,02	9.839.961,52
778.531,91	9.840.031,01
778.555,13	9.840.066,27

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte:CDP

3.5.1.2.6. Áreas 5 L, 5O e 5P

As áreas expostas estão contempladas no Projeto Porto Futuro, sendo a área 5L destinada a implantação do Museu de Arte Moderna no Armazém 6A e a área 5P para implantação do Museu do Círio no Armazém 4A. Já a área 5O se destinará a atividades comerciais que proporcionem uma elevação da receita como por exemplo escritórios, consultórios, clínicas, academias e cinemas. As características dessas áreas são visualizadas nas Tabelas 76, 77 e 78, enquanto que as Tabelas 79, 80 e 81 as coordenadas geográficas dessas áreas.

TABELA 76 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5L, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5L
FINALIDADE	MUSEU DE ARTE MODERNA
ÁREA m²	7.210,78

Fonte: CDP

TABELA 77 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5L

5L- ÁREA NÃO AFETA A OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.518,29	9.840.173,60
778.570,33	9.840.141,86
778.507,64	9.840.042,91
778.505,22	9.840.039,45
778.455,93	9.840.069,80
778.502,61	9.840.147,40
778.511,15	9.840.161,64

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte:CDP

TABELA 78 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5O, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5O
FINALIDADE	ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA
ÁREA m²	15.017,41

Fonte: CDP

TABELA 79 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5O

5O- ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM – POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.485,94	9.840.174,73
778.465,06	9.840.186,99
778.462,39	9.840.188,50
778.454,68	9.840.175,46
778.447,06	9.840.162,74
778.441,09	9.840.152,86
778.434,91	9.840.142,72
778.428,17	9.840.131,76
778.421,59	9.840.121,17
778.412,96	9.840.107,44
778.403,39	9.840.092,37

778.391,53	9.840.073,98
778.383,63	9.840.061,89
778.373,27	9.840.046,21
778.367,12	9.840.037,01
778.360,39	9.840.027,02
778.348,75	9.840.009,95
778.340,87	9.839.998,53
778.333,35	9.839.987,72
778.324,77	9.839.975,54
778.308,23	9.839.952,36
778.298,42	9.839.938,85
778.289,61	9.839.926,83
778.283,08	9.839.918,02
778.280,55	9.839.914,61
778.284,15	9.839.911,86
778.289,42	9.839.908,22
778.289,30	9.839.908,06
778.316,42	9.839.888,66
778.318,11	9.839.887,44
778.354,02	9.839.938,92
778.380,72	9.839.976,48
778.415,32	9.840.027,30
778.439,55	9.840.063,89
778.494,23	9.840.153,60
778.501,42	9.840.165,67

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

TABELA 80 -- CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5P, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5P
FINALIDADE	MUSEU DO CÍRIO
ÁREA m²	5.025,17

Fonte: CDP

TABELA 81 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5P

5P- ÁREA NÃO AFETA A OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.325,85	9.839.881,86
778.363,96	9.839.934,94
778.383,63	9.839.962,78
778.385,04	9.839.964,88
778.426,70	9.839.934,86
778.401,63	9.839.905,84
778.356,80	9.839.859,40
778.347,11	9.839.850,98
778.328,50	9.839.861,75
778.327,98	9.839.862,36
778.327,57	9.839.863,07
778.327,30	9.839.863,82
778.325,87	9.839.869,31
778.327,31	9.839.872,36
778.331,28	9.839.877,99

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte:CDP

3.5.1.3. Áreas arrendadas operacionais – situação atual

A seguir são apresentadas as áreas de arrendamentos operacionais do Porto de Belém, 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 Belém são aquelas referenciadas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento vigente.

Para tanto, apresenta-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; tipos 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. Área 2 - Ocrim

A área 2 é destinada a um empreendimento operacional com vocação para movimentação e armazenagem de grãos. Atualmente a área está arrendada para a empresa OCRIM que está estabelecida no local há vários anos.

O mapa da Figura 82/Mapa página 312 apresenta a localização do Terminal de Granel Sólido/OCRIM na situação atual, assim como na 82 indica as características da área e na 83 as coordenadas geográficas no Porto de Belém.

TABELA 82 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 2, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
ARRENDATÁRIO	OCRIM S/A – PRODUTOS ALIMENTÍCIOS
CÓDIGO DA ÁREA	2
FINALIDADE	MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE TRIGO
ÁREA M²	8.626,27
CONTRATO	CONTRATO 30/03
VIGÊNCIA	15/12/2003 A 14/12/2028

Fonte: CDP

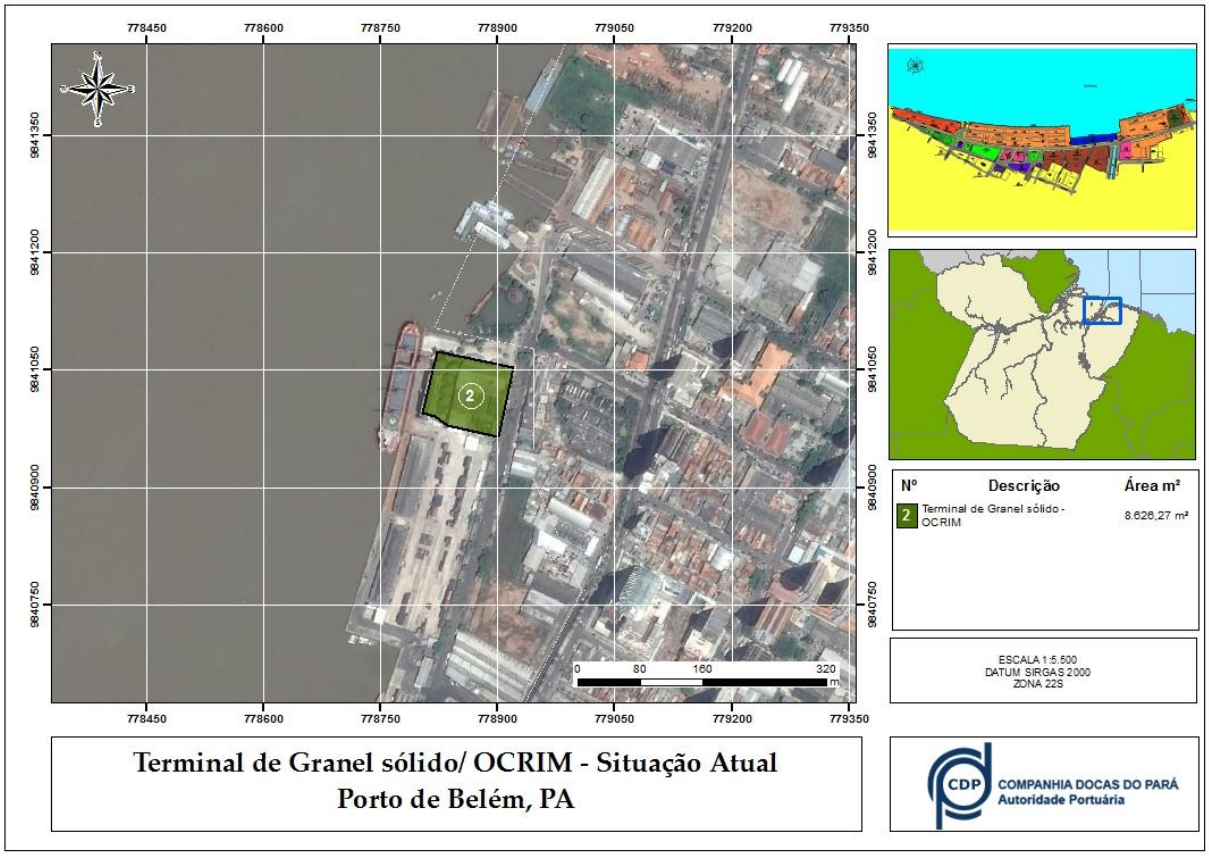


FIGURA 82 – TERMINAL DE GRANEL SÓLIDO 2, PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP

TABELA 83 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 2

2 - TERMINAL DE GRANEL SÓLIDO - OCRIM	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.821,88	9.841.074,05
778.918,10	9.841.053,60
778.898,13	9.840.965,06
778.834,65	9.840.980,18
778.819,61	9.840.991,78
778.803,98	9.840.995,38

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.4. Áreas Arrendadas Não Afetas À Operações Portuárias – situação atual

Não haverá áreas arrendadas não afetas à operação portuária no zoneamento atual no Porto Organizado de Belém.

3.5.1.5. Áreas não arrendadas operacionais– situação atual

A seguir serão apresentadas as áreas não arrendadas do Porto de Belém. Estas áreas podem ter finalidades operacionais (terminal público), não afetas à operações portuárias e/ou de apoio logístico ou administrativo.

3.5.1.5.1. Cais Público – 3

A Figura 83/Mapa página 313 apresenta a localização em uma imagem de satélite da área 3, assim como na Tabela 84 as características da área e a Tabela 85 as coordenadas geográficas no Porto.

TABELA 84 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 3, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	3
FINALIDADE	MOVIMENTAÇÃO DE CARGA
TIPO DE CARGA	CARGA A GRANEL
ÁREA M²	1.768,36

Fonte: CDP

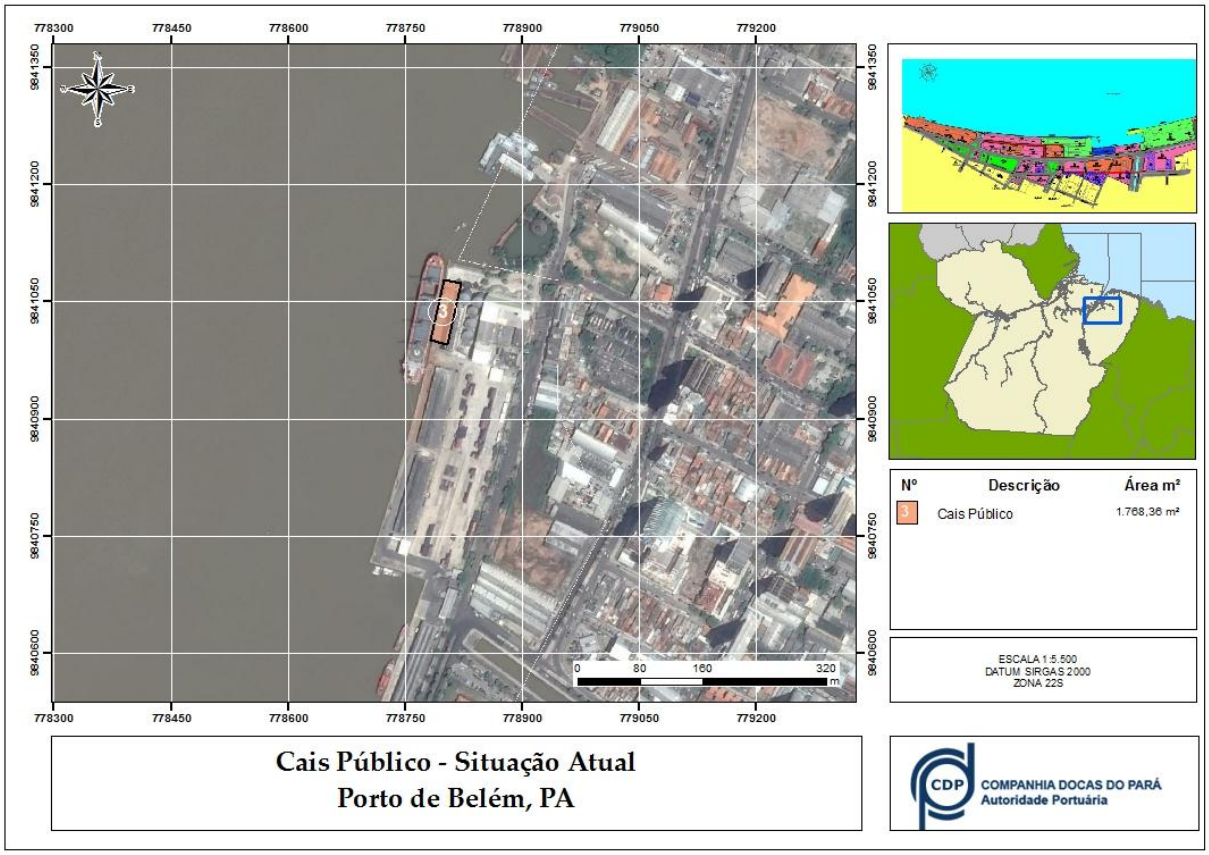


FIGURA 83 - CAIS PÚBLICO 3, PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP

TABELA 85 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 3

3 – CAIS PÚBLICO	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.821,88	9.841.074,05
778.803,98	9.840.995,38
778.782,63	9.841.000,79
778.800,26	9.841.078,56

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.5.2. Terminal de Passageiros – 4

A área 4 foi destinada a operações com embarcação de navegação interior devido se localizar em área abrigada e de baixa profundidade (3 m em média). A vocação natural para uso de embarcações de baixo calado levou a CDP em parceria com e empresa CPH do Governo do Estado do Pará a implantar um terminal moderno para a movimentação de embarque e desembarque de passageiros de linhas interestaduais e intermunicipais com ótimo ambiente para a acumulação e controle de passageiros e seus pertences. Além disso, foi incluída uma área de Terminal de Passageiros para navios de cruzeiro em frente ao Armazém 8.

A Tabela 86 indica as características da área 4, no Porto de Belém.

TABELA 86 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 4, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
ARRENDATÁRIO	CONVÊNIO COM O GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ
CÓDIGO DA ÁREA	4
FINALIDADE	MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS
ÁREA M²	7.101,40

Fonte: CDP

A Figura 84/Mapa página 314 apresenta a localização em uma imagem de satélite da área do Terminal de Passageiros, assim como na Tabela 87 suas coordenadas geográficas.

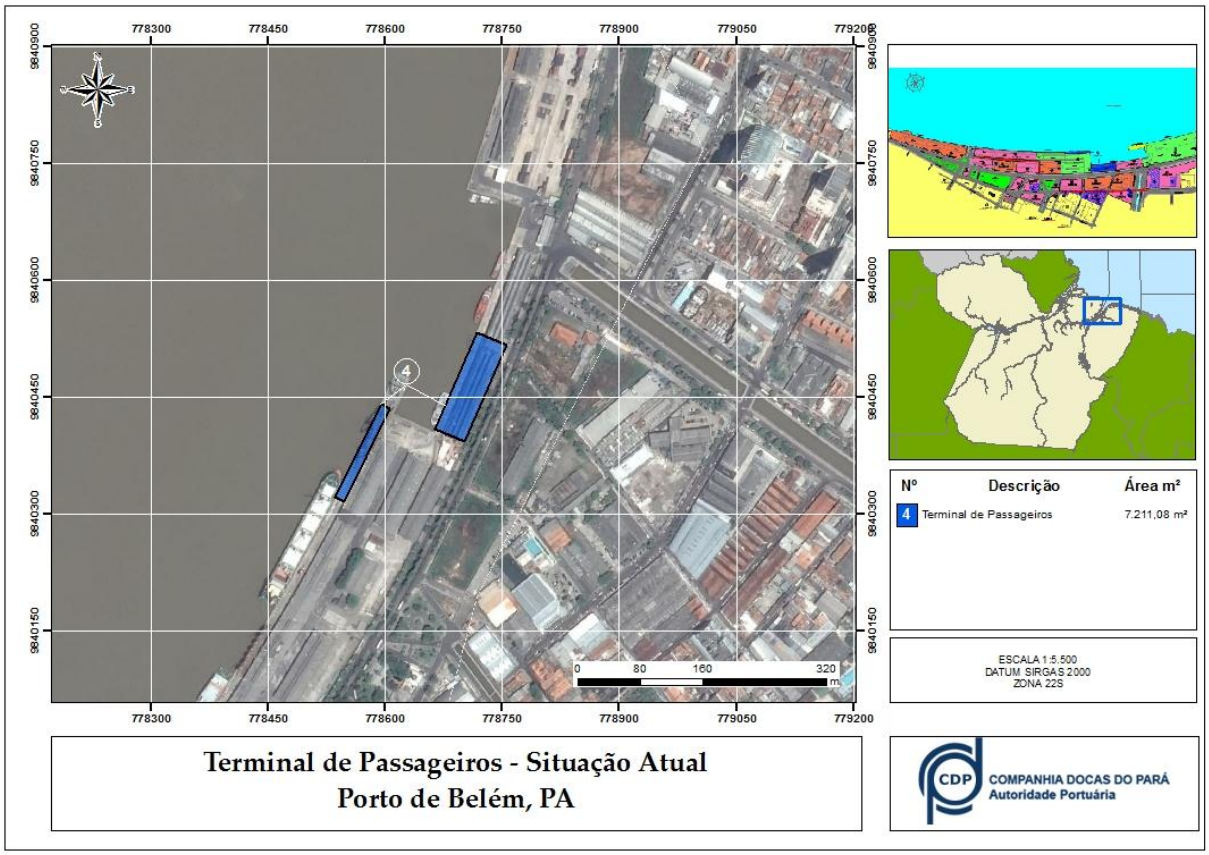


FIGURA 84 – ÁREA ARRENDADA - TERMINAL DE PASSAGEIROS - PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP

TABELA 87 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 4

4 - TERMINAL DE PASSAGEIROS	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.754,89	9.840.516,45
778.700,91	9.840.392,69
778.663,83	9.840.409,78
778.716,91	9.840.532,78
778.547,50	9.840.315,55
778.536,28	9.840.321,56
778.552,50	9.840.353,03
778.571,74	9.840.391,58
778.584,35	9.840.417,88
778.595,53	9.840.441,21
778.606,18	9.840.436,40

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.6. Áreas não arrendadas não afetas à operações portuárias – situação atual

A seguir serão apresentadas as áreas não arrendadas não afetas à operações portuárias do Porto de Belém. Estas áreas podem ter finalidades não afetas à operações portuárias administrativas. A Figura 85/Mapa página 315 indica as não arrendadas áreas não afetas à operações portuárias.

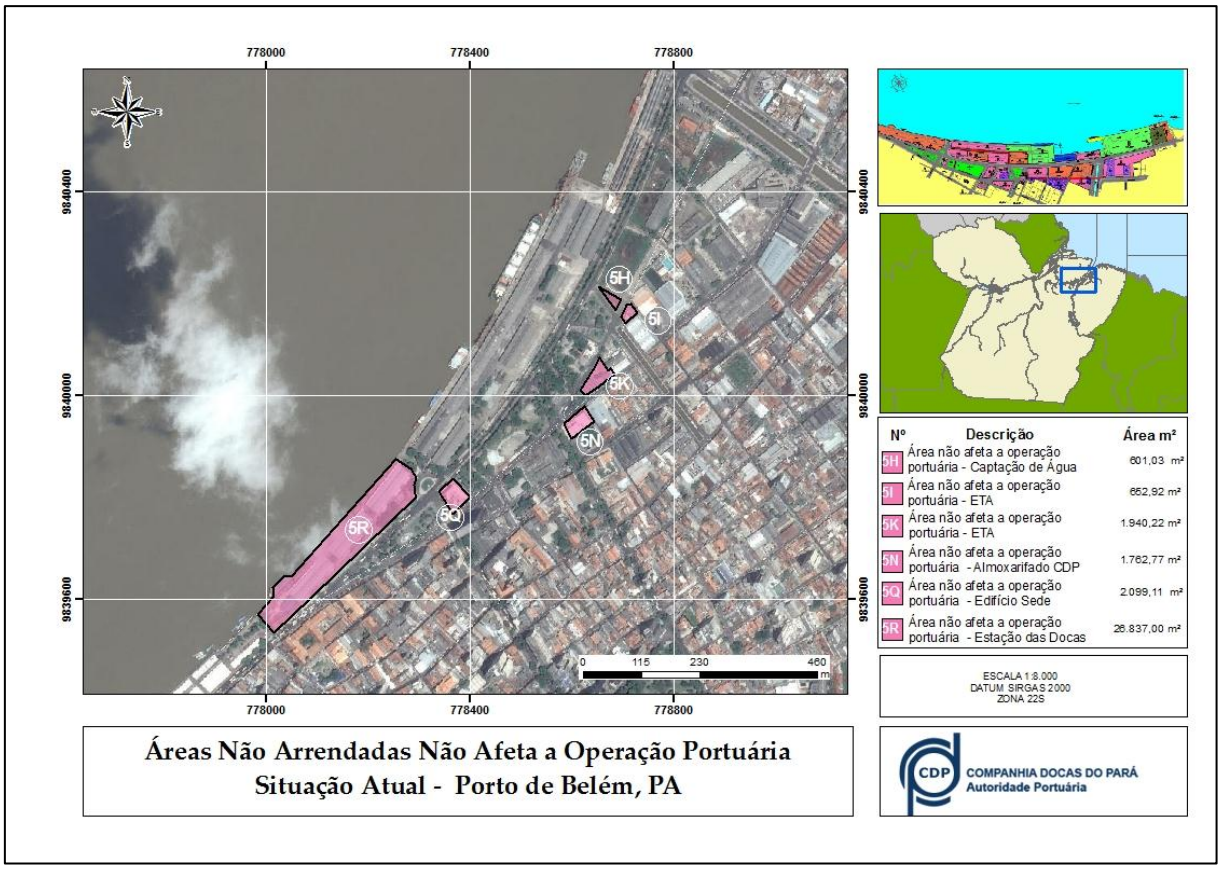


FIGURA 85 - ÁREAS NÃO ARRENDADAS NÃO AFETAS À OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

Fonte: CDP

3.5.1.6.1. Áreas 5H, 5I e 5K

A área 5H se caracteriza como não afeta à operação portuária por ter finalidade a captação de água, enquanto que as áreas 5I e 5K a estação de tratamento . Suas respectivas características se encontram nas Tabelas 88, 89 e 90, já as suas coordenadas geográficas são indicadas nas Tabelas 91, 92 e 93.

TABELA 88 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5H, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5H
FINALIDADE	CAPTAÇÃO DE ÁGUA
ÁREA m²	601,03

Fonte: CDP

TABELA 89 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5H

5H - ÁREA NÃO AFETA A OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.653,00	9.840.213,14
778.697,89	9.840.187,71
778.687,06	9.840.167,07

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

TABELA 90 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5I, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5I
FINALIDADE	ESTAÇÃO DE TRATAMENTO DE ÁGUA
ÁREA m²	652,92

Fonte: CDP

TABELA 91 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5I

5I - ÁREA NÃO AFETA A OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.729,64	9.840.161,33
778.706,07	9.840.141,84
778.697,04	9.840.153,95
778.708,65	9.840.177,85
778.715,45	9.840.179,67

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

TABELA 92 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5K, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5K
FINALIDADE	ESTAÇÃO DE TRATAMENTO DE ÁGUA
ÁREA m²	1.940,22

Fonte: CDP

TABELA 93 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5K

5K - ÁREA NÃO AFETA A OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.683,55	9.840.042,25
778.651,91	9.840.016,45
778.627,46	9.839.999,64
778.617,02	9.840.008,93
778.642,48	9.840.050,86
778.653,96	9.840.072,65
778.671,32	9.840.048,39
778.675,80	9.840.051,94

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.6.2. Área 5 N e 5Q

Essas áreas são de caráter administrativo, sendo a área 5N destinada ao Almoxarifado da CDP, e a área 5Q ao Edifício Sede da CDP. As Tabelas 94 e 96 apresentam as características das áreas, já as tabelas 95 e 97 as coordenadas das áreas 5N e 5Q respectivamente.

TABELA 94 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5N, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5N
FINALIDADE	ALMOXARIFADO
ÁREA m²	1.762,77

Fonte: CDP

TABELA 95 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5N

5N - ÁREA NÃO AFETA A OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.584,09	9.839.943,15
778.624,84	9.839.977,01
778.643,18	9.839.948,41
778.599,95	9.839.915,13

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

TABELA 96 -- CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5Q, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5Q
FINALIDADE	ADMINISTRATIVO - EDIFÍCIO SEDE
ÁREA m²	2.099,11

Fonte: CDP

TABELA 97 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5Q

5Q - ÁREA NÃO AFETA A OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.366,38	9.839.835,96
778.400,40	9.839.800,13
778.365,89	9.839.767,06
778.339,54	9.839.810,41

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.6.3. Área 5R – Estação das Docas

A área 5R apresenta a Estação das Docas, antiga área de Revitalização Portuária foi alterada para área não afeta à operação portuária destinada às atividades culturas, sociais, recreativas e comerciais. A Tabela 98 apresenta às características da área e a Tabela 99 as coordenadas geográficas no Porto.

TABELA 98 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5R, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5R
FINALIDADE	Área Não Operacional Estação das Docas
ÁREA m²	26.837,00

Fonte: CDP

TABELA 99 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5R

5R – ESTAÇÃO DAS DOCAS	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.014,80	9.839.532,94
777.983,12	9.839.569,19
778.014,42	9.839.604,36
778.013,84	9.839.622,81
778.035,00	9.839.643,97
778.049,26	9.839.643,50
778.150,12	9.839.756,85
778.203,40	9.839.816,72
778.254,75	9.839.874,42
778.284,33	9.839.855,37
778.293,92	9.839.838,55
778.290,93	9.839.822,39
778.292,42	9.839.807,00
778.295,06	9.839.800,18
778.088,61	9.839.603,36

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.7. Áreas não arrendadas REVAP– situação atual

A Figura 86/Mapa página 316 apresenta as áreas de Revitalização Portuária – REVAP, aquelas cuja destinação será de cunho urbanístico e para uso público da população e, portanto não trarão rentabilidade.

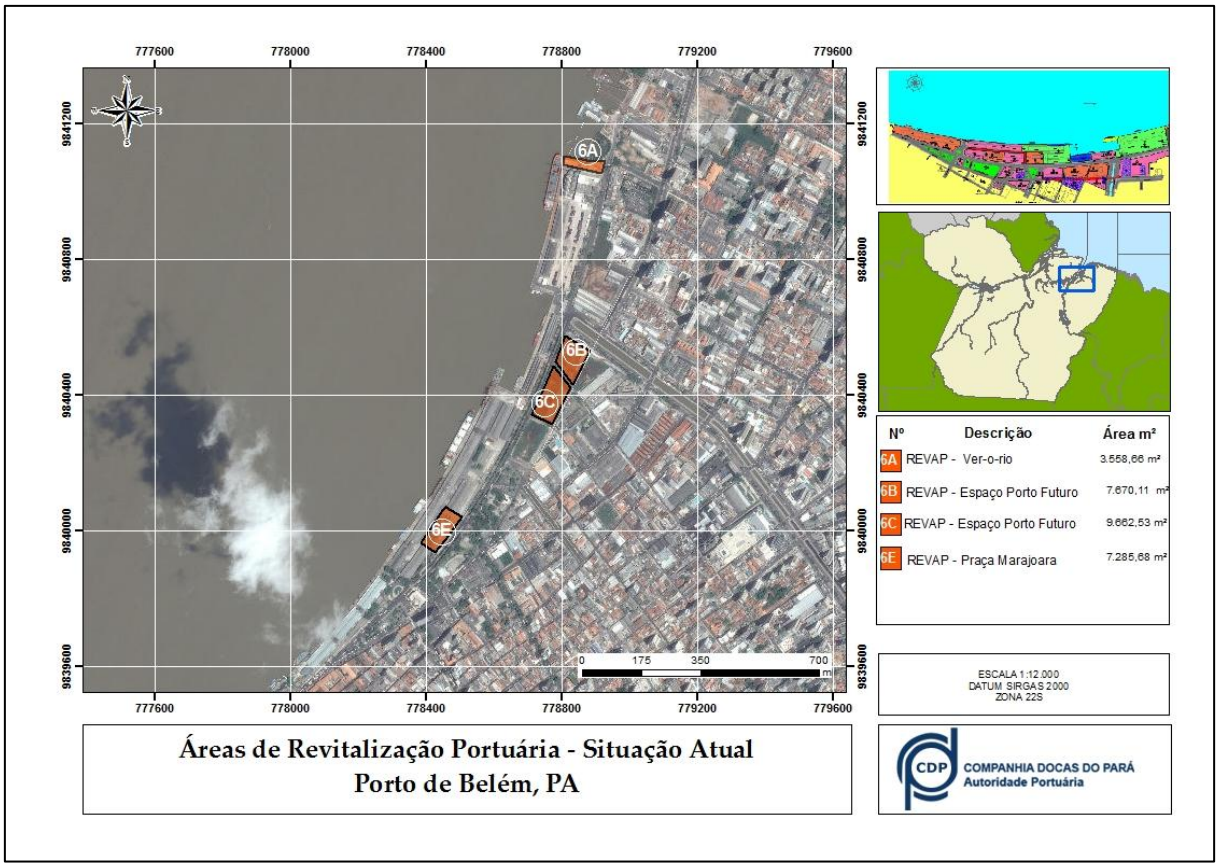


FIGURA 86 – ÁREAS DE REVITALIZAÇÃO PORTUÁRIA - PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP

3.5.1.7.1. REVAP – Ver-o-Rio – 6A

A área 6A foi destinada a área de lazer do município de Belém denominado ver-o-rio sendo parte de uma área portuária destinada à revitalização com empreendimentos não afetos à operação portuária.

A Tabela 100 apresenta as características da área e a Tabela 101 as coordenadas geográficas no Porto.

TABELA 100 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 6A, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	6A
FINALIDADE	REVAP – REVITALIZAÇÃO PORTUÁRIA – VER-O-RIO
ÁREA m²	3.558,66

Fonte: CDP

TABELA 101 - COORDENADA POLIGONAL, ÁREA 6A

6A– REVAP	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.802,00	9.841.078,75
778.802,07	9.841.079,11
778.807,59	9.841.106,29
778.860,70	9.841.095,00
778.885,80	9.841.089,39
778.926,60	9.841.091,47
778.918,03	9.841.053,71

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.7.2. REVAP – 6B, 6C, 6D e 6E

Com as novas concepções espaciais definida para o Porto de Belém, a partir da proposta do Projeto Porto Futuro, novas áreas de Revitalização Portuária foram inseridas, dentre essas a área 6B, cuja finalidade a implantação da Praça Marajoara, juntamente com um espaço de anfiteatro, a área 6C com a Praça Cultural Paraense, e as áreas 6D e 6F que irão compor um espaço de lazer que contará com Praça de Alimentação, Espaço Fitness, Espaço PET, Espaço de Convivência, Paque Infantil, etc. As características das áreas 6B, 6C, 6D e 6E são aparentadas respectivamente nas Tabelas 102, 104 e 106, enquanto que suas áreas geográficas nas Tabelas 103, 105 e 107.

TABELA 102 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 6B, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	6B
FINALIDADE	REVAP – REVITALIZAÇÃO PORTUÁRIA – ESPAÇO PORTO FUTURO
ÁREA m²	7.670,11

Fonte: CDP

TABELA 103 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 6B

6B– REVAP	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.780,16	9.840.496,89
778.810,24	9.840.575,19
778.882,06	9.840.529,67
778.832,16	9.840.431,70

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

TABELA 104 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 6C, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	6C
FINALIDADE	REVAP – REVITALIZAÇÃO PORTUÁRIA – ESPAÇO PORTO FUTURO
ÁREA m²	9.662,53

Fonte: CDP

TABELA 105 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 6C

6C– REVAP	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.745,24	9.840.418,35
778.775,69	9.840.486,21
778.826,71	9.840.421,06
778.770,77	9.840.314,47
778.766,54	9.840.317,21
778.711,74	9.840.343,69

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

TABELA 106 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 6E, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	6E
FINALIDADE	REVAP – REVITALIZAÇÃO PORTUÁRIA – PRAÇA MARAJOARA
ÁREA m²	7.138,85

Fonte: CDP

TABELA 107 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 6E

6E– REVAP	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.426,70	9.839.934,86
778.385,04	9.839.964,88
778.391,57	9.839.974,67
778.399,55	9.839.986,84
778.407,40	9.839.996,17
778.449,09	9.840.060,32
778.455,87	9.840.069,83
778.505,22	9.840.039,45
778.458,17	9.839.973,11

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

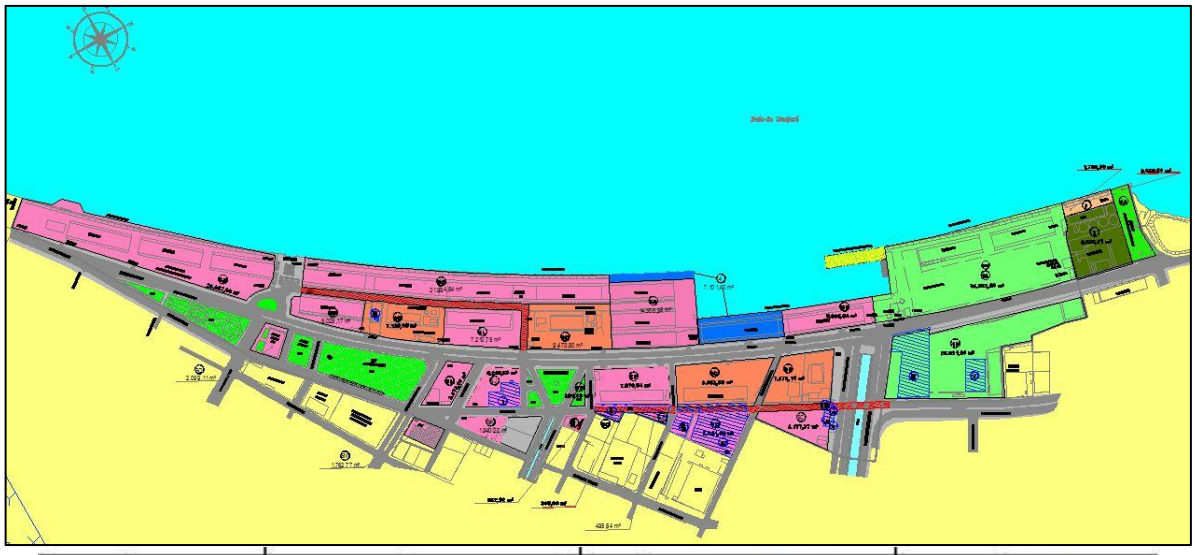
Fonte: CDP

3.5.2. Zoneamento – Curto Prazo

O Zoneamento em curto prazo elaborado para o Porto de Belém 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 4 anos para sua implantação.

A estruturação do plano de áreas arrendáveis em curto prazo do Porto de Belém foi desenvolvida tendo por base as áreas arrendadas operacionais, as áreas arrendadas não afetas à operações portuárias e as áreas não arrendáveis.

As 87 e 88/Mapa página 317 apresentam a planta com uma proposta de zoneamento em curto prazo do Porto de Belém.



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²	Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²
1A	Terminal de Múltiplo Uso	36.613,61 m²	5J	Área não operacional	4.240,64 m²
1B	Terminal de Múltiplo Uso	24.870,20 m²	5K	Área não operacional - ETA	1.940,20 m²
2	Terminal de Granel Sólido - OCRIM	8.817,78 m²	5L	Área não operacional - Museu de Arte Moderna	7.366,27 m²
3	Cais Público	1.595,82 m²	5M	Área não operacional	3.073,10 m²
4	Terminal de Passageiros	7.211,08 m²	5N	Área não operacional - Almoxerifado CDP	2.143,63 m²
5A	Área não operacional	14.490,92 m²	5O	Área não operacional	21.994,09 m²
5B	Área não operacional	6.148,00 m²	5P	Área não operacional - Museu do Círio	5.151,88 m²
5C	Área não operacional	5.029,99 m²	5Q	Área não operacional - Edifício Sede	1.021,53 m²
5D	Área não operacional	5.648,10 m²	5R	Área não operacional - Estação das Docas	26.056,34 m²
5E	Área não operacional	7.023,82 m²	6A	REVAP - Ver-o-rio	3.690,30 m²
5F	Área não operacional	527,05 m²	6B	REVAP - Espaço Porto Futuro	9.554,03 m²
5G	Área não operacional	347,02 m²	6C	REVAP - Espaço Porto Futuro	9.468,72 m²
5H	Área não operacional - Captação de Água	599,79 m²	6D	REVAP - Praça Cultural Paraense Centro Cultural Paraense	9.617,94 m²
5I	Área não operacional - ETA	656,71 m²	6E	REVAP - Praça Marajoara	7.285,68 m²

FIGURA 87 - ZONEAMENTO EM CURTO PRAZO DO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP

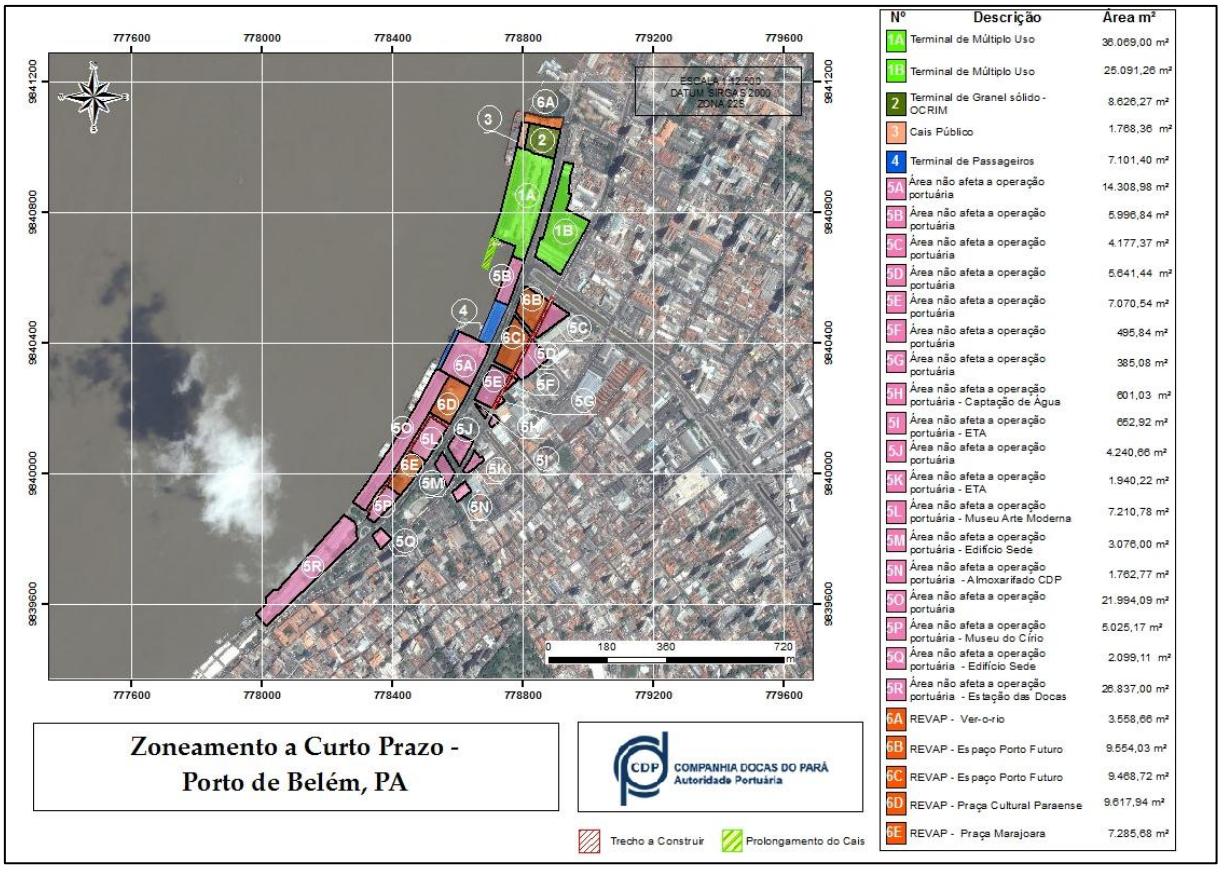


FIGURA 88 - MAPA DO ZONEAMENTO EM CURTO PRAZO DO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP

As áreas do Porto de Belém já se apresentam com plena ocupação desde o planejamento em situação atual. Desta forma, a principal alteração no zoneamento em curto prazo do porto, é a transferência operacional atualmente empreendida na área existente entre os armazéns 5 e 8, para a retroárea dos armazéns 11 e 12, e o aumento da área não afeta à operação portuária 5O e da área de Revitalização Portuária 6C

3.5.2.1. Áreas arrendadas operacionais – curto prazo

A seguir são apresentadas as áreas de arrendamentos operacionais do Porto de Belém, 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 arrendamentos operacionais previstos para o Porto de Belém. A Figura 89/Mapa página 318 apresenta as áreas arrendadas em Curto Prazo.

Para tanto, apresenta-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.

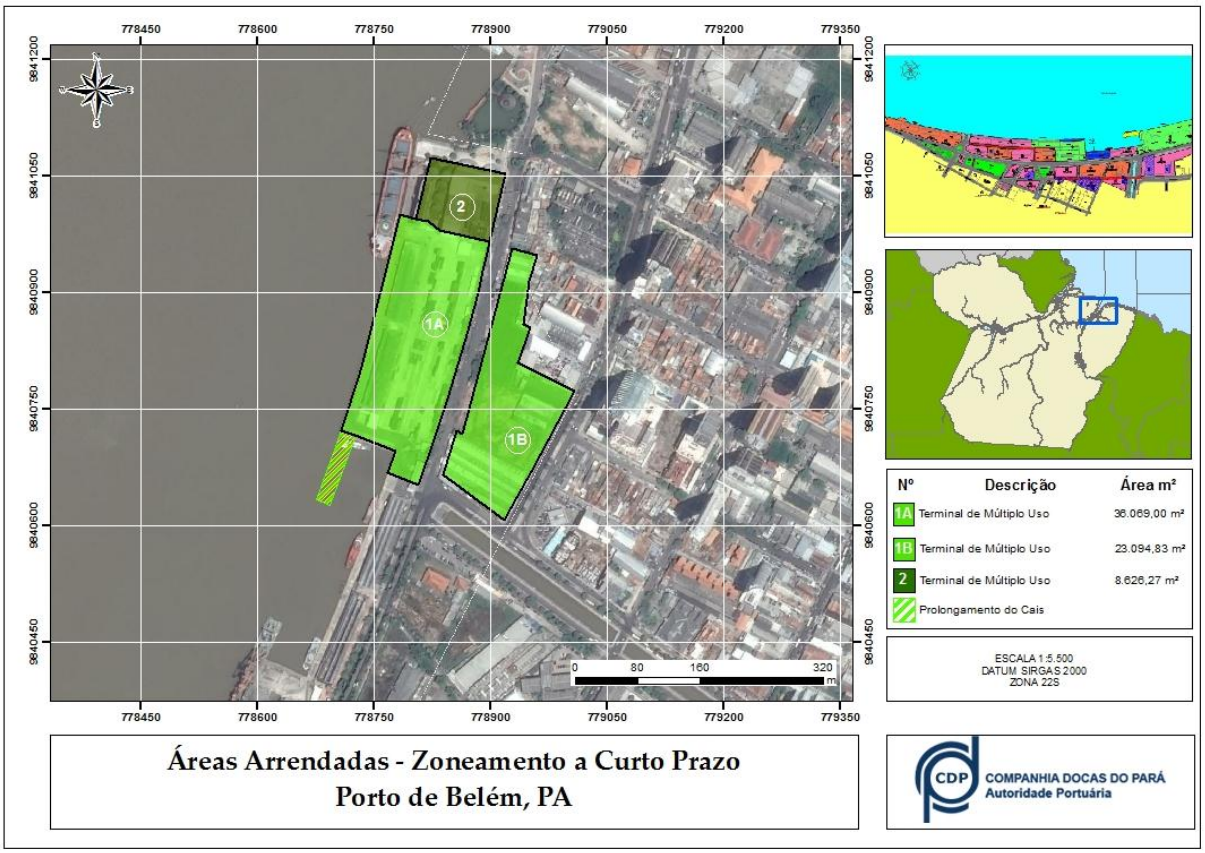


FIGURA 89 - ÁREAS ARRENDADAS EM CURTO PRAZO

Fonte: CDP

3.5.2.1.1. Terminal de Múltiplo Uso 1B

.A operação das áreas atualmente realizadas nos armazéns 5 ao 8 serão transferidas para o Terminal de Múltiplo Uso 1B. Para que se efetive essa transferência é imprescindível se prover, na forma de contrapartida, infraestrutura adequada dessa retroárea.

A Tabela 108 mostra as características da área 1B, já a Tabela 109 as coordenadas

TABELA 108 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 4, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	1B
CÓDIGO DA ÁREA SEP	BEL 01
FINALIDADE	MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM
TIPO DE CARGA	CONTÊINERES e CARGA GERAL
ÁREA m²	23.094,83

Fonte: CDP

TABELA 109 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 1B

1B - TERMINAL DE MÚLTIPLO USO	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.862,83	9.840.718,58
778.927,31	9.840.956,96
778.958,87	9.840.948,56
778.949,15	9.840.914,06
778.942,00	9.840.859,25
778.949,91	9.840.855,70
778.934,68	9.840.809,60
779.007,48	9.840.774,06
778.951,68	9.840.669,65
778.926,22	9.840.623,46
778.917,62	9.840.607,53
778.861,00	9.840.649,58
778.838,16	9.840.665,84
778.856,41	9.840.722,44

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte:CDP

3.5.2.2. Áreas arrendadas não afetas às operações portuárias – curto prazo

Para as áreas arrendáveis não afetas à operações portuárias consideradas no zoneamento em curto prazo do Porto de Belém, ou seja, aquelas áreas que não possuem atividades ligadas às operações portuárias, localizadas dentro do porto organizado e que são destinadas a atividades culturais, sociais, recreativas e comerciais, ou ainda, atividades ligadas à prestação dos serviços públicos.

A principal alteração em relação em Situação Atual é o caráter não afeto à operação portuária dos Armazéns 7 e 8, onde a área 5A irá incorporar os armazéns 8, e a área 5O o armazém 7.

A 90/Mapa página 319 apresenta a localização em uma imagem de satélite das áreas não afetas à operações portuárias em curto prazo.

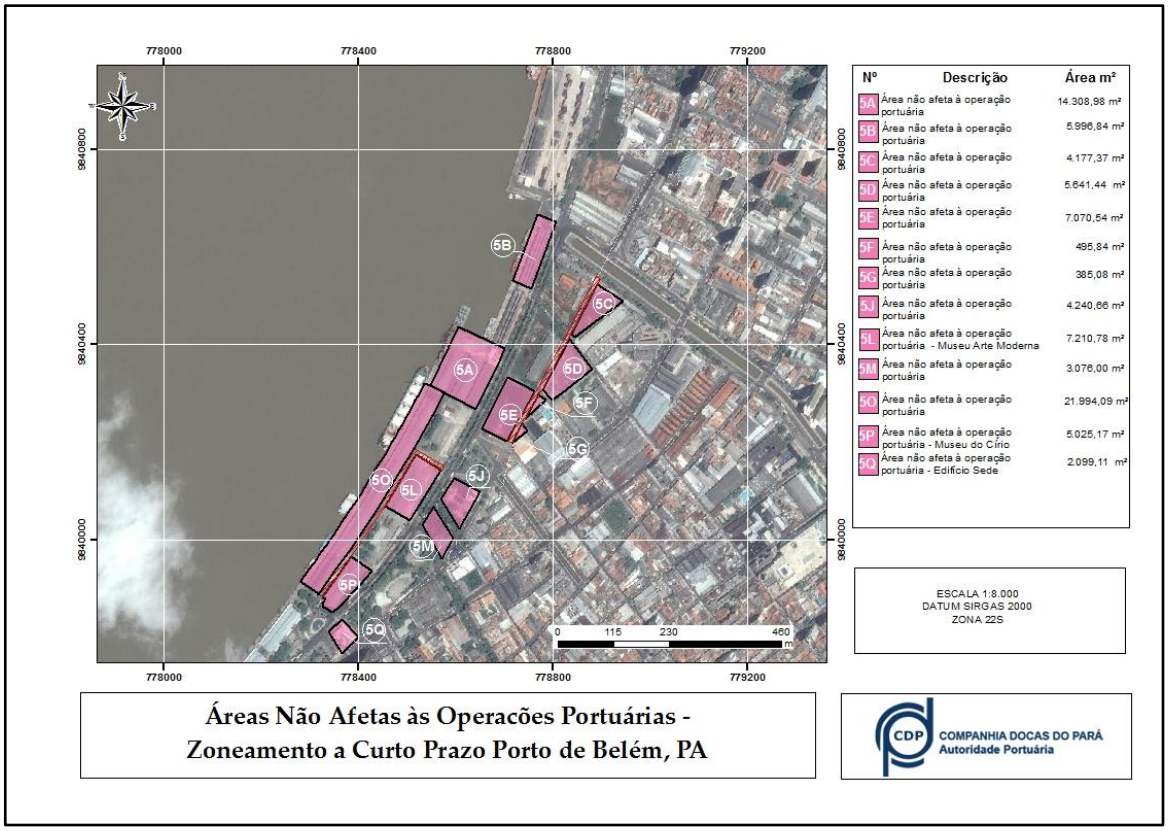


FIGURA 90 - ÁREAS NÃO AFETAS À OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP

3.5.2.2.1. Área não afeta à operação portuária 5A

A área 5A será incluída como não afeta à operação portuária, onde contará com Mercados Municipais nos Armazéns 8 e 8A previstos no Projeto Porto Futuro. Suas características são vistas na Tabela 110, enquanto que as coordenadas geográficas na Tabela 111.

TABELA 110 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5A, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5A
FINALIDADE	NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA
ÁREA m²	14.308,98

Fonte: CDP

TABELA 111 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5A

5A – ÁREA NÃO AFETA A OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.685,14	9.840.356,54
778.640,96	9.840.268,77
778.547,50	9.840.315,55
778.606,18	9.840.436,40
778.700,93	9.840.392,74

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.2.2. Área não afeta à operação portuária 5O

A área não afeta à operação portuária 5O será aumentada em comparação com a Situação Atual, sendo incorporada um Centro Cultural Paraense no Armazém 7. A Tabela 112 indica as características, e a Tabela 113 as coordenadas geográficas.

TABELA 112 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 5O, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5O
FINALIDADE	NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA
ÁREA m²	21.994,09

Fonte: CDP

TABELA 113 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5O

5O – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.541,50	9.840.235,50
778.562,37	9.840.273,13
778.576,74	9.840.300,05
778.577,09	9.840.300,74

778.547,50	9.840.315,55
778.547,50	9.840.315,55
778.536,22	9.840.321,45
778.528,20	9.840.306,22
778.522,36	9.840.295,26
778.517,27	9.840.285,80
778.511,65	9.840.275,44
778.505,49	9.840.264,19
778.497,67	9.840.250,08
778.490,35	9.840.237,02
778.483,65	9.840.225,19
778.478,02	9.840.215,36
778.475,85	9.840.211,61
778.470,56	9.840.202,46
778.463,15	9.840.189,78
778.462,39	9.840.188,50
778.454,68	9.840.175,46
778.447,06	9.840.162,74
778.441,09	9.840.152,86
778.434,91	9.840.142,72
778.428,17	9.840.131,76
778.421,59	9.840.121,17
778.412,96	9.840.107,44
778.403,39	9.840.092,37
778.391,53	9.840.073,98
778.383,63	9.840.061,89
778.373,27	9.840.046,21
778.367,12	9.840.037,01
778.360,39	9.840.027,02
778.348,75	9.840.009,95
778.340,87	9.839.998,53
778.333,35	9.839.987,72
778.324,77	9.839.975,54
778.308,23	9.839.952,36
778.298,42	9.839.938,85
778.289,61	9.839.926,83
778.283,08	9.839.918,02
778.280,55	9.839.914,61
778.284,15	9.839.911,86
778.289,42	9.839.908,22
778.289,30	9.839.908,06

778.316,42	9.839.888,66
778.318,11	9.839.887,44
778.354,02	9.839.938,92
778.380,72	9.839.976,48
778.415,32	9.840.027,30
778.439,55	9.840.063,89
778.494,23	9.840.153,60
778.502,02	9.840.166,67
778.514,74	9.840.187,89

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.3. Áreas não arrendadas - REVAP– curto prazo

Nas áreas não arrendadas não afetas às operações portuárias (Figura 91/Mapa página 320) a única alteração é da área 6D, onde é incorporada parte da área operacional transferida, na Praça Cultural Paraense contida no Projeto Porto Futuro.

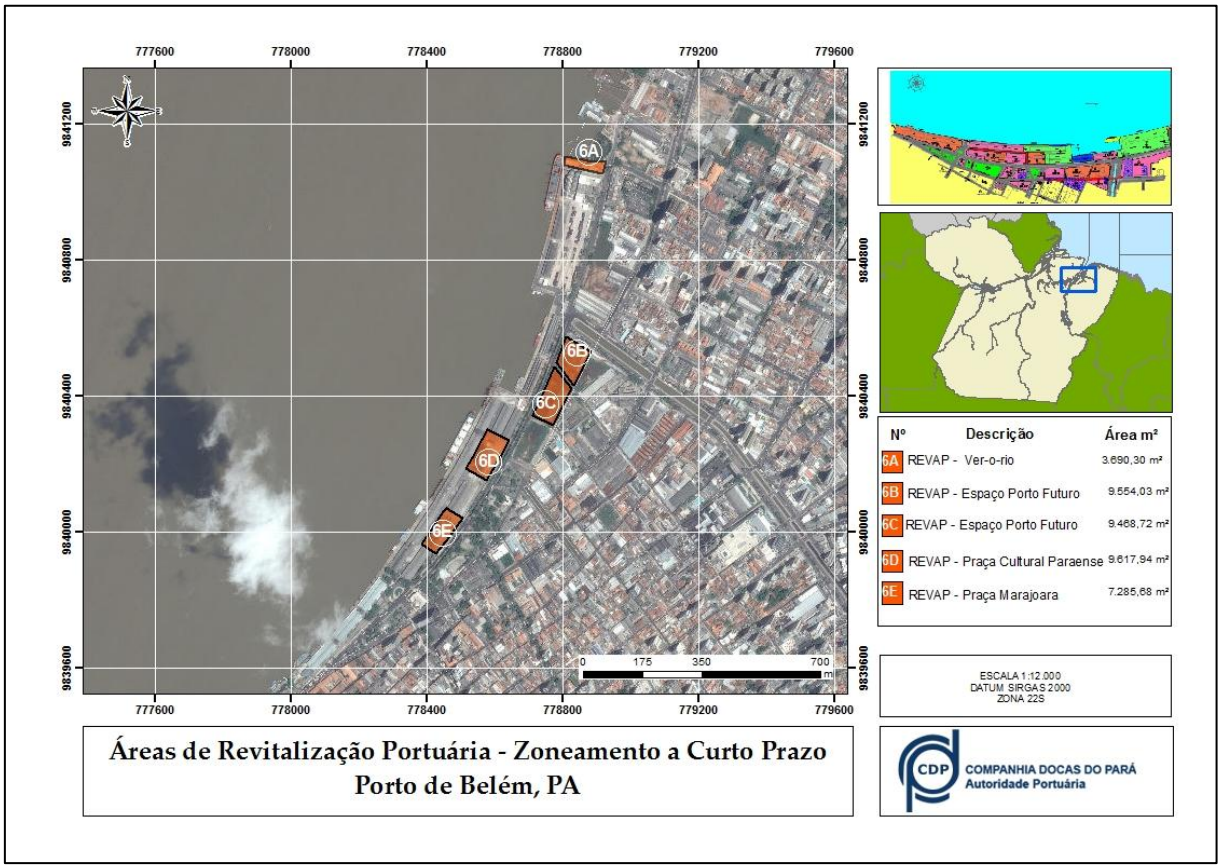


FIGURA 91 - AREAS DE REVITALIZAÇÃO PORTUÁRIA - MEDIO PRAZO

Fonte: CDP

3.5.2.3.1. REVAP –6D

A Tabela 114 apresenta às características da área 6C e a Tabela 115 às coordenadas geográficas.

TABELA 114 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 6C, PORTO DE BELÉM

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	6D
FINALIDADE	REVAP – PRAÇA CULTURAL PARAENSE
ÁREA m²	9.617,94

Fonte: CDP

TABELA 115 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 6D

6D – REVAP	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
LONGITUDE	LATITUDE
778.640,96	9.840.268,77
778.625,67	9.840.238,38
778.575,87	9.840.150,61
778.514,74	9.840.187,89
778.541,50	9.840.235,50
778.562,37	9.840.273,13
778.577,09	9.840.300,74

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

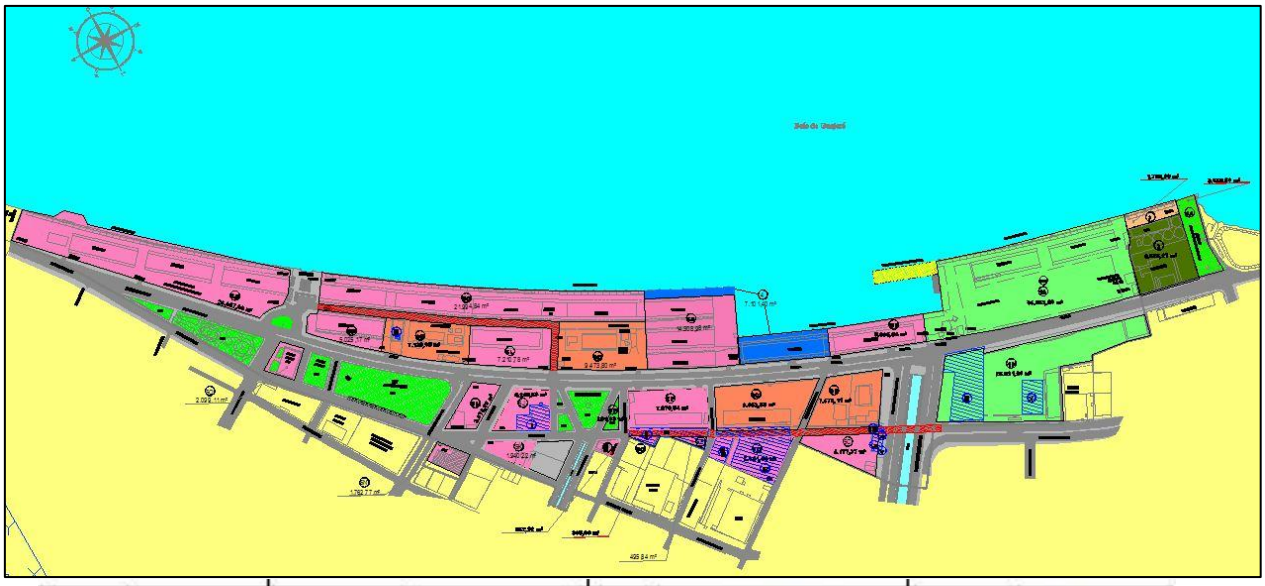
Fonte: CDP

3.5.3. Zoneamento – Médio Prazo

O plano de áreas arrendáveis em médio prazo para o Porto de Belém 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.

De forma semelhante ao zoneamento em curto prazo, as áreas do Porto de Belém já atingiram sua ocupação máxima. Desta forma, o zoneamento em médio prazo é igual ao de curto prazo, não havendo necessidade de duplicação neste relatório.

As Figuras 92 e 93/Mapa página 321 apresentam proposta de zoneamento em médio prazo do Porto de Belém.



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²	Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²
1A	Terminal de Múltiplo Uso	36.613,61 m²	5J	Área não operacional	4.240,64 m²
1B	Terminal de Múltiplo Uso	24.870,20 m²	5K	Área não operacional - ETA	1.940,20 m²
2	Terminal de Granel Sólido - OCRIM	8.817,78 m²	5L	Área não operacional - Museu de Arte Moderna	7.366,27 m²
3	Cais Público	1.595,82 m²	5M	Área não operacional	3.073,10 m²
4	Terminal de Passageiros	7.211,08 m²	5N	Área não operacional - Almoxerifado CDP	2.143,63 m²
5A	Área não operacional	14.490,92 m²	5O	Área não operacional	21.994,09 m²
5B	Área não operacional	6.148,00 m²	5P	Área não operacional - Museu do Círio	5.151,88 m²
5C	Área não operacional	5.029,99 m²	5Q	Área não operacional - Edifício Sede	1.021,53 m²
5D	Área não operacional	5.648,10 m²	5R	Área não operacional - Estação das Docas	26.056,34 m²
5E	Área não operacional	7.023,82 m²	6A	REVAP - Ver-o-rio	3.690,30 m²
5F	Área não operacional	527,05 m²	6B	REVAP - Espaço Porto Futuro	9.554,03 m²
5G	Área não operacional	347,02 m²	6C	REVAP - Espaço Porto Futuro	9.468,72 m²
5H	Área não operacional - Captação de Água	599,79 m²	6D	REVAP - Praça Cultural Paraense Centro Cultural Paraense	9.617,94 m²
5I	Área não operacional - ETA	656,71 m²	6E	REVAP - Praça Marajoara	7.285,68 m²

FIGURA 92 - ZONEAMENTO EM MÉDIO PRAZO DO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP

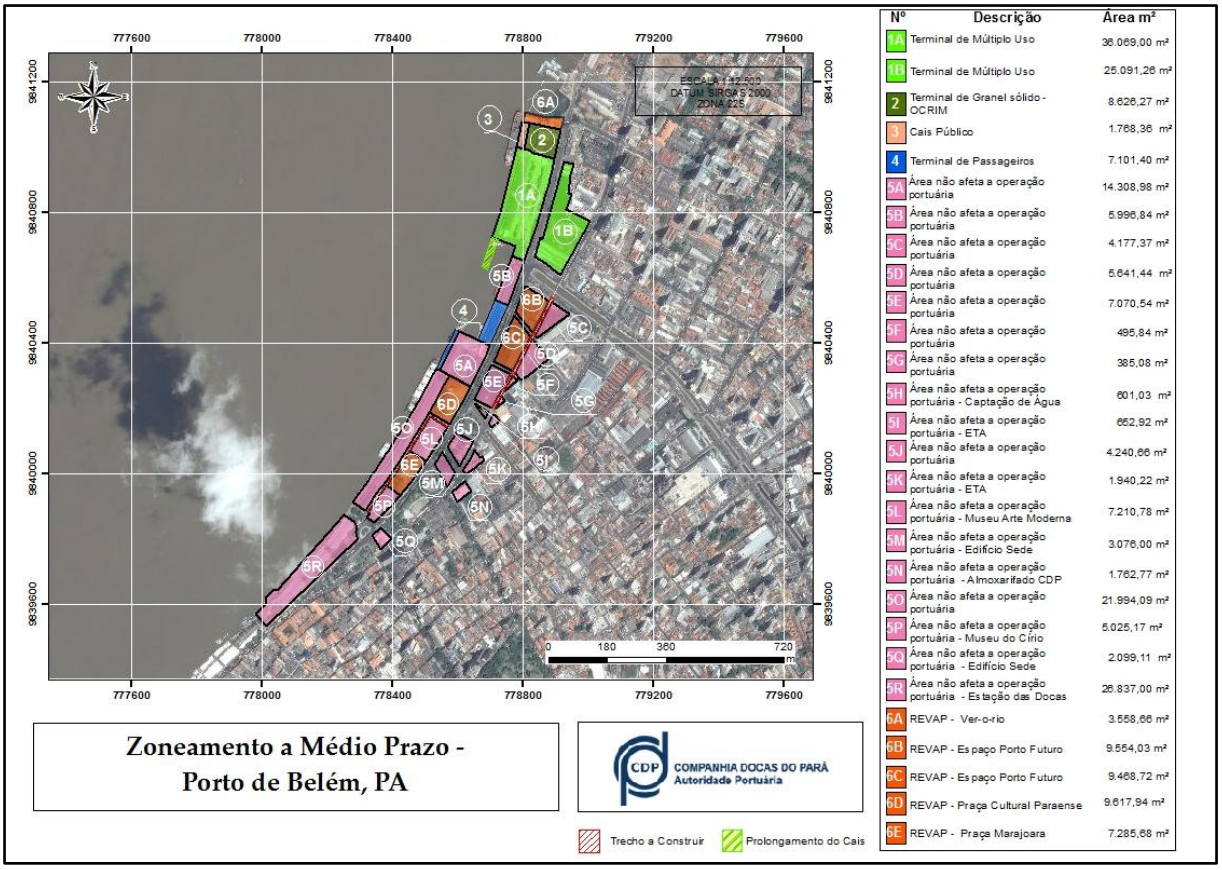


FIGURA 93 - MAPA DO ZONEAMENTO EM MÉDIO PRAZO DO PORTO DE BELÉM

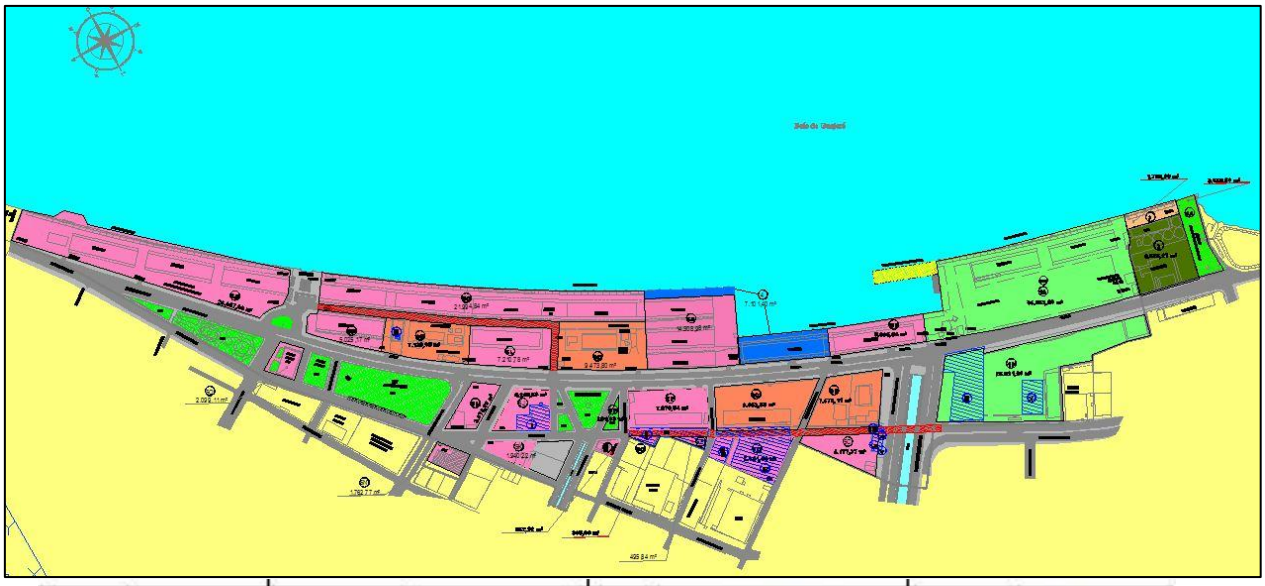
Fonte: CDP

3.5.4. Zoneamento – Longo Prazo

O plano de áreas arrendáveis em longo prazo para o Porto de Belém 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 20 anos para sua implantação.

De forma semelhante ao zoneamento em curto e médio prazo, as áreas do Porto de Belém já atingiram sua ocupação máxima. Desta forma, o zoneamento em longo prazo é igual ao de médio prazo, não havendo necessidade de duplicação neste relatório.

As Figuras 94 e 95/Mapa página 322 apresentam proposta de zoneamento em longo prazo do Porto de Belém.



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²	Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²
1A	Terminal de Múltiplo Uso	36.613,61 m²	5J	Área não operacional	4.240,64 m²
1B	Terminal de Múltiplo Uso	24.870,20 m²	5K	Área não operacional - ETA	1.940,20 m²
2	Terminal de Granel Sólido - OCRIM	8.817,78 m²	5L	Área não operacional - Museu de Arte Moderna	7.366,27 m²
3	Cais Público	1.595,82 m²	5M	Área não operacional	3.073,10 m²
4	Terminal de Passageiros	7.211,08 m²	5N	Área não operacional - Almoxerifado CDP	2.143,63 m²
5A	Área não operacional	14.490,92 m²	5O	Área não operacional	21.994,09 m²
5B	Área não operacional	6.148,00 m²	5P	Área não operacional - Museu do Círio	5.151,88 m²
5C	Área não operacional	5.029,99 m²	5Q	Área não operacional - Edifício Sede	1.021,53 m²
5D	Área não operacional	5.648,10 m²	5R	Área não operacional - Estação das Docas	26.056,34 m²
5E	Área não operacional	7.023,82 m²	6A	REVAP - Ver-o-rio	3.690,30 m²
5F	Área não operacional	527,05 m²	6B	REVAP - Espaço Porto Futuro	9.554,03 m²
5G	Área não operacional	347,02 m²	6C	REVAP - Espaço Porto Futuro	9.468,72 m²
5H	Área não operacional - Captação de Água	599,79 m²	6D	REVAP - Praça Cultural Paraense Centro Cultural Paraense	9.617,94 m²
5I	Área não operacional - ETA	656,71 m²	6E	REVAP - Praça Marajoara	7.285,68 m²

FIGURA 94 - ZONEAMENTO EM LONGO PRAZO DO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP

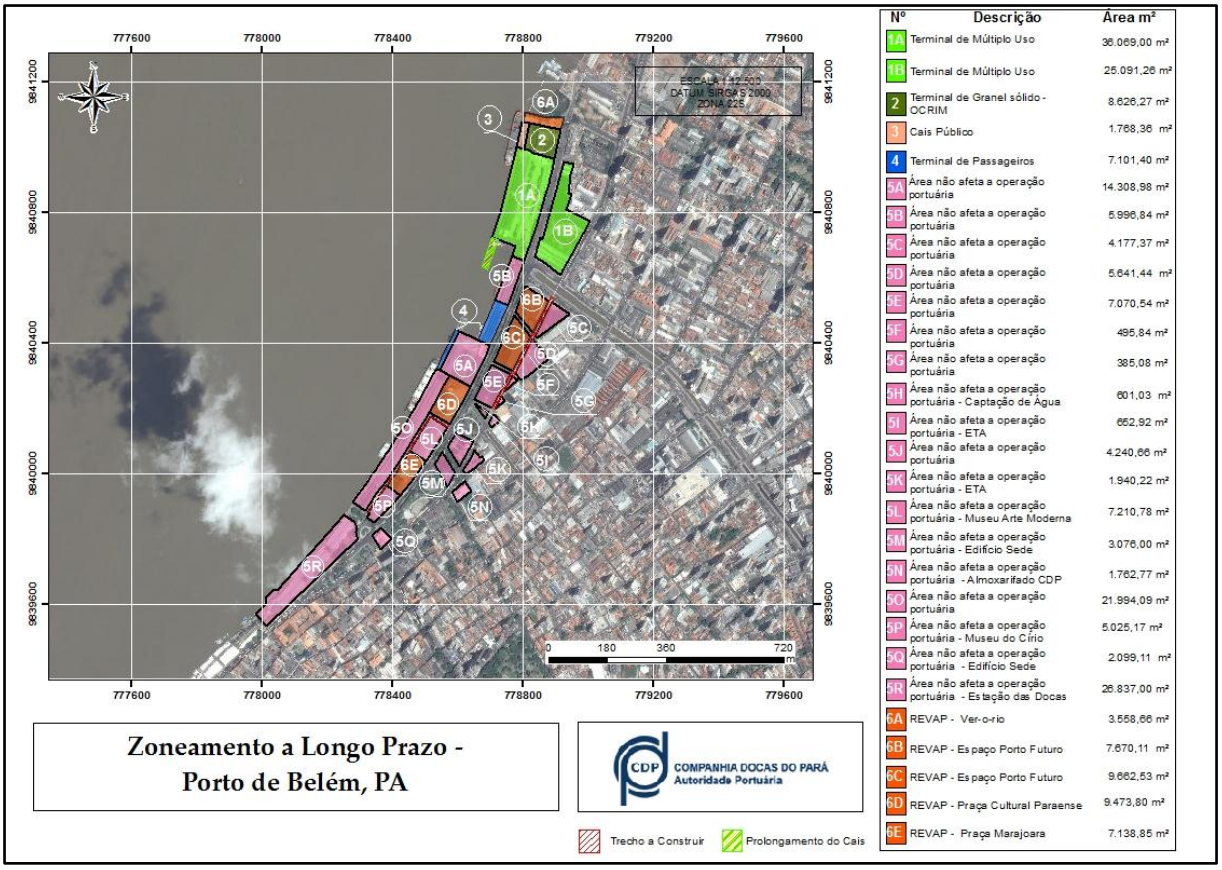


FIGURA 95 - MAPA DO ZONEAMENTO A LONGO PRAZO DO PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP

3.6. Ações Ambientais

O Plano Mestre recomenda que a equipe da GERAMB 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 sanitarista, engenheiro sanitarista, 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 ambienta.

O Plano Mestre propõe uma adequação da equipe técnica da GERAMB, incluindo nesse processo o aumento de responsáveis pela gestão integrada de meio ambiente, saúde e segurança no trabalho no Porto de Belém, 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.

Ainda segundo o Plano Mestre, O licenciamento ambiental garante ao empreendedor o reconhecimento público de que suas atividades estão sendo desenvolvidas em conformidade com a legislação ambiental. A fim de garantir que os parâmetros de qualidade ambiental sejam atendidos, os órgãos ambientais licenciadores devem exigir ações mitigadoras de impactos negativos e realizar fiscalização da atividade poluidora. Todas as instalações portuárias que compõem o Complexo Portuário possuem Licença de Operação (LO) ou Licença de Instalação

(LI) vigente. O licenciamento de todas as instalações é realizado por um único órgão licenciador, a Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará (Semas/PA), o que permite maior integração e aprofundamento das questões ambientais do Complexo Portuário de Belém.

3.7 Levantamento dos Fluxos de Carga

3.7.1 Histórico das Principais Mercadorias Movimentadas

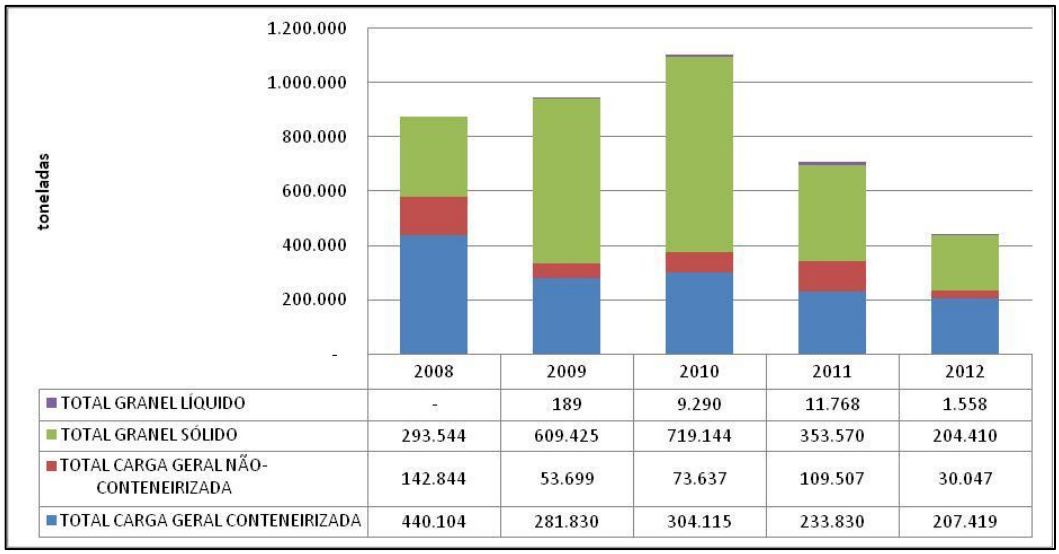
Em 2012, o Porto de Belém movimentou 460.000 toneladas de carga, sendo que as principais cargas operadas são: trigo, madeira, pimenta, palmito, peixe, camarão, e Castanha-do-Pará. A Tabela 116 apresenta os valores de movimentação em toneladas.

TABELA 116 - MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS – 2012

TIPOS DE MERCADORIAS	TOTAL (t)	%
TRIGO	204.420	44,4%
MADEIRA	113.512	24,6%
CONTEINER	20.509	4,5%
PRODUTOS QUÍMICOS INORGÂNICOS	20.089	4,4%
PRODUTOS HORTÍCOLAS, PLANTAS, RAÍZES E TUBERCULOS	18.941	4,1%
PAPEL, CARTÃO E OBRAS	14.260	3,1%
PRODUTOS SIDERÚRGICOS	9.009	2,0%
OBRAS DE PEDRA, GESSO, AMIANTO E MICA	7.824	1,7%
REATORES, CALDEIRAS, MÁQUINAS	6.506	1,4%
CARNES BOVINAS CONGELADAS	5.504	1,2%
OUTROS	40.120	8,7%
TOTAL	460.694	100,0%

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

A evolução da movimentação total no porto de Belém por natureza de carga movimentada é apresentada na Figura 96. O porto apresentou, na média do período, 36% de sua movimentação sendo de carga geral conteinerizada, 53% de granéis sólidos, 10% de carga geral não conteinerizada e 1% de granéis líquidos. No período analisado todas as cargas do Porto de Belém apresentaram queda na movimentação.



	2008	2009	2010	2011	2012
TOTAL GRANEL LÍQUIDO	-	189	9.290	11.768	1.558
TOTAL GRANEL SÓLIDO	293.544	609.425	719.144	353.570	204.410
TOTAL CARGA GERAL NÃO-CONTENEIRIZADA	142.844	53.699	73.637	109.507	30.047
TOTAL CARGA GERAL CONTENEIRIZADA	440.104	281.830	304.115	233.830	207.419

FIGURA 96 - MOVIMENTAÇÃO TOTAL – POR NATUREZA DE CARGA - PORTO DE BELÉM
Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

A evolução da movimentação total no porto de Belém nos últimos cinco anos por tipo de navegação é apresentada pela Figura 97. O porto apresentou, na média do período, 95% de sua movimentação em navegação de longo curso.

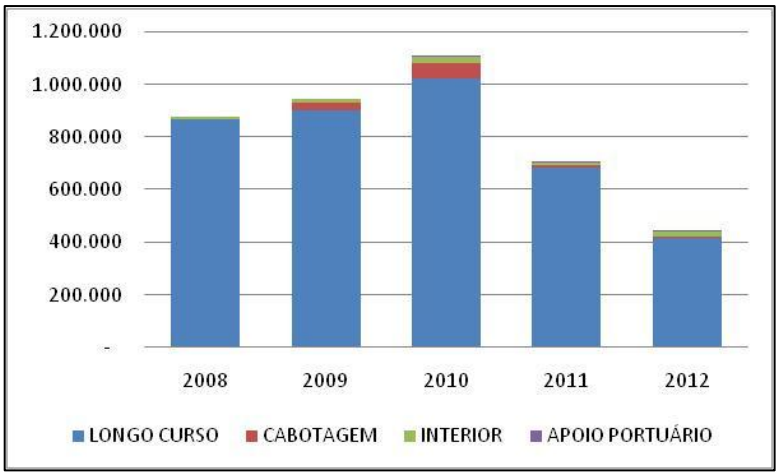


FIGURA 97 - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS POR TIPO DE NAVEGAÇÃO
Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

A Figura 98 apresenta a evolução da movimentação total no porto de Belém nos últimos cinco anos, por sentido de navegação. O porto apresentou, na média do período, 64% de sua movimentação no sentido de descarregamento, enquanto 36% correspondem a carregamento de cargas.

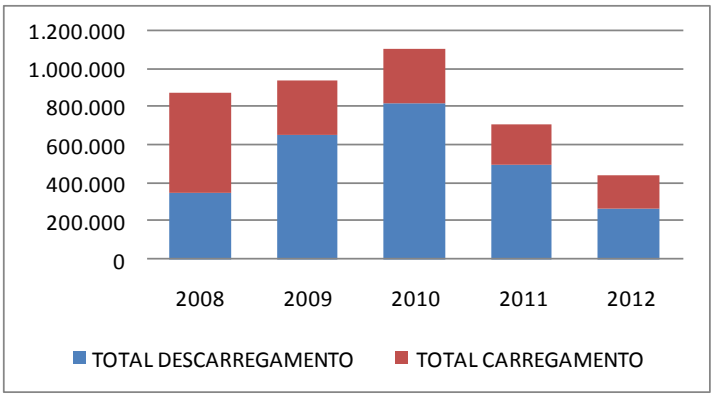


FIGURA 98 - MOVIMENTAÇÃO TOTAL – POR SENTIDO - PORTO DE BELÉM

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

A Figura 99 apresenta a evolução da movimentação de carga geral conteinerizada no porto de Belém por sentido de carga movimentada. O porto teve, na média do período, 83% de desta movimentação no sentido de carregamento e 17% de descarregamento.

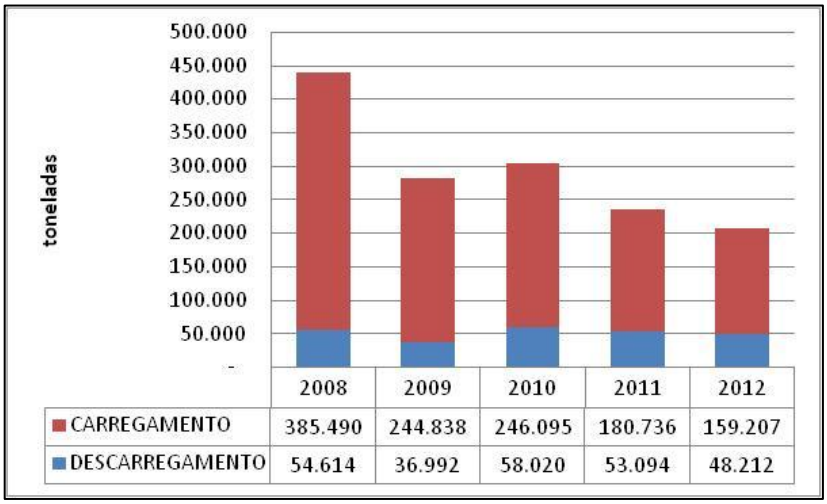


FIGURA 99 - CARGA GERAL CONTEINERIZADA – POR SENTIDO
Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

A evolução da movimentação de carga geral não-conteinerizada no porto de Belém por sentido de carga movimentada é apresentada na Figura 100. A proporção entre sentidos deste tipo de carga oscilou fortemente no período, passando de uma maioria de carregamento para uma maioria em descarregamento.

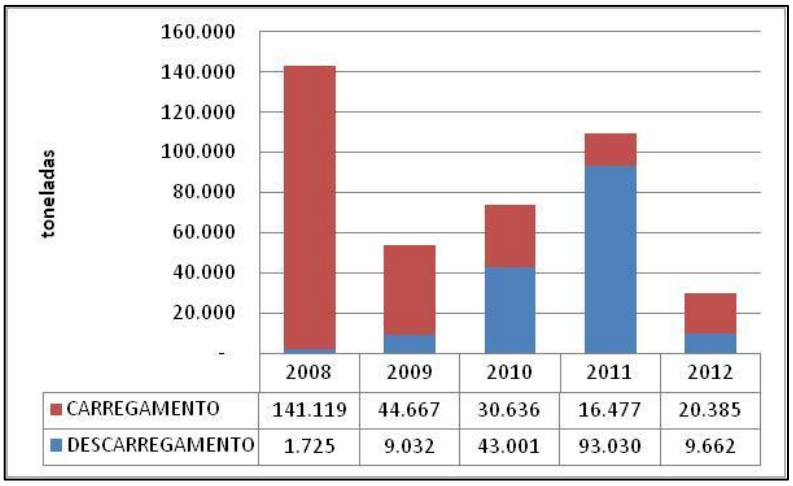


FIGURA 100 - CARGA GERAL NÃO-CONTEINERIZADA – POR SENTIDO
Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

A Figura 101 apresenta a evolução da movimentação de granéis sólidos no porto de Belém por sentido de carga movimentada. Quase a totalidade da movimentação deste tipo de carga teve como sentido o descarregamento.

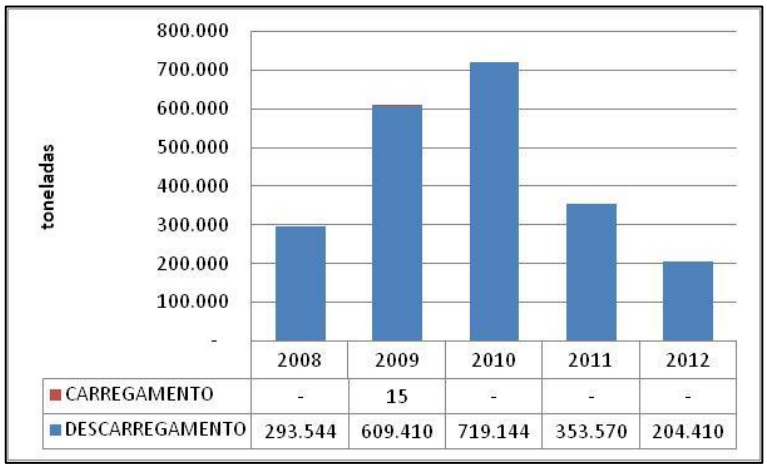


FIGURA 101 – GRANÉIS SÓLIDOS – POR SENTIDO
Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

A evolução da movimentação de granéis líquidos no porto de Belém por sentido de carga movimentada é apresentada pela Figura 102. O porto teve, na média do período, 81% de desta movimentação no sentido de carregamento e 19% de descarregamento.

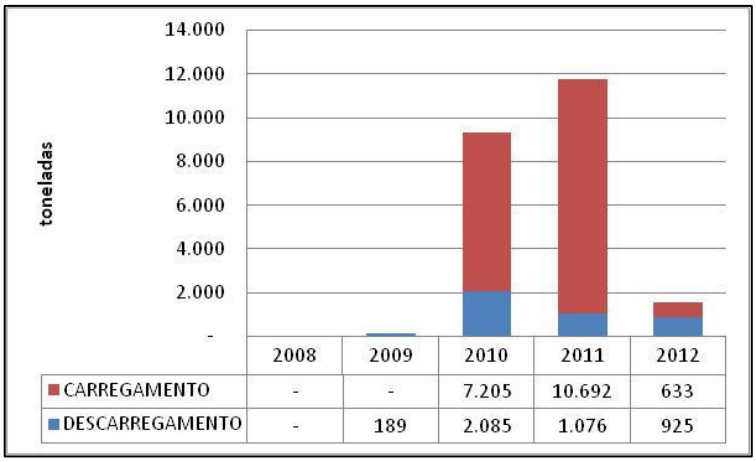


FIGURA 102 – GRANÉIS LÍQUIDOS – POR SENTIDO

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

A Tabela 117 apresenta a evolução da movimentação de mercadorias caracterizadas como cargas gerais conteinerizadas no sentido de descarregamento. A movimentação vem oscilando nos últimos anos no patamar de 50.000 toneladas movimentadas anualmente, sendo a maioria transportada em navegação de longo curso.

TABELA 117 - DESCARREGAMENTO - CARGA GERAL CONTENEIRIZADA – BELÉM

LONGO CURSO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
CONTÊINER VAZIO	-	-	23.823	16.866	-
SEM CARGA	-	21.111	-	-	-
PAPEL, CARTÃO E OBRAS	-	-	-	-	13.852
PRODUTOS QUÍMICOS INORGÂNICOS	6.917	960	-	-	3.875
CLORATO	-	-	616	5.205	-
BAGAGEM	3.959	3.132	397	195	-
OBRAS DE PEDRA, GESSO, AMIANTO E MICA	-	-	-	-	7.655
SULFATO DE ALUMÍNIO	-	-	2.292	1.772	-
PAPEL	-	-	2.128	1.798	-
ELETRODO	-	-	1.548	1.394	-
HIDROSSULFITO	-	-	900	1.777	-
REATORES, CALDEIRAS, MÁQUINAS	-	-	-	-	4.304

PLASTICOS E SUAS OBRAS	-	-	-	-	4.258
DITIONITO	-	-	283	1.911	-
CAULIM	-	-	689	-	-
ÁCIDO CORROSIVO	-	-	658	-	-
LADRILHO	-	-	811	132	-
MAQ, APARELHOS E MAT. ELÉTRICOS	-	-	-	-	1.446
CELULOSE	-	-	-	-	1.373
ALUMÍNIO E SUAS OBRAS	-	-	-	-	1.275
PRODUTOS SIDERÚRGICOS	-	-	-	-	1.252
PRODUTOS QUÍMICOS ORGÂNICOS	-	-	-	-	1.240
FIBRAS, FIOS, TECIDOS E OUTROS ARTEFATOS	-	-	-	-	1.185
PELES E COUROS	-	-	-	-	1.173
POLIFOSFATO	-	-	-	447	-
VARIEDADES E BAZAR	-	-	-	-	885
MÓVEIS, DECORAÇÃO, OBRAS DE ARTES, ANTIGÜIDADES	-	-	-	-	709
BRINQUEDOS, MATERIAIS ESPORTIVOS, INSTR. MUSICAIS, ARMAS, MUNIÇÕES	-	-	-	-	583
FERTILIZANTES ADUBOS	-	-	-	-	542
TECIDO	-	-	260	23	-
OUTROS	43.738	11.789	18.575	19.578	2.605
TOTAL LONGO CURSO	**54.614**	**36.992**	**52.980**	**51.098**	**48.212**
CABOTAGEM	**2008 (t)**	**2009 (t)**	**2010 (t)**	**2011 (t)**	**2012 (t)**
CONTÊINER VAZIO	-	-	5.040	1.996	-
OUTROS	-	-	-	-	-
TOTAL CABOTAGEM	**-**	**-**	**5.040**	**1.996**	**-**
TOTAL CARGA GERAL CONTENEIRIZADA	**54.614**	**36.992**	**58.020**	**53.094**	**48.212**

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 118 apresenta a evolução da movimentação de mercadorias caracterizadas como cargas gerais conteinerizadas, sentido de carregamento, que apresenta tendência de decrescimento desde 2008, fortemente influenciada pelo decrescimento na movimentação de madeira serrada.

TABELA 118 - CARREGAMENTO - CARGA GERAL CONTENEIRIZADA – BELÉM

LONGO CURSO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
MADEIRA SERRADA	231.330	159.634	175.971	145.194	110.984
SILÍCIO METÁLICO	36.142	22.237	-	-	-
OUTROS	15.776	28.086	12.908	8.215	-
MADEIRA LAMINADA	39.446	5.323	3.294	3.704	-
SILÍCIO	-	-	19.879	5.446	-
PIMENTA DO REINO	15.607	3.544	-	-	-
PIMENTA	-	-	8.851	9.159	-
COURO	5.001	4.833	6.518	3.184	-
CAULIM	-	3.131	8.427	-	-
PRODUTOS QUÍMICOS INORGÂNICOS	-	-	-	-	16.189
PRÉ-KIT DE CASAS	5.103	3.773	-	-	-
ARAME DE ALUMÍNIO	7.246	557	-	-	19
ÓLEO COMBUSTÍVEL	5.096	-	-	-	-
PEIXE	5.576	3.240	625	963	-
SÍLICA ATIVA	4.098	-	-	-	-
CONTÊINER VAZIO	-	-	4.323	1.282	-
PRODUTOS HORTÍCOLAS, PLANTAS, RAÍZES E TUBERCULOS	-	-	-	-	8.530
SEM CARGA	-	3.411	-	-	-
CARNE BOVINA	93	247	-	176	5.502
PRODUTOS SIDERÚRGICOS	-	-	-	-	7.513
PAPEL	2.375	923	355	-	-
MIÚDO DE BOI	1.316	938	-	953	-
ÓLEO DE PALMA	1.282	820	-	-	-
PALMITO	917	1.291	742	467	-
ÓLEO DE DENDÊ	-	-	1.469	395	-
CAMARÃO CONGELADO	1.303	544	-	-	-
CABO PARA FERRAMENTA	695	725	596	964	-
PELES E COUROS	-	-	-	-	2.910
CONTEINER	-	-	-	-	2.687
FERRO	1.047	-	-	-	-
CASTANHA	-	-	585	118	650
FOSFATO DE SÓDIO	839	449	-	-	-
ÓLEO DIESEL	633	-	-	-	-
MINÉRIO	1.005	87	109	-	-
PIMENTA VERDE	865	34	-	-	-
SUCO DE FRUTAS	43	284	579	398	-
PEIXES E CRUSTÁCEOS MOLUSCOS	-	-	-	-	773
MÓVEIS, DECORAÇÃO, OBRAS DE ARTES	-	-	-	-	756
BAGAGEM	570	67	6	34	-
RESÍDUO DE CANA	244	-	-	-	-
EQUIPAMENTO	334	-	-	23	-

CABO PARA VASSOURA	210	127	105	-	-
BEXIGA NATATÓRIA	329	51	9	-	-
MÓVEL	-	-	250	22	-
CALÇADO	258	139	19	9	23
PREPARAÇÕES ALIMENTÍCIAS DIVERSAS	-	-	-	-	407
OUTROS	711	343	393	30	1.163
TOTAL LONGO CURSO	**385.490**	**244.838**	**246.013**	**180.736**	**158.106**
CABOTAGEM	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
CONTÊINER VAZIO	-	-	82	-	487
OUTROS	-	-	-	-	393
TOTAL CABOTAGEM	**0**	**0**	**82**	**0**	**880**
INTERIOR	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
OUTROS					164
APOIO PORTUÁRIO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
OUTROS					57
TOTAL CARGA GERAL CONTENEIRIZADA	385.490	244.838	246.095	180.736	159.207

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Figura 103 ilustra a proporção de cargas gerais conteinerizadas por tipo de navegação.

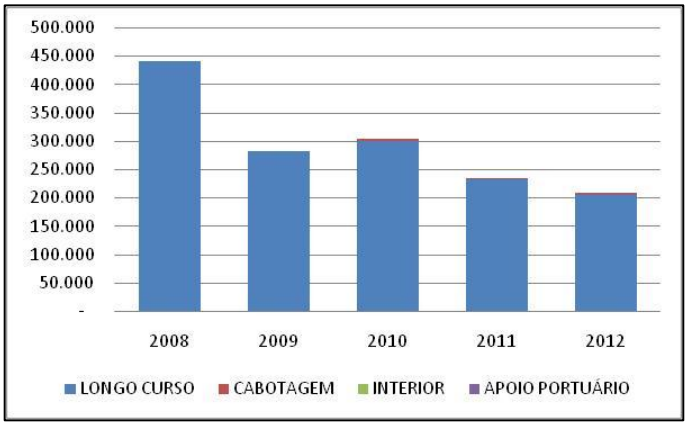


FIGURA 103 - CARGA GERAL CONTEINERIZADA – TIPO DE NAVEGAÇÃO

A evolução de mercadorias caracterizadas como cargas gerais não-conteinerizadas, é apresentada na Tabela 119 por sentido de descarregamento. A movimentação vem oscilando nos últimos anos devido à movimentação de cimento e juta apenas nos anos de 2010 e 2011. Observa-se grande oscilação na movimentação, com declínio em 2012 aos patamares de 2009, sobretudo em função da redução da movimentação de cimento, juta e madeira serrada.

TABELA 119 – DESCARREGAMENTO - CARGA GERAL NÃO-CONTENEIRIZADA – BELÉM

LONGO CURSO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
AERONAVES, EMBARCAÇÕES E SUAS PARTES	-	-	-	-	170
ALUMÍNIO E SUAS OBRAS	-	-	-	-	996
AUTOMOVEIS PASSAGEIROS	-	-	-	-	5
BAGAGEM	-	34	-	-	-
BAUXITA	-	-	-	-	74
BORRACHA E SUAS OBRAS	-	-	-	-	29
BRINQUEDOS, MATERIAIS ESPORTIVOS, INSTR. MUSICAIS, ARMAS, MUNIÇÕES	-	-	-	-	-
CIMENTO	-	-	21.201	75.110	-
COMBUSTÍVEIS E ÓLEOS MINERAIS	-	-	-	-	56
COQUE DE PETRÓLEO	-	-	-	-	-
ENXOFRE, TERRAS E PEDRAS, GESSO E CAL	-	-	-	-	336
EQUIPAMENTO	-	-	-	3.817	-
FERRAMENTAS E OBRAS DIVERSAS	-	-	-	-	25
FIBRAS, FIOS, TECIDOS E OUTROS ARTEFATOS	-	-	-	-	18
INSTRUMENTOS DE PRECISÃO OU MEDIÇÃO, SUAS PARTES	-	-	-	-	5
JUTA	-	-	10.084	6.868	-
MAQ, APARELHOS E MAT. ELÉTRICOS	-	-	-	-	313

MÓVEIS, DECORAÇÃO, OBRAS DE ARTES, ANTIGÜIDADES	-	-	-	-	29
OBRAS DE PEDRA, GESSO, AMIANTO E MICA	-	-	-	-	-
OUTROS	1.725	5.211	190	4.003	-
PAPEL	-	-	3.145	-	-
PAPEL, CARTÃO E OBRAS	-	-	-	-	-
PELES E COUROS	-	-	-	-	12
PLASTICOS E SUAS OBRAS	-	-	-	-	26
PROD DIVERSOS DA IND QUÍMICA	-	-	-	-	46
PRODUTOS QUÍMICOS ORGÂNICOS	-	-	-	-	662
PRODUTOS SIDERÚRGICOS	-	-	-	-	113
REATORES, CALDEIRAS, MÁQUINAS	-	-	-	-	973
TINTAS, CORANTES E VERNIZES	-	-	-	-	7
TRIGO	-	-	-	-	-
VEIC. E MATERIAL PARA VIAS FÉRREAS	-	-	-	-	-
VEIC. TERRESTRES PARTES ACESSOR	-	-	-	-	425
TOTAL LONGO CURSO	**1.725**	**5.245**	**34.620**	**89.798**	**4.320**
CABOTAGEM	**2008 (t)**	**2009 (t)**	**2010 (t)**	**2011 (t)**	**2012 (t)**
MAQ, APARELHOS E MAT. ELÉTRICOS					1.298
OUTROS	-	-	-	39	14
TOTAL CABOTAGEM	**0**	**0**	**0**	**39**	**1.312**
INTERIOR	**2008 (t)**	**2009 (t)**	**2010 (t)**	**2011 (t)**	**2012 (t)**
MADEIRA SERRADA	-	3.737	7.792	3.110	801
OUTROS	-	50	559	-	3.229
TOTAL INTERIOR	**0**	**3.787**	**8.351**	**3.110**	**4.030**

APOIO PORTUÁRIO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
OUTROS	-	-	30	83	0
TOTAL APOIO PORTUÁRIO	**0**	**0**	**30**	**83**	0
TOTAL CARGA GERAL	**1.725**	**9.032**	**43.001**	**93.030**	**9.662**
NÃO - CONTENEIRIZADA					

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 120 apresenta a evolução de mercadorias caracterizadas como cargas gerais não-conteinerizadas, sentido de carregamento. Esta também apresenta tendência de decrescimento desde 2008 até 2012, fortemente influenciada pelo decrescimento na movimentação de madeira serrada para longo curso.

TABELA 120 – CARREGAMENTO – CARGA GERAL NÃO-CONTEINERIZADA – BELÉM

LONGO CURSO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
MADEIRA SERRADA	97.794	19.107	13.277	4.988	1.531
BOI VIVO	29.403	-	-	-	-
FENO	1.030	-	-	-	-
RAÇÃO	846	-	-	-	-
REATORES, CALDEIRAS, MÁQUINAS	-	-	-	-	425
MAQ, APARELHOS E MAT. ELÉTRICOS	-	-	-	-	417
ÓLEO COMBUSTÍVEL	-	355	-	-	-
VEIC. E MATERIAL PARA VIAS FÉRREAS	-	-	-	-	211
AERONAVES, EMBARCAÇÕES E PARTES	-	-	-	-	151
RESÍDUOS	-	136	-	-	-
TACOS DE MADEIRA	84	-	-	-	-
SERRAGEM	81	-	-	-	-
ÓLEO DIESEL	-	80	-	-	-
PRODUTOS SIDERÚRGICOS	-	-	-	-	65
MIÚDO DE BOI	-	61	-	-	-
COMBUSTÍVEIS E ÓLEOS MINERAIS E PRODUTOS	-	-	-	-	50
MÓVEIS	-	49	-	-	-
ÓLEO DE PALMA	-	46	-	-	-
OUTROS	326	14.164	1	577	82
TOTAL LONGO CURSO	**129.564**	**33.998**	**13.278**	**5.565**	**2.932**
CABOTAGEM	**2008 (t)**	**2009 (t)**	**2010 (t)**	**2011 (t)**	**2012 (t)**
OUTROS	-	39	4	39	816
TOTAL CABOTAGEM	**-**	**39**	**4**	**39**	**816**
INTERIOR	**2008 (t)**	**2009 (t)**	**2010 (t)**	**2011 (t)**	**2012 (t)**
MADEIRA SERRADA	-	-	-	309	136
PRODUTOS HORTÍCOLAS, PLANTAS	-	-	-	-	10.080
OUTROS	11.555	10.630	17.217	10.512	6.067
TOTAL INTERIOR	**11.555**	**10.630**	**17.217**	**10.821**	**16.283**
APOIO PORTUÁRIO	**2008 (t)**	**2009 (t)**	**2010 (t)**	**2011 (t)**	**2012 (t)**
OUTROS	-	-	137	52	354
TOTAL APOIO PORTUÁRIO	**0**	**0**	**137**	**52**	**354**
TOTAL CARGA GERAL NÃO - CONTENEIRIZADA	**141.119**	**44.667**	**30.636**	**16.477**	**20.385**

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Figura 104 ilustra a movimentação de carga geral não-conteinerizada por tipo de navegação, sendo que a grande maioria até 2011 foi feita por navegação de longo curso. Em 2012 teve predomínio da navegação interior.

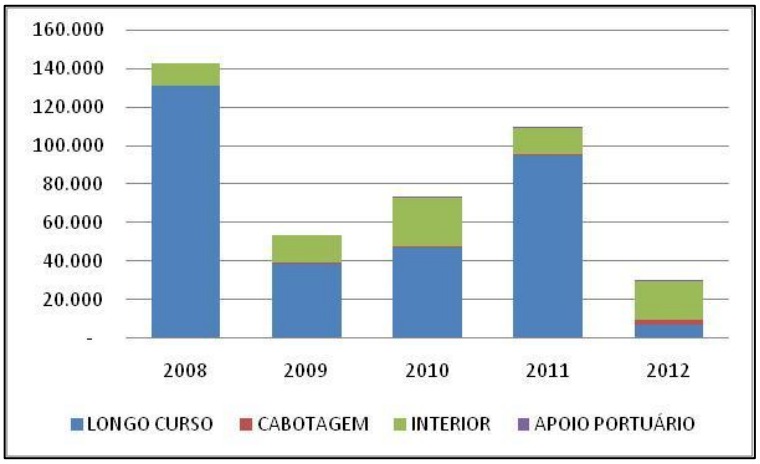


FIGURA 104 - CARGA GERAL NÃO-CONTEINERIZADA – TIPO DE NAVEGAÇÃO
Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 121 apresenta a evolução de mercadorias caracterizadas como granéis sólidos, sentido de descarregamento. No último ano, houve apenas a movimentação de trigo neste sentido. Cargas como clínquer e coque passaram a opera no Terminal de Outeiro.

TABELA 121 - DESCARREGAMENTO – GRANÉIS SÓLIDOS – BELÉM

LONGO CURSO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
ARROZ	-	8.227	-	-	-
CLINQUER	38.688	316.294	378.072	129.222	-
COQUE	105.781	114.590	158.153	58.715	-
TRIGO	149.075	140.802	133.044	157.393	204.410
OUTROS	-	22	-	-	-
TOTAL LONGO CURSO	**293.544**	**579.935**	**669.269**	**345.330**	**204.410**
CABOTAGEM	**2008 (t)**	**2009 (t)**	**2010 (t)**	**2011 (t)**	**2012 (t)**
TRIGO	-	29.475	49.875	8.240	-
OUTROS	-	-	-	-	-
TOTAL CABOTAGEM	0	29.475	49.875	8.240	-
TOTAL GRANEL SÓLIDO	293.544	609.410	719.144	353.570	204.410

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 122 apresenta a evolução de mercadorias caracterizadas como granéis sólidos, sentido de carregamento. O porto de Belém praticamente não teve movimentação deste tipo de produto nos últimos anos.

TABELA 122 - CARREGAMENTO – GRANÉIS SÓLIDOS – BELÉM

LONGO CURSO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
RESÍDUOS	-	8	-	-	0
OUTROS	-	7	-	-	0
TOTAL LONGO CURSO	0	15	0	0	0
TOTAL GRANEL SÓLIDO	0	15	0	0	0

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Figura 105 ilustra os tipos de navegação utilizados para o transporte de granéis sólidos no porto, sendo a grande maioria realizada em navegação de longo curso, caracterizada pela importação de trigo.

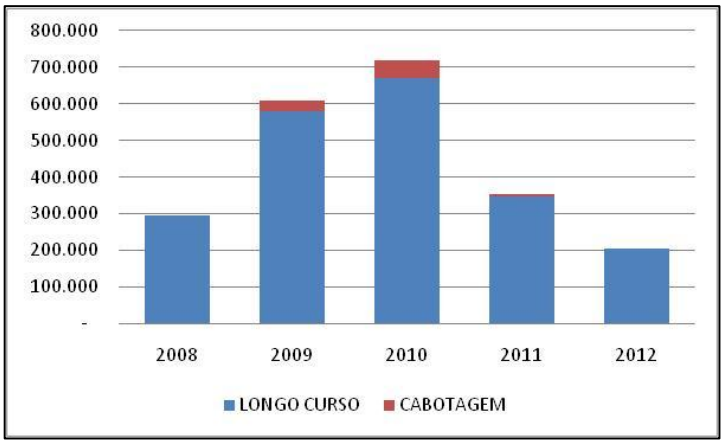


FIGURA 105 - GRANÉIS SÓLIDOS – TIPO DE NAVEGAÇÃO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A evolução de mercadorias caracterizadas como granéis líquidos é apresentada pela Tabela 123, no sentido de descarregamento. A movimentação de granéis líquidos no Porto de Belém está relacionada principalmente ao abastecimento das embarcações.

TABELA 123 - DESCARREGAMENTO - GRANÉIS LÍQUIDOS – BELÉM

LONGO CURSO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
OUTROS	-	189	-	-	925
TOTAL LONGO CURSO	0	189	0	0	925
INTERIOR	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
ÓLEO DIESEL	-	-	383	-	-
OUTROS	-	-	-	-	-
TOTAL INTERIOR	0	0	383	0	-
APOIO PORTUÁRIO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
ÓLEO COMBUSTÍVEL	-	-	295	75	-
OUTROS	-	-	1.407	1.001	-
TOTAL APOIO PORTUÁRIO	0	0	1.702	1.076	-
TOTAL GRANEL LÍQUIDO	0	189	2.085	1.076	925

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 124 apresenta a evolução de mercadorias caracterizadas como granéis líquidos, sentido de carregamento. A movimentação não apresentou consistência nos valores movimentados nos últimos anos.

TABELA 124 – CARREGAMENTO – GRANÉIS LÍQUIDOS – BELÉM

LONGO CURSO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
ÓLEO COMBUSTÍVEL	-	-	12	-	483
ÓLEO DE DENDÊ	-	-	6.500	10.000	-
OUTROS	-	-	-	-	-
TOTAL LONGO CURSO	0	0	6.512	10.000	483
CABOTAGEM	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
	0	0	0	0	150
APOIO PORTUÁRIO	2008 (t)	2009 (t)	2010 (t)	2011 (t)	2012 (t)
ÓLEO COMBUSTÍVEL	-	-	-	692	-
OUTROS	-	-	693	-	-
TOTAL APOIO PORTUÁRIO	0	0	693	692	0
TOTAL GRANEL LÍQUIDO	0	0	7.205	10.692	633

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Figura 106 ilustra os tipos de navegação utilizados para o transporte de granéis líquidos no porto, sendo a maioria feita por navegação de longo curso.

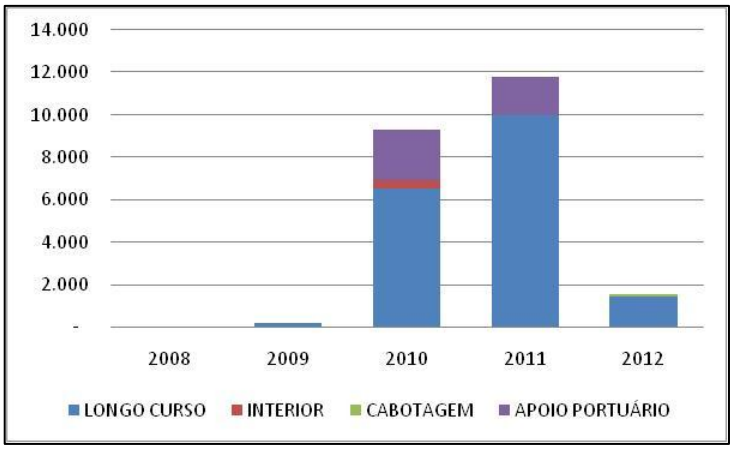


FIGURA 106 - GRANÉIS LÍQUIDOS – TIPO DE NAVEGAÇÃO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.7.2 Valores Exportados e Importados por Longo Curso

A Tabela 125 mostra o histórico de valores (US$ FOB) exportados em navegação de longo curso pelo porto de Belém segundo dados do MDIC/Aliceweb. Cabe ressaltar que o MDIC não disponibiliza dados separados para Outeiro, estando este agregado aqui ao porto de Belém.

TABELA 125 - VALOR EXPORTADO (US$ FOB) - PORTO DE BELÉM E SEUS TERMINAIS

SH4	Descrição do SH4	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Média	Particip
4407	Madeira serrada ou endireitada longitudinalmente, cortada ou desenrolada, mesmo aplainada, polida ou unida pelas extremidades, de espessura superior a 6 mm	263.972	109.093	78.757	67.296	50.443	35.591	100.859	34,60%
4409	Madeira (incluídos os tacos e frisos para soalhos, não montados) perfilada (com espigas, ranhuras, filetes, entalhes, chanfrada, com juntas em V, com cercadura, boleada ou semelhantes) ao longo de uma ou mais bordas, faces ou extremidades, mesmo aplainada	133.140	70.435	65.584	62.345	43.074	24.711	66.548	22,80%
1511	Óleo de palma e respectivas fracções, mesmo refinados, mas não quimicamente modificados	6.887	22.574	14.020	44.518	63.211	43.413	32.437	11,10%
2804	Hidrogénio, gases raros e outros elementos não metálicos	32.876	24.134	19.743	7.215	14.775	12.800	18.590	6,40%
4412	Madeira contraplacada ou compensada, madeira folheada, e madeiras estratificadas semelhantes	43.340	13.108	8.328	1.687	245	223	11.155	3,80%
9998	Consumo de bordo (combustíveis e lubrificantes para embarcações e aeronaves)	11.932	10.820	8.475	11.065	12.467	3.353	9.685	3,30%
904	Pimenta (do género Piper); pimentos dos géneros Capsicum ou Pimenta, secos ou triturados ou em pó	13.701	12.390	9.386	9.125	6.642	5.346	9.432	3,20%
102	Animais vivos da espécie bovina	36.835	403	0	0	0	0	6.206	2,10%
2507	Caulim e outras argilas caulínicas, mesmo calcinadas	210	10.586	8.178	0	0	3.175	3.692	1,30%
4104	Couros e peles curtidos ou em crosta, de bovinos (incluindo os búfalos) ou de equídeos, depilados, mesmo divididos, mas não preparados de outro modo	989	2.468	5.929	2.985	2.697	3.753	3.137	1,10%
1513	Óleos de coco (óleo de copra), de palmiste ou de babaçu e respectivas fracções, mesmo refinados, mas não quimicamente modificados	209	171	316	5.282	4.092	5.981	2.675	0,90%
7204	Desperdícios, resíduos e sucata de ferro fundido, ferro ou aço; desperdícios de ferro ou aço, em lingotes	3.504	0	0	1.313	6.747	3.872	2.573	0,90%
8901	Transatlânticos, barcos de cruzeiro, ferry-boats, cargueiros, chatas e embarcações semelhantes, para o transporte de pessoas ou de mercadorias	0	0	14.964	0	0	0	2.494	0,90%
4418	Obras de carpintaria para construções, incluídos os painéis celulares, os painéis para soalhos e as fasquias para telhados (shingles e shakes), de madeira	4.361	2.807	1.729	1.746	1.381	1.303	2.221	0,80%
8907	Outras estruturas flutuantes (por exemplo: balsas, reservatórios, caixões, bóias de amarração, bóias de sinalização e semelhantes)	0	0	12.800	0	0	3	2.134	0,70%
9406	Construções pré-fabricadas	5.169	3.072	857	1.043	634	702	1.913	0,70%
303	Peixes congelados, exceto os filetes de peixes e outra carne de peixes da posição 0304	4.022	2.449	412	833	619	499	1.472	0,50%
	OUTROS	40.554	16.513	7.759	6.477	7.544	6.097	14.157	4,90%
	TOTAL	601.700	301.023	257.236	222.931	214.570	150.823	291.380	100,00%

Fonte: Aliceweb, MDIC

O histórico de valores (US$ FOB) importados em navegação de longo curso pelo porto de Belém é apresentado na Tabela 126, segundo dados do MDIC/Aliceweb.

TABELA 126 – VALOR IMPORTADO (US$ FOB) – PORTO DE BELÉM E SEUS TERMINAIS

SH4	Descrição do SH4	2009	2010	2011	2012	2013	Média	Particip
1001	Trigo	24.942.096	33.518.831	55.118.358	53.721.275	60.224.478	45.222.147	25,00%
2523	Cimentos hidráulicos	13.950.397	21.516.434	23.835.358	18.549.299	8.981.973	14.820.669	8,20%
2713	Coque de petróleo, betume de petróleo	12.273.498	21.271.739	24.267.602	10.466.431	8.383.242	14.089.554	7,80%
7213	Fio-máquina de ferro ou aço não ligado	0	0	4.610.798	29.542.469	12.135.781	7.714.841	4,30%
8545	Eléctrodos de carvão e outros artigos para usos elétricos	8.143.803	12.930.076	5.352.791	251.876	0	5.858.490	3,20%
8429	Niveladoras, pás mecânicas, escavadoras, compactadores	9.580.818	1.349.462	7.847.440	6.866.897	5.248.066	5.457.249	3,00%
8474	Máquinas e aparelhos, para selecionar, peneirar, minérios	13.646.694	235.567	2.009.389	8.356.076	1.171.649	4.323.418	2,40%
5303	Juta e outras fibras têxteis liberianas	1.095.001	6.489.767	6.467.514	0	741.702	4.003.227	2,20%
8428	Outras máquinas e aparelhos de elevação ou de movimentação	5.318	56.919	1.682.478	19.965.157	272.669	3.824.537	2,10%
4801	Papel jornal, em rolos ou em folhas	3.685.027	3.294.174	3.140.299	6.524.117	3.262.381	3.754.258	2,10%
7308	Construções e suas partes de ferro fundido	20.545	12	18.248.612	2.056.323	13.180	3.391.713	1,90%
2831	Ditionites e sulfoxilatos	2.152.734	3.159.209	3.474.429	1.438.969	0	2.944.192	1,60%
8502	Grupos electrogéneos e conversores rotativos, elétricos	1.692.986	6.135.748	745.013	4.733.237	259.796	2.425.601	1,30%
8479	Máquinas e aparelhos, mecânicos	284.345	2.046.721	6.318.526	2.164.801	1.586.152	2.298.781	1,30%
8443	Máquinas e aparelhos para impressão	999.695	805.844	3.262.475	3.522.219	2.429.258	2.186.584	1,20%
3906	Polímeros acrílicos, em formas primárias	452.479	2.276.380	681.516	3.748.741	1.196.795	1.786.860	1,00%
3303	Perfumes (extratos) e águas-de-colônia	2.441.814	2.727.479	1.759.356	416.675	0	1.505.269	0,80%
8412	Outros motores e máquinas motrizes	2.279.032	3.945.747	604.017	242.321	388.147	1.439.198	0,80%
2710	Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos	2.961.812	2.072.992	3.159.799	7.758	7.930	1.368.382	0,80%
2835	Fosfinatos (hipofosfitos), fosfonatos (fosfitos) e fosfatos	0	778.039	3.145.954	3.077.985	1.145.425	1.357.901	0,80%
5911	Produtos e artefactos, de matérias têxteis, para usos técnicos	1.752.472	1.654.051	1.201.462	2.284.366	804.129	1.322.027	0,70%
7227	Fio-máquina de outras ligas de aço	0	0	0	0	7.692.470	1.282.078	0,70%
8905	Barcos-bombas, dragas, guindastes flutuantes	0	0	0	3.532.730	3.761.836	1.215.761	0,70%
	OUTROS	36.643.926	27.711.603	45.832.897	65.497.934	39.612.511	47.363.580	26,20%
	TOTAL	139.004.492	153.976.794	222.766.083	246.967.656	159.319.570	180.956.314	100,00%

Fonte: Aliceweb, MDIC

3.7.3 Projeção de 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. Serão apresentados aqui os estudos mais significativos para a comparação e elaboração das projeções, sendo eles o último PDZ do Porto de Belém (2010), e o Plano Mestre do Porto de Belém (2013) para o Terminal de Contêineres do Porto de Belém (2013).

3.7.3.2 PDZ do Porto de Belém (2010)

Os estudos realizados definiram os seguintes fluxos de cargas para trigo, carga geral e contêiner, considerando para contêineres a relação de 1 TEU para 12 toneladas. A Tabela 127 apresenta as projeções elaboradas em 2010, até 2023.

TABELA 127 – PROJEÇÕES – PDZ PORTO DE BELÉM - 2010

Ano	Contêineres (TEU)	Carga Geral (t)	Trigo (t)	TOTAL (t)
2008	74.320	714.000	236.200	1.916.360
2013	95.340	880.000	297.200	2.416.620
2018	104.700	1.047.000	326.500	2.734.600
2023	115.100	1.151.000	358.700	3.006.000
CAGR	3,0%	3,2%	2,8%	3,0%

Fonte: PDZ Belém, 2010, adaptado.

Segundo as projeções, estima-se um crescimento médio de 3% ao ano, fazendo com que o fluxo de mercadorias chegue a 3 milhões de toneladas em 2023.

3.7.3.3 Plano Mestre do Porto de Belém (2013)

O Plano Mestre do Porto de Belém abrange também os terminais de Miramar e Outeiro. As projeções do Plano Mestre 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 128 apresenta o resultado das projeções.

TABELA 128 – PROJEÇÕES DO PLANO MESTRE DO PORTO DE BELÉM – 2013

Cargas	2011	2015	2020	2025	2030
Contêiner (t)	231.835	189.404	173.677	166.760	163.106
Exportação	180.737	123.351	96.264	81.734	72.345
Importação	51.098	66.053	77.413	85.026	90.761
Trigo (t)	165.633	180.205	199.294	204.485	209.168
Longo curso	157.393	167.359	170.733	174.175	177.687
Cabotagem	8.240	12.846	28.561	30.310	31.482
Outros (t)	109.914	132.448	191.989	243.230	263.556
TOTAL (t)	507.382	502.057	564.960	614.475	635.830

Fonte: Plano Mestre do porto de Belém, 2013.

Segundo estas projeções, a movimentação no Porto de Belém aumentaria a uma taxa média de 0,8% ao ano, chegando em 2030 a 636 mil toneladas movimentadas anualmente.

3.7.4 Projeção de Movimentação – PDZ 2013

As projeções definidas para o Porto de Belém foram baseadas em diversos estudos, em especial no Plano Mestre do Porto de Belém (2013). Primeiramente será apresentado o resumo geral das projeções, e em seguida, o detalhamento por tipo de carga.

A Tabela 129 apresenta o resumo para o porto de Belém. A taxa média de crescimento anual (CAGR) prevista entre 2011 e 2038 é de 3,5%. O valor da movimentação de contêineres e a projeção de trigo são baseados na estimativa de demanda realizada pelo Plano Mestre, que prevê um crescimento de 1% ao ano para a movimentação desta carga. Espera-se que em 2038 sejam movimentadas cerca de 1,2 milhões de toneladas no porto de Belém.

TABELA 129 – PROJEÇÃO DE MOVIMENTAÇÃO – PORTO DE BELÉM

Cargas	2011	2015	2020	2025	2030	2038	CAGR
Contêiner	231.835	274.000	364.000	420.000	590.000	823.000	4,8%
Trigo	165.633	180.205	199.294	204.485	209.168	211.678	1,0%
Carga Geral	109.507	28.000	33.000	39.000	46.000	56.000	-2,5%
TOTAL	506.975	482.205	596.294	663.485	845.168	1.090.678	2,9%

Fonte: Plano Mestre do Porto de Belém, 2013.

3.7.4.5 Detalhamento de Cargas

Contêineres e Carga Geral

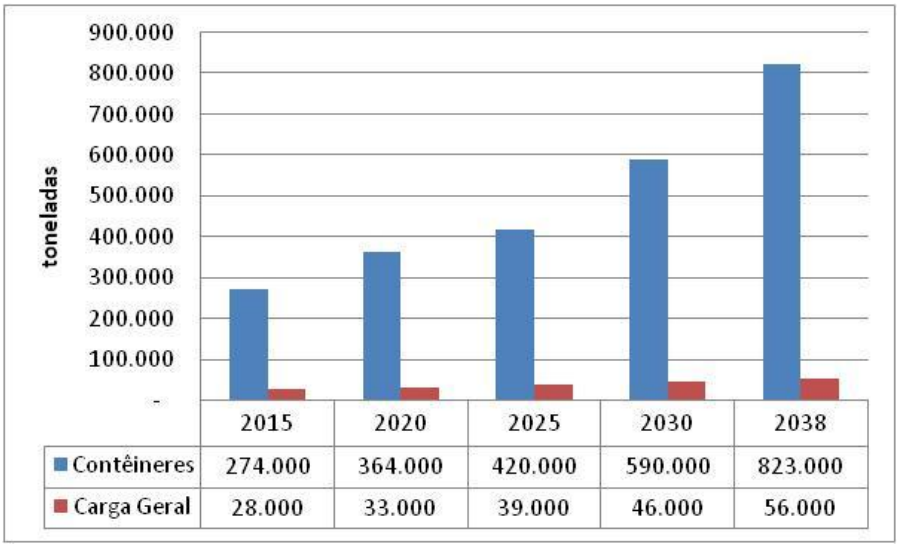
A movimentação de contêineres pelo Porto de Belém em 2012 totalizou 207,4 mil toneladas, tendo como principais produtos a madeira, seguida da pimenta, do silício, do clorato e do couro. A movimentação de carga geral não-conteinerizada ficou em 30 mil toneladas em 2012.

O produto conteinerizado de maior relevância para o porto é a madeira, a qual é exportada nas formas serrada (de menor valor agregado) e laminada, tendo como principais destinos os mercados europeus, especialmente França, Bélgica e Holanda. Novas restrições para a exportação de produtos de madeira brasileiros foram estabelecidas pelos Estados Unidos e pela Europa; ambos passaram a exigir a comprovação de origem da madeira exportada, garantindo assim a legalidade da extração e o cumprimento das leis ambientais. Há, contudo, dificuldade do setor madeireiro paraense de se adequar às novas normas. Como resultado, junto com os efeitos da diminuição da demanda externa devido à crise mundial, a movimentação de madeira vem apresentando contínuas baixas.

Em Belém, o principal serviço é de comércio (longo curso), conectando a Costa Norte do Brasil ao Norte da Europa e ao Caribe. A maior parte do tráfego de Belém é conteinerizada e exportada em contêineres de 40 pés.

As condições locais, como transporte rodoviário mais barato para o mercado metropolitano do Pará, favorecem o terminal de Belém. Por outro lado, Vila do Conde está mais bem situado para receber fluxos como produtos de carne bovina, agrícolas e minerais com origem ou destino no sul do Pará e outros Estados por percursos rodoviários mais longos e no futuro usando a ferrovia.

A Figura 107 mostra os valores de movimentação para os dois tipos de carga, previstas para serem movimentadas no Terminal de Contêiner. Essas projeções foram adotadas para o PDZ 2013 do Porto de Belém.



	2015	2020	2025	2030	2038
Contêineres	274.000	364.000	420.000	590.000	823.000
Carga Geral	28.000	33.000	39.000	46.000	56.000

FIGURA 107 - PROJEÇÃO CONTÊINERES - PDZ 2013

Trigo

Entre as principais cargas movimentadas pelo Porto de Belém destaca-se o trigo, importado predominantemente da Argentina, seguido pelos Estados Unidos.

A movimentação de trigo no porto ocorre, de modo preponderante, via importação (cerca de 95% em 2011) e, menos importante, através de cabotagem.

A projeção adotada neste PDZ segue aquela estimada pelo Plano Mestre do Porto de Belém (2013). A tendência é que a importação de trigo não experimente grande aumento, com uma taxa de crescimento anual de 1,1%. A movimentação projetada para 2030 é de 209,2 mil toneladas, sendo 177,7 mil toneladas de importação e 31,5 mil toneladas na cabotagem (que cresce mais rapidamente do que a importação de logo curso). Esta expectativa de crescimento da movimentação total está de acordo com a expansão populacional da área de influência, principalmente considerando que parte da demanda local pode ser atendida por soluções logísticas por vias interiores (como a integração ferroviária Norte-Sul e a Hidrovia do Tocantins).

A Figura 108 mostra o resumo dos valores adotados para a movimentação futura de trigo no porto de Belém.

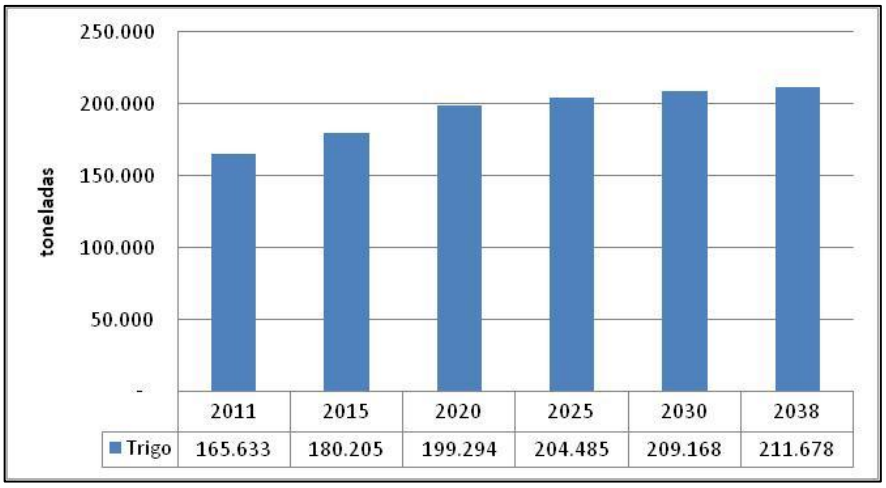


FIGURA 108 - PROJEÇÃO DE TRIGO

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-GERALEM 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 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 afetas à operações portuárias;

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.

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.

4.3. 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 nos 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 nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nos 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.

§ 4 º (VETADO).

§ 5 º 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.

§ 4 º (VETADO).

Art. 9 º 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

afetas 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 rechego;

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 FUNDEIO, 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 n° 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 nºs 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, autorizatários 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 instruam, 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.

4.4. 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 nº12.815, 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 assuma 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. Exauridos 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 do 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 conteinerizada.

§ 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 representante 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 da 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.

28 ISSN 1677-7042 Diário Oficial da União - Seção 1 Nº 197, quinta-feira, 14 de outubro de 2010

trata o art. 3º da Portaria Cosit nº 3, de 8 de maio de 2008, e tendo em vista o disposto no § 7º do art. 24 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e nos §§ 2º e 4º do art. 7º da Instrução Normativa SRF nº 118, de 28 de dezembro de 2000, declara:

Artigo único. Para efeito da apuração do ganho de capital na alienação de moeda estrangeira mantida em espécie, no mês de setembro do ano-calendário de 2010, deve ser utilizada na conversão para reais:

I - do valor de alienação, a cotação média mensal do dólar dos Estados Unidos da América, para compra, correspondente a R$ 1,7179;

II - do valor de custo de aquisição, a cotação média mensal do dólar dos Estados Unidos da América, para venda, correspondente a R$ 1,7187.

CLÁUDIA LÚCIA PIMENTEL MARTINS DA SILVA

SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS
1ª REGIÃO FISCAL
DELEGACIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM ANÁPOLIS

ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO Nº 33, DE 13 DE OUTUBRO DE 2010

Outorga o credenciamento de peritos para prestação de assistência técnica na identificação e quantificação de mercadorias importadas ou a exportar.

O Delegado da Receita Federal do Brasil em Anápolis, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12 da Instrução Normativa nº 1.020, de 31/03/2010, c/c art. 292 do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil, aprovado pela Portaria MF nº 125, de 04/03/2009, publicada no DOU de 06/03/2009 e suas alterações, tendo em vista a conclusão dos trabalhos de recrutamento e seleção executados pela Comissão designada pela Portaria ALF/BSB nº 12, de 12/05/2010, e ainda com base nos documentos constantes do processo nº 10111.000526/2010-76, resolve:

Art. 1º Homologar o resultado do processo de recrutamento e seleção a que se refere o Edital ALF/BSB e DRF/Anápolis nº 001, de 19 de julho de 2010.

Art. 2º Outorgar o credenciamento por 2 (dois) anos, durante o período de 25/10/2010 a 24/10/2012, prorrogável, a critério do Delegado, uma única vez, por igual período, a título precário e sem vínculo empregatício, para a prestação de serviços de assistência técnica na identificação e quantificação de mercadorias, importadas ou a exportar, no procedimento fiscal aduaneiro, aos candidatos relacionados no anexo I.

Art. 3º Os profissionais não selecionados deverão comparecer à SAPOL da Alfândega do Aeroporto Internacional de Brasília, no período de 08 a 12/11/2010, de 14h às 17h, para retirar seus documentos. Após o prazo fixado os documentos não retirados serão inutilizados.

PAULO SERGIO PEPERÁRIO

ANEXO I

Cidade	Área	Nome	CPF
Anápolis	Química	Luiz Aurélio Afonso	371.335.868-00
Anápolis	Engenharia Mecânica	Raimar Alves da Cruz	829.581.651-91
Anápolis	Farmácia	Stefânia Cardoso de Sá	717.698.031-49
Anápolis	Engenharia Elétrica - Telecomunicações	Anderson Cezar Sabadin	961.771.441-87

DELEGACIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM CAMPO GRANDE

ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO Nº 89, DE 7 DE OUTUBRO DE 2010

Declara Inapta, de ofício, a inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ, que menciona.

O DELEGADO DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM CAMPO GRANDE - MS, no uso das atribuições que lhe confere o art. 280 do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil, aprovado pela Portaria MF Nº 125, de 4 de março de 2009, e tendo em vista o disposto no artigo 39 inciso I e II e art. 40 da Instrução Normativa RFB Nº 1.005 de 08 de fevereiro de 2010 e o constante no processo administrativo Nº 19711.000113/2010-05, declara:

Art. 1º - Inapta, de ofício, a inscrição Nº 37.208.725/0001-80 no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ, em nome da empresa FRIGORÍFICO WM LTDA, em razão de omissão de declarações e demonstrativos e da não localização no endereço informado no CNPJ.

Art. 2º - Este Ato Declaratório entra em vigor na data de sua publicação.

EDSON ISHIKAWA

2ª REGIÃO FISCAL

ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO Nº 21, DE 27 DE SETEMBRO DE 2010

O SUPERINTENDENTE DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL NA 2ª REGIÃO FISCAL, tendo em vista a competência prevista no artigo 1º da Portaria SRF Nº 602, de 10 de maio de 2002, considerando o disposto nos artigos 18 a 20 e artigo 25 da Portaria RFB Nº 1.022, de 30 de março de 2009, e atendendo à solicitação de inclusão da área referente ao Terminal de Outeiro à área alfandegada do Porto Organizado de Belém, formalizada no processo administrativo Nº 10209.000110/96-96, declara:

Art. 1º - Alfandegado, a título permanente e em caráter precário, com fiscalização aduaneira exercida de forma ininterrupta, o Porto Organizado de Belém, com as áreas abaixo especificadas, administrado pela Companhia Docas do Pará - CDP, inscrita no CNPJ Nº 04.933.552/0001-03:

a) Porto de Belém, localizado na Avenida Marechal Hermes, Praça Pedro Teixeira, Centro, Belém/PA.
área Nº 3, medindo 71.646,80 m²;
área Nº 4, medindo 12.936,83 m²;
área Nº 5, medindo 33.751,55 m².

b) Terminal de Miramar, localizado na Avenida Arthur Bernardes, s/nº, Val de Cães, Belém/PA, medindo 42.825,00 m².

c) Terminal de Outeiro, localizado na Ilha de Caratateua, estrada BL 10, Icoaraci/PA, medindo 399.120,00 m².

Art. 2º - O recinto ora alfandegado permanecerá sob a jurisdição da Alfândega da RFB no Porto de Belém que baixará regras, condições e exigências, bem como rotinas operacionais que se fizerem necessárias ao controle fiscal.

Art. 3º - O alfandegamento do Porto Organizado de Belém compreenderá as seguintes operações, previstas no art. 21 da Portaria RFB Nº 1.022, de 30 de março de 2009:

a) Porto de Belém:

I - entrada ou saída, atracação, estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados;

II - carga, descarga, transbordo, baldeação, redestinação, armazenagem ou passagem de mercadorias ou bens procedentes do exterior ou a ele destinados;

III - embarque, desembarque ou trânsito de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados;

IV - despacho de importação para consumo ou de exportação definitiva;

V - despacho de mercadorias em regime de trânsito aduaneiro;

VI - despacho de admissão em outros regimes aduaneiros especiais, na importação ou na exportação;

VII - despacho aduaneiro de bagagem desacompanhada; e

VIII - unitização e desunitização de mercadorias em unidades de cargas destinadas a exportação e armazenagem de unidades de carga.

b) Terminal de Miramar:

I - entrada ou saída, atracação, estacionamento ou trânsito de veículos do transporte de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados procedentes do exterior ou a ele destinados;

II - carga, descarga, transbordo, baldeação, redestinação, armazenagem ou passagem de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados procedentes do exterior ou a ele destinados;

III - embarque, desembarque ou trânsito de tripulantes e viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados, conduzidos em veículos do transporte de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados;

IV - despacho de importação de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados, para consumo ou para exportação de definitiva;

V - despacho de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados em regime de trânsito aduaneiro;

VI - despacho para admissão em outros regimes aduaneiros especiais, para combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados, na importação ou na exportação; e

VII - despacho aduaneiro de bagagem acompanhada de tripulantes e viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados, conduzidos em veículos do transporte de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados.

c) Terminal de Outeiro:

I - entrada, saída, atracação, estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados;

II - carga, descarga, transbordo, baldeação, redestinação, armazenagem ou passagem de mercadorias ou bens procedentes do exterior ou a ele destinados, limitada a carga seca, não perigosa e não viva;

III - despacho de importação para consumo ou de exportação definitiva de carga seca, não perigosa e não viva;

IV - despacho de mercadorias em regime de trânsito aduaneiro; e

V - despacho de admissão em outros regimes aduaneiros especiais, na importação ou na exportação.

Art. 4º - O recinto em questão manterá o código de recinto alfandegado Nº 2.93.16.05-7 no Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX), conforme estabelece a Instrução Normativa SRF Nº 15, de 22 de fevereiro de 1991.

Art. 5º - Cumprirá a autorizada ressarcir, o Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização - FUNDAF, instituído pelo Decreto-Lei Nº 1.437, de 17 de dezembro de 1975, adotando para esse fim a sistemática estabelecida pela Instrução Normativa Nº 48, de 23 de agosto de 1996.

Art. 6º - Sem prejuízo de outras penalidades, este alfandegamento poderá ser suspenso ou cancelado por aplicação de sanção administrativa, nos termos do art. 76 da Lei Nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, bem como poderá ser ampliado ou reduzido, por, respectivamente, anexação e desanexação de áreas de pátio, armazéns, silos, tanques ao recinto, por solicitação formalizada pelo interessado, e processada nos termos dos art. 18 a 20 da Portaria RFB Nº 1.022/2009, podendo ainda a RFB revê-lo a qualquer momento para sua eventual adequação às normas.

Art. 7º - Ficam revogados os Atos Declaratórios Nº 77, de 31/08/1999, e Nº 22, de 05/07/2002, publicados no Diário Oficial da União nos dias 02/09/1999 e 08/07/2002, respectivamente.

Art. 8º - Este ato entra em vigor na data de sua publicação.

ESDRAS ESNARRIAGA JUNIOR

3ª REGIÃO FISCAL
DELEGACIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM FORTALEZA

ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO Nº 185, DE 13 DE OUTUBRO DE 2010

Autoriza a pessoa jurídica que menciona a adquirir selos de controle, destinados à importação com selagem no exterior conforme especificada.

A DELEGADA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL, EM FORTALEZA - CE, usando das atribuições que lhe são conferidas pelos incisos VII e IX, dos artigos 203 e 280, respectivamente, do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil, aprovado pela Portaria MF Nº 125, de 4 de Março de 2009, publicada no DOU de 6 de março de 2009, como também, em observância à Apelação em Mandado de Segurança (AMS) Nº 92026/CE (2003.81.00.022732-5), conforme documentos constantes das fls.05 a 14 e despacho de fls.15, do processo administrativo fiscal Nº 10380.012584/2010-72, declara:

Art.1º. Fica autorizada a pessoa jurídica GAC IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA., inscrita no CNPJ Nº 63.385.587/0001-14 e no Registro Especial sob o Nº 03176/0051, a adquirir selos de controle (Tipo Uisque), no total de 15.600(quinze mil e seiscentas) unidades, destinados à importação, com selagem no exterior, de produto classificado no código 2208.30 da TIPI, a serem exportadas por QUALITY SPIRITS INTERNATIONAL LTD, com endereço em PHOENIX CRESCENT - STRATHCLYDE BUSINESS PARK - BELLSHILL- SCOTLAND, referente à ProForma Invoice Number TBC Q571, datada de 30/04/10, conforme especificações abaixo:

JAMES KING BLENDED WHISKY 12Y0 BLENDED SCOTCH WHISKY - JAMB 24 X 35CL RO SHR 40.0 OV - 300 caixas com 24 unidades de 35 CL, 350 mls, com preço de comercialização em varejo pela empresa de aproximadamente R$29,99, TOTALIZANDO 7.200 UNIDADES;

JAMES KING BLENDED WHISKY 3Y0 BLENDED SCOTCH WHISKY - JAMB 12 X 100CL IC WRA 40.0 SQ - 700 caixas com 12 unidades de 100CL, 1000 mls, com preço de comercialização em varejo pela empresa de aproximadamente R$39,99, TOTALIZANDO 8.400 UNIDADES;

Art.2º. Este ato entra em vigor na data da sua publicação.

MARIA GÊNOVA FREITAS DA SILVA

ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO Nº 186, DE 13 DE OUTUBRO DE 2010

Autoriza a pessoa jurídica que menciona a adquirir selos de controle, destinados à importação com selagem no exterior conforme especificada.

A DELEGADA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL, EM FORTALEZA - CE, usando das atribuições que lhe são conferidas pelos incisos VII e IX, dos artigos 203 e 280, respectivamente, do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil, aprovado pela Portaria MF Nº 125, de 4 de Março de 2009, publicada no DOU de 6 de março de 2009, como também, em observância à Apelação em Mandado de Segurança (AMS) Nº 92026/CE (2003.81.00.022732-5), conforme documentos constantes das fls.05 a 14 e despacho de fls.15, do processo administrativo fiscal Nº 10380.012586/2010-61, declara:

Art.1º. Fica autorizada a pessoa jurídica GAC IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA., inscrita no CNPJ Nº 63.385.587/0001-14 e no Registro Especial sob o Nº 03176/0051, a adquirir selos de controle (Tipo Uisque), no total de 15.600(quinze mil e seiscentas) unidades, destinados à importação, com selagem no exterior, de produto classificado no código 2208.30 da TIPI, a serem exportadas por QUALITY SPIRITS INTERNATIONAL LTD, com endereço em PHOENIX CRESCENT - STRATHCLYDE BUSINESS PARK - BELLSHILL- SCOTLAND, referente à ProForma Invoice Number TBC Q571, datada de 30/04/10, conforme especificações abaixo:

40754016 - JAMES KING BLENDED WHISKY 3Y0 BLENDED SCOTCH WHISKY - JAMB 24 X 35CL RO SHR 40.0 OV - 300 caixas com 24 unidades de 35CL, 350 mls, com preço de comercialização em varejo pela empresa de aproximadamente R$14,55, TOTALIZANDO 7.200 UNIDADES;

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico http://www.in.gov.br/autenticidade.html, pelo código 00012010101400028

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.

4.5. 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.

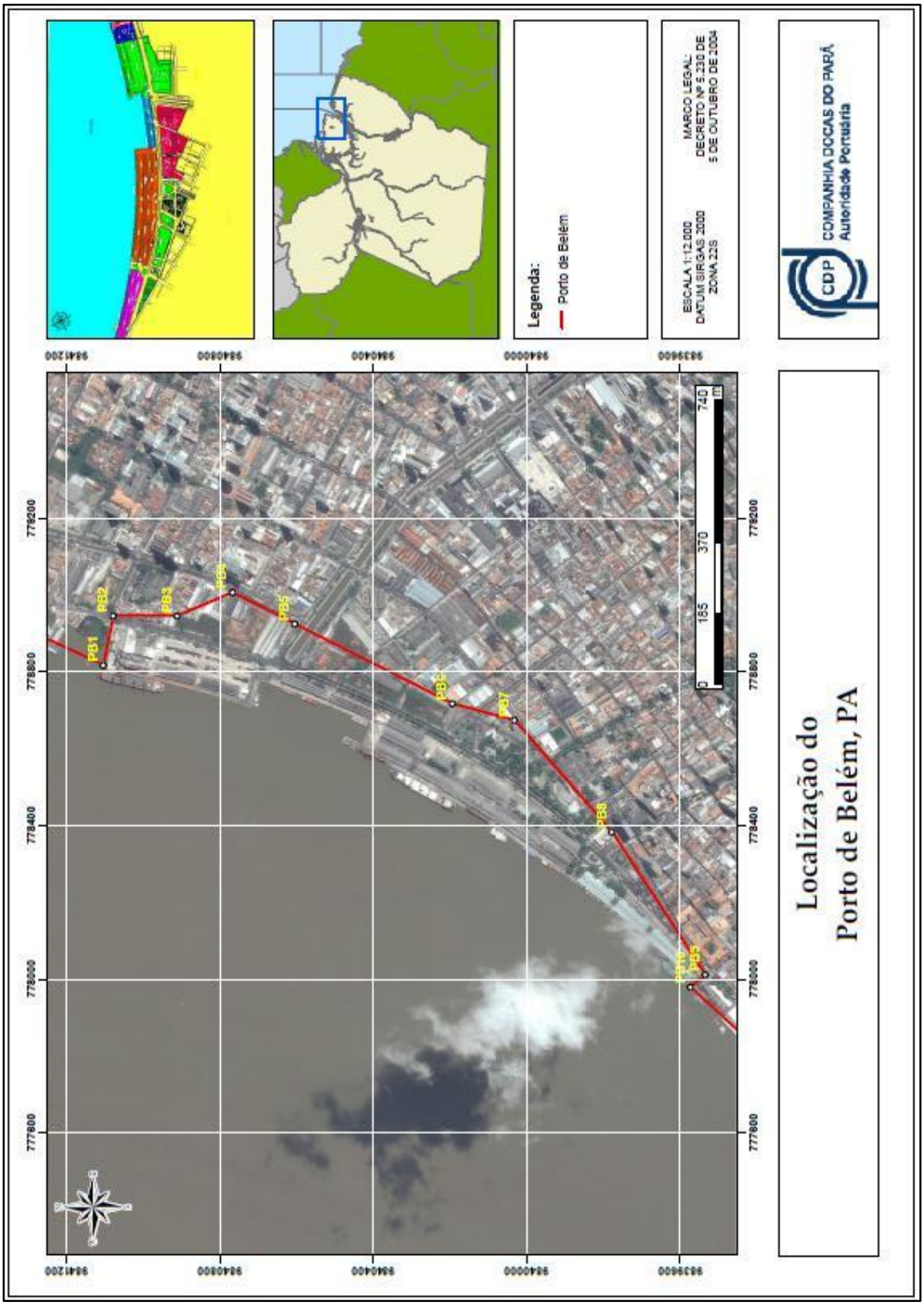
O MINISTRO DE ESTADO CHEFE DA SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, no uso de suas atribuições que lhe conferem os incisos I e II do parágrafo único do art. 87 da Constituição Federal e tendo em vista o disposto no Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, resolve:

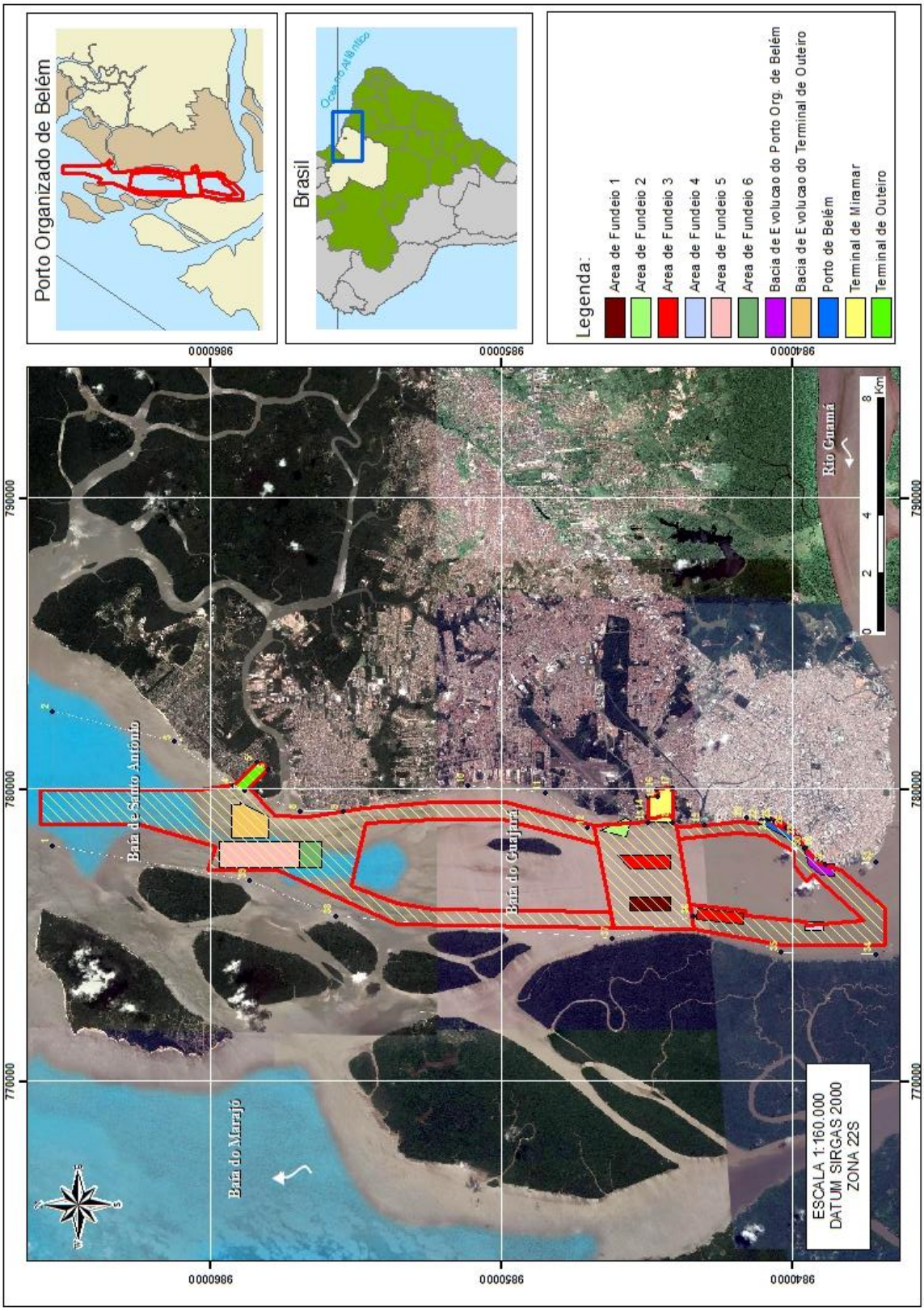
Art. 1º - O Anexo I da Portaria SEP/PR nº 3, de 7 de janeiro de 2014, passa a vigorar na forma do Anexo I desta Portaria.

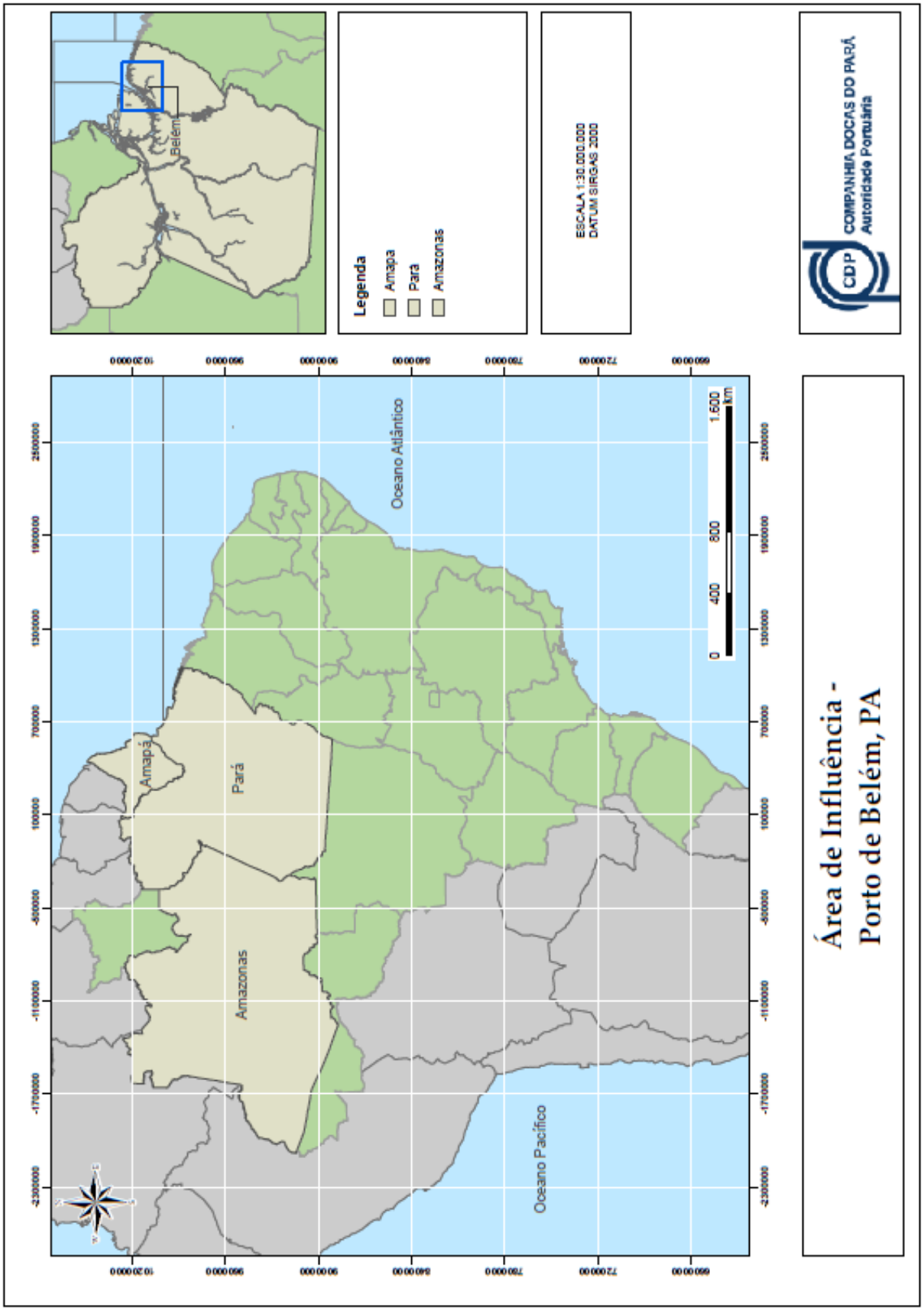
Art. 2º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

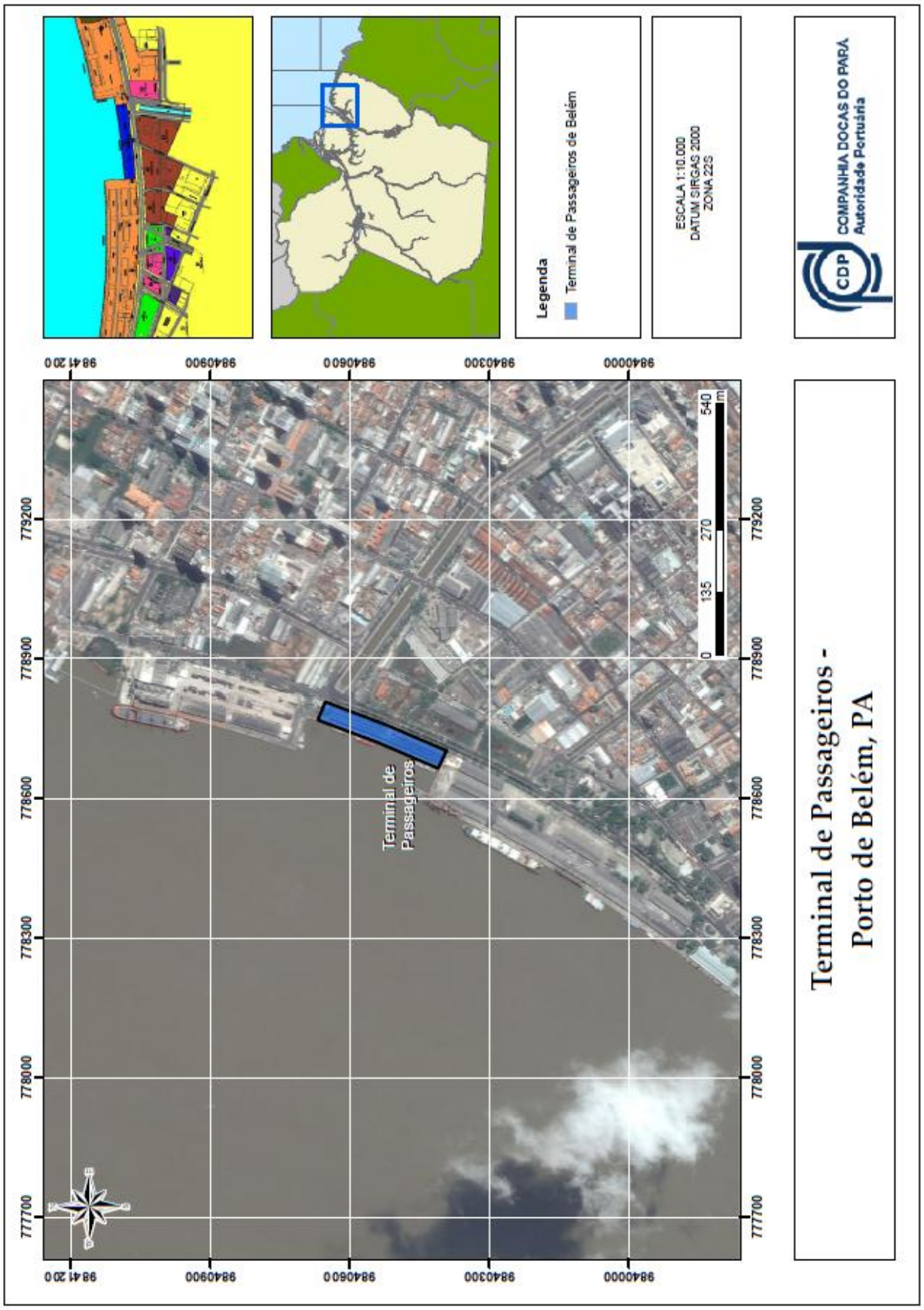
CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES

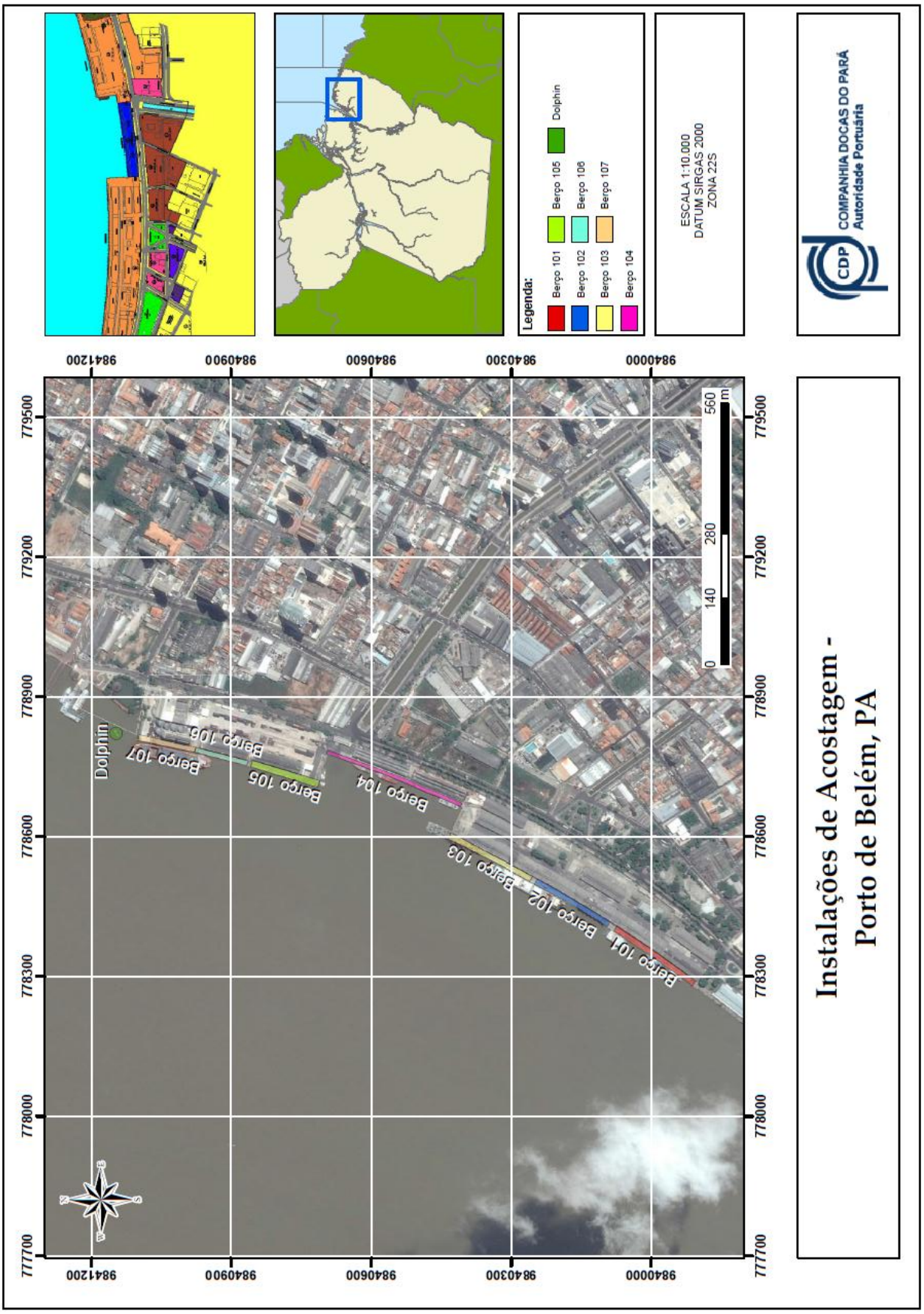
5. Mapas

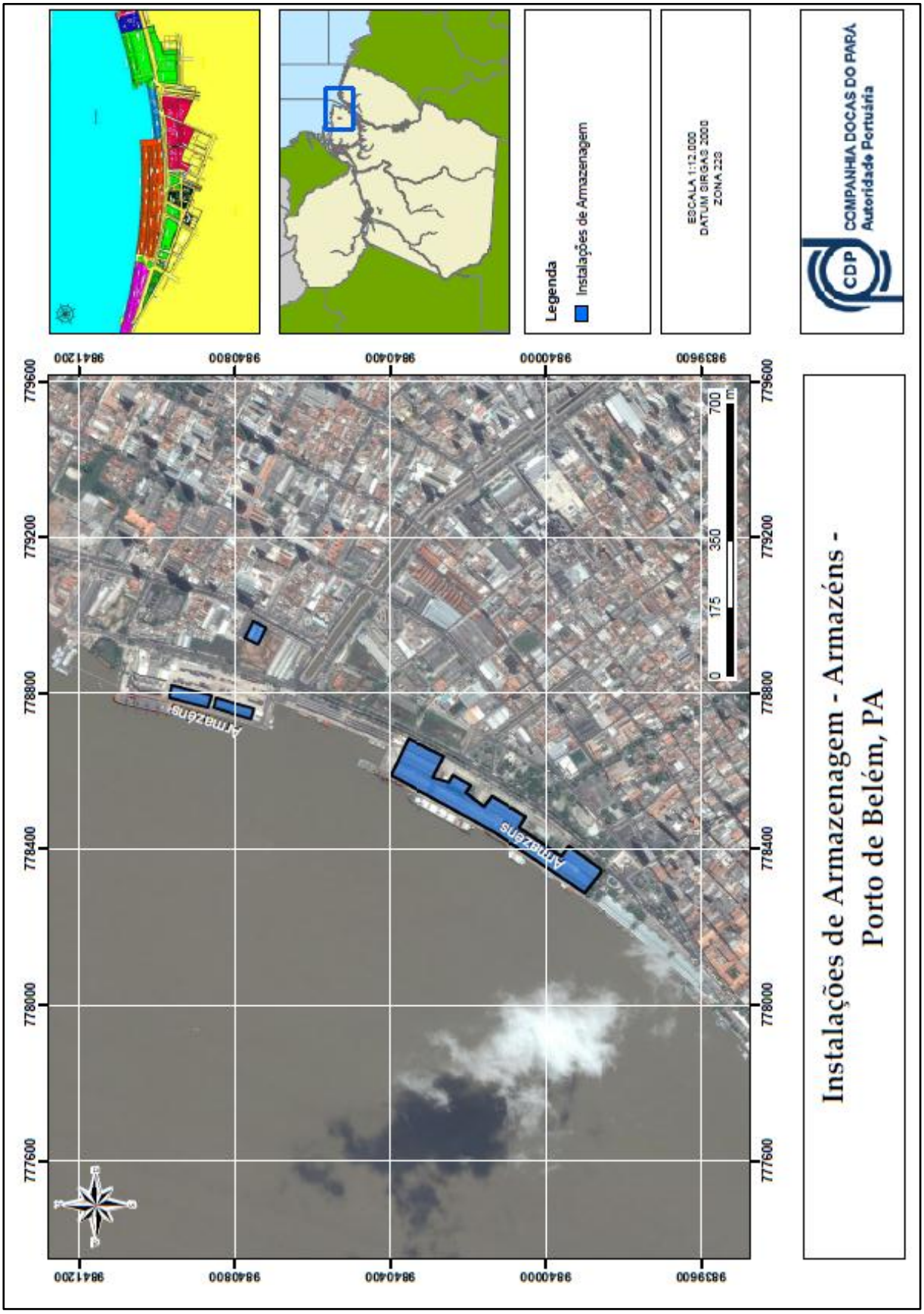

Legenda:
Porto de Belém
MARCO LEGAL:
DECRETO Nº 5.230 DE
5 DE OUTUBRO DE 2004
ESCALA 1:12.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
CDP
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Localização do
Porto de Belém, PA
PB1
PB2
PB3
PB4
PB5
PB6
PB7
PB8
PB9
0
185
370
740
m

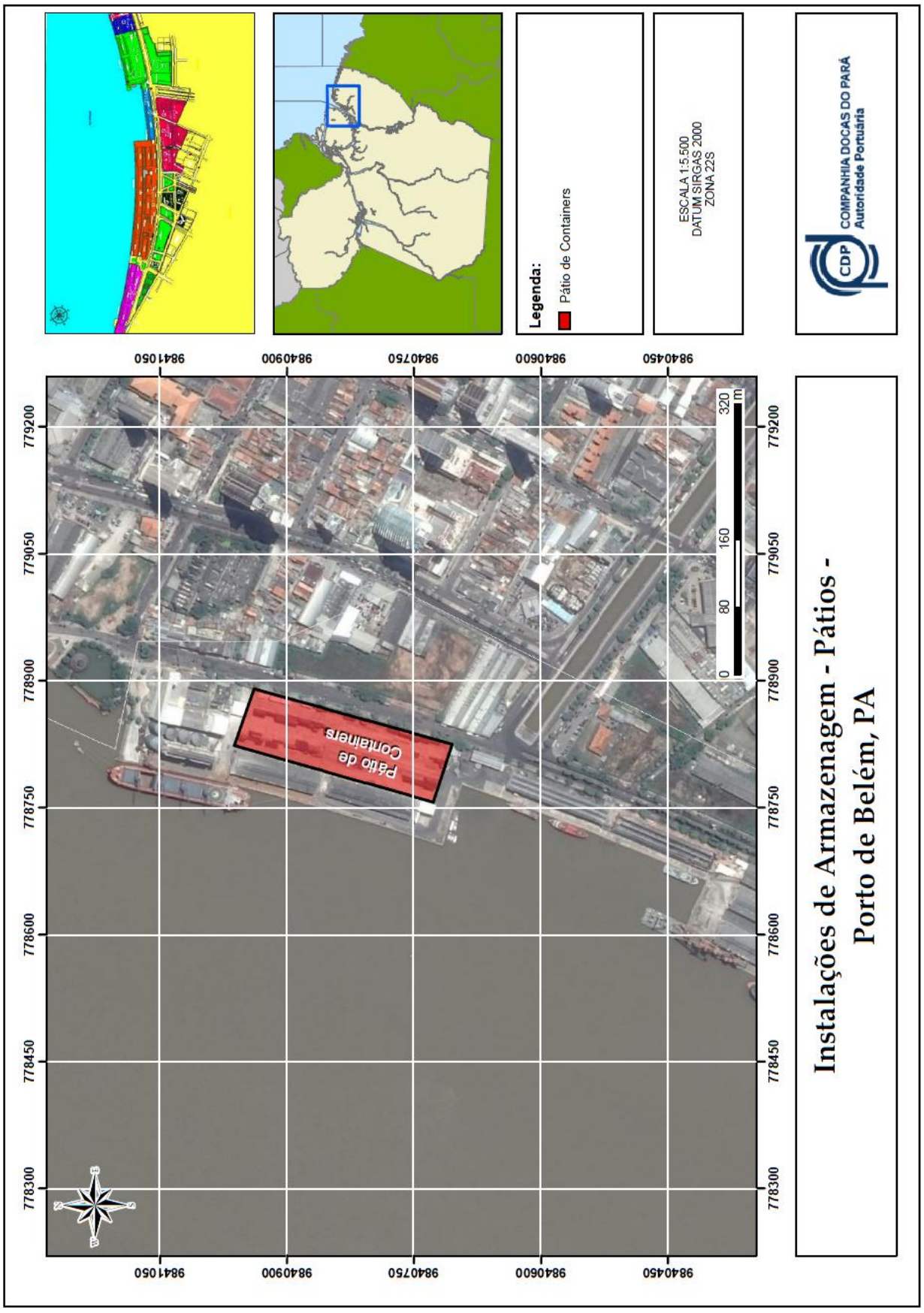

Porto Organizado de Belém
Brasil
Oceano Atlântico
Legenda:
Area de Fundeio 1
Area de Fundeio 2
Area de Fundeio 3
Area de Fundeio 4
Area de Fundeio 5
Area de Fundeio 6
Bacia de Evolucao do Porto Org. de Belém
Bacia de Evolucao do Terminal de Outeiro
Porto de Belém
Terminal de Miramar
Terminal de Outeiro
9860000
9850000
9840000
790000
780000
770000
Rio Guamá
Baía de Santo Antônio
Baía do Guajará
Baía do Marajó
0
2
4
8
Km
ESCALA 1:160.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S

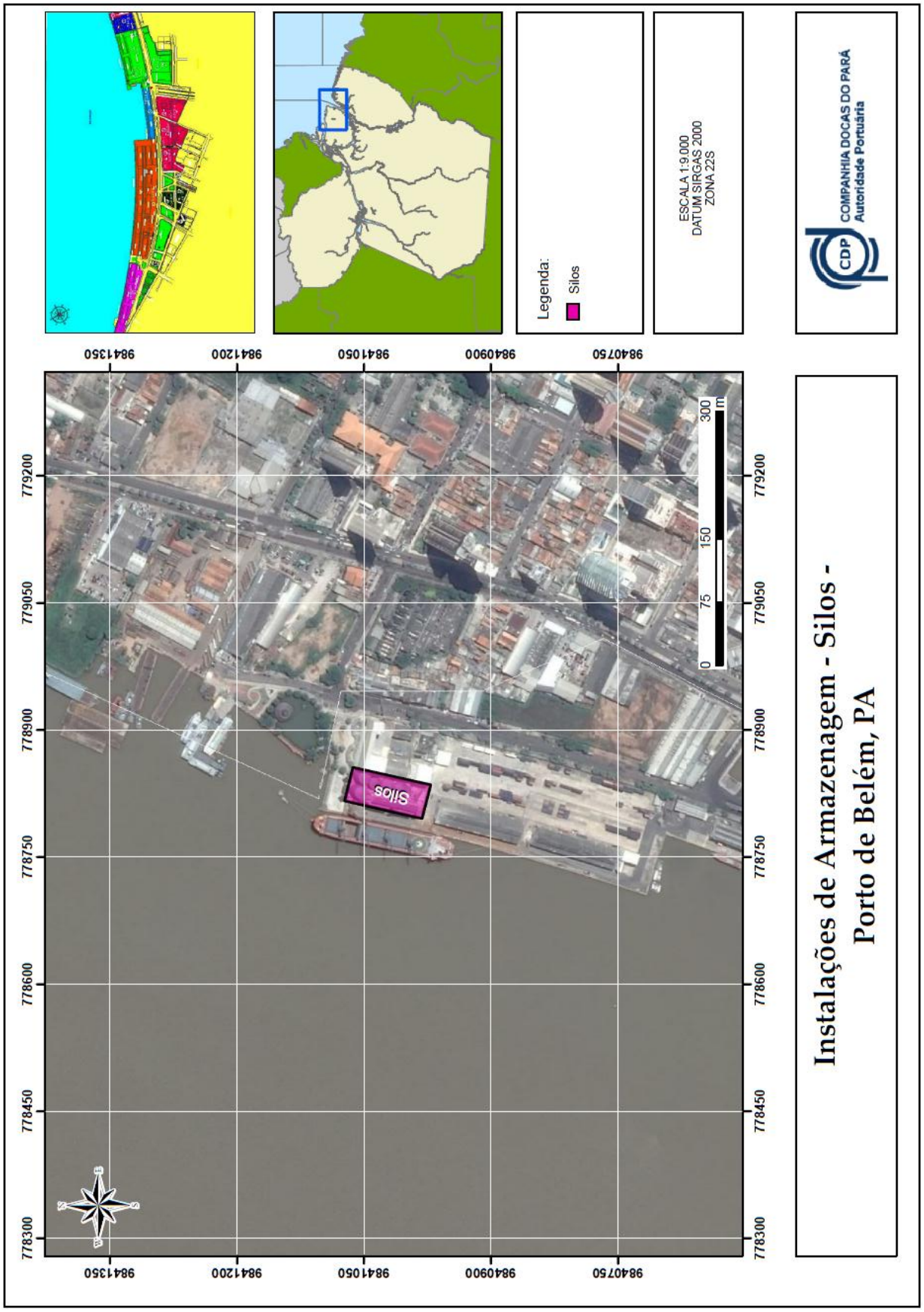

Belém
Legenda
Amapa
Pará
Amazonas
ESCALA 1:30.000.000
DATUM SIRGAS 2000
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Oceano Atlântico
Amapá
Pará
Amazonas
Oceano Pacífico
0
400
800
1.600
Km
Área de Influência -
Porto de Belém, PA

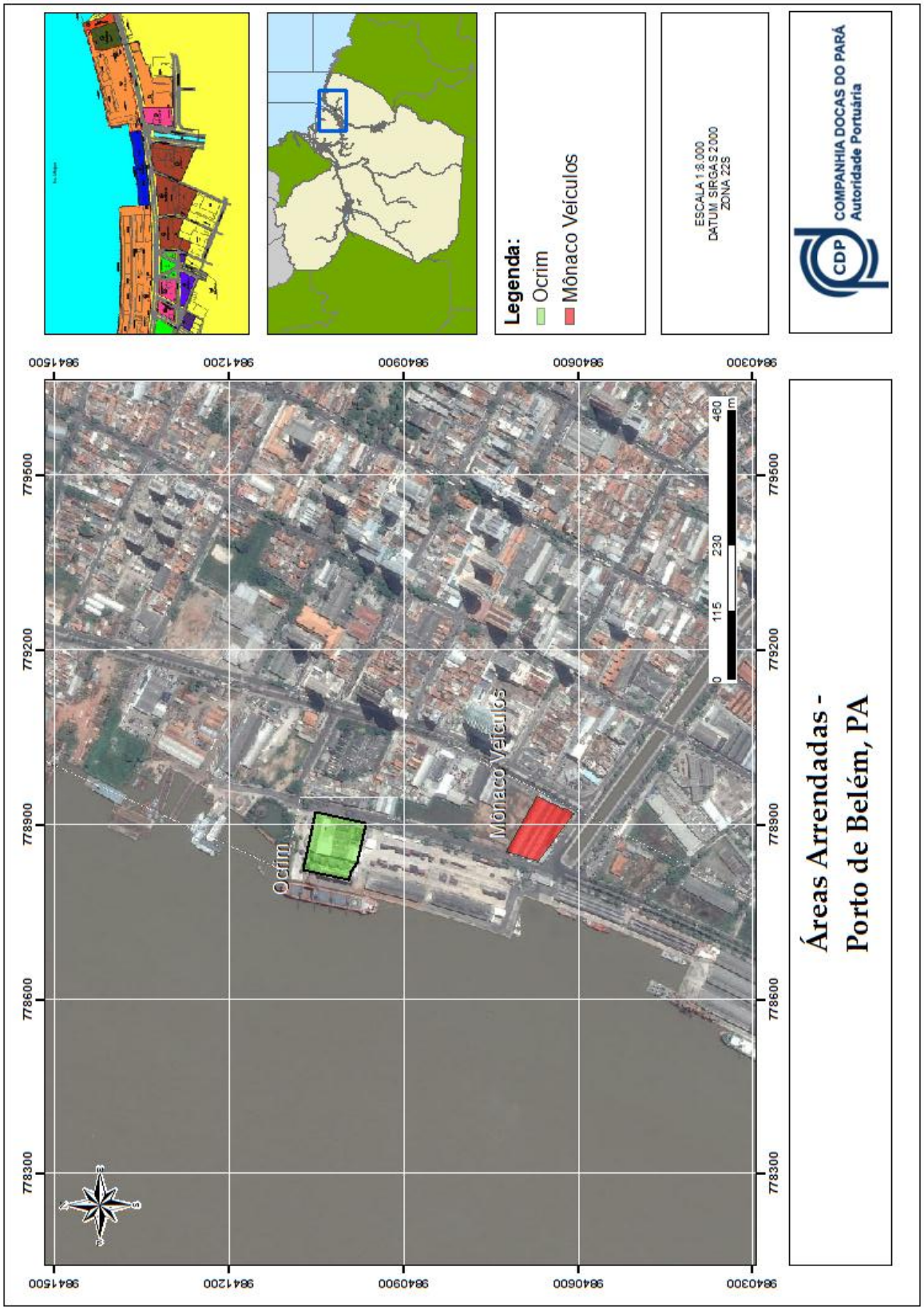

Legenda
Terminal de Passageiros de Belém
ESCALA 1:10.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Terminal de Passageiros -
Porto de Belém, PA
Terminal de Passageiros
0
135
270
540
m
779200
778900
778600
778300
778000
777700
9841200
9840900
9840600
9840300
9840000

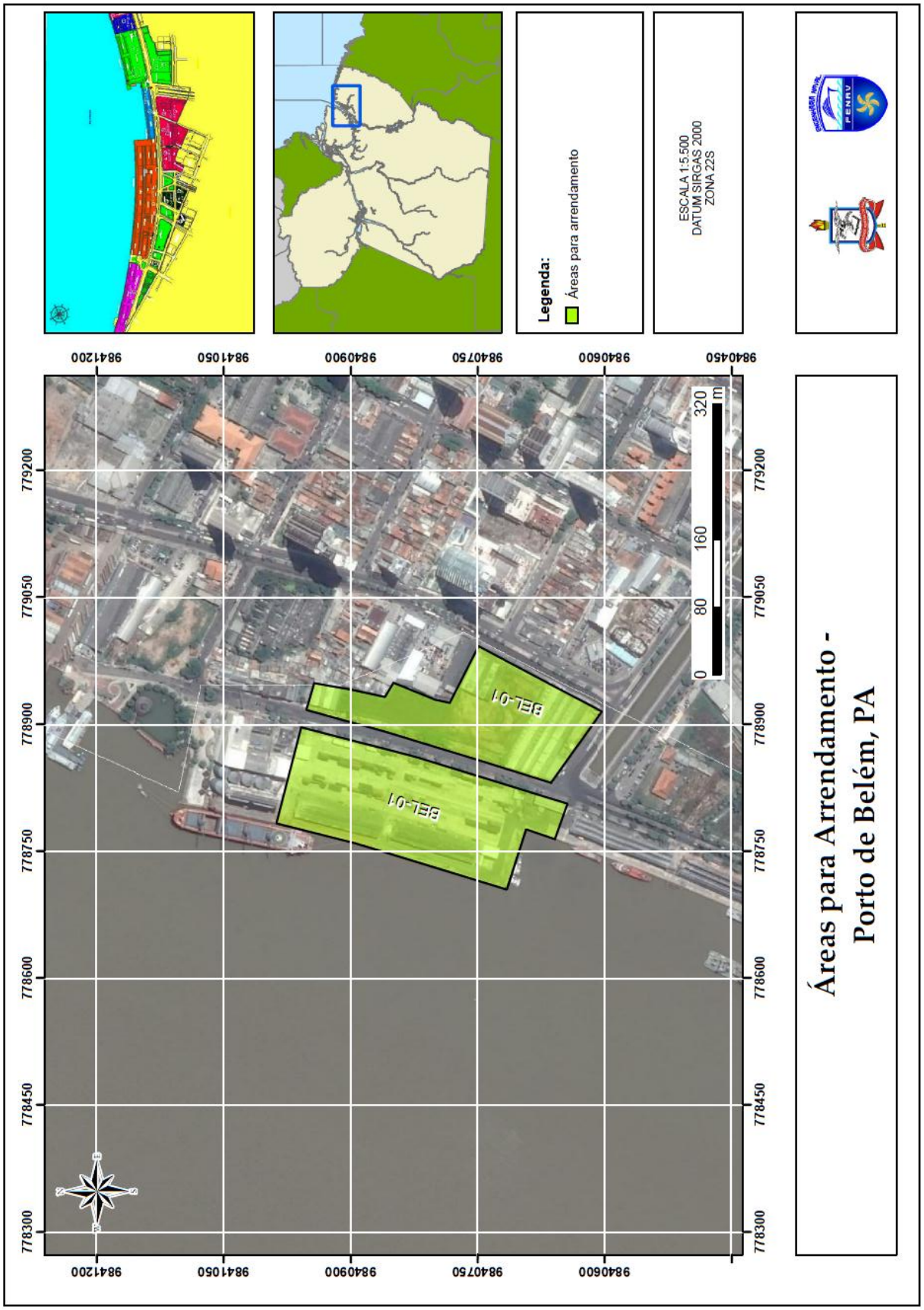

Legenda:
Dolphin
Berço 101
Berço 102
Berço 103
Berço 104
Berço 105
Berço 106
Berço 107
ESCALA 1:10.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Instalações de Acostagem -
Porto de Belém, PA
0
140
280
560
m
Dolphin
Berço 107
Berço 106
Berço 105
Berço 104
Berço 103
Berço 102
Berço 101
779500
779200
778900
778600
778300
778000
777700
984200
984090
984060
984030
984000

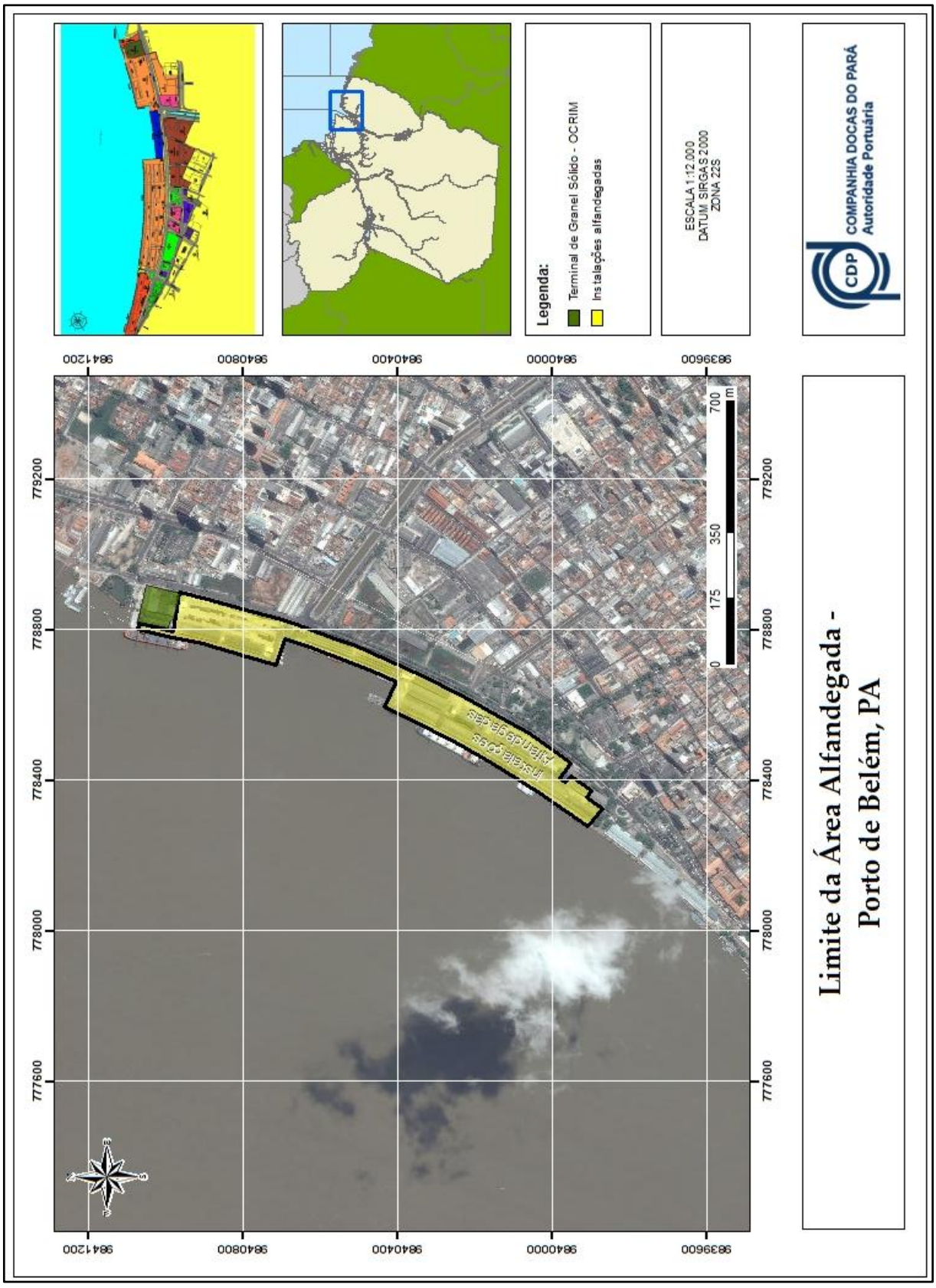

Legenda
Instalações de Armazenagem
ESCALA 1:12.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 23S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Instalações de Armazenagem - Armazéns -
Porto de Belém, PA
Armazéns
Armazéns
0
175
350
700
m
779600
779200
778800
778400
778000
777600
983960
984000
984040
984080
984120

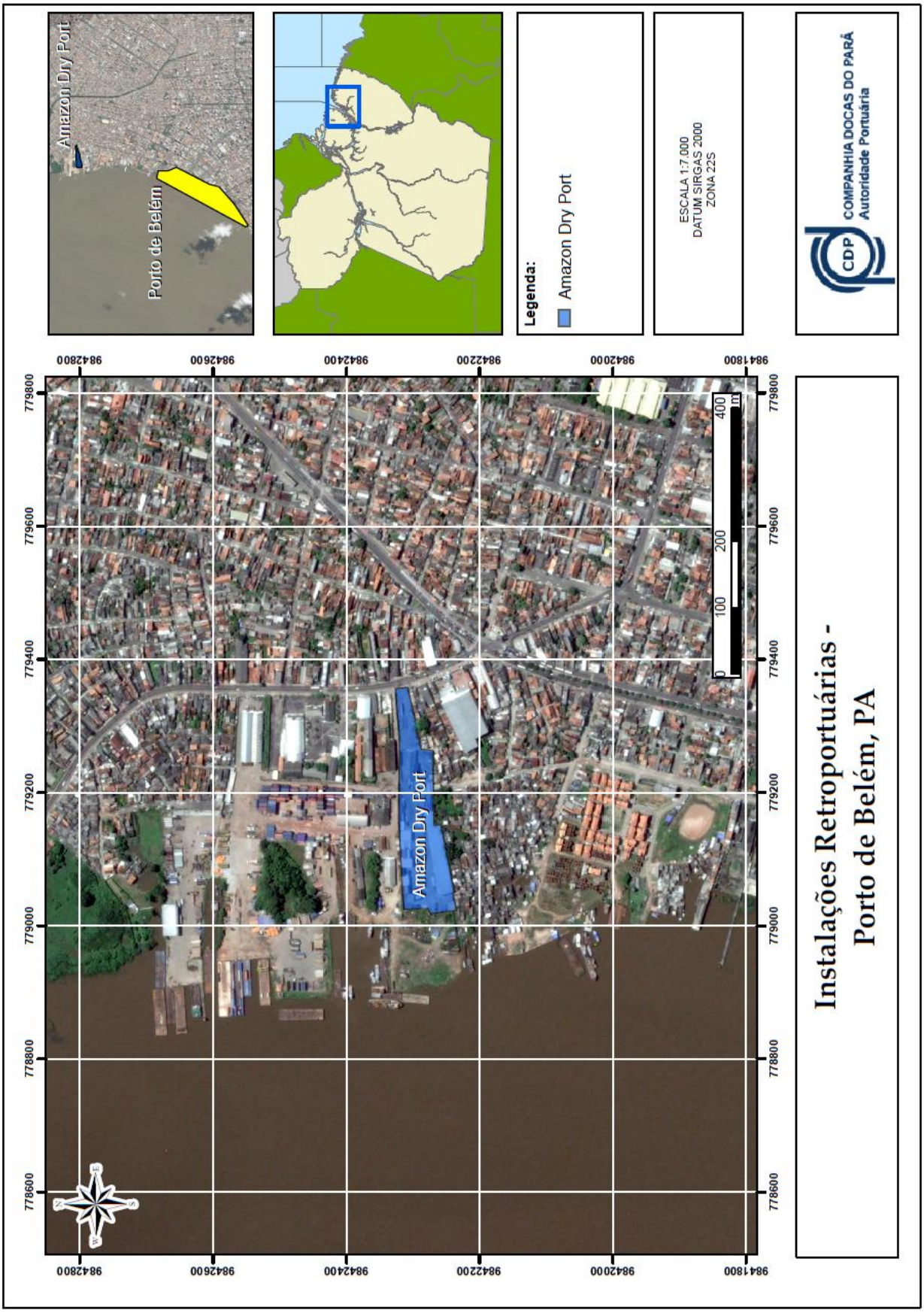

Legenda:
Pátio de Containers
ESCALA 1:5.500
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Instalações de Armazenagem - Pátios -
Porto de Belém, PA
Pátio de Containers
0
80
160
320
m
9841050
9840900
9840750
9840600
9840450
779200
779050
778900
778750
778600
778450
778300

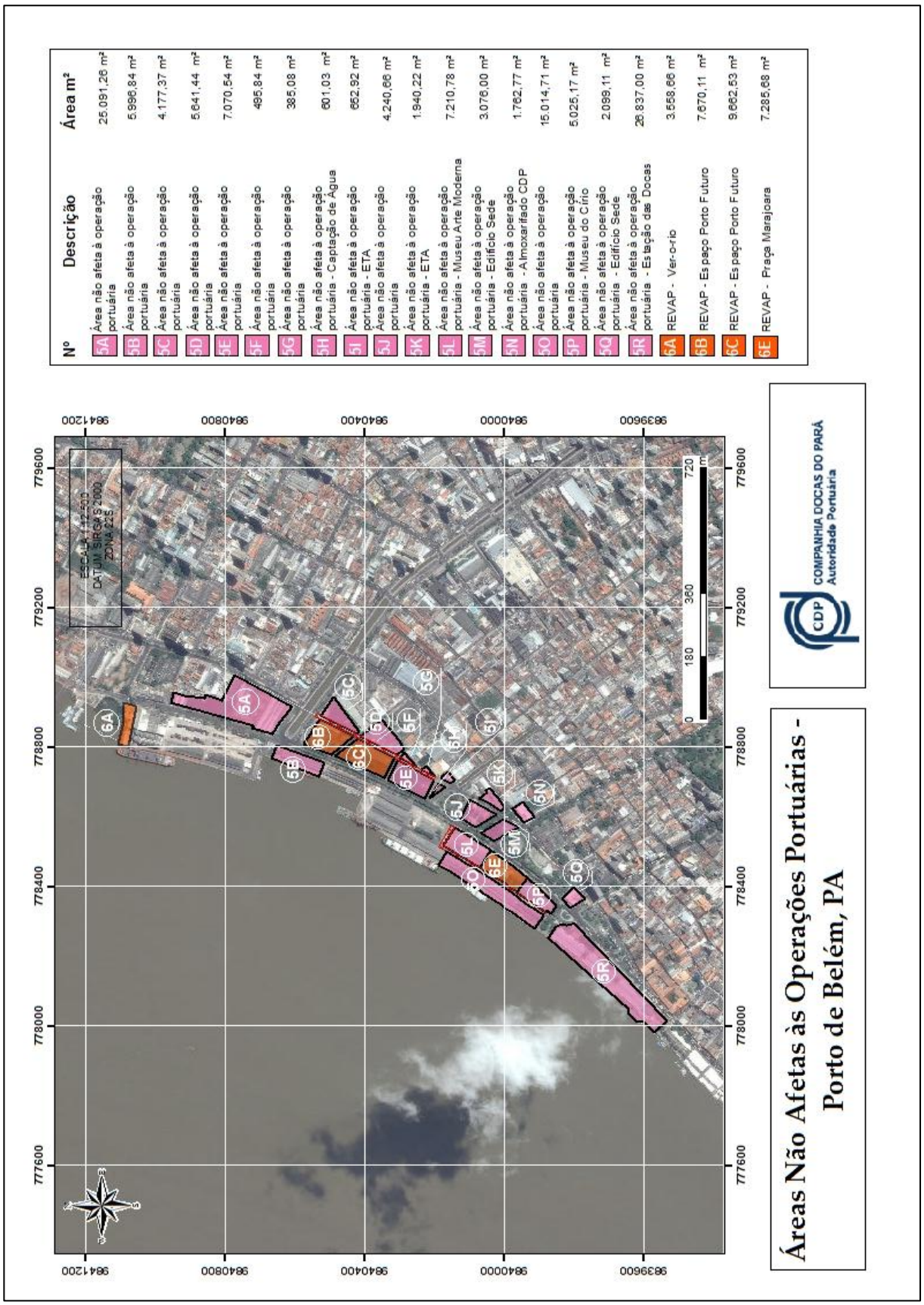

Instalações de Armazenagem - Silos -
Porto de Belém, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ESCALA 1:9.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
Legenda:
Silos
0
75
150
300
m
Silos
9840750
9840900
9841050
9841200
9841350
779200
779050
778900
778750
778600
778450
778300

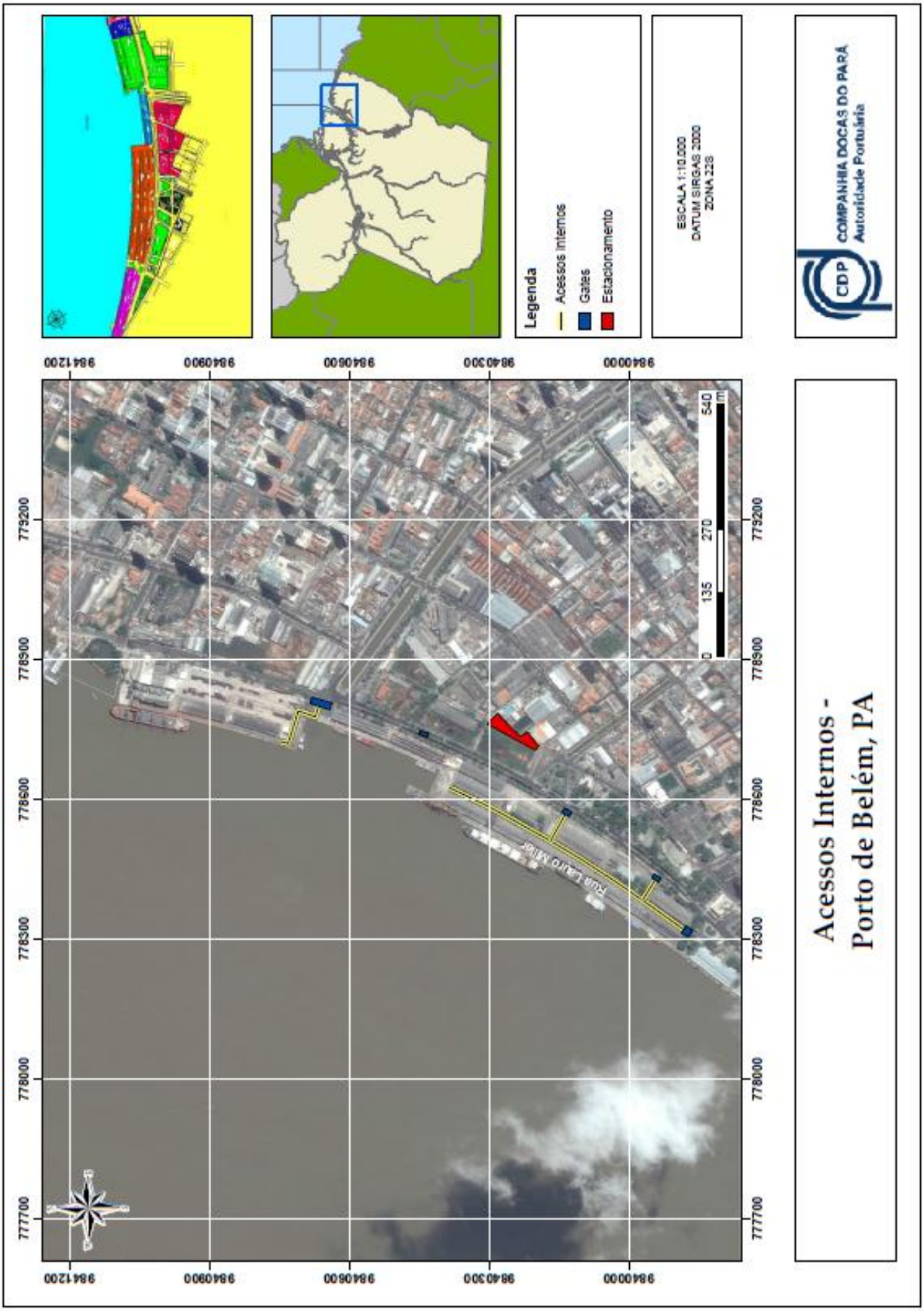

Legenda:
Ocrim
Mônaco Veículos
ESCALA 1:8.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Áreas Arrendadas -
Porto de Belém, PA
Ocrim
Mônaco Veículos
0
115
230
460
m
784150
784200
784090
784060
784030
779500
779200
778900
778600
778300

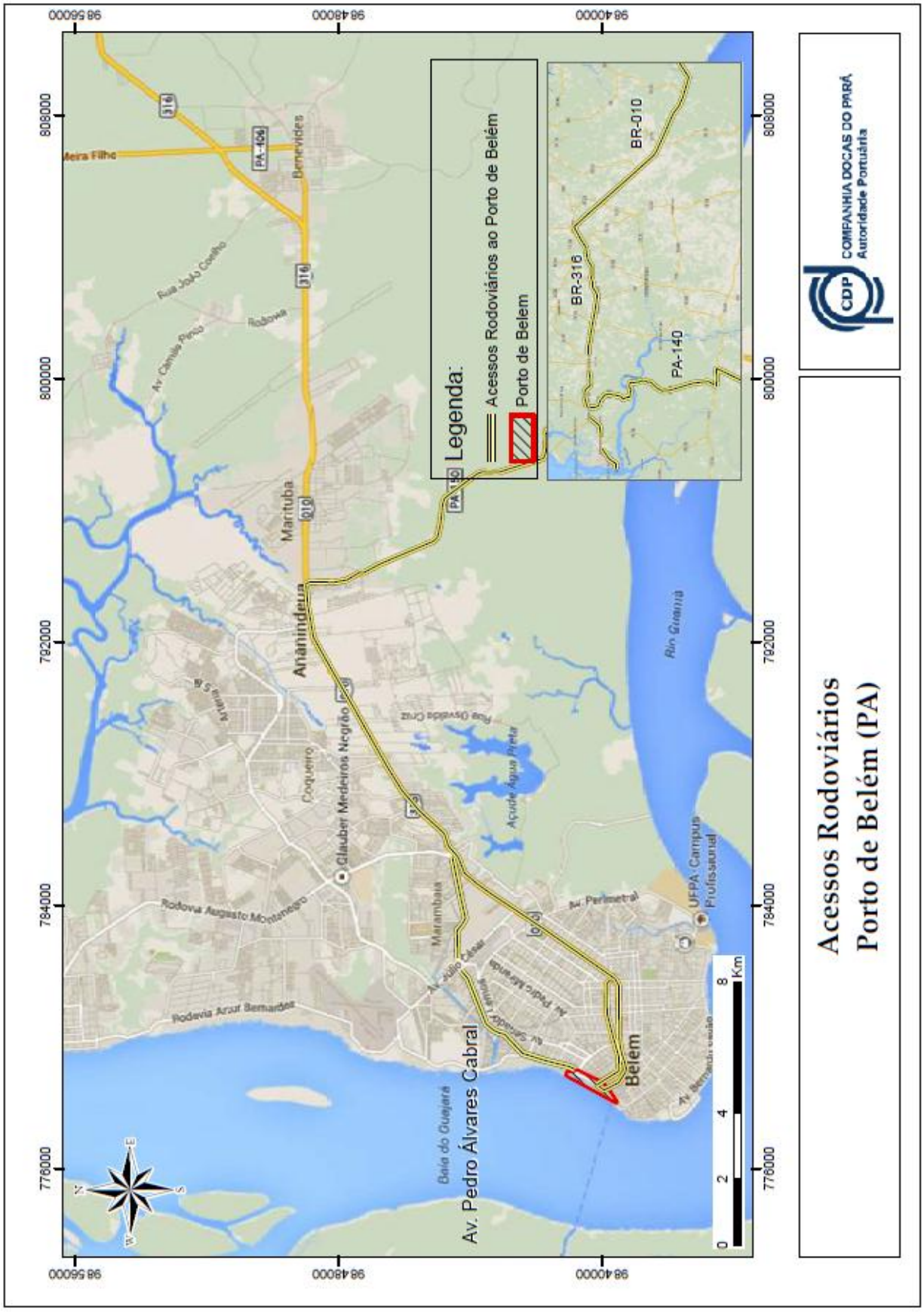

Áreas para Arrendamento -
Porto de Belém, PA
Legenda:
Áreas para arrendamento
ESCALA 1:5.500
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
BEL-01
BEL-01
0
80
160
320
m
9841200
9841050
9840900
9840750
9840600
9840450
779200
779050
778900
778750
778600
778450
778300

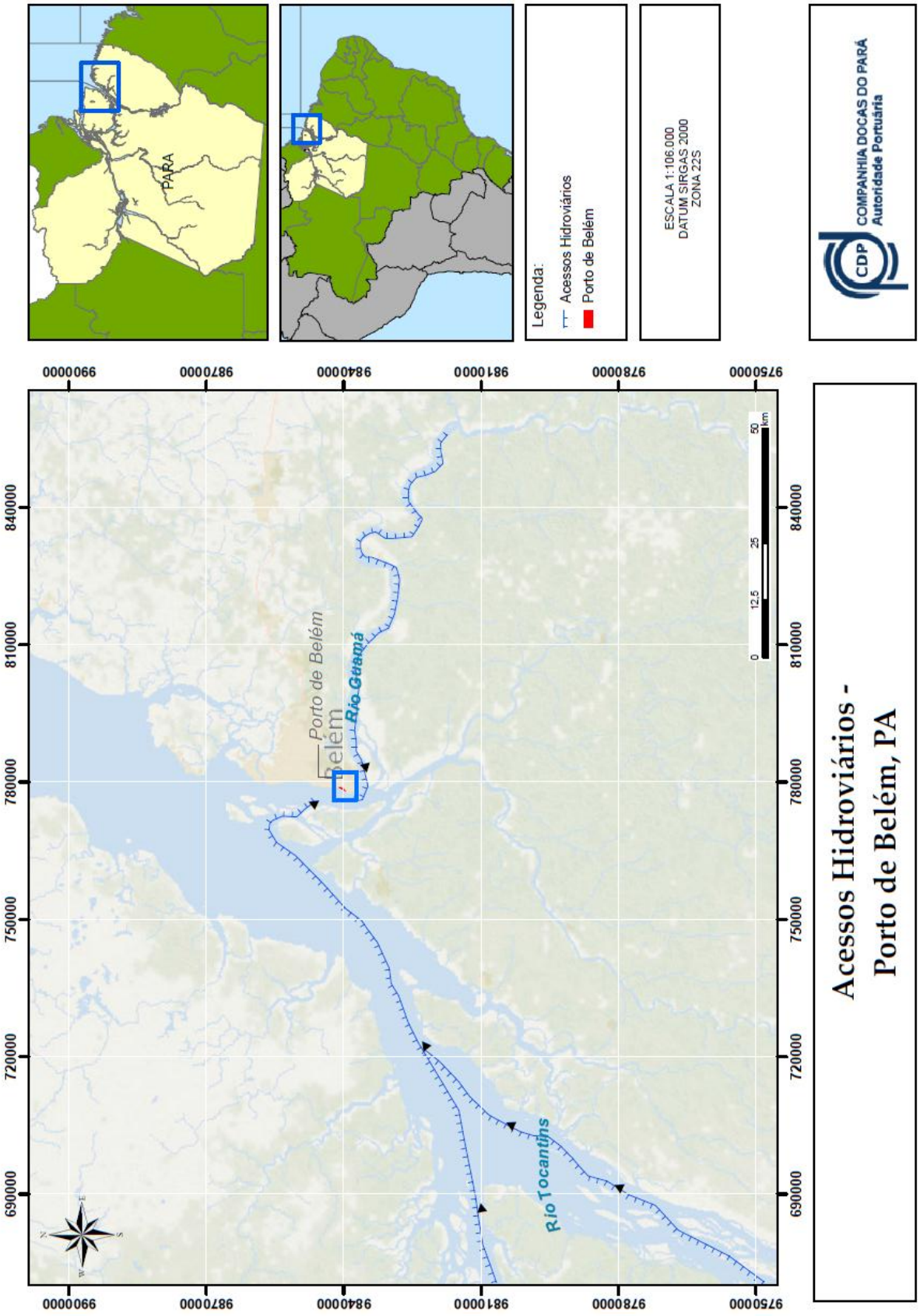

Legenda:
Terminal de Granel Sólido - OCRIM
Instalações alfandegadas
ESCALA 1:12.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Limite da Área Alfandegada -
Porto de Belém, PA
Instalações Alfandegadas
0
175
350
700
m
779200
778800
778400
778000
777600
9841200
9840800
9840400
9840000
9839600

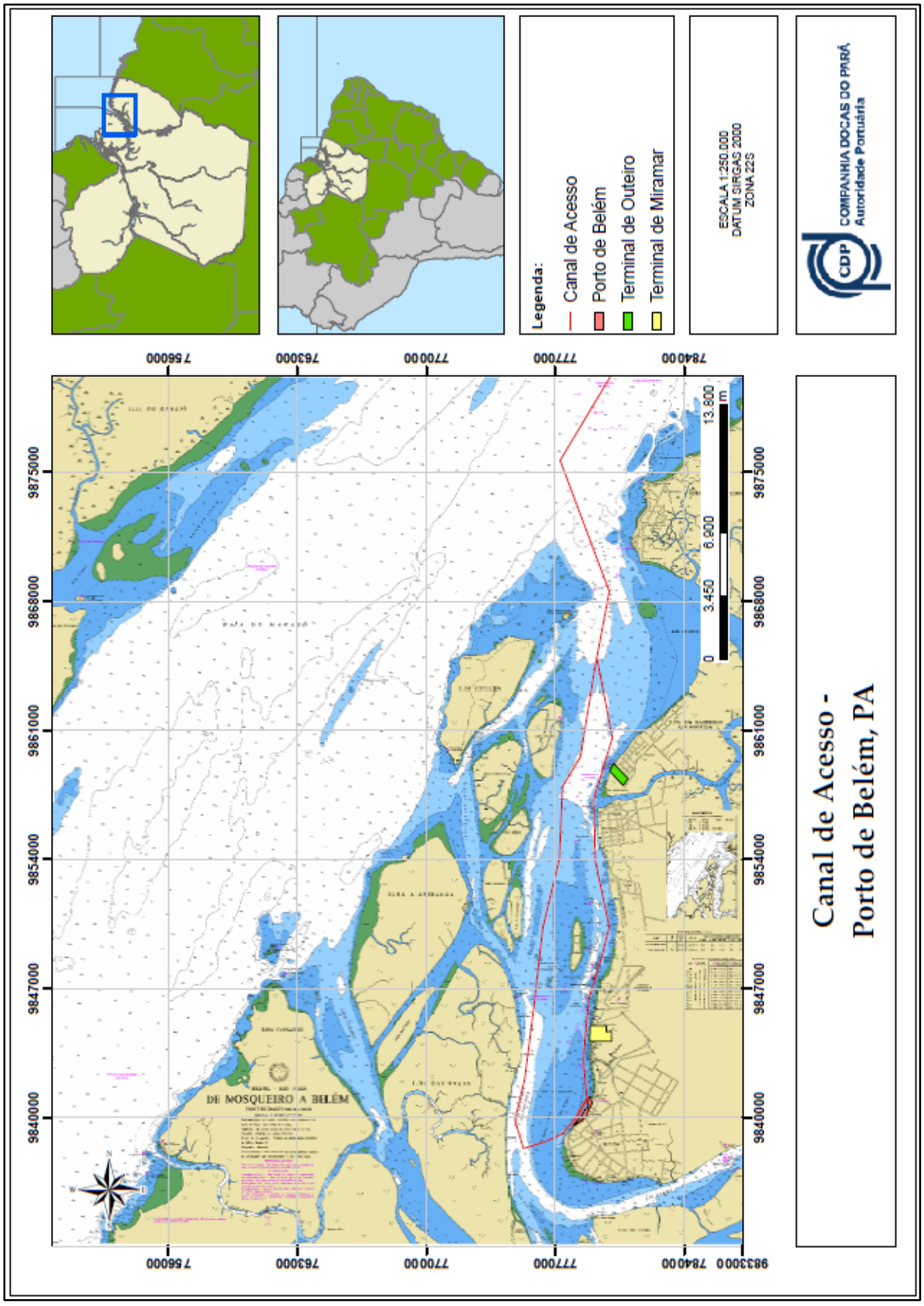

Amazon Dry Port
Porto de Belém
Legenda:
Amazon Dry Port
ESCALA 1:7.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Instalações Retroportuárias -
Porto de Belém, PA
Amazon Dry Port
0
100
200
400
m
779800
779600
779400
779200
779000
778800
778600
9842800
9842600
9842400
9842200
9842000
9841800

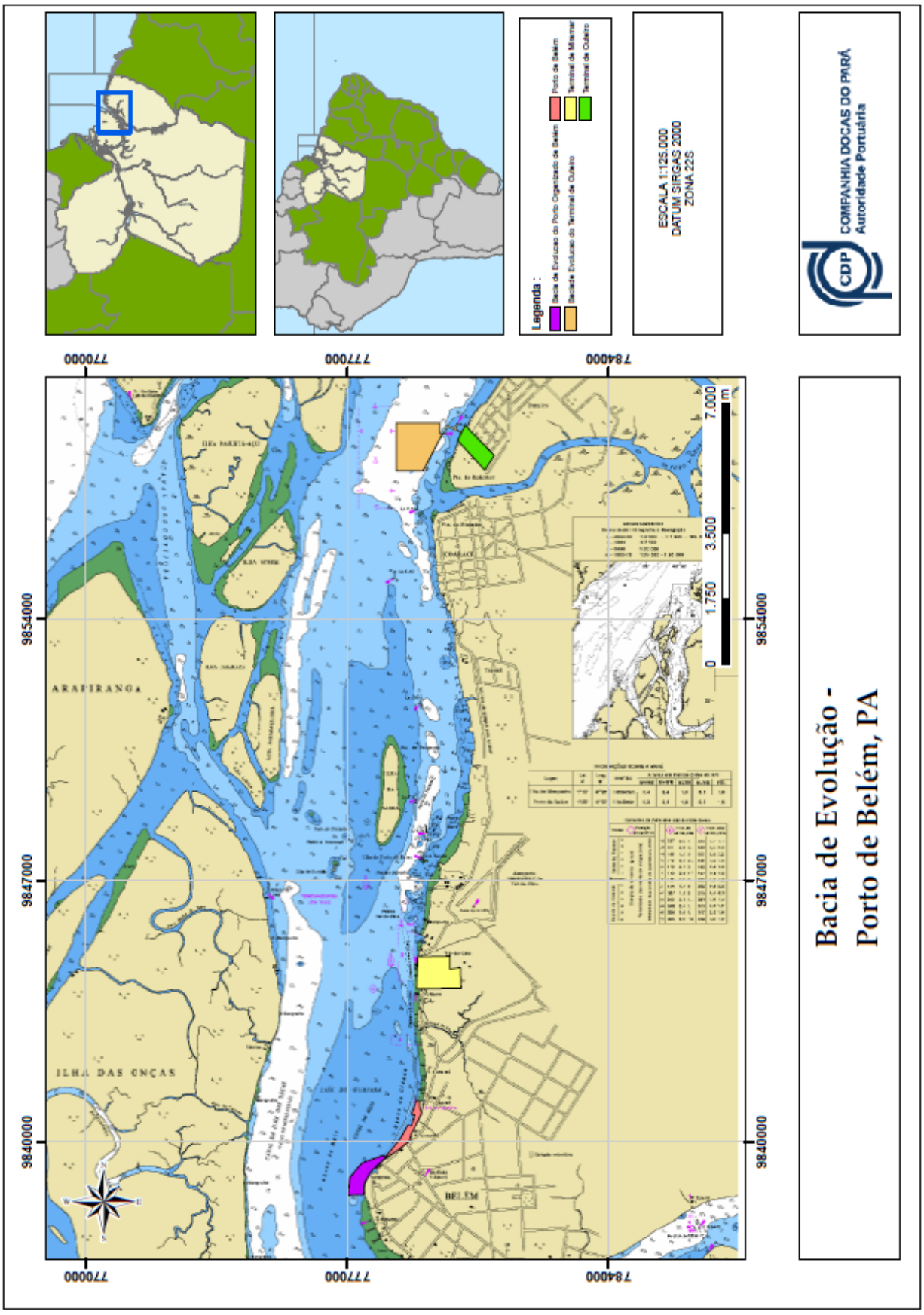

Áreas Não Afetas às Operações Portuárias - Porto de Belém, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Nº | Descrição | Área m²
5A | Área não afeta à operação portuária | 25.091,26 m²
5B | Área não afeta à operação portuária | 5.998,84 m²
5C | Área não afeta à operação portuária | 4.177,37 m²
5D | Área não afeta à operação portuária | 5.641,44 m²
5E | Área não afeta à operação portuária | 7.070,54 m²
5F | Área não afeta à operação portuária | 495,84 m²
5G | Área não afeta à operação portuária | 385,08 m²
5H | Área não afeta à operação portuária - Captação de Água | 601,03 m²
5I | Área não afeta à operação portuária - ETA | 652,92 m²
5J | Área não afeta à operação portuária | 4.240,66 m²
5K | Área não afeta à operação portuária - ETA | 1.940,22 m²
5L | Área não afeta à operação portuária - Museu Arte Moderna | 7.210,78 m²
5M | Área não afeta à operação portuária - Edifício Sede | 3.076,00 m²
5N | Área não afeta à operação portuária - Almoxarifado CDP | 1.762,77 m²
5O | Área não afeta à operação portuária | 15.014,71 m²
5P | Área não afeta à operação portuária - Museu do Círio | 5.025,17 m²
5Q | Área não afeta à operação portuária - Edifício Sede | 2.099,11 m²
5R | Área não afeta à operação portuária - Estação das Docas | 28.837,00 m²
6A | REVAP - Ver-o-rio | 3.558,66 m²
6B | REVAP - Es paço Porto Futuro | 7.670,11 m²
6C | REVAP - Es paço Porto Futuro | 9.662,53 m²
6E | REVAP - Praça Marajoara | 7.285,68 m²
ESCALA 1:17.500
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
0 180 360 720 m
9839600 9840000 9840400 9840800 9841200
779600 779200 778800 778400 778000 777600

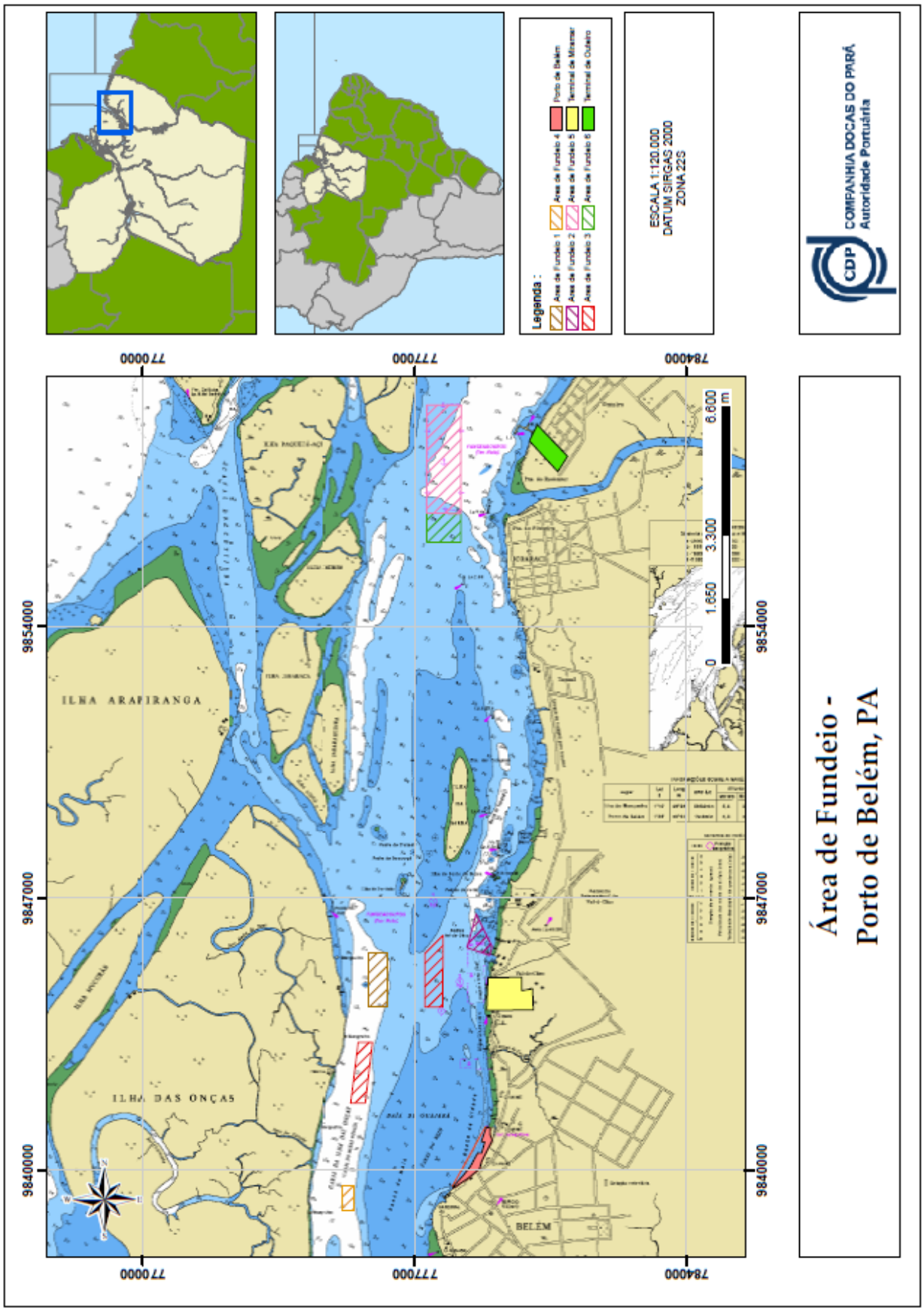

Legenda
Acessos Internos
Gates
Estacionamento
ESCALA 1:10.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Acessos Internos -
Porto de Belém, PA
9841200
9840900
9840600
9840300
9840000
779200
778900
778600
778300
778000
777700
0
135
270
540
m

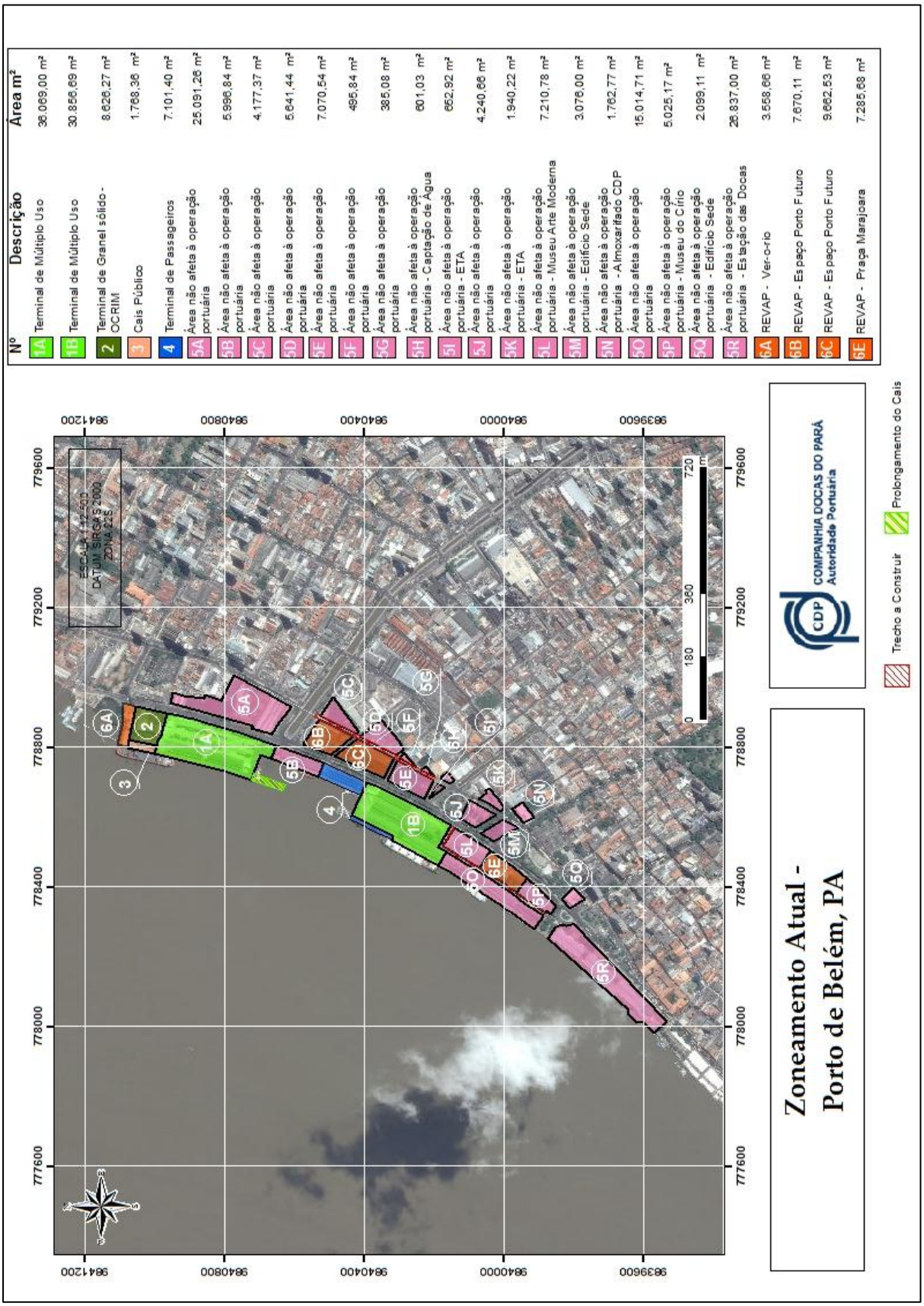

Legenda:
Acessos Rodoviários ao Porto de Belém
Porto de Belem
BR-010
BR-316
PA-140
Acessos Rodoviários
Porto de Belém (PA)
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Av. Pedro Álvares Cabral
Belém
Ananindeua
Marituba
Benevides
Rodovia Augusto Montenegro
Rodovia Arcur Bernardes
Av. Perimetral
UFPA - Campus Profissional
Rio Guamá
Baía do Guajará
Km

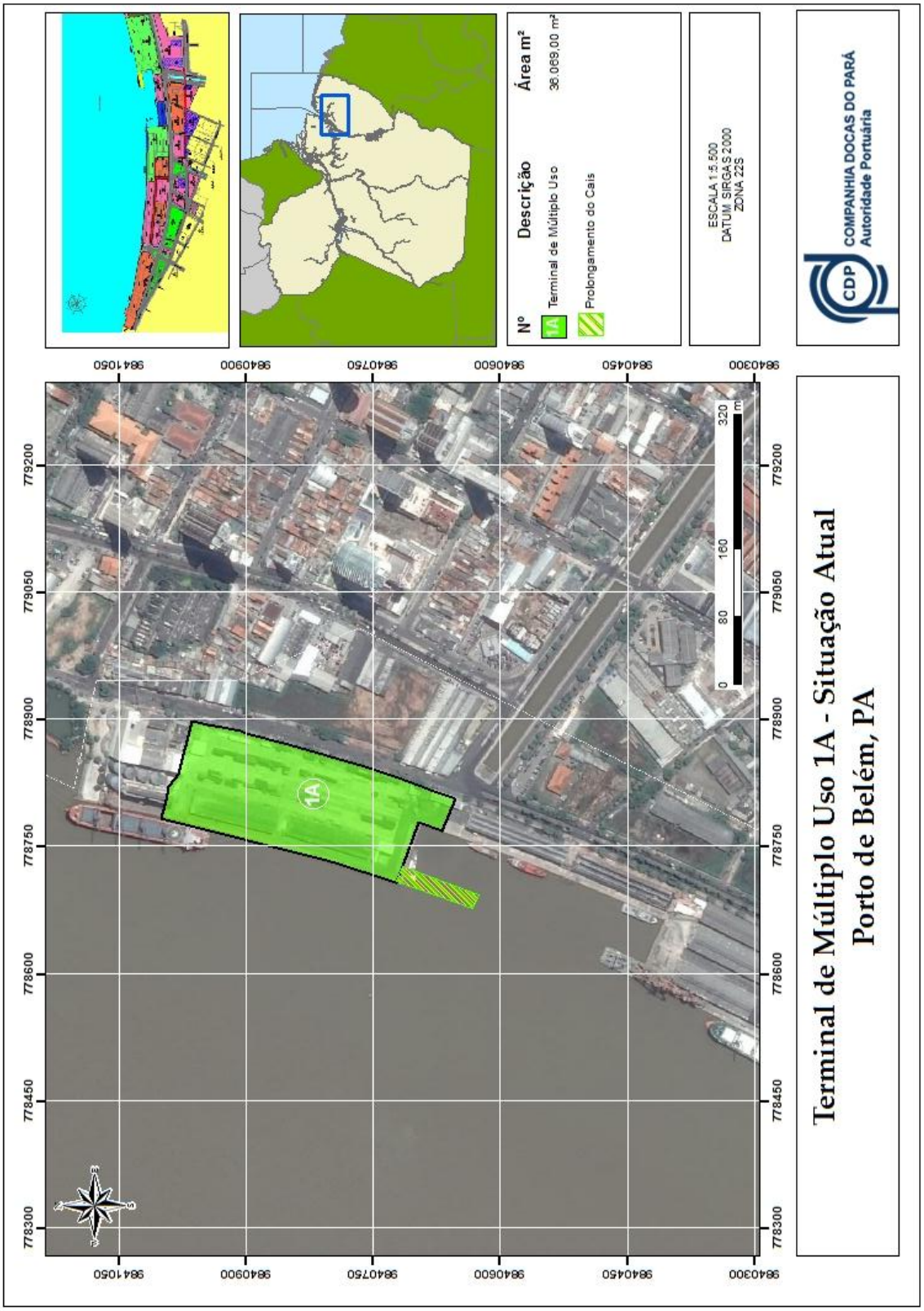

PARA
Legenda:
Acessos Hidroviários
Porto de Belém
ESCALA 1:106.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Acessos Hidroviários -
Porto de Belém, PA
Porto de Belém
Belém
Rio Guamá
Rio Tocantins
0
12,5
25
50
km
9900000
9870000
9840000
9810000
9780000
9750000
840000
810000
780000
750000
720000
690000

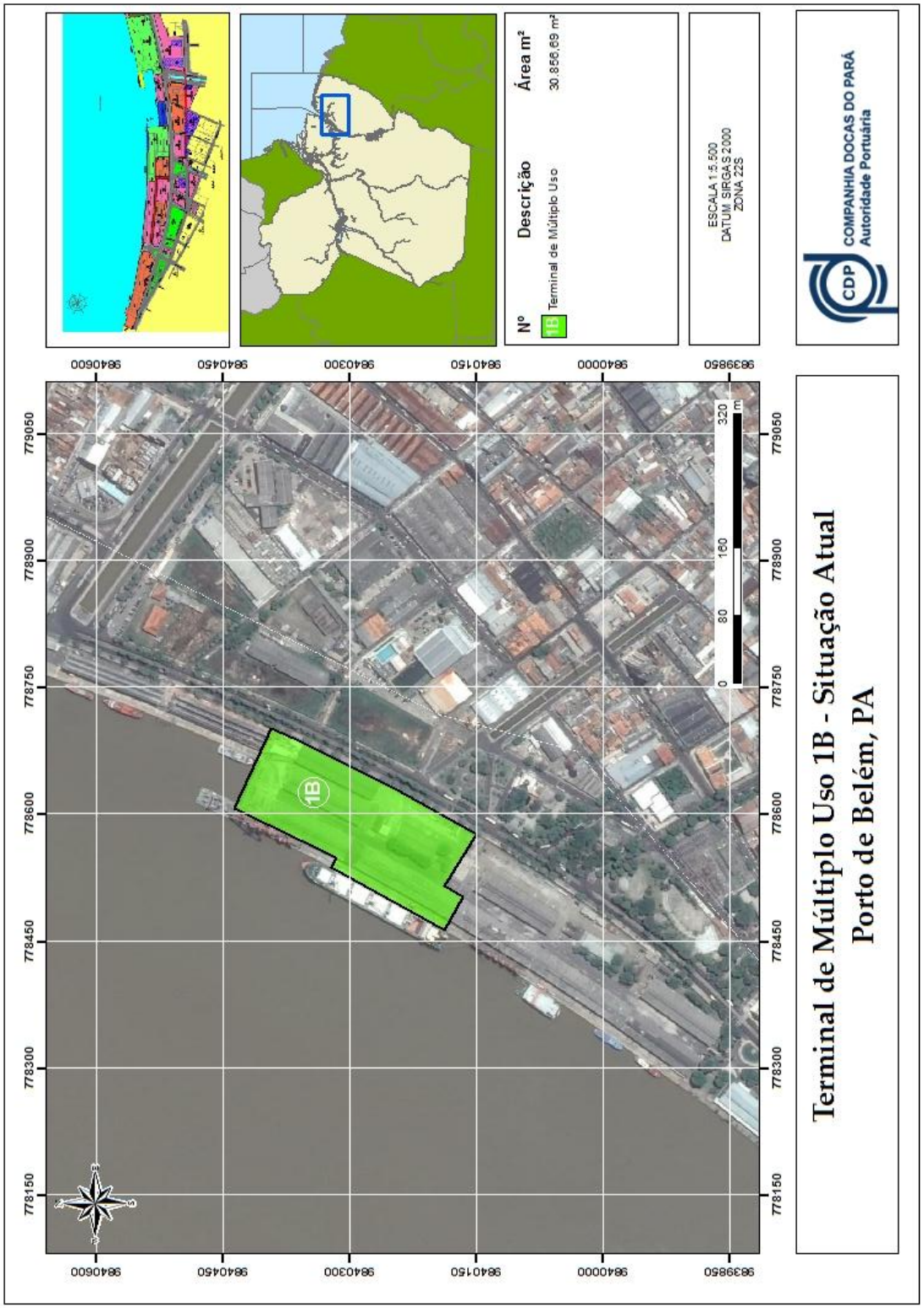

Legenda:
Canal de Acesso
Porto de Belém
Terminal de Outeiro
Terminal de Miramar
ESCALA 1:250.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Canal de Acesso -
Porto de Belém, PA
DE MOSQUEIRO A BELÉM
13.800
6.900
3.450
0
m
756000
763000
770000
777000
784000
9875000
9868000
9861000
9854000
9847000
9840000

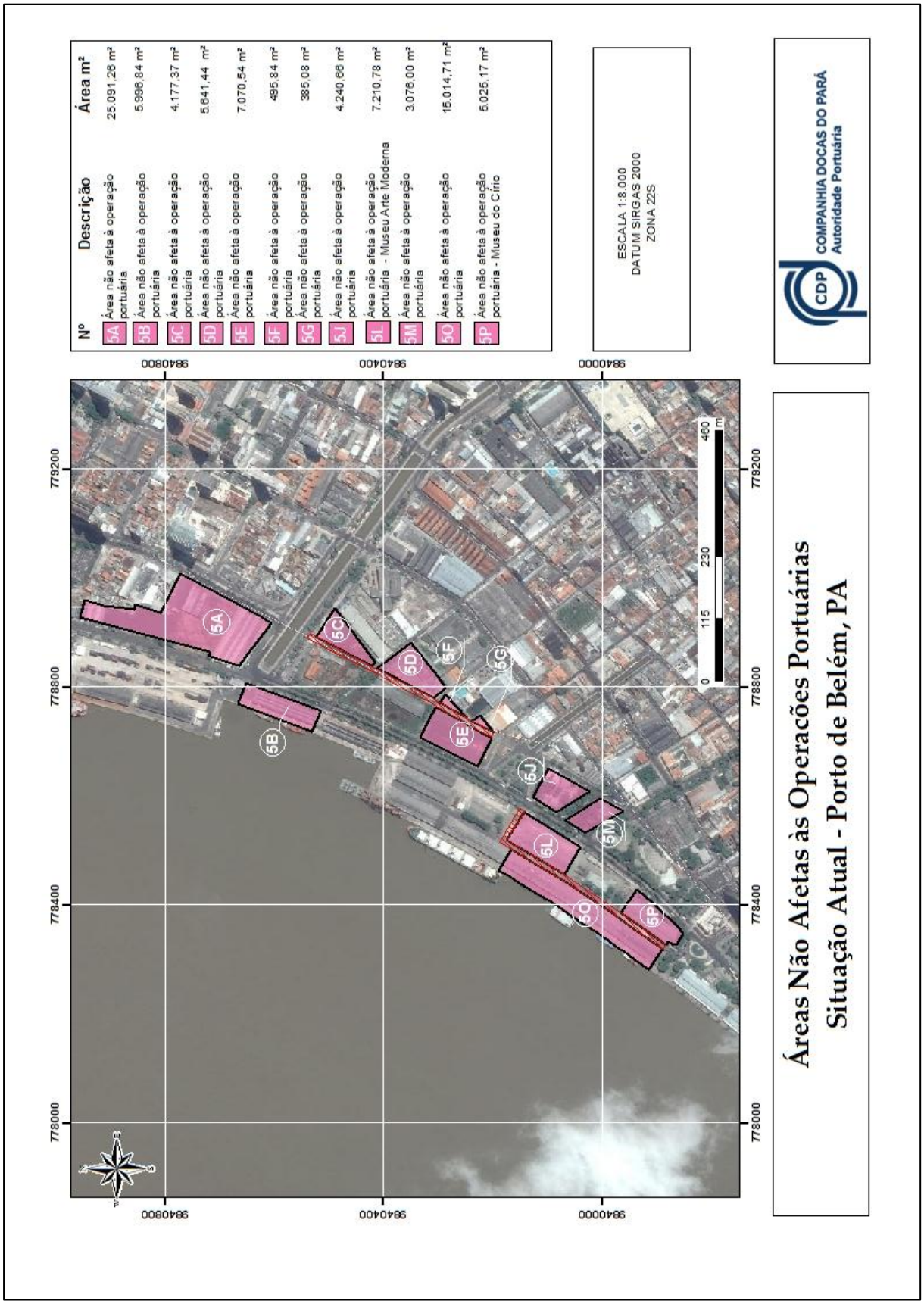

Legenda :
Bacia de Evolução do Porto Organizado de Belém
Bacia de Evolução do Terminal de Outeiro
Porto de Belém
Terminal de Miramar
Terminal de Outeiro
ESCALA 1:125.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Bacia de Evolução -
Porto de Belém, PA
7.000
3.500
1.750
0
m
9854000
9847000
9840000
777000
784000
ARAPIRANGA
ILHA DAS ONÇAS
BELÉM

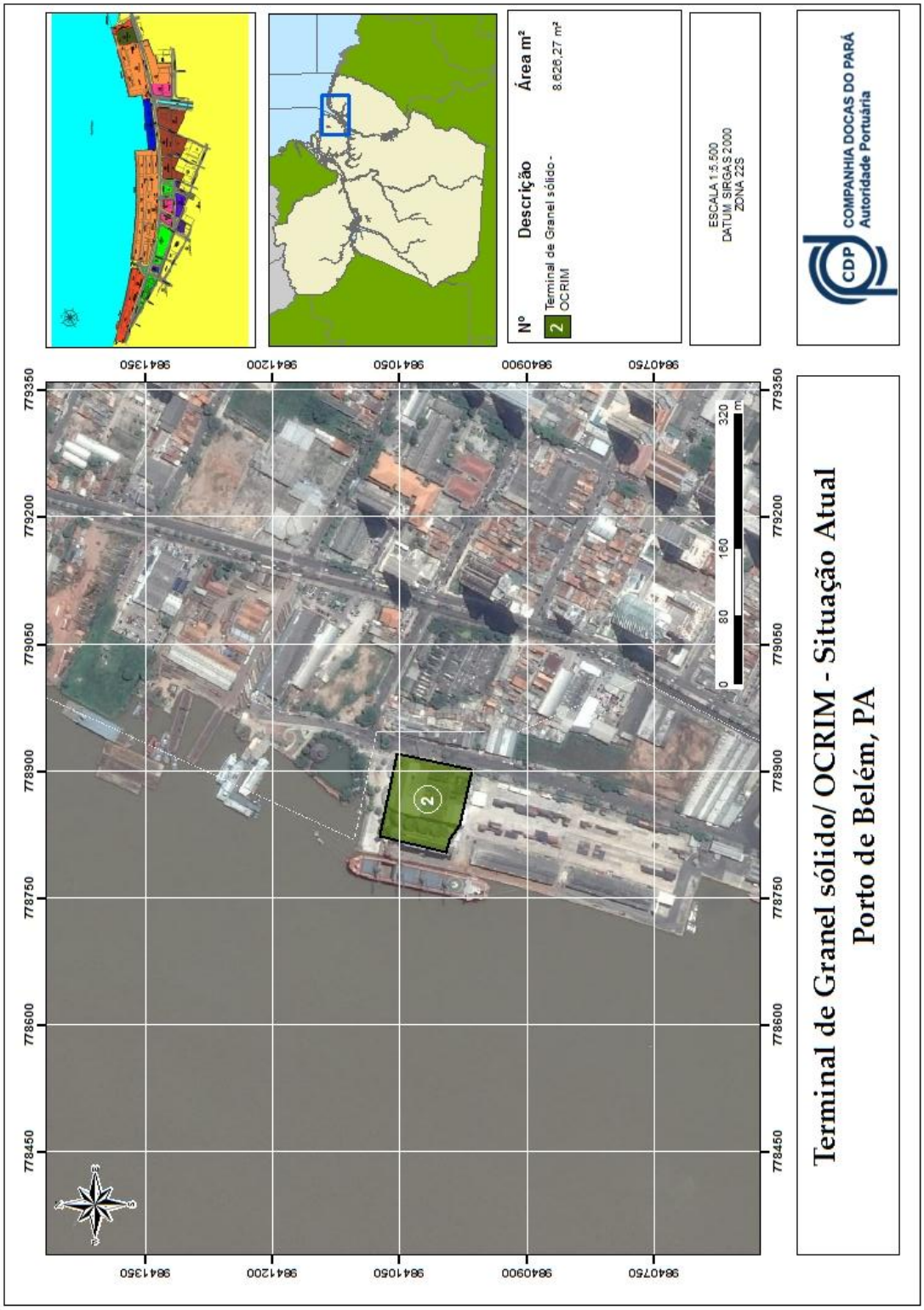

Legenda :
Área de Fundeio 1
Área de Fundeio 2
Área de Fundeio 3
Área de Fundeio 4
Área de Fundeio 5
Área de Fundeio 6
Porto de Belém
Terminal de Miramar
Terminal de Outeiro
ESCALA 1:120.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Área de Fundeio -
Porto de Belém, PA
ILHA ARAPIRANGA
ILHA DAS ONÇAS
BELÉM
9854000
9847000
9840000
777000
784000
6,600
3,300
1,650
0
m

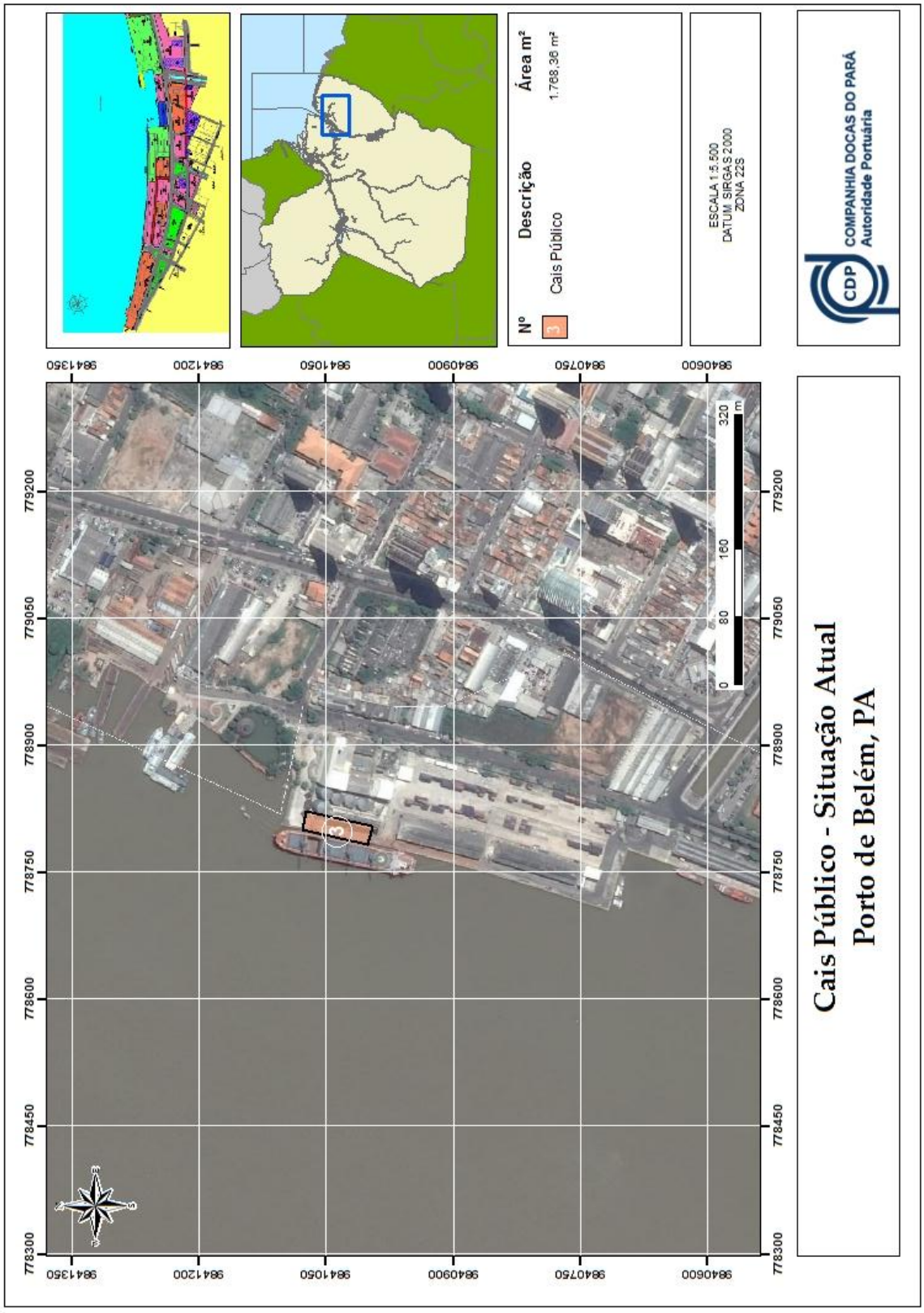

Nº | Descrição | Área m²
1A | Terminal de Múltiplo Uso | 36.069,00 m²
1B | Terminal de Múltiplo Uso | 30.856,69 m²
2 | Terminal de Granel sólido - OCRIM | 8.626,27 m²
3 | Cais Público | 1.768,36 m²
4 | Terminal de Passageiros | 7.101,40 m²
5A | Área não afeta à operação portuária | 25.091,26 m²
5B | Área não afeta à operação portuária | 5.996,84 m²
5C | Área não afeta à operação portuária | 4.177,37 m²
5D | Área não afeta à operação portuária | 5.641,44 m²
5E | Área não afeta à operação portuária | 7.070,54 m²
5F | Área não afeta à operação portuária | 495,84 m²
5G | Área não afeta à operação portuária | 385,08 m²
5H | Área não afeta à operação portuária - Captação de Água | 601,03 m²
5I | Área não afeta à operação portuária - ETA | 652,92 m²
5J | Área não afeta à operação portuária | 4.240,66 m²
5K | Área não afeta à operação portuária - ETA | 1.940,22 m²
5L | Área não afeta à operação portuária - Museu Arte Moderna | 7.210,78 m²
5M | Área não afeta à operação portuária - Edifício Sede | 3.076,00 m²
5N | Área não afeta à operação portuária - Almoxarifado CDP | 1.762,77 m²
5O | Área não afeta à operação portuária | 15.014,71 m²
5P | Área não afeta à operação portuária - Museu do Círio | 5.025,17 m²
5Q | Área não afeta à operação portuária - Edifício Sede | 2.099,11 m²
5R | Área não afeta à operação portuária - Estação das Docas | 26.837,00 m²
6A | REVAP - Ver-o-rio | 3.558,66 m²
6B | REVAP - Espaço Porto Futuro | 7.670,11 m²
6C | REVAP - Espaço Porto Futuro | 9.662,53 m²
6E | REVAP - Praça Marajoara | 7.285,68 m²
ESCALA 1:2.500
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
0 180 360 720 m
Trecho a Construir
Prolongamento do Cais
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Zoneamento Atual -
Porto de Belém, PA

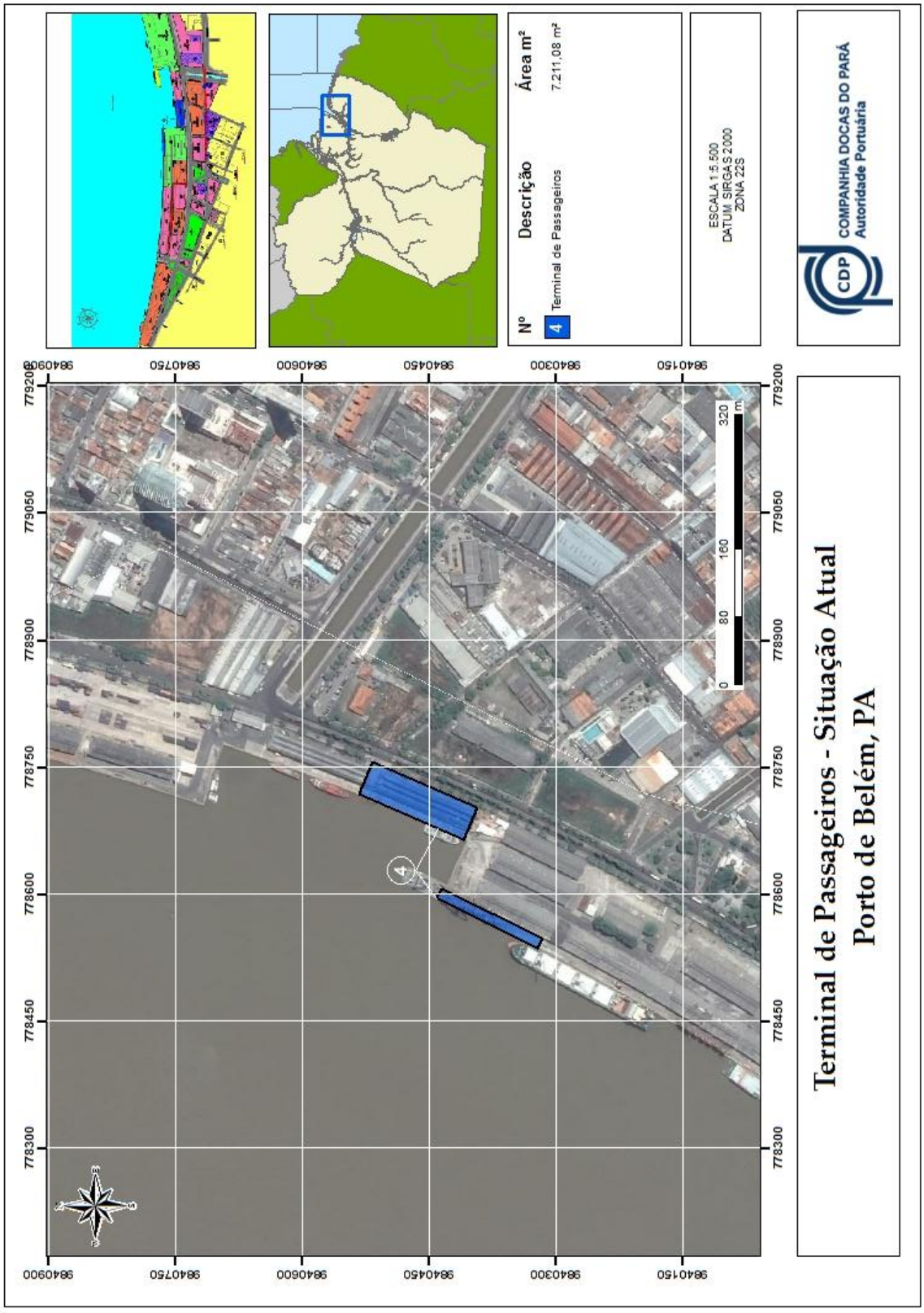

Terminal de Múltiplo Uso 1A - Situação Atual
Porto de Belém, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ESCALA 1:5.500
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
Nº
Descrição
Área m²
1A
Terminal de Múltiplo Uso
36.089,00 m²
Prolongamento do Cais
0
80
160
320
m
9840300
9840450
9840600
9840750
9840900
9841050
779200
779050
778900
778750
778600
778450
778300

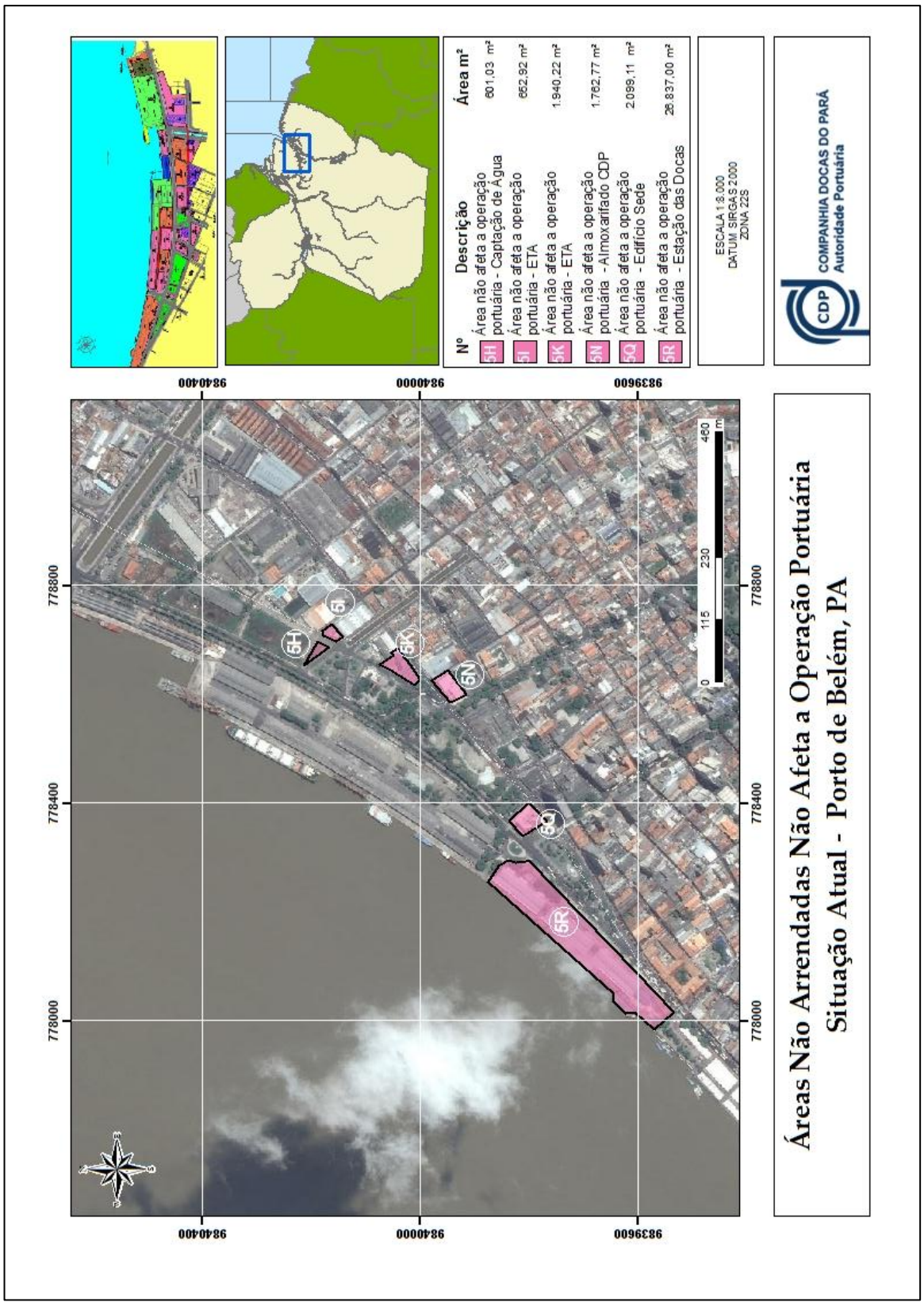

Terminal de Múltiplo Uso 1B - Situação Atual
Porto de Belém, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ESCALA 1:5.500
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
Nº
Descrição
Área m²
1B
Terminal de Múltiplo Uso
30.856,69 m²
0
80
160
320
m
1B
9839850
9840000
9840150
9840300
9840450
9840600
778150
778300
778450
778600
778750
778900
779050

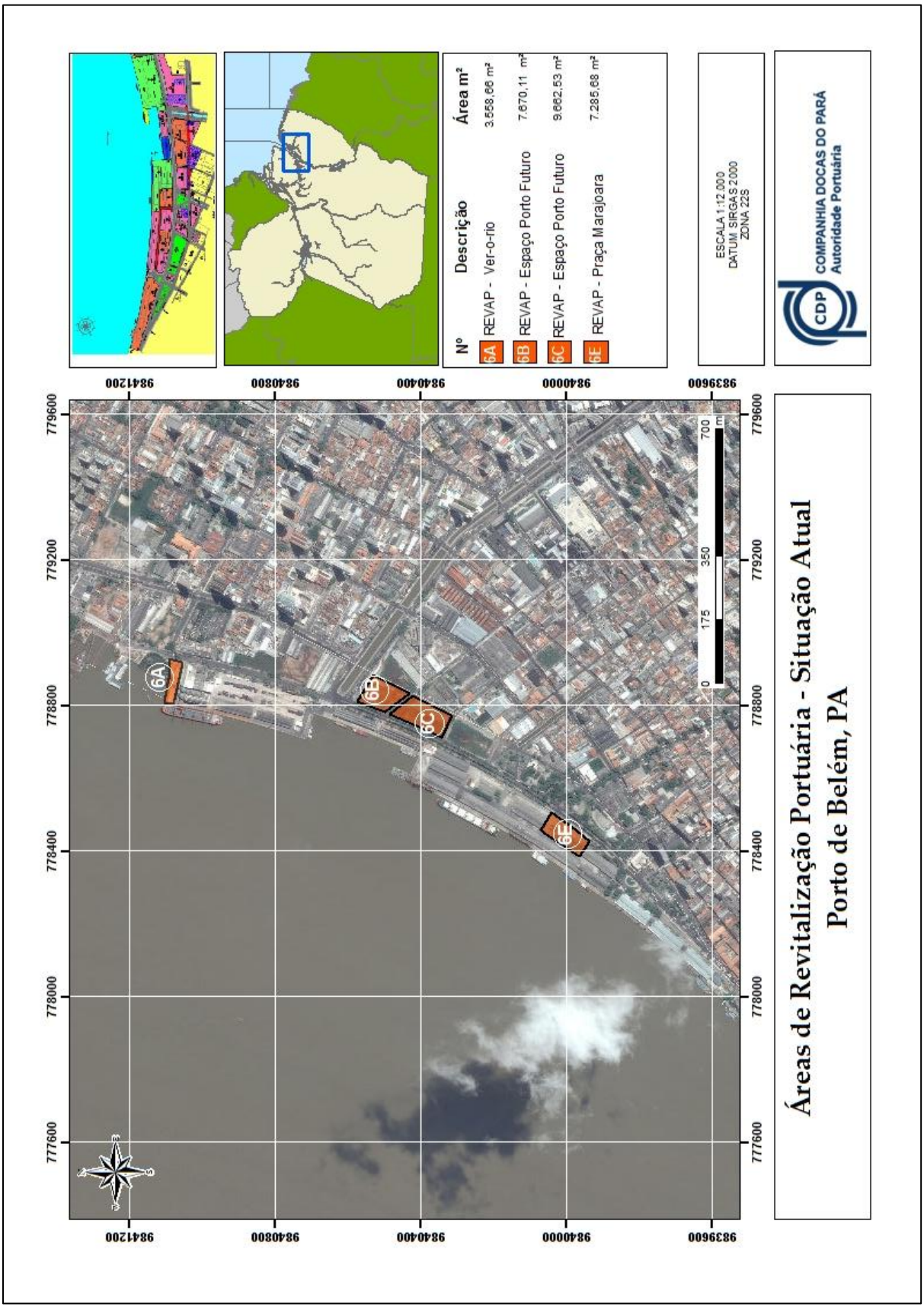

Áreas Não Afetas às Operações Portuárias
Situação Atual - Porto de Belém, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ESCALA 1:8.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
Nº | Descrição | Área m²
5A | Área não afeta à operação portuária | 25.091,26 m²
5B | Área não afeta à operação portuária | 5.996,84 m²
5C | Área não afeta à operação portuária | 4.177,37 m²
5D | Área não afeta à operação portuária | 5.641,44 m²
5E | Área não afeta à operação portuária | 7.070,54 m²
5F | Área não afeta à operação portuária | 495,84 m²
5G | Área não afeta à operação portuária | 385,08 m²
5J | Área não afeta à operação portuária | 4.240,66 m²
5L | Área não afeta à operação portuária - Museu Arte Moderna | 7.210,78 m²
5M | Área não afeta à operação portuária | 3.076,00 m²
5O | Área não afeta à operação portuária | 15.014,71 m²
5P | Área não afeta à operação portuária - Museu do Círio | 5.025,17 m²
9840800
9840400
9840000
779200
778800
778400
778000
0
115
230
460
m

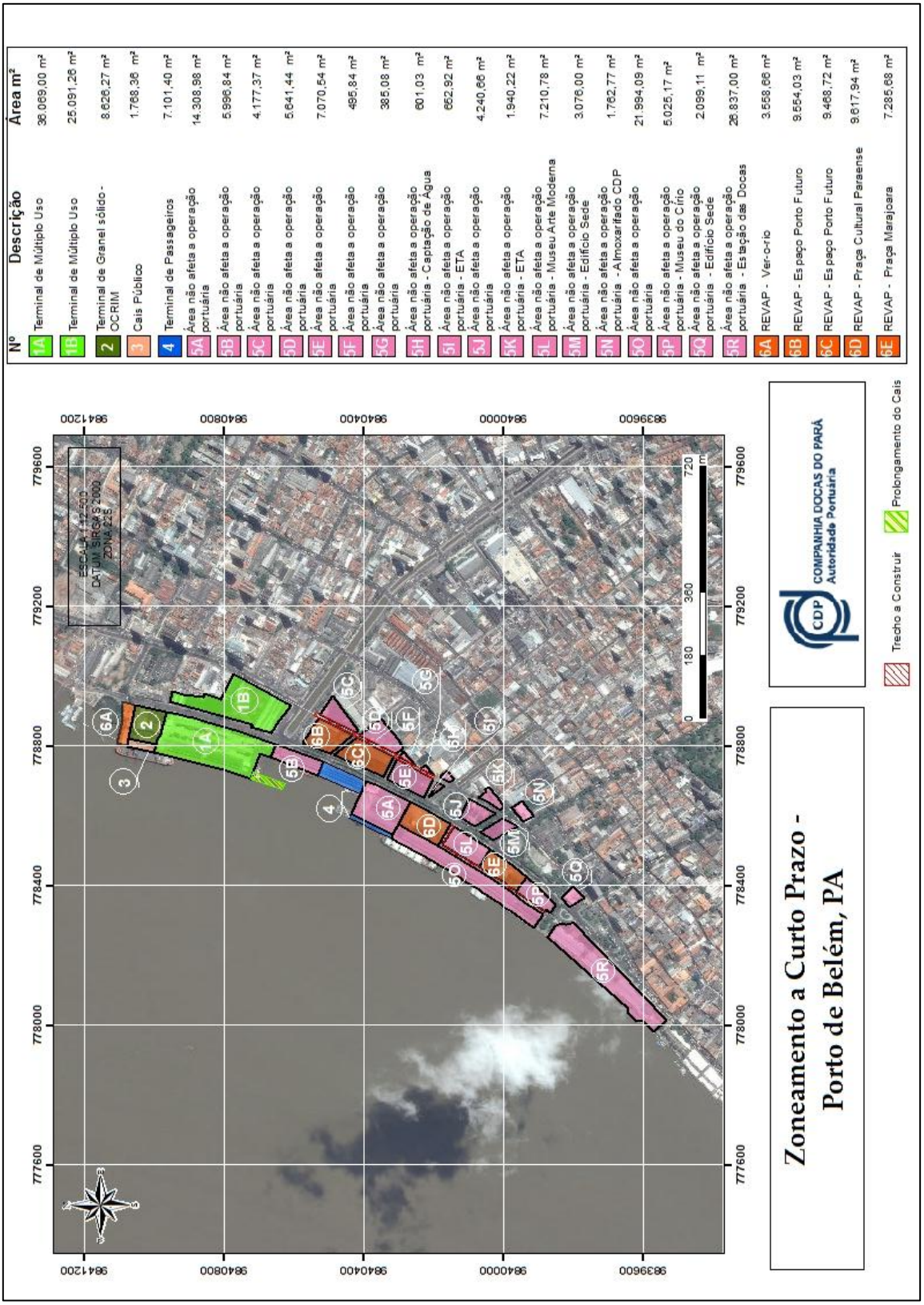

Nº
Descrição
Área m²
2
Terminal de Granel sólido - OCRIM
8.626,27 m²
ESCALA 1:5.500
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Terminal de Granel sólido/ OCRIM - Situação Atual
Porto de Belém, PA
9841350
9841200
9841050
9840900
9840750
779350
779200
779050
778900
778750
778600
778450
0
80
160
320
m

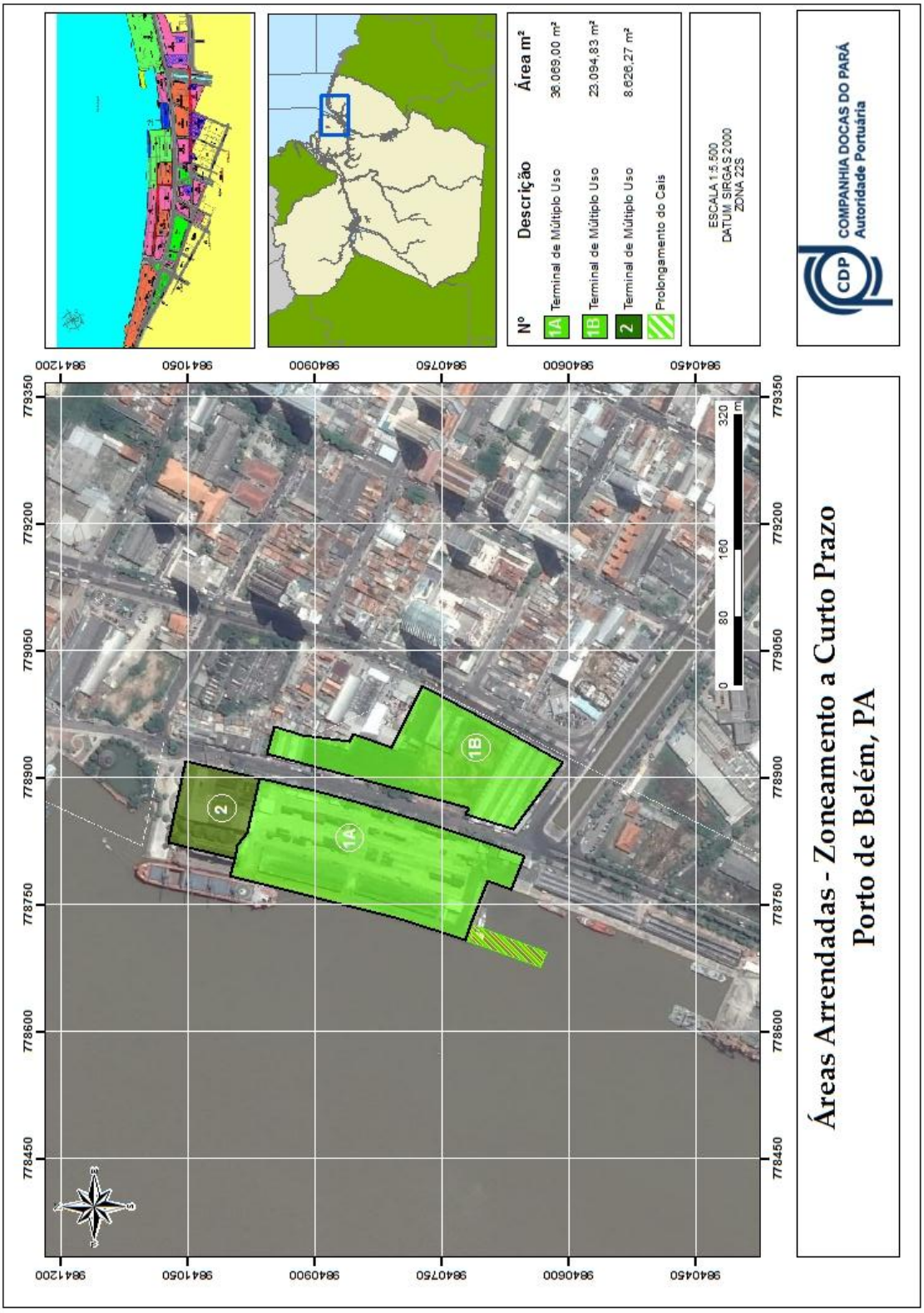

Cais Público - Situação Atual
Porto de Belém, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Nº 3
Descrição Cais Público
Área m² 1.768,36 m²
ESCALA 1:5.500
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
0 80 160 320 m
9841350
9841200
9841050
9840900
9840750
9840600
779200
779050
778900
778750
778600
778450
778300

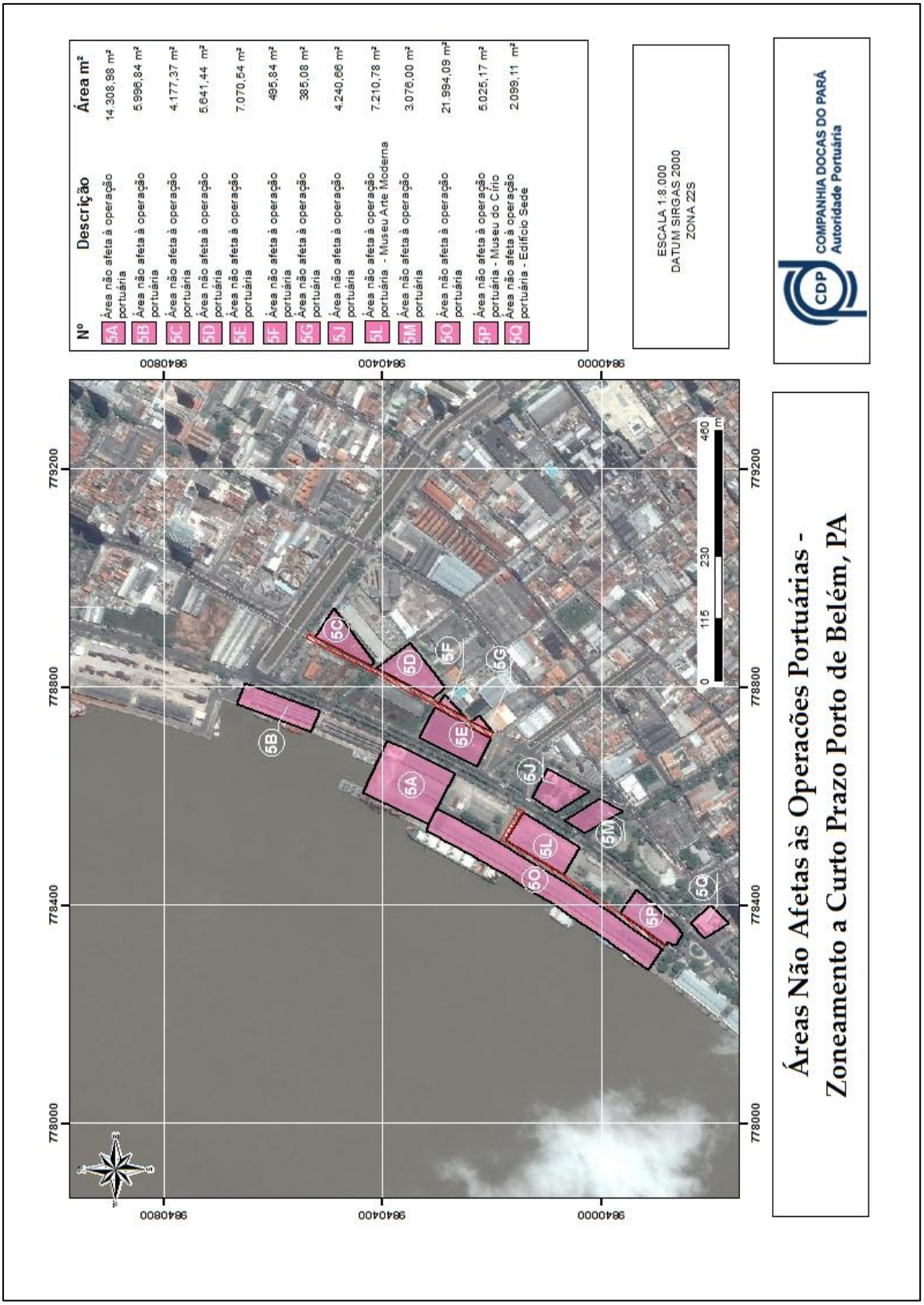

Terminal de Passageiros - Situação Atual
Porto de Belém, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ESCALA 1:5.500
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
Nº
Descrição
Área m²
4
Terminal de Passageiros
7.211,08 m²
0
80
160
320
m

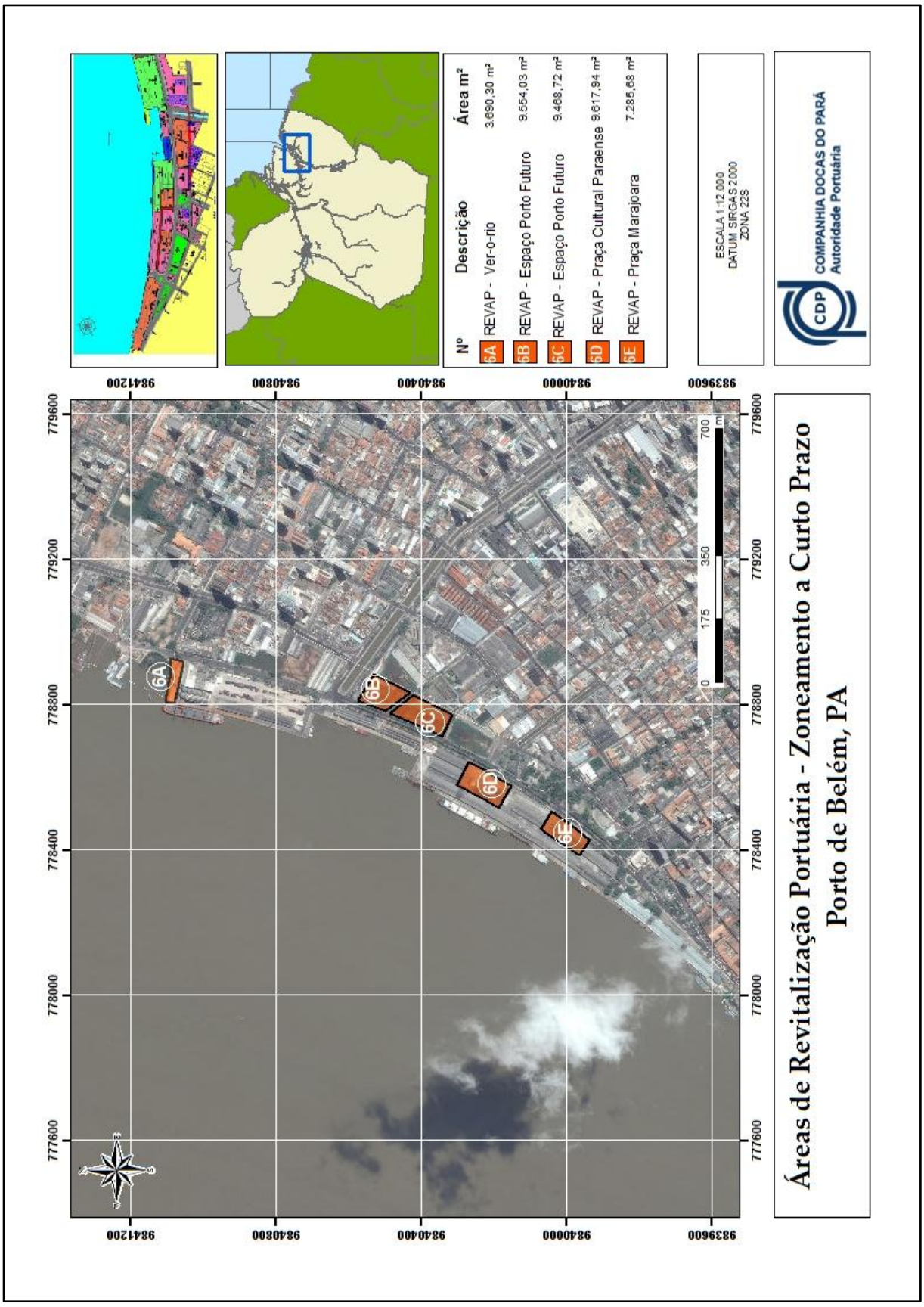

Áreas Não Arrendadas Não Afeta a Operação Portuária
Situação Atual - Porto de Belém, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ESCALA 1:8.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
Nº
Descrição
Área m²
5H Área não afeta a operação portuária - Captação de Água 601,03 m²
5I Área não afeta a operação portuária - ETA 652,92 m²
5K Área não afeta a operação portuária - ETA 1.940,22 m²
5N Área não afeta a operação portuária - Almoxarifado CDP 1.762,77 m²
5Q Área não afeta a operação portuária - Edifício Sede 2.099,11 m²
5R Área não afeta a operação portuária - Estação das Docas 26.837,00 m²
9840400
9840000
9839600
778800
778400
778000
0
115
230
460
m

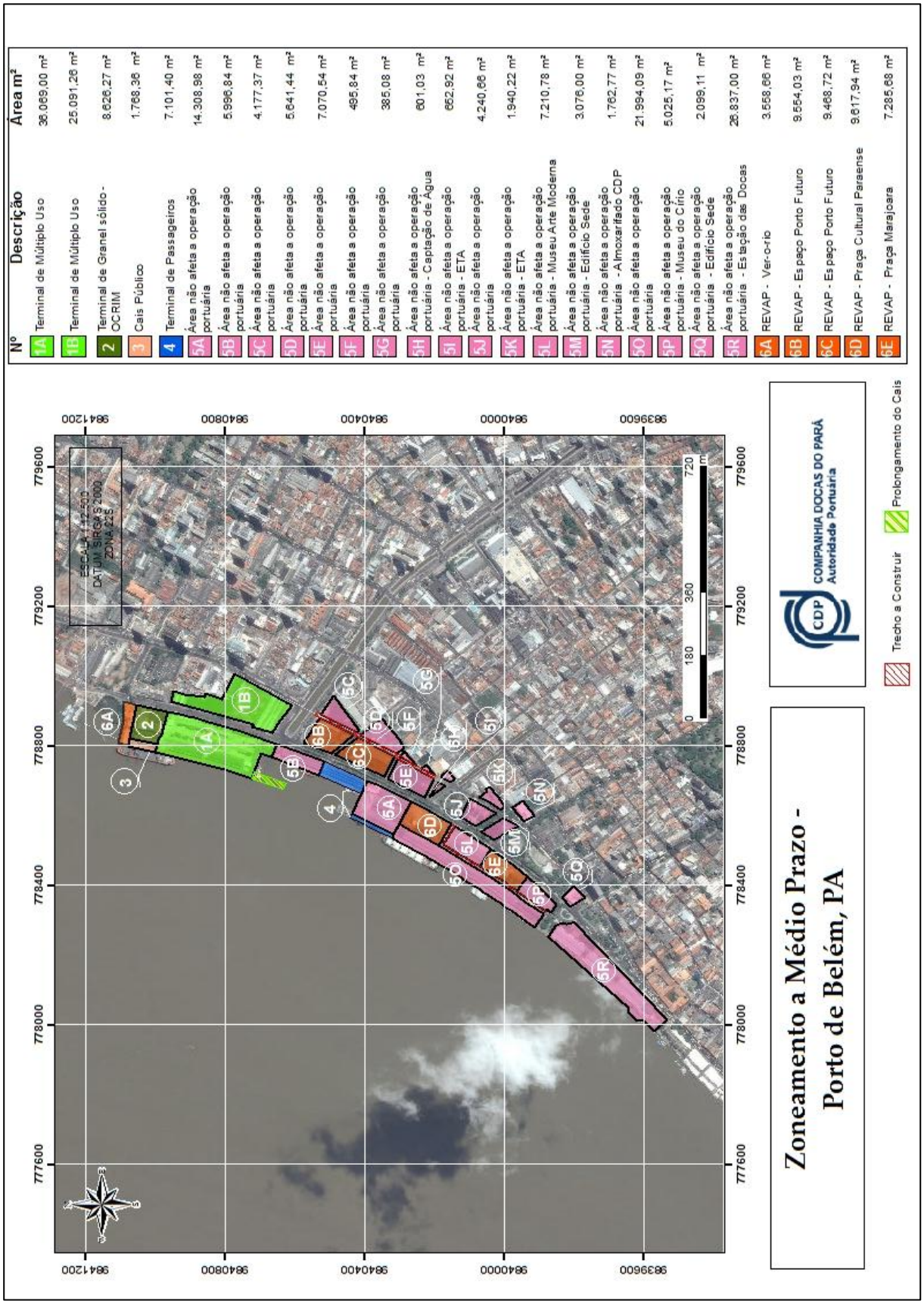

Áreas de Revitalização Portuária - Situação Atual
Porto de Belém, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ESCALA 1:12.000
DATUM: SIRGAS 2000
ZONA 22S
Nº
Descrição
Área m²
6A REVAP - Ver-o-rio 3.558,66 m²
6B REVAP - Espaço Porto Futuro 7.670,11 m²
6C REVAP - Espaço Porto Futuro 9.662,53 m²
6E REVAP - Praça Marajoara 7.285,68 m²
0 175 350 700 m
779600
779200
778800
778400
778000
777600
9839600
9840000
9840400
9840800
9841200

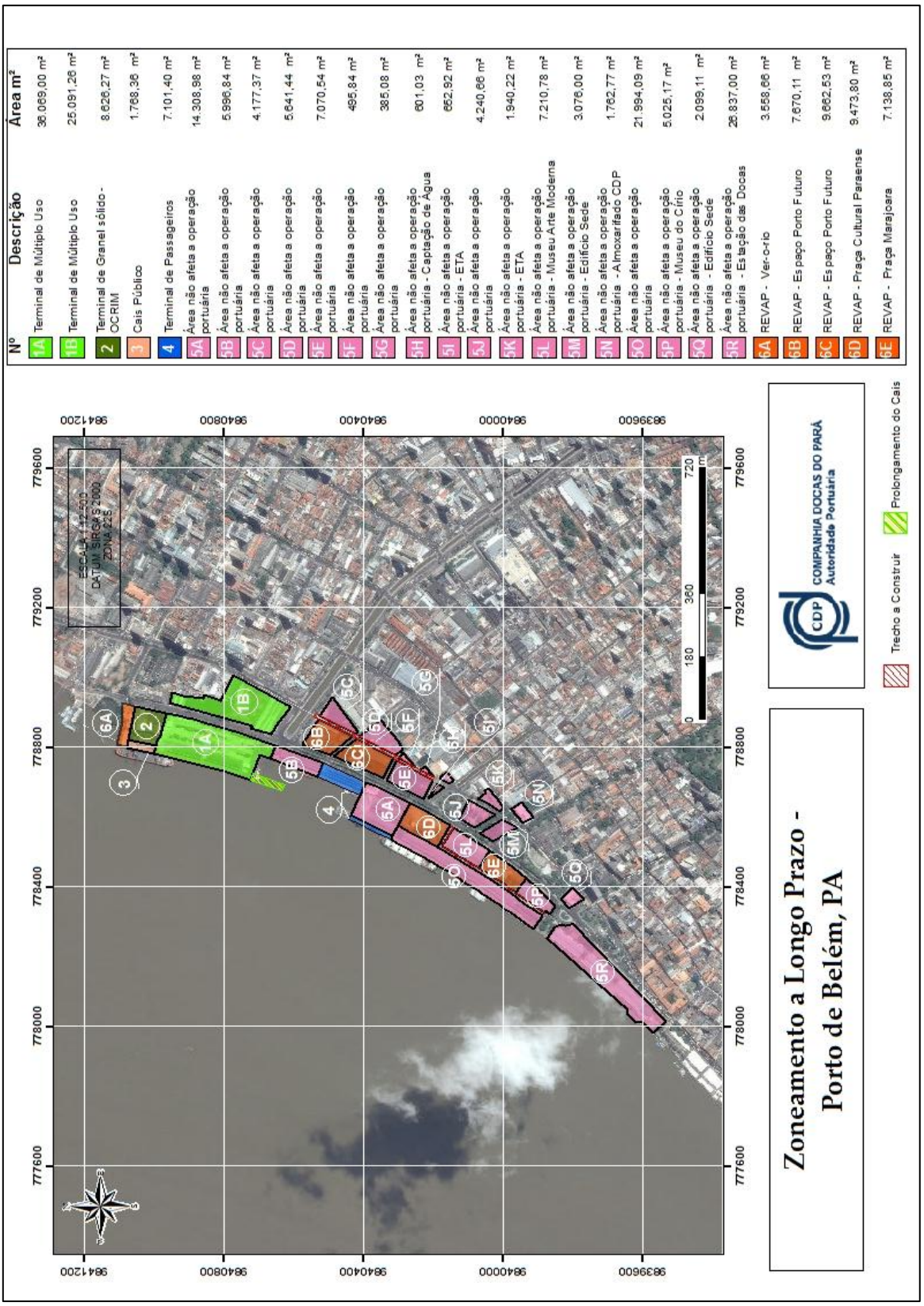

Nº
Descrição
Área m²
1A Terminal de Múltiplo Uso 38.069,00 m²
1B Terminal de Múltiplo Uso 25.091,26 m²
2 Terminal de Granel sólido - OCRIM 8.626,27 m²
3 Cais Público 1.768,36 m²
4 Terminal de Passageiros 7.101,40 m²
5A Área não afeta a operação portuária 14.308,98 m²
5B Área não afeta a operação portuária 5.996,84 m²
5C Área não afeta a operação portuária 4.177,37 m²
5D Área não afeta a operação portuária 5.641,44 m²
5F Área não afeta a operação portuária 7.070,54 m²
5F Área não afeta a operação portuária 495,84 m²
5G Área não afeta a operação portuária 385,08 m²
5H Área não afeta a operação portuária - Captação de Água 601,03 m²
5I Área não afeta a operação portuária - ETA 662,92 m²
5J Área não afeta a operação portuária 4.240,66 m²
5K Área não afeta a operação portuária - ETA 1.940,22 m²
5L Área não afeta a operação portuária - Museu Arte Moderna 7.210,78 m²
5M Área não afeta a operação portuária - Edifício Sede 3.076,00 m²
5N Área não afeta a operação portuária - Almoxarifado CDP 1.782,77 m²
5O Área não afeta a operação portuária 21.994,09 m²
5P Área não afeta a operação portuária - Museu do Círio 5.025,17 m²
5Q Área não afeta a operação portuária - Edifício Sede 2.099,11 m²
5R Área não afeta a operação portuária - Estação das Docas 26.837,00 m²
6A REVAP - Ver-o-rio 3.558,66 m²
6B REVAP - Espaço Porto Futuro 9.554,03 m²
6C REVAP - Espaço Porto Futuro 9.468,72 m²
6D REVAP - Praça Cultural Paraense 9.617,94 m²
6E REVAP - Praça Marajoara 7.285,68 m²
ESCALA 1:7.500
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
0 180 360 720 m
Trecho a Construir
Prolongamento do Cais
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Zoneamento a Curto Prazo -
Porto de Belém, PA


Áreas Arrendadas - Zoneamento a Curto Prazo
Porto de Belém, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ESCALA 1:5.500
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
Nº
Descrição
Área m²
1A Terminal de Múltiplo Uso 36.069,00 m²
1B Terminal de Múltiplo Uso 23.094,83 m²
2 Terminal de Múltiplo Uso 8.626,27 m²
Prolongamento do Cais
0 80 160 320 m
9841200
9841050
9840900
9840750
9840600
9840450
779350
779200
779050
778900
778750
778600
778450


Áreas Não Afetas às Operacões Portuárias -
Zoneamento a Curto Prazo Porto de Belém, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ESCALA 1:8.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
Nº | Descrição | Área m²
5A | Área não afeta à operação portuária | 14.308,98 m²
5B | Área não afeta à operação portuária | 5.996,84 m²
5C | Área não afeta à operação portuária | 4.177,37 m²
5D | Área não afeta à operação portuária | 5.641,44 m²
5F | Área não afeta à operação portuária | 7.070,64 m²
5F | Área não afeta à operação portuária | 495,84 m²
5G | Área não afeta à operação portuária | 385,08 m²
5J | Área não afeta à operação portuária | 4.240,66 m²
5L | Área não afeta à operação portuária - Museu Arte Moderna | 7.210,78 m²
5M | Área não afeta à operação portuária | 3.078,00 m²
5O | Área não afeta à operação portuária | 21.994,09 m²
5P | Área não afeta à operação portuária - Museu do Círio | 5.025,17 m²
5Q | Área não afeta à operação portuária - Edifício Sede | 2.099,11 m²
9840800
9840400
9840000
779200
778800
778400
778000
0
115
230
460 m


Áreas de Revitalização Portuária - Zoneamento a Curto Prazo
Porto de Belém, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ESCALA 1:12.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
Nº
Descrição
Área m²
6A REVAP - Ver-o-rio 3.690,30 m²
6B REVAP - Espaço Porto Futuro 9.554,03 m²
6C REVAP - Espaço Porto Futuro 9.468,72 m²
6D REVAP - Praça Cultural Paraense 9.617,94 m²
6E REVAP - Praça Marajoara 7.285,68 m²
0 175 350 700 m
9839600
9840000
9840400
9840800
9841200
777600
778000
778400
778800
779200
779600


Nº
Descrição
Área m²
1A Terminal de Múltiplo Uso 36.069,00 m²
1B Terminal de Múltiplo Uso 25.091,26 m²
2 Terminal de Granel sólido - OCRIM 8.628,27 m²
3 Cais Público 1.768,36 m²
4 Terminal de Passageiros 7.101,40 m²
5A Área não afeta a operação portuária 14.308,98 m²
5B Área não afeta a operação portuária 5.998,84 m²
5C Área não afeta a operação portuária 4.177,37 m²
5D Área não afeta a operação portuária 5.641,44 m²
5E Área não afeta a operação portuária 7.070,54 m²
5F Área não afeta a operação portuária 495,84 m²
5G Área não afeta a operação portuária 385,08 m²
5H Área não afeta a operação portuária - Captação de Água 601,03 m²
5I Área não afeta a operação portuária - ETA 662,92 m²
5J Área não afeta a operação portuária 4.240,66 m²
5K Área não afeta a operação portuária - ETA 1.940,22 m²
5L Área não afeta a operação portuária - Museu Arte Moderna 7.210,78 m²
5M Área não afeta a operação portuária - Edifício Sede 3.078,00 m²
5N Área não afeta a operação portuária - Almoxarifado CDP 1.762,77 m²
5O Área não afeta a operação portuária 21.994,09 m²
5P Área não afeta a operação portuária - Museu do Círio 5.025,17 m²
5Q Área não afeta a operação portuária - Edifício Sede 2.099,11 m²
5R Área não afeta a operação portuária - Estação das Docas 26.837,00 m²
6A REVAP - Ver-o-rio 3.558,66 m²
6B REVAP - Espaço Porto Futuro 9.564,03 m²
6C REVAP - Espaço Porto Futuro 9.468,72 m²
6D REVAP - Praça Cultural Paraense 9.617,94 m²
6E REVAP - Praça Marajoara 7.285,68 m²
ESCALA 1:17.500
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
0 180 360 720 m
Trecho a Construir
Prolongamento do Cais
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Zoneamento a Médio Prazo -
Porto de Belém, PA


Nº
Descrição
Área m²
1A Terminal de Múltiplo Uso 36.069,00 m²
1B Terminal de Múltiplo Uso 25.091,26 m²
2 Terminal de Granel sólido - OCRIM 8.626,27 m²
3 Cais Público 1.768,36 m²
4 Terminal de Passageiros 7.101,40 m²
5A Área não afeta a operação portuária 14.308,98 m²
5B Área não afeta a operação portuária 5.996,84 m²
5C Área não afeta a operação portuária 4.177,37 m²
5D Área não afeta a operação portuária 5.641,44 m²
5E Área não afeta a operação portuária 7.070,54 m²
5F Área não afeta a operação portuária 495,84 m²
5G Área não afeta a operação portuária 385,08 m²
5H Área não afeta a operação portuária - Captação de Água 601,03 m²
5I Área não afeta a operação portuária - ETA 662,92 m²
5J Área não afeta a operação portuária 4.240,66 m²
5K Área não afeta a operação portuária - ETA 1.940,22 m²
5L Área não afeta a operação portuária - Museu Arte Moderna 7.210,78 m²
5M Área não afeta a operação portuária - Edifício Sede 3.076,00 m²
5N Área não afeta a operação portuária - Almoxarifado CDP 1.762,77 m²
5O Área não afeta a operação portuária 21.994,09 m²
5P Área não afeta a operação portuária - Museu do Círio 5.025,17 m²
5Q Área não afeta a operação portuária - Edifício Sede 2.099,11 m²
5R Área não afeta a operação portuária - Estação das Docas 28.837,00 m²
6A REVAP - Ver-o-rio 3.558,66 m²
6B REVAP - Espaço Porto Futuro 7.670,11 m²
6C REVAP - Espaço Porto Futuro 9.662,53 m²
6D REVAP - Praça Cultural Paraense 9.473,80 m²
6E REVAP - Praça Manajoara 7.138,85 m²
ESCALA 1:12.500
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
9837600
9840000
9840400
9840800
9841200
779600
779200
778800
778400
778000
777600
0
180
360
720
m
Trecho a Construir
Prolongamento do Cais
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Zoneamento a Longo Prazo -
Porto de Belém, PA

APÊNDICE A – PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO – TERMINAL DE MIRAMAR.

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTE, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO PORTUÁRIO
Porto Organizado de Belém/PA

ATUALIZAÇÃO 01 - 2017



PDZ 2017 - Terminal de Miramar

Belém - PA, Julho de 2017

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ – CDP

CNPJ: 04.933.552/0001-03

Sociedade de Economia Mista, Vinculada a Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR

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

Telefones: (55) (91) 3182-9000/3182-9110 Fax: (55) (91) 3182-1741 - www.cdp.com.br.

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

Constituída em 10/02/1967, Decreto Lei nº. 155.

Sociedade por Ações, Lei nº 6.404/76.

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

Equipe Técnica

CDP - Companhia Docas do Pará

Diretor Presidente: Parsifal de Jesus Pontes

Diretor de Gestão Portuária: Maria Helena Moscoso Da Silva

Diretor Financeiro: Raimundo Rodrigues do Espírito Santo Júnior

Equipe Técnica de Coordenação e Acompanhamento - CDP

Diretor de Gestão Portuária:

Maria Helena Moscoso da Silva

Diretor Administrativo Financeiro:

Raimundo Rodrigues do Espírito Santo Júnior

Gerente de Planejamento de Mercado:

Guilherme Oliveira Braga

Supervisor de Planejamento e Desenvolvimento Portuário:

Floriano Davi Damasceno Monteiro

Gerente de Relações Comerciais e Gestão de Contrato:

Andreia Conceição da Costa Pacheco

SUMÁRIO

I. APRESENTAÇÃO 17

II. INTRODUÇÃO 18

III. JUSTIFICATIVA 20

1. INFORMAÇÕES GERAIS 22

1.1. LOCALIZAÇÃO 22
1.2. DADOS CADASTRAIS 25
1.3. HISTÓRICO 26
1.3.1. Histórico dos Estudos de Planejamento Elaborado pelo Porto 27
1.4. MARCOS LEGAIS 28
1.4.1. Aspectos Legais Específicos 29
1.5. SITUAÇÃO INSTITUCIONAL 31
1.6. ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E DE GESTÃO 32

2. SITUAÇÃO ATUAL 41

2.1. TERMINAL DE PASSAGEIROS 41
2.2. INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM 41
2.3. INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM 43
2.3.1. Armazéns 43
2.3.2. Pátios 44
2.3.3. Silos 44
2.3.4. Tanques e esferas 45
2.4. EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS 48
2.5. ÁREAS E INSTALAÇÕES ARRENDADAS 48
2.6. ÁREAS ARRENDÁVEIS 52
2.7. INSTALAÇÃO PORTUÁRIA EXPLORADA MEDIANTE AUTORIZAÇÃO DENTRO DA POLIGONAL DO PORTO 54
2.8. ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS 54
2.9. INSTALAÇÃO PORTUÁRIA EXPLORADA MEDIANTE AUTORIZAÇÃO EXISTENTES NO ENTORNO DO PORTO 55
2.10. INSTALAÇÕES RETROPORTUÁRIAS 55
2.11. INSTALAÇÕES DE SUPRIMENTOS - UTILIDADES 56
2.11.1. Energia elétrica 56
2.11.2. Abastecimento de água 58
2.11.3. Drenagem e esgoto 58
2.11.4. Telecomunicações 59
2.12. INSTALAÇÕES NÃO AFETAS À OPERAÇÕES PORTUÁRIAS 59
2.13. SERVIÇOS DE APOIO OPERACIONAL 60
2.13.1. Sistemas de monitoramento do tráfego aquaviário 60

2.13.2. Praticagem 60
2.13.3. Rebocagem 64
2.13.4. Serviços de apoio à embarcação 64
2.14. MÃO DE OBRA 64
2.14.1. OGMO 65
2.14.2. Trabalhadores portuários 65
2.14.3. Saúde e segurança do trabalhador 66
2.15. MEIO AMBIENTE 69
2.15.1. Diagnóstico ambiental 73
2.15.2. Gestão ambiental 83
2.15.3. Licenciamento ambiental 91
2.16. SEGURANÇA 102
2.16.1. ISPS Code 102
2.16.2. Segurança patrimonial 103
2.17. ACESSOS INTERNOS DO PORTO 104
2.17.1. Vias de circulação rodoviária 104
2.17.2. Vias de circulação ferroviária 105
2.18. ACESSOS TERRESTRES 105
2.18.1. Rodoviários 105
2.18.2. Ferroviários 106
2.18.3. Dutoviários 106
2.19. ACESSOS HIDROVIÁRIOS 107
2.20. ACESSOS AQUAVIÁRIOS 108
2.20.1. Canal de acesso 108
2.20.2. Bacia de Evolução 110
2.20.3. Áreas de fundeio 111
2.20.4. Barra 113
2.20.5. Sinalização náutica 113
2.20.6. Interferências no acesso aquaviário 117
2.20.7. Histórico de acidentes 118
2.20.8. Ventos 118
2.20.9. Pluviosidade 120
2.20.10. Nebulosidade 122
2.20.11. Nível de redução e zero hidrográfico 122
2.20.12. Marés 123
2.20.13. Ondas 123
2.20.14. Correntes 124
2.20.15. Taxa de assoreamento 126

2.21. INTERAÇÃO PORTO-CIDADE 127
2.21.1. Integração do porto no planejamento urbano 127
2.21.2. Impactos da atividade portuária no município 131
3. PLANO OPERACIONAL 134
3.1. MELHORIAS DE GESTÃO 135
3.2. MELHORIAS OPERACIONAIS 145
3.3. PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS 147
3.4. PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS EM ACESSOS 150
3.5. PROPOSIÇÃO DE REORGANIZAÇÃO DE ÁREAS 150
3.5.1. Zoneamento Atual 151
3.5.1.1. Áreas arrendáveis operacionais – situação atual 153
3.5.1.1.1. Áreas 1 - 4 -BEL2 154
3.5.1.1.2. Área 5 - BEL4 157
3.5.1.1.3. Área 08 - BEL8 159
3.5.1.1.4. Área 09 - BEL9 161
3.5.1.1.5. Área 11 164
3.5.1.2. Áreas arrendáveis não afetas à operações portuárias – situação atual 165
3.5.1.2.1. Área 6 - BEL5 166
3.5.1.2.2. Área 7 - BEL6 167
3.5.1.2.3. Área 10 - BEL11 169
3.5.1.2.4. Área 13 - MIR01 170
3.5.1.2.5. Área 14 - Terminal de Granel Líquido (Soda Cáustica) 171
3.5.1.2.6. Área 16 e 18 172
3.5.1.3. Áreas não arrendáveis operacionais – situação atual 174
3.5.1.3.1. Terminal de embarque e desembarque CDP 174
3.5.1.4. Áreas não arrendáveis não afetas à operações portuárias – situação atual 177
3.5.1. PLANO DE ÁREAS ARRENDÁVEIS - CURTO PRAZO 181
3.5.1.1. Áreas arrendáveis operacionais – curto prazo 183
3.5.1.2. Áreas arrendáveis não afetas à operações portuárias - curto Prazo 183
3.5.1.3. Áreas não arrendáveis operacionais - curto prazo 184
3.5.1.4. Áreas não arrendáveis não afetas à operações portuárias - curto prazo 184
3.5.2. PLANO DE ÁREAS ARRENDÁVEIS - MÉDIO PRAZO 184
3.5.2.1. Áreas arrendáveis operacionais – médio prazo 186
3.5.2.2. Áreas arrendáveis não afetas à operações portuárias - médio Prazo 186
3.5.2.3. Áreas não arrendáveis operacionais - médio prazo 187
3.5.2.4. Áreas não arrendáveis não afetas à operações portuárias - médio prazo 187
3.5.3. PLANO DE ÁREAS ARRENDÁVEIS - LONGO PRAZO 187

3.5.3.1. Áreas arrendáveis operacionais - longo prazo 189
3.5.3.2. Áreas arrendáveis não afetas à operações portuárias - longo prazo 189
3.5.3.3. Áreas não arrendáveis operacionais - longo prazo 189
3.5.3.4. Áreas não arrendáveis não afetas à operações portuárias - longo prazo 190
3.6. AÇÕES AMBIENTAIS 190
3.7. LEVANTAMENTO DOS FLUXOS DE CARGA 191
3.7.1. Projeção de Fluxo de Cargas 194
3.7.1.1. Estudos utilizados como base para as projeções de fluxos de cargas 194
3.7.1.1.1. PDZ do Porto de Belém/Miramar (2010) 195
3.7.1.1.2. Plano Mestre do Porto de Belém e Miramar (2013) 195
3.7.1.2. Projeção de Movimentação - Terminal de Miramar Combustíveis 196
4. ANEXO 199
4.1. ANEXO I - RESOLUÇÃO Nº 2650 - ANTAQ, DE 26 DE SETEMBRO DE 2012 199
4.2. ANEXO II – PORTARIA DA SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA Nº 03 DE 07/01/2014 200
4.3. ANEXO III - PORTARIA SEP Nº 104, DE 29 DE ABRIL DE 2009. 204
4.4. ANEXO IV - LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013. 208
4.5. ANEXO V – DECRETO Nº 8.033, DE 27 DE JUNHO DE 2013 224
4.6. ANEXO VI – PORTARIA Nº 206, DE 11 DE JULHO DE 2014 234
5. MAPAS 235

Índice de Figuras

FIGURA 1 - LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL DE MIRAMAR 22

FIGURA 2 - TERMINAL PETROQUÍMICO DE MIRAMAR 24

FIGURA 3 - LIMITE DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO 24

FIGURA 4 - ÁREA DE INFLUÊNCIA DO TERMINAL DE MIRAMAR 25

FIGURA 5 - ORGANONOGRAMA DA CDP 34

FIGURA 6 - ORGANOGRAMA - CAP 36

FIGURA 7 - INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM DO TERMINAL DE MIRAMAR 43

FIGURA 8 - ARMAZÉNS DO TERMINAL DE MIRAMAR 44

FIGURA 9 - INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM EM TANQUES DO TERMINAL DE MIRAMAR, POR ARRENDAMENTO 47

FIGURA 10 - TANQUES DE GRANEIS LÍQUIDOS E PLATAFORMAS DE CARREGAMENTO DE CAMINHÕES EXISTENTES NA ÁREA ARRENDADA À PETRÓLEO SABBÁ S.A 47

FIGURA 11 - CASA DE BOMBAS EXISTENTE NA ÁREA ARRENDADA À PETRÓLEO SABBÁ S.A 48

FIGURA 12 - ÁREAS ARRENDADAS 52

FIGURA 13 - ÁREAS ARRENDÁVEIS - TERMINAL DE MIRAMAR 53

FIGURA 14 - ÁREAS ALFANDEGADAS 55

FIGURA 15 - ÁREAS NÃO AFETAS À OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DO TERMINAL DE MIRAMAR 60

FIGURA 16 – PROLIFIERAÇÃO DE MACRÓFITAS PRÓXIMA À ÁREA DE ATRACAÇÃO. 77

FIGURA 17 – ÁREAS AO ENTORNO DO RETROPORTO DO TERMINAL QUE DEVERIAM SER CONSIDERADAS NON-EDIFICANDI E QUE ABRIGAM GLEBAS DE VEGETAÇÃO NATIVA. 77

FIGURA 18 - HIPÓTESE DE INCÊNDIO PREVISTA NO PGR, 2012 89

FIGURA 19 - SITUAÇÃO DO ESPAÇO DISPONÍVEL, O QUE DEMANDOU LIMPEZA E ARRUMAÇÃO 100

FIGURA 20 - ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO APÓS A LIMPEZA 100

FIGURA 21 - ESPAÇO APÓS LIMPEZA E DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES DO PEA 101

FIGURA 22 - MATERIAL PRODUZIDO PELA TURMA DA PROFA. RAY (3º ANO/MENINOS) 101

FIGURA 23 - MATERIAL PRODUZIDO DURANTE O MOMENTO NA SALA DO PEA 101

FIGURA 24 - ACESSOS INTERNOS DO TERMINAL DE MIRAMAR 105

FIGURA 25 - ENTORNO RODOVIÁRIO DO TERMINAL MIRAMAR 106

FIGURA 26 - ACESSOS HIDROVIÁRIOS DO TERMINAL DE MIRAMAR 107
FIGURA 27 - CANAL DE ACESSO DO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM 110
FIGURA 28 - BACIAS DE EVOLUÇÃO DO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM 111
FIGURA 29 - ÁREAS DE FUNDEIO DO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM 113
FIGURA 30 - LOCALIZAÇÃO DO BALIZAMENTO NO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM 117
FIGURA 31 - VELOCIDADE DO VENTO MÉDIA – M/S 119
FIGURA 32 - VELOCIDADE DO VENTO MÁXIMA MÉDIA – M/S 119
FIGURA 33 - DIREÇÃO PREDOMINANTE DOS VENTOS MENSAIS 120
FIGURA 34 - PRECIPITAÇÃO TOTAL - MM 121
FIGURA 35 - NÚMERO DE DIAS COM PRECIPITAÇÃO - QNT 121
FIGURA 36 - NEBULOSIDADE MÉDIA - DÉCIMOS 122
FIGURA 37 - CORRENTE NA BAIXAMAR DE SALINÓPOLIS A BELÉM 125
FIGURA 38 - CORRENTE NA PREAMAR DE SALINÓPOLIS A BELÉM 125
FIGURA 39 - MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DA ÁREA DO TERMINAL DE MIRAMAR. 128
FIGURA 40 - LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL DE MIRAMAR NO CONTEXTO DO PLANO DIRETOR DE BELÉM 131
FIGURA 41 - MAPA DE BELÉM ILUSTRANDO OS VETORES DE EXPANSÃO URBANA E A LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL DE MIRAMAR 132
FIGURA 42 - DETALHAMENTO DAS ATIVIDADES 137
FIGURA 43 - PLANO DE TRABALHO CDP 139
FIGURA 44 - MAPA DE PROCESSOS 140
FIGURA 45 - ZONEAMENTO ATUAL DO TERMINAL DE MIRAMAR 152
FIGURA 46 - MAPA DE ZONEAMENTO ATUAL DO TERMINAL DE MIRAMAR 153
FIGURA 47 - ÁREA ARRENDÁVEL BEL02 - TERMINAL DE MIRAMAR 155
FIGURA 48 - ÁREA ARRENDÁVEL BEL04 - TERMINAL DE MIRAMAR 158
FIGURA 49 - ÁREA ARRENDÁVEL BEL08 - TERMINAL DE MIRAMAR 160
FIGURA 50 - ÁREA ARRENDÁVEL BEL09 - TERMINAL DE MIRAMAR 162
FIGURA 51 - ÁREA ARRENDÁVEL 11 - TERMINAL DE MIRAMAR 164
FIGURA 52 - ÁREA ARRENDÁVEL 15 - TERMINAL DE MIRAMAR 166
FIGURA 53 - TERMINAL DE EMBARQUE E DESEMBARQUE CDP - TERMINAL DE MIRAMAR 175

FIGURA 54 - MAPA DAS ÁREAS NÃO AFETAS À OPERAÇÕES PORTUÁRIAS - TERMINAL DE MIRAMAR 178
FIGURA 55 - ZONEAMENTO A CURTO PRAZO DO TERMINAL DE MIRAMAR 182
FIGURA 56 - MAPA DE ZONEAMENTO EM CURTO PRAZO DO TERMINAL DE MIRAMAR 183
FIGURA 57 - ZONEAMENTO A MÉDIO PRAZO DO TERMINAL DE MIRAMAR 185
FIGURA 58 - MAPA DE ZONEAMENTO EM MÉDIO PRAZO DO TERMINAL DE MIRAMAR 186
FIGURA 59 - ZONEAMENTO A LONGO PRAZO DO TERMINAL DE MIRAMAR 188
FIGURA 60 - MAPA DE ZONEAMENTO EM LONGO PRAZO DO TERMINAL DE MIRAMAR 189
FIGURA 61 - DESCARREGAMENTO POR TIPO 192
FIGURA 62 - CARREGAMENTO POR TIPO 193
FIGURA 63 - PROJEÇÕES ANTERIORES - MIRAMAR 197
FIGURA 64 - PROJEÇÃO MIRAMAR - COMBUSTÍVEIS 198

Índice de Tabelas

TABELA 1 - LOCALIZAÇÃO TERMINAL DE MIRAMAR 23

TABELA 2 - COORDENADAS GEOGRÁFICAS DO TERMINAL DE MIRAMAR 23

TABELA 3 - IDENTIFICAÇÃO DA CDP - RELATÓRIO DE GESTÃO INDIVIDUAL 26

TABELA 4 - CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA CDP - CONSAD 35

TABELA 5 – ESTRUTURA DO CONSELHO FISCAL DA CDP - CONFIS 36

TABELA 6 - FORÇA DE TRABALHO DA CDP - SITUAÇÃO APURADA EM 31/12/2013 37

TABELA 7 - DETALHAMENTO DOS CARGOS EM COMISSÃO E FUNÇÕES GRATIFICADAS DA CDP 37

TABELA 8 - QUANTIDADE DE EMPREGADOS DA CDP POR FAIXA ETÁRIA 37

TABELA 9 - QUANTIDADE DE EMPREGADOS DA CDP POR NÍVEL DE ESCOLARIDADE 38

TABELA 10 - QUANTIDADE DE EMPREGADOS DA CDP 39

TABELA 11 - NÚMERO DE EMPREGADOS POR CARGOS – SEDE CDP 40

TABELA 12 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIAS DE SE APOSENTAR 41

TABELA 13 - PROFUNDIDADE DOS BERÇOS NO TERMINAL DE MIRAMAR 42

TABELA 14 - ARMAZÉNS DENTRO DO TERMINAL DE MIRAMAR 44

TABELA 15 - TANQUES TERMINAL DE MIRAMAR 45

TABELA 16 - ESFERAS TERMINAL DE MIRAMAR 46

TABELA 17 - CONTRATOS DE ARRENDAMENTO – CDP 49

TABELA 18 - ÁREAS ARRENDÁVEIS 53

TABELA 19 - ÁREAS ALFANDEGADAS 54

TABELA 20 - CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA - TERMINAL DE MIRAMAR - 2013 57

TABELA 21 - CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA - ETA TERMINAL DE MIRAMAR - 2013 57

TABELA 22 - PREVISÃO PARA O CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA DO TERMINAL DE MIRAMAR 58

TABELA 23 - PREVISÕES PARA O CONSUMO DE ÁGUA DO TERMIANAL DE MIRAMAR 58

TABELA 24 - CIRCUITOS DE TELECOMUNICAÇÃO 59

TABELA 25 - PRATICAGEM NO TERMINAL DE MIRAMAR 61

TABELA 26 - SERVIÇO DE APOIO NO TERMINAL DE MIRAMAR 64

TABELA 27 - NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS POR FAIXA DE IDADE E POR CARGO 65

TABELA 28 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIAS DE SE APOSENTAR 66
TABELA 29 - MÉDIA SALARIAL DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS 66
TABELA 30 - METAS DE SEGURANÇA DO TRABALHO PARA O ANO 2017 69
TABELA 31 - AÇÕES PARA CONSTRUÇÃO DA AAP 87
TABELA 32 - LICENÇAS AMBIENTAIS DO TERMINAL PETROQUÍMICO DE MIRAMAR 91
TABELA 33 - ISPS CODE 102
TABELA 34 - CARACTERÍSTICAS DO CANAL ORIENTAL (ACESSO AO PORTO DE BELÉM) 109
TABELA 35 - DISPOSIÇÃO DAS BÓIAS NO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM 116
TABELA 36 - AMPLITUDE DAS MARÉS NO PORTO DE BELÉM 123
TABELA 37 - NÍVEIS DE REDUÇÃO DAS MARÉS, PORTO DE BELÉM 126
TABELA 38 - PROFUNDIDADES DE PROJETO, PORTO DE BELÉM 126
TABELA 39 - PLANO DE AÇÕES DO TERMINAL DE MIRAMAR 135
TABELA 40 - CRONOGRAMA DAS PREVISÕES DE EXECUÇÃO DAS MELHORIAS OPERACIONAIS 147
TABELA 41 - ADEQUACÃO DE INSTALAÇÕES DE CIRCULAÇÃO NO TERMINAL DE MIRAMAR 148
TABELA 42 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM, DE MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE CARGAS, NO TERMINAL DE MIRAMAR (PA) 149
TABELA 43 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES GERAIS E DE SUPRIMENTOS NO TERMINAL DE MIRAMAR 149
TABELA 44 - CARACTERÍSTICAS DO CONJUNTO DE ÁREAS BEL2 , TERMINAL DE MIRAMAR 154
TABELA 45 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 1 - BEL-2A 155
TABELA 46 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 2 – BEL-2ª 156
TABELA 47 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 3 - BEL-2B 156
TABELA 48 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 4 - BEL-2B 157
TABELA 49 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA BEL04, TERMINAL DE MIRAMAR 158
TABELA 50 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5 - BEL04 159
TABELA 51 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA BEL06, TERMINAL DE MIRAMAR 159
TABELA 52 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 8 - BEL08 161
TABELA 53 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA BEL09, TERMINAL DE MIRAMAR 161
TABELA 54 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 9 - BEL09 163
TABELA 55 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 11, TERMINAL DE MIRAMAR 164

TABELA 56 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 11 165
TABELA 57 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA BEL05, TERMINAL DE MIRAMAR 167
TABELA 58 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 6 - BEL05 167
TABELA 59 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA BEL06, TERMINAL DE MIRAMAR 168
TABELA 60 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 7 - BEL06 168
TABELA 61 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA BEL11, TERMINAL DE MIRAMAR 169
TABELA 62 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 10 - BEL11 170
TABELA 63 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA MIR01, TERMINAL DE MIRAMAR 170
TABELA 64 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 13 - MIR01 171
TABELA 65 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 15, TERMINAL DE MIRAMAR 171
TABELA 66 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 14 172
TABELA 67 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 16 172
TABELA 68 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 18 173
TABELA 69 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 12 175
TABELA 70 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 15 178
TABELA 71 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 17 179
TABELA 72 – COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 19 179
TABELA 73 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 19.1 180
TABELA 74 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 19.2 180
TABELA 75 - HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO TOTAL - MIRAMAR 191
TABELA 76- DESCARREGAMENTO POR TIPO 191
TABELA 77 - CARREGAMENTO POR TIPO 192
TABELA 78 - DETALHAMENTO DE CARGAS - SENTIDO DE DESCARREGAMENTO 193
TABELA 79 - DETALHAMENTO DE CARGAS – SENTIDO DE CARREGAMENTO 194
TABELA 80 - PROJEÇÕES - PDZ PORTO DE MIRAMAR - 2010 195
TABELA 81 - PROJEÇÕES DO PLANO MESTRE - MIRAMAR - 2013 196
TABELA 82 - PROJEÇÃO PDZ 2013 198

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)

ENASA (Empresa de Navegação da Amazônia S.A.)

FENAV (Faculdade de Engenharia Naval)

FISPQ (Ficha de Informação de Segurança de Produto Químico)

GERAMB/CDP (Gerência Ambiental)

GLP (Gás Liquefeito de Petróleo)

IQA (Índice de Qualidades das Águas Superficiais)

ISPS (International Ship and Port Facílity Security)

LO (Licença de Operação)

MZAU (Macrozona do Ambiente Urbano)

OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra)

NPCP (Normas e Procedimentos para as Capitanias)

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)

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)

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)

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/VTS (*Vessel Traffic Management Information*)

ZAU (Zonas de Ambiente Urbano)

ZI (Zona Industrial)

ZPP (Zona de Preservação do Patrimônio)

I. Apresentação

A Companhia Docas do Pará - CDP contratou a Universidade Federal do Pará - UFPA para desenvolver a atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - PDZ do Complexo Portuário do Pará.

O presente relatório trata da atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - PDZ do Terminal Portuário de Miramar. O qual está inserido no contexto de um esforço recente da Secretaria de Portos da Presidência de República - SEP/PR 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 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 nº 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 Terminal Petroquímico de Miramar, 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 n°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 SEP 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 SEP 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 SEP 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 (Belém, Santarém, Vila do Conde, Mucuripe e Pecém, Suape, Salvador e Aratu, Vitória, Rio de Janeiro, Itaguaí, 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 08 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 prazos. Esta tarefa é efetuada a partir da atualização dos dados e informações cadastrais no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Terminal Petroquímico de Miramar 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 afetas à operações portuárias;
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.

APÊNDICE A - PDZ do Porto Organizado de Belém - Terminal de Miramar

O presente relatório apresenta de forma consubstancial, para o Terminal Petroquímico de Miramar, 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 n° 03/2014.

1. Informações Gerais

1.1. Localização

O Terminal de Miramar localiza-se na Rodovia Arthur Bernardes, município de Belém, Estado do Pará, conforme ilustrado na Figura 1/ Mapa página 235. Situa-se à margem direita da Baía do Guajará a uma distância de 5 km do Porto de Belém, essas e outras informações estão descritas na Tabela 1.

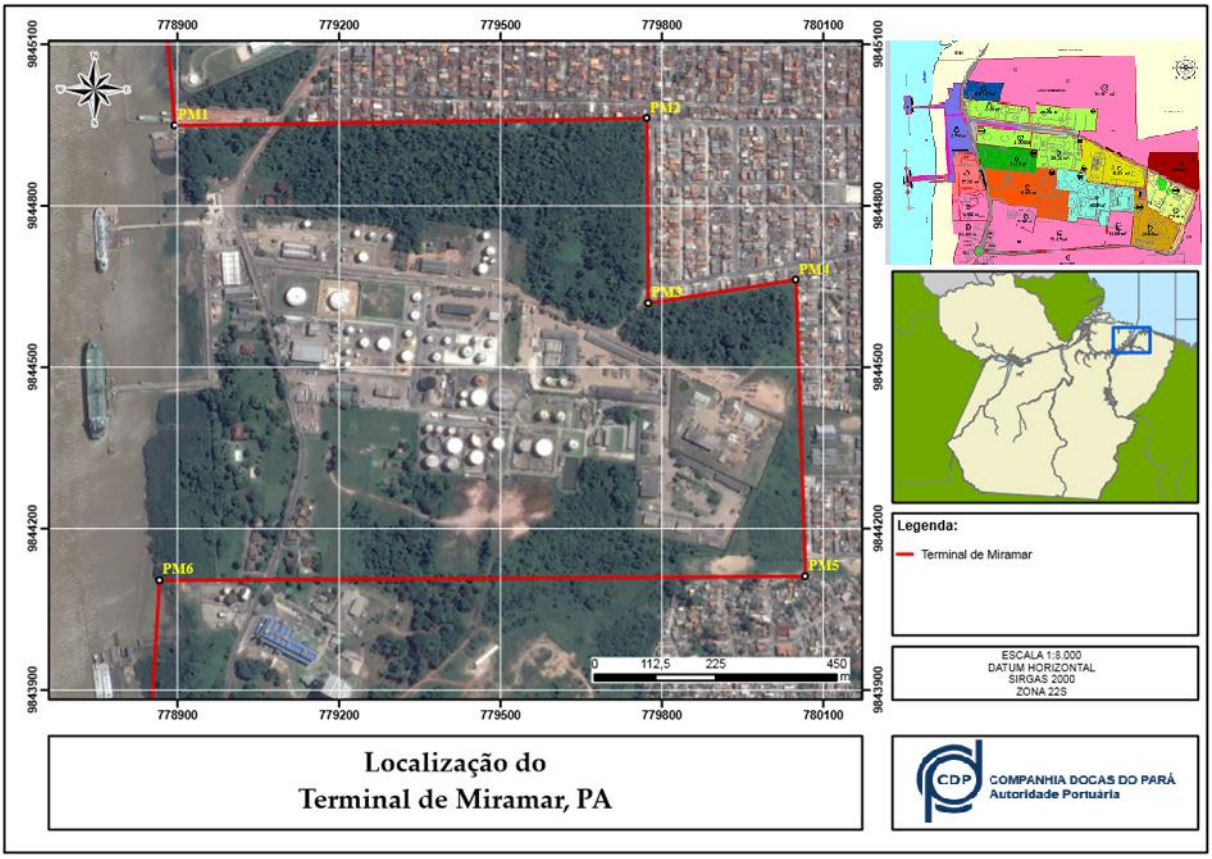


FIGURA 1 - LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 1 - LOCALIZAÇÃO TERMINAL DE MIRAMAR

TERMINAL DE MIRAMAR – ATEMIR	
Nome	Terminal de Miramar - ATEMIR
Administrador	Pedro Paulo Ferreira do Amaral
Endereço	Av.: Arthur Bernardes s/nº - Bairro de Val-de-Cães/Belém/Pará
Cep	66.115-000
Telefones	(91) 3213-6600
Contatos	(91) 98896-5752
Email	pedroamaral@cdp.com.br

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

As coordenadas geográficas do Terminal, bem como o Sistema UTM são apresentados na Tabela 2, a seguir:

TABELA 2 - COORDENADAS GEOGRÁFICAS DO TERMINAL DE MIRAMAR

COORDENADAS GEOGRÁFICAS ZONA 22S – DATUM SISGAS 2000		COORDENADAS UTM ZONA 22S – DATUM SISGAS 2000
Latitude	01° 24’12.0” S	9844739.67 m S
Longitude	48° 29’ 35.4” W	778954.19 m E

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Na Figura 2 é possível ver as instalações do porto e sua localização, e na Figura 3 / Mapa página 236 está delimitado o limite da área do Porto Organizado de Belém, que abrange também as áreas dos Terminais de Miramar e Outeiro definida conforme decreto nº 5.230 de 5 de outubro de 2004, pela Presidência da República.



FIGURA 2 - TERMINAL PETROQUÍMICO DE MIRAMAR

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

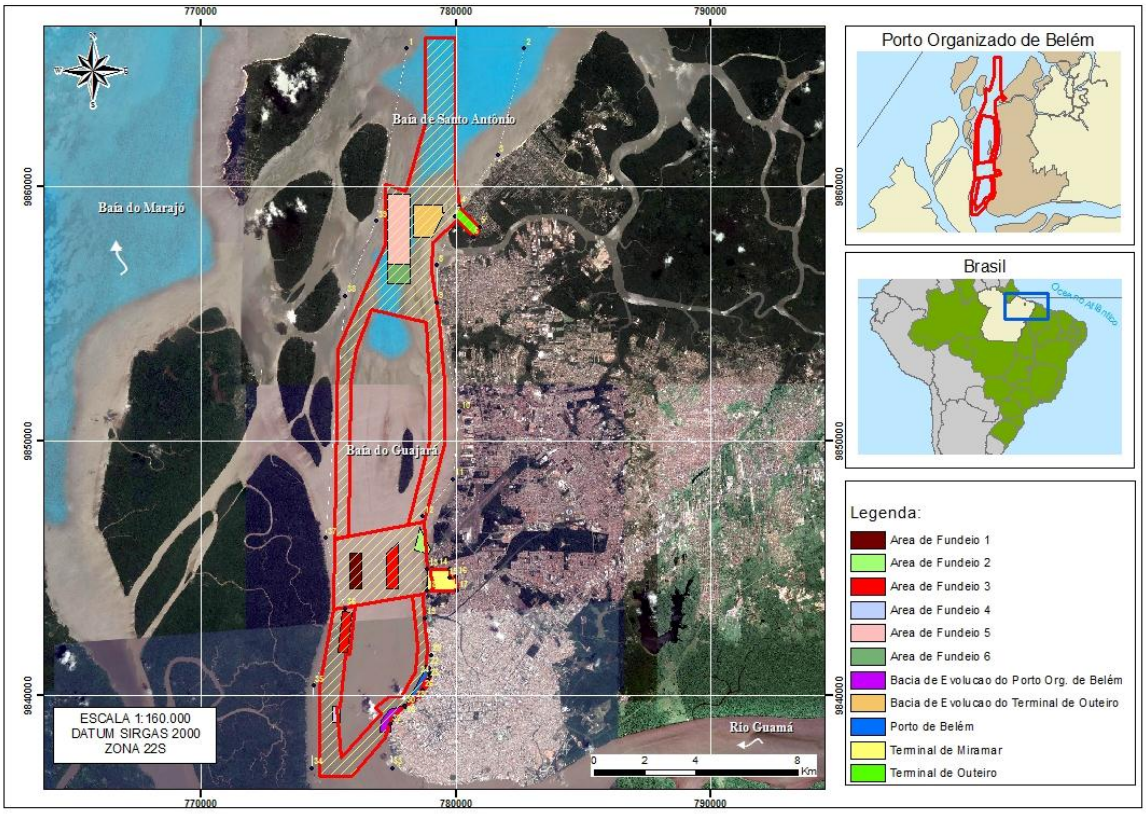


FIGURA 3 - LIMITE DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

A respeito de sua área de influência, pode-se dizer que a mesma estende-se praticamente a todo território paraense. O Terminal de Miramar é responsável pelo abastecimento de derivados de petróleo do Estado do Pará e de algumas cidades do Amazonas, Amapá e Maranhão.

No Estado do Pará, toda a parte centro-oeste do estado está sob a influência direta do porto de Belém e do Terminal de Miramar, permanecendo a fronteira oeste como área de influência do porto de Santarém.

A Figura 4 / Mapa página 237 a seguir, apresenta de forma esquemática a área de influência do Terminal de Miramar.

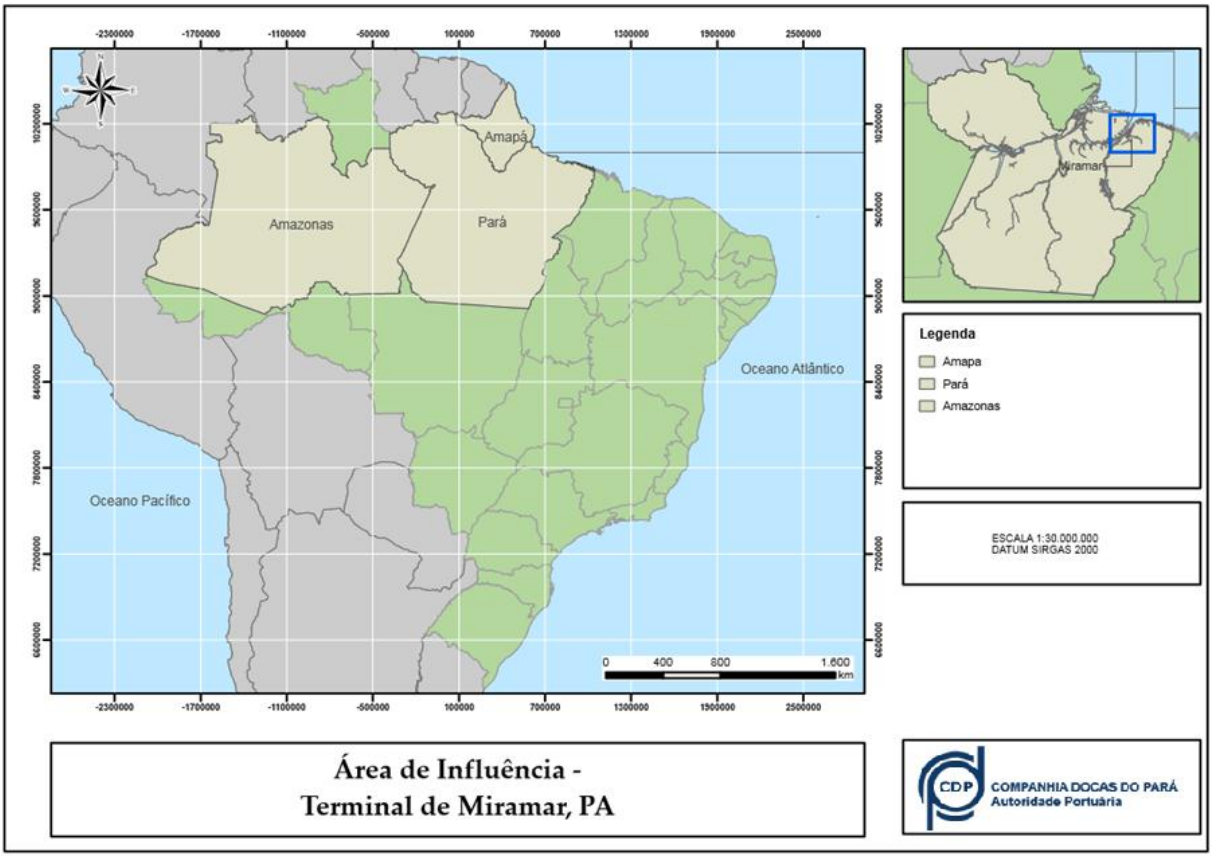


FIGURA 4 - ÁREA DE INFLUÊNCIA DO TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

1.2. Dados Cadastrais

A Tabela 3 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:	Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR
IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE JURISDICIONADA	
Denominação Completa:	Companhia Docas do Pará
Denominação Abreviada:	CDP
Natureza Jurídica:	Sociedade de Economia Mista
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	Terminal de Miramar - ATEMIR
CNPJ:	04.933.552/0001-06
Página Web:	www.cdp.com.br/terminal-de-miramar
E-mail:	plantaomir@cdp.com.br
Telefone:	(91) 3182-9059/ (91) 3182-9088
Regime de Exploração	Sociedade de Economia Mista

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

1.3. Histórico

A Amazônia, no início do século XX, destacava-se no cenário mundial como a maior produtora de borracha. Com isso crescia a afluência da navegação e logo surgiu a necessidade de se construir um porto na cidade de Belém, pois os arranjos portuários na forma trapiches existentes na época eram ineficientes, sem segurança e pioravam a estética da cidade. Belém estava fadada a ser uma grande metrópole, pois sua privilegiada situação geográfica no estuário amazônico lhe garantia, futuramente, tornar-se um importante centro urbano, pois praticamente todo o comércio da região, teria que inevitavelmente passar pelo seu Porto.

Em 1914, na localidade de Miramar, foi construída uma instalação para armazenagem e manuseio de óleo combustível composta por tanques cilíndricos de aço de 9.600 m³, bombas elétricas, tubulações e pontes de atracação de navios. Quando se trata do Porto organizado de Belém, é necessário mencionar o terminal Petroquímico de Miramar que é alinhado ao Porto de Belém, o terminal possui dois píeres, o primeiro foi inaugurado em 1947 e o segundo em 1980.

1.3.1. Histórico dos Estudos de Planejamento Elaborado pelo Porto

O Terminal 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 - Terminal de Miramar, 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 - Terminal de Miramar, 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 - Terminal de Miramar, elaborado por PETCON - Companhia Docas do Pará, 1999;
- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário do Complexo Tapajós - Terminal de Miramar, elaborado por PETCON - Companhia Docas do Pará, 2004;
- Atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - Terminal de Miramar, elaborado por PETCON - Companhia Docas do Pará, 2005;

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 8.630/93, 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. 17º, § 2º, estabelece que a autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP o respectivo PDZ do Porto.

O Decreto nº 8.033, define em seu Art. 36º 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 SEP e a ANTAQ em relação às edições de normas para elaboração do PDZ.

A Portaria nº414/2009 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 **compete 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, SEP, para aprovação.

1.4.1. 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 Terminal de Miramar, que se situa dentro da área do Porto Organizado de Belém.

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 alterado pela Assembleia Geral dos Acionistas em 03/04/2014.

APÊNDICE A - PDZ do Porto Organizado de Belém - Terminal de Miramar

A área do Porto Organizado de Belém abrange também as áreas dos Terminais de Miramar e Outeiro, foi definida pelo Decreto nº 5.230 de 05 de outubro de 2004, sendo constituída:

I. Pelas instalações portuárias terrestres existentes na cidade de Belém, quais sejam, ancoradouros, docas, cais e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, existentes na margem direita da Baía de Guajará, desde a extremidade sul do Mercado Ver-o-Peso até a ponta sudoeste da ilha de Caratateua, na foz do rio Pará e marítimas, contidas na poligonal do Porto Organizado, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, silos, rampas ro-ro, pátios, edificações em geral, vias de circulação rodoviária e ainda os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Belém ou sob sua guarda e responsabilidade;

II. Pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como área de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a estes, até as margens das instalações terrestres do porto organizado 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 Belém e dos Terminais de Miramar e Outeiro foi aprovado pela Ata da 8ª reunião extraordinária do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) dos portos de Belém, Vila do Conde e Santarém, de 29/11/2007. A Resolução nº 947-ANTAQ, de 18 de dezembro de 2007, autoriza o Programa de Arrendamento de áreas e instalações do porto de Belém e dos Terminais de Miramar e de Outeiro.

O Regulamento de Exploração dos Portos de Belém, Vila do Conde e Santarém - Foi aprovado 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 Terminal de Miramar foi declarado juntamente com o do Porto de Belém por meio do Ato Declaratório Executivo da Secretaria da Receita Federal nº 21, de 27 de setembro de 2010.

1.5. Situação Institucional

A CDP é uma Sociedade de Economia Mista, CNPJ: 04.933.552/0001-03, de capital autorizado, vinculado à Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR, com sede e foro na cidade de Belém/PA, sito 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 (ENA S.A) e a Companhia das Docas do Pará - CDP, aprovado pelo Decreto nº 61.300, de 06/09/1967, regendo-se pela Lei nº 12.816, 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 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, respeito no 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 Terminal de Miramar 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 Belém, Miramar e Outeiro 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 mais eficaz" (Plano Mestre do Porto de Belém, 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 funcional é apresentado na Figura 5, a seguir:

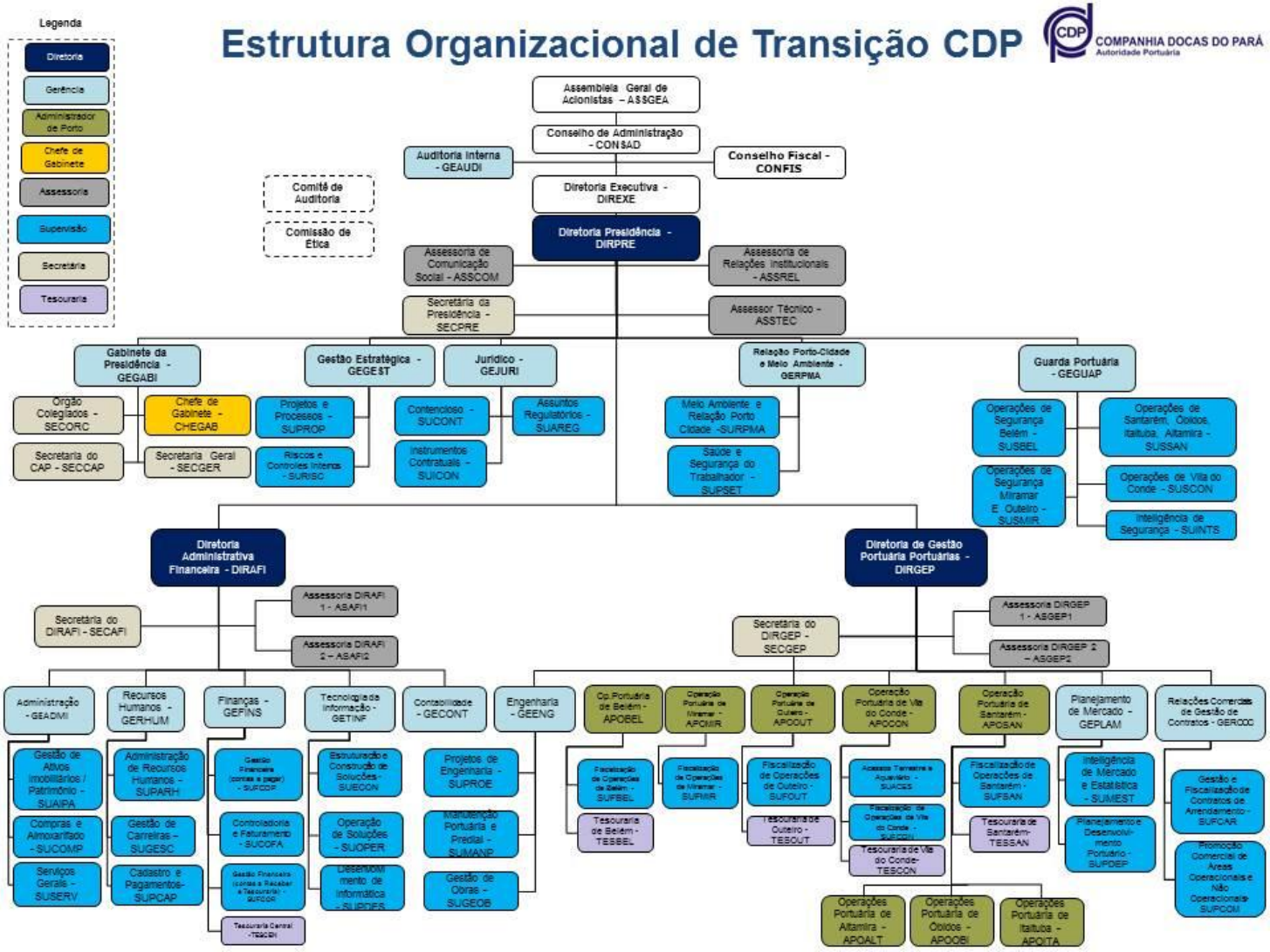


FIGURA 5 - ORGANONOGRAMA DA CDP
Fonte: Relatório de gestão da CDP, 2013

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 - CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA CDP - CONSAD

NOME	ÓRGÃO DE ORIGEM	ATO DE NOMEAÇÃO
JOSÉ ALFREDO DE ALBUQUERQUE E SILVA	SEP	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	AGO* de 25/08/2014
RICARDO DE ALMEIDA COLLAR	SEP	AGO* de 03/04/2014

* AGO: Assembleia Geral Ordinária

* AGE: Assembleia Geral Extraordinária

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 da CONFINS 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	Conselheiro Titular	Ministério dos Transportes	Ata AGE* de 23/05/2014
CRISTIANE CAMPOS PERALTA	Conselheira Titular	Secretaria de Portos da Presidência da República	Ata AGE* de 14/11/2014
NUCILENE LIMA DE FREITAS FRANÇA	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 de Portos da Presidência da República	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 dos Portos de Belém e Vila do Conde, 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 e trabalhadores portuários, conforme disposto no Artigo 20, parágrafo 1º do novo marco regulatório (Figura 6).

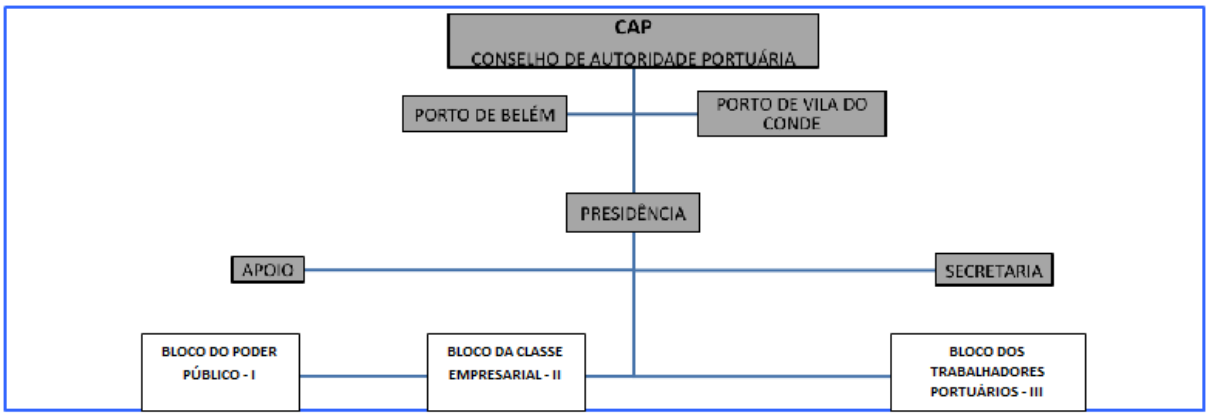


FIGURA 6 - ORGANOGRAMA - CAP

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 6 apresenta a Estrutura de Pessoal da CDP.

TABELA 6 - FORÇA DE TRABALHO DA CDP - SITUAÇÃO APURADA EM 31/12/2013

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: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 7, a seguir, apresenta o detalhamento dos cargos em comissão e funções gratificadas da CDP.

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 ASSESSORAMENTO 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: CDP - Companhia Docas do Pará

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

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: CDP - Companhia Docas do Pará

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

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: CDP - Companhia Docas do Pará

O resumo da quantidade de empregados da CDP por local de trabalho e por sexo é apresentado a seguir. 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% é do sexo masculino, de acordo com a Tabela 10.

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: CDP - Companhia Docas do Pará

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

TABELA 11 - NÚMERO DE EMPREGADOS POR CARGOS – 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: CDP - Companhia Docas do Pará

Na Tabela 12 pode-se observar o quantitativo de trabalhadores portuários em vias de se aposentar credenciados pela CDP.

TABELA 12 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIAS DE SE APOSENTAR

FUNCIONÁRIOS EM VIAS DE SE APOSENTAR	
UNIDADE	QUANT.
Sede CDP	6
Porto de Belém	7
Terminal de Miramar	3
Porto de Santarém	2
Porto de Vila do Conde	1
Total	19

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2. Situação Atual

2.1. Terminal de Passageiros

O Terminal de Miramar é dedicado à movimentação de granéis líquidos e gasosos, portanto não possui Terminal de Passageiros.

2.2. Instalações de Acostagem

Localização

O Terminal está localizado na margem direita da baía de Guajará a uma distância de 5 Km do Porto de Belém. O Terminal possui dois píeres: o número 100, que foi inaugurado em 1947 e o número 200 em 1980, conforme pode ser observado na Figura 7/ Mapa página 238.

Características

A acostagem de embarcações no Pier número 100 é feita em plataforma com dimensões de 77,5 m x 20 m, ligada ao continente por uma passarela de 142 m de comprimento. A estrutura é feita em concreto armado, e perfis metálicos, possui dois dolfins e atualmente, estão em operação dois berços, sendo: berço externo 101, destinado, prioritariamente, a atracação de navios, sendo em sua maioria navios que transportam GLP e o berço interno 102 destinado a atracação de balsas tanques. A plataforma de acostagem do Pier número 200 mede 40m x 15m, possuindo quatro dolfins, sendo dois para os cabos espringues e dois para os lançantes. A plataforma tem uma passarela com extensão de 180 m e a estrutura do Píer é feita em concreto armado, atualmente, estão em operação dois berços, sendo: berço externo 201, destinado, prioritariamente, a atracação de navios de graneis líquidos e o berço

interno 203 destinado a atracação de balsas tanques. A profundidade dos berços operacionais pode ser conferida na Tabela 13.

TABELA 13 - PROFUNDIDADE DOS BERÇOS NO TERMINAL DE MIRAMAR

PROFUNDIDADE DOS BERÇOS NO TERMINAL DE MIRAMAR	
Berço	Profundidade (m)
101	7,92
102	2,50
103	Não afeto à operações portuárias
201	7,92
202	Não afeto à operações portuárias
203	1,75

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

O comprimento máximo dos navios no Terminal de Miramar é limitado em 185m no píer número 100 (norte) e 210 m no píer número 200 (sul). A atracação deverá ocorrer somente por BE com maré correndo a montante.

Movimentação de Carga

O Terminal foi projetado para movimentar inflamáveis, líquidos e gasosos, e sempre a descarga predominou em relação ao embarque desses produtos, pois grande parte é consumido na cidade de Belém e transportado por rodovia, através de caminhões tanque, abastecendo parte do interior do Estado do Pará.

Carga Predominante

- Óleo diesel
- Querosene para avião
- Mistura MF-380
- G.L.P.
- Gasolina comum

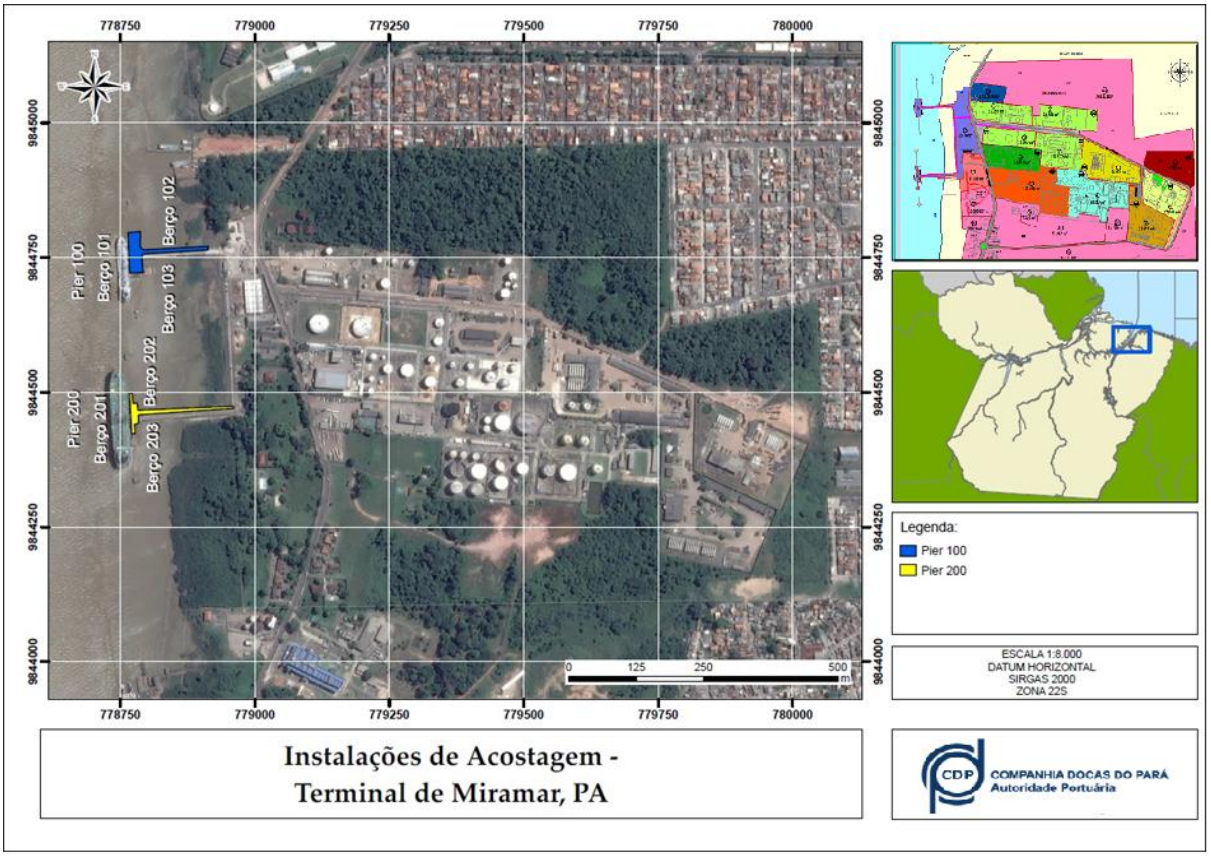


FIGURA 7 - INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM DO TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.3. Instalações de Armazenagem

Os itens abaixo descrevem informações acerca dos Armazéns, Pátios, Silos e outras formas de armazenamento no Terminal de Miramar.

2.3.1. Armazéns

O Terminal de Miramar possui alguns armazéns dentro das áreas de arrendamento e também alguns próprios da CDP e CDA. Os armazéns podem ser verificados na Figura 8 / Mapa página 239 e na Tabela 14 a seguir.

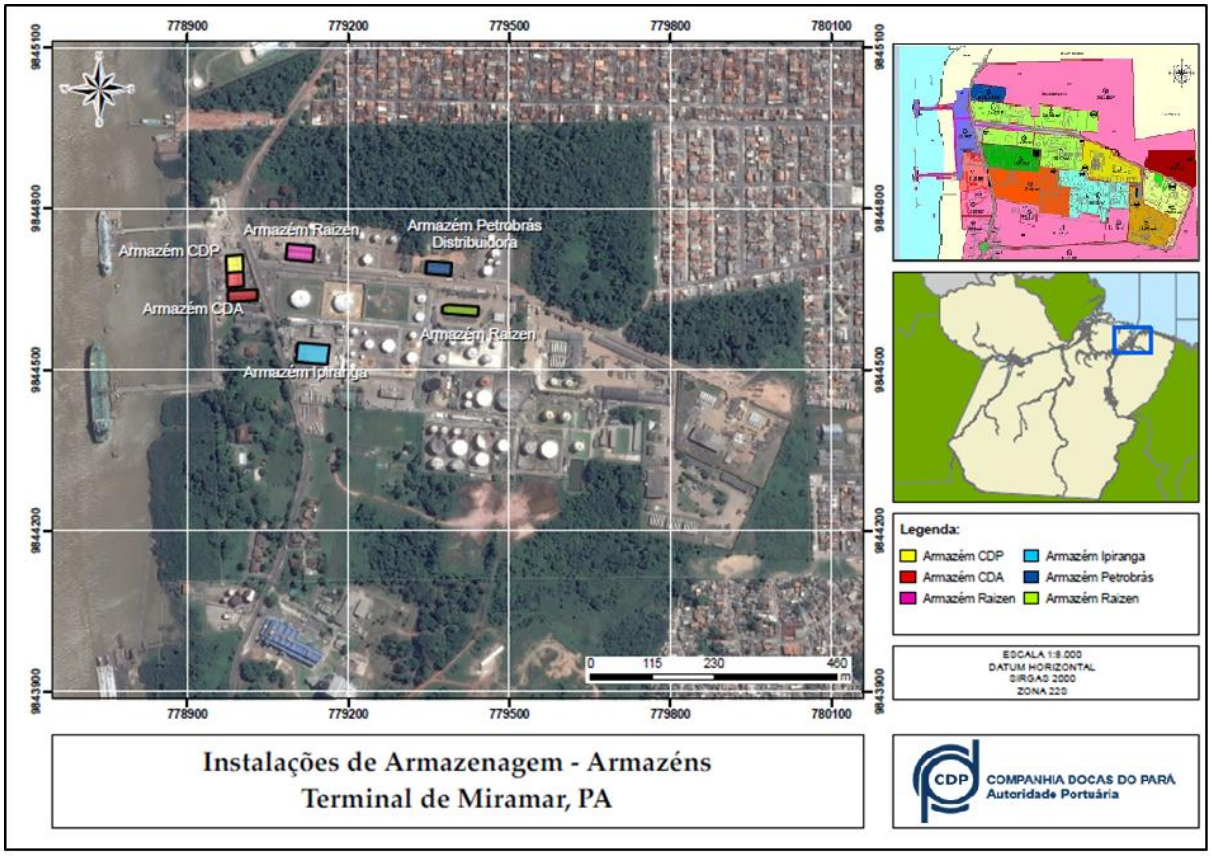


FIGURA 8 - ARMAZÉNS DO TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 14 - ARMAZÉNS DENTRO DO TERMINAL DE MIRAMAR

ARMAZÉM	CAPACIDADE	ÁREA	VOLUME
Armazém CDP	-	1395,00 m^2	5580,00 m^3
Armazém CDA	-	1000,00 m^2	4000,00 m^3
Armazém Raizen	-	1800,00 m^2	7200,00 m^3
Armazém Ipiranga	-	1284,00 m^2	5578,00 m^3
Armazém Petrobrás	-	910,00 m^2	4550,00 m^3
Armazém Raizen	-	907,00 m^2	4081,50 m^3

*CAPACIDADE DE ACORDO COM TIPO DE CARGA.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.3.2. Pátios

O Terminal de Miramar não possui pátio de armazenagem.

2.3.3. Silos

O Terminal de Miramar não possui silos.

2.3.4. Tanques e esferas

No retroporto do Terminal se encontram as instalações das diversas companhias distribuidoras, com 97 tanques e 5 esferas, conforme observado na Figura 9 / Mapa página 240 e na Tabela 15, sendo o movimento processado por tubovias aéreas que partem dos píeres e se interligam posteriormente. Na Tabela 16 é possível verificar as informações referentes às esferas do terminal.

TABELA 15 - TANQUES TERMINAL DE MIRAMAR

ARRENDATÁRIO	TANQUE Nº	CAPACIDADE (LITROS)	CARGA	QUANTIDADE
Br Petrobrás Distribuidora	1734	306.000	Biodisel B100	1
Br Petrobrás Distribuidora	1735	6.455.000	Gasolina A	1
Br Petrobrás Distribuidora	1733	6.457.000	Diesel S - 1800	1
Br Petrobrás Distribuidora	166002	6.800.000	Água	1
Br Petrobrás Distribuidora	1730	3.196.000	OC - 1A	1
Br Petrobrás Distribuidora	1732	1.474.000	Diesel S - 1800	1
Br Petrobrás Distribuidora	1729	8.667.000	OC - 1A	1
Br Petrobrás Distribuidora	1731	1.447.000		1
Br Petrobrás Distribuidora	1722	1.935.000	AEAC	1
Br Petrobrás Distribuidora	1728	1.935.000		1
Br Petrobrás Distribuidora	1725	1.936.000	AVGAS	1
Br Petrobrás Distribuidora	1726	1.932.000	AVGAS	1
Br Petrobrás Distribuidora	1721	8.473.000	Gasolina A	1
Br Petrobrás Distribuidora	1723	8.473.000	Diesel S - 1800	1
Br Petrobrás Distribuidora	1727	5.276.000	QAV	1
Br Petrobrás Distribuidora	1724	5.272.000	QAV	1
Br Petrobrás Distribuidora	31	397.000	Diesel S - 10	1
Br Petrobrás Distribuidora	30	3.356.000	Diesel S - 10	1
Br Petrobrás Distribuidora	33	539.043	Biodisel	1
Br Petrobrás Distribuidora	40	1.630.000	Diesel S - 10	1
Br Petrobrás Distribuidora	32	2.377.803	Diesel S - 10	1
Ipiranga	105	1.519.000	Gasolina A	1
Ipiranga	104	140.000	Etanol Hidratado	1
Ipiranga	102	2.677.000	Gasolina A	1
Ipiranga	103	3.953.861	Diesel S - 10	1
Ipiranga	160.108	1.666.393	AEAC	1
Ipiranga	106	1.111.000	Biodisel	1
Ipiranga	101	140.000	Etanol Hidratado	1
Ipiranga	160.107	4.715.780	Diesel S - 1800	1
Ipiranga	501	2.200.000	Água	1
Petróleo Sabbá	14	1.360.000	Água	1
Petróleo Sabbá	A	160.232		1
Petróleo Sabbá	12	1.258.723	Etanol	1
Petróleo Sabbá	10	1.132.293		1

Petróleo Sabbá	9	1.106.141		1
Petróleo Sabbá	B	165.000	(desativado)	1
Petróleo Sabbá	3	160.000	(desativado)	1
Petróleo Sabbá	11	3.041.820	Gasolina A	1
Petróleo Sabbá	1	8.051.009	Etanol	1
Petróleo Sabbá	39	7.547.000	Diesel S - 1800	1
Petróleo Sabbá	22	1.326.000	Gasolina A	1
Petróleo Sabbá	23	1.531.000	Diesel S - 1800	1
Petróleo Sabbá	24	1.067.000	Gasolina A	1
Petróleo Sabbá	26	1.933.000	QAV	1
Petróleo Sabbá	25	1.065.000	AEHC	1
Petróleo Sabbá	27	3.033.000	Gasolina A	1
Petróleo Sabbá	35	1.128.488	QAV	1
Petróleo Sabbá	28	1.085.000	AEAC	1
Petróleo Sabbá	29	2.045.000	QAV	1
Transpetro	143001	16.881.000		1
Transpetro	44601	4.841.000	Diesel S - 10	1
Transpetro	631301	4.805.000	Diesel S - 10	1
Transpetro	44603	8.961.000	Diesel S - 1800	1
Paragás	289	510.000	Gás	14
Supergasbras	314	904.145	Gás	6
Supergasbras	296	242.953	Gás	6
Liquigás	H-10	526.016	Gás	18

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 16 - ESFERAS TERMINAL DE MIRAMAR

ARRENDATÁRIO	ESFERA Nº	CAPACIDADE (LITROS)	CARGA	QUANTIDADE
Paragás	113	1182770	GLP	1
Paragás	114	1178717	GLP	1
Transpetro	47001	3181000	GLP	1
Transpetro	47002	3180000	GLP	1
Transpetro	47003	3180000	GLP	1

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

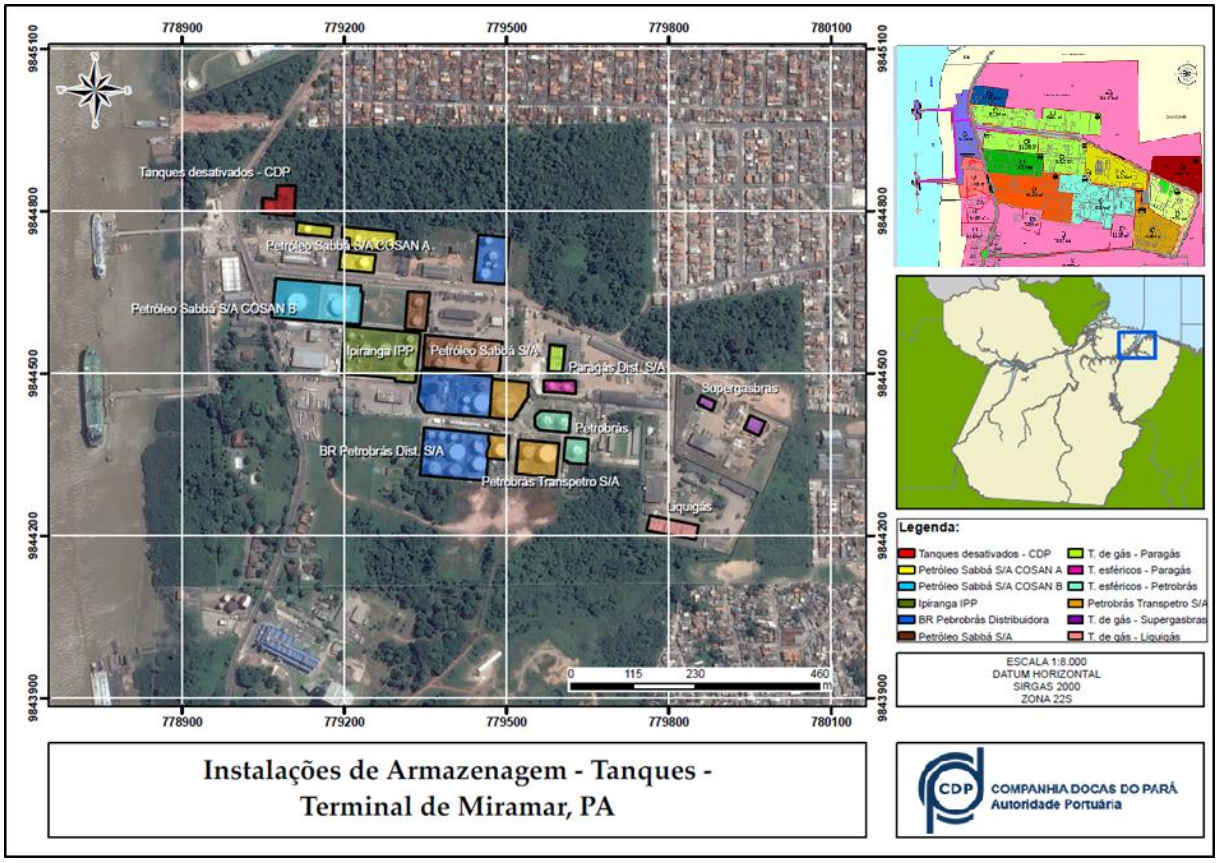


FIGURA 9 - INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM EM TANQUES DO TERMINAL DE MIRAMAR, POR ARRENDAMENTO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ



FIGURA 10 - TANQUES DE GRANEIS LÍQUIDOS E PLATAFORMAS DE CARREGAMENTO DE CAMINHÕES EXISTENTES NA ÁREA ARRENDADA À PETRÓLEO SABBÁ S.A

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.4. Equipamentos Portuários

Para o Terminal de Miramar, utiliza-se para as operações de conexão de mangotes as gruas existentes no píer 200 e o braço de carga existente no píer 100. O terminal não possui veículos especializados em combate a incêndio, é utilizado uma brigada formada apenas

Na Figura 11 é apresentado a casa de bombas do Terminal de Miramar.



FIGURA 11 - CASA DE BOMBAS EXISTENTE NA ÁREA ARRENDADA À PETRÓLEO SABBÁ S.A

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.5.Áreas e Instalações Arrendadas

Os contratos de arrendamento de área e instalações no Terminal de Miramar estão relacionados na Tabela 17, onde estão discriminadas as áreas, o objeto, a vigência, as situações jurídicas e contábil dos contratos, a possibilidade de prorrogação além de outras informações relevantes.

TABELA 17 - CONTRATOS DE ARRENDAMENTO – CDP

Nº do Contrato de Arrendamento	ARRENDATÁRIO ATUAL	OBJETO CONTRATUAL	VIGÊNCIA		ÁREA	SITUAÇÃO FINANCEIRA								Apólice de Seguro	Situação Atual
			INÍCIO	TÉRMINO	(m²)	QUALIDADE (ISO)	Valor atual (R$/m2)	Preço mensal (R$)	Situação atual	MMC (ton/ano)	Movimentação Acumulada da última (Data Base)	Data Base p/ calculo do MMC			
	TERMINAL DE MIRAMAR														
Escritura Pública	Petrobrás Distribuidora S/A – DISLEM	Arrendamento de área de 50.700m2, situado em Miramar, conforme plantas anexas que assinadas pelas partes ficam fazendo parte integrante deste contrato.	09/01/74	09/01/14	50.700m2	Não se aplica	4,05	R$ 205.180,66	adimplente	900.000	331.979	01/01/2015		De acordo com a Cláusula Décima Segunda do Contrato, a arrendatária fica obrigada a contratatr seguro riscos de incêndio e explosão, por qualquer causa, mesmo com relação a pessoa e bens de terceiros.	Termo Aditivo n.º01:prorrogação por 10 anos, terminando em 10/01/1984 e alteração do valor do arrendamento. Termo Aditivo n.º02 alteração do valor do arrendamento, vigência do contrato em 09/01/2004. Termo Aditivo n.º3. Ratificação do prazo de vigencia com prorrogação de 10 anos, passando a vencer em 09/01/2014. O valor do m² R$ 2,30/mês a ser remunerado como outorga fixa, o valor da outorga variável de R$ 0,64 por tonelada movimentada mensalmente. OBSERVAÇÃO: Em fase de celebração de Contrato de Transição.
Escritura Pública	Liquigás Distribuidora S/A	Arrendamento de área de 32.520 m2 localizado em Miramar/Porto de Belém, com dimensões especificadas na planta anexa.	03/04/84	03/04/14	32.510 m2	Não se aplica	4,37	142.137,16	adimplente	não consta	20.313	01/01/2015		De acordo com a Cláusula Décima Nona a arrendatária fica responsável pelas despesas referente a contratação de seguro contra risco de incêndio e explosão, por qualquer causa, mesmo com relação a pessoa e bens de terceiros.	Termo Aditivo n.º 01: alteração do valor do arrendamento e da multa. Termo Aditivo n.º 02 alteração do valor do arrendamento e índice de reajuste . Termo Aditivo n.º 03: alteração da razão social. rESOLUÇÃO 2175- ANTAQ reconheceu e validou a prorrogação tácita do contrato de arrendamento entre a CDP e Liqigás, até 03/04/2014. OBSERVAÇÃO: CONTRATO EXTINTO
Contrato de Transição	Liquigás Distribuidora S/A	Arrendamento de área de 32.520 m2 localizado em Miramar/Porto de Belém, com dimensões especificadas na planta anexa.	25/09/14	23/03/15	32.510 m3	Não se aplica	4,37	142.138,16	adimplente	31.800	20.033	01/01/2015		De acordo com a Cláusula Décima Nona a arrendatária fica responsável pelas despesas referente a contratação de seguro contra risco de incêndio e explosão, por qualquer causa, mesmo com relação a pessoa e bens de terceiros.	
Escritura Pública	Petrobras Transportes S/A - TRANSPETRO	Inicialmente Arrendamento de uma área com 20.208m² de superfície localizada em Miramar,integrante do patrimônio do Porto de Belém-Pa, conforme as indicações e deliberações constantes do Desenho n.º78, de 29 de janeiro de 1971, da CDP intitulada Parque Inflam. Termo aditivo 04 acresceu áera resultando em total de 37.300,62m² .	01/04/91	31/03/14	37.300,62m²	Não se aplica	3,50	130.408,34	adimplente	Não Consta	171.425	01/01/2015		Pela cláusula oitava do contrato a Arrendatária fica responsável pela contratação de seguro de suas instalações. No entanto, não consta a apólice na pasta.	Termo aditivo n.º01:alteração do valor do arrendamento. Termo Aditivo n.º02 alteração do valor do arrendamento. Termo Aditivo n.º03:cessão para sua subsidiária integral Transpetro, alteração do prazo de vigência por mais 10 anos, terminando em 2001. Termo Aditivo n.º04:acréscimo de área contigua de 17.092,62 m² e alteração no valor do contrato. Termo Aditivo n.05:prorrogação da vigência por mais 17 meses, alteração de valores, apresentação de EVTEA. Termo Aditivo n.º06.Prorrogação do prazo de vigência até 31 de março de 2014, o valor da outorga fixa será de R$ 2,30 m²/mês e a outorga variável será de R$ 0,64 por tonelada movimentada. (Rseolução 525-ANTAQ) OBSERVAÇÃO: Em processo de celebração de contrato de transição por 180 dias até que a Antaq ultime procedimento licitatório.

s/n	Paragás Distribuidora S/A	Arrendamento a Paragás, o terreno com 17.100m², formado por 2(duas) áreas de terras, sendo uma de 12.000m² e outra de 5.100m², bem como benfeitorias que o integram, localizadas em Miramar, integrantes do Porto de Belém.	01/06/93	01/06/03	17.100m²	Não se aplica	3,99	127.569,66	adimplente	Não Consta	32.371	01/01/2015		Pela cláusula Décima Quinta a Paragás ficará responsável pelo seguro contra riscos de incêndio e exlosão, por qualquer causa, mesmo com relação a pessoa e bens de terceiros.	Termo Aditivo n.º01: Alteração do Valor mensal do arrendamento e alteração do índice de reajuste. Termo Aditivo n.º 02: alteração do valor, alteração do índice de reajuste. Tem-se Ação Renovatória de contrato de arrendamento proposta pela Paragás pretendendo a permanencia no imóvel objeto do contrato bem como a sua renovação.A AGU/SEP consolidou o entendimento da tese da perda do objeto, contudo estamos no aguardo do posicionamento da SEP para diligências judiciais. Em 07/10/2014- Marcado audiência de conciliação com a empresa Paragás.OBSERVAÇÃO: Aguardando o envio de contrato de transição pela ANTAQ e formalização deste contrato pela CDP no prazo de 180 dias até que a Antaq ultime procedimento licitatório.Ocupa área a maior , Total 32.435 m2.
			Ocupa área a maior 32.435 m2 do que a definida no contrato.												
02/99	SHV GÁS (Minasgás S/A Distribuidora de Gás Combustível)	Arrendamento de área de 28.058 m² de área para movimentação e armazenamento de granéis líquidos.	11/01/99	11/01/14	28.058 m²	Não se aplica	2,60	72.931,94	adimplente	15.000	11.297	10/01/2014		-	Trata-se de ação de prorrogação do Contrato de Arrendamento nº 02/99 pelo prazo de 15 (quinze) anos, com pedido de antecipação dos efeitos da tutela, visando assegurar a prorrogação do contrato administrativo do terminal Petroquímico de Miramar/Pa, nos termos da legislação vigente à época da celebração do contrato. Processo de n.º 2020.2014.4.01.3400, na 21ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal. A tese da CDP é no sentido de que a nova legislação portuária mitigou sua competência para tratar de contratos de arrendamento, de vez que o Poder Concedente passou a ser representado pela SEP. A tese principal, portanto, é de ilegitimidade passiva.Observação: Antaq determinou que irá realizar um contrato de transição no prazo de 180 dias.
Escritura Pública	Companhia de Petróleo Ipiranga (atual Petrobrás Distribuidora S/A)	Locação do Terminal de inflamáveis em Miramar - área de 21.560m²	22/10/70	09.05.2015	21.560m²	Não se aplica	2,84	61.137,82	adimplente	Não Consta	14.790	01/01/2015		Conforme Cláusula Décima Terceira do contrato, a arrendatária fica responsável pelas despesas do sguro contra riscos de incêndio e explosão por qualquer cuasa.	Termo Aditivo n.º01:modificação da cláusula décima quinta do contrato. Termo Aditivo n.º02:modificação das cláusulas sétima caput, nona e parágrafo único da cláusula décima primeira do contrato de locação. Termo Aditivo n.º 03: alteração cláusula sexta do contrato. Termo Aditivo n.º04:fica introduzido o alcool anidro no valor do contrato. Termo Aditivo n.º05:alteração da cláusula sexta, bem como as alterações do Termo Aditivo n.º03. Termo Aditivo n.º 06 alteração do valor do arrendamento e prorrogação do prazo do arrendamento por 5 anos, terminando em 31.08.2000. Termo Aditivo n.º07: transferência da titularidade da empresa arrendatária Companhia Brasileira de Petróleo Ipiranga para Petrobrás Distribuidora S.A, de acordo com a Resolução n.º 2058/2011 ANTAQ. Termo Aditivo n.º08: prorrogação do prazo de vigência do contrato até 09.05.2015, alteração do valor da outorga e do reajuste. Observação.Aguardando posicionamento da ANTAQ sobre o contrato de transição

Escritura Pública	Esso/COSAN Brasileira de Petróleo Ltda.	Locação do Terminal de inflmáveis situado em Miramar, com área de 41.596,06m².	01/01/72	09/05/15	41.596,06m²	Não se aplica	2,66	110.490,14	adimplente	Não Consta	102.561	01/01/2015		Conforme Cláusula Segunda do Contrato, a Arrendatária fica responsável pelo seguro contra riscops de incêndio ou explosão por qualquer causa.	Termo Aditivo n.º 01:modificação da cláusula terceira. Termo Aditivo n.º02: modificação da cláusula quinta do contrato. Termo Aditivo n.º03:fica modificado o item 3.3 da cláusula terceira do contrato. Termo Aditivo n.º 4: reajuste do aluguel e prorrogação docontrato por mais 5(cinco)anos. Termo Aditivo n.º05: alterou a razão social para Cosan Combustível e Lubrificantes S.A. Termo Aditivo n.º 06: altera o número do CNPJ. Termo Aditivo n.º 07: Prorrogação do Contrato até 09.05.2012, alteração do valor da outorga,do reajuste e dos investimentos. Termo assinado pela Petróleo Sabbá S.A Observação: Em processo de celebração de Contrato de Transição.
Escritura Pública	Petróleo Sabbá S/A	Locação do Terminal de inflmáveis situado em Miramar, com área de 26.788,40 m²	25/11/76	09/05/15	26.788,40m²	Não se aplica	5,06	135.613,76						De acordo com a cláusula Décima Terceira do contrato a arrendatária fica responsável pelo pgamento do seguro contra riscos de incêndio ou explosão por qualquer causa.	Termo Aditivo n.º 01: modificação da cláusula sexta do contrato de locação. Termo Aditivo n.º 02:fica introduzido o alcool anidro no valor do contrato e fica modificada a cláusula décima primeira do contrato de locação. Termo Aditivo n.º 03: fica modificada a cláusula sexta do contrato com as alterações dos termos aditivo n.º01. Termo Aditivo n.º06:modificação no valor do arrendamento , prorrogação da presente locação por mais 5 anos, término em 31.08.2000. Termo Aditivon.º07: prorroga o prazo do arrendamento até 09/05/2015, altera o valor da outorga e reajuste do contrato, prazo de 60 dias para apresentar EVTEA.Observação.Aguardando posicionamento da ANTAQ sobre o contrato de transição
Escritura Pública	Texaco Brasil S/A -Atual Ipiranga Produtos de Petróleo	Arrendamento de área de 24.787,02 com tancagem de combustíveis líquidos.	01/12/71	09/05/2015	24.787,02m²	Não se aplica	5,23	129.746,39	adimplente	Não Consta	259.357	01/01/2015			Em 08.01.1974 Escritura Pública de Retificação ao Contrato de Locação no qual modificou as clausulas primeira e nona do contrato de locação. Em 26.11.1979 Escritura Pública de Termo Aditivo Modificativo ao Contrato de Locação, no qual modificou as clausulas sexta e nona do contrato de locação. Em 02 .06.1982. Termo Aditivo Modificativo n.º03, que introduziu o alcool anidro. Termo Aditivo n.º4 em 21.08.1984, modificou a cláusula sexta do contrato. Termo Aditivo Modificativo n.º05.mudança no valor do arrendamento e prorrogação do prazo de vigencia do contrato. Termo Aditivo n.º06. Em 04 de dezembro de 2009 que alterou a razão social Ipiranga Produtos de Petróleo S/A. Termo Aditivo n.º07 .Em 07 de maio de 2012, que prorrogou o prazo, o valor da outorga de R$ 2,30m² como outorga fixa e o valor da outorga variável será de R$ 0,64 por tonelada movimentada mensalmente e compromisso de realização de investimentos. Prorrogação com base na Resolução 525/2005 da ANTAQ até 09/05/2015, não aprovada pela ANTAQ. Observação: Em processo de celebração de Contrato de Transição.

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

A seguir, a Figura 12 / Mapa página 241 identifica a localização das áreas arrendadas no Terminal de Miramar.

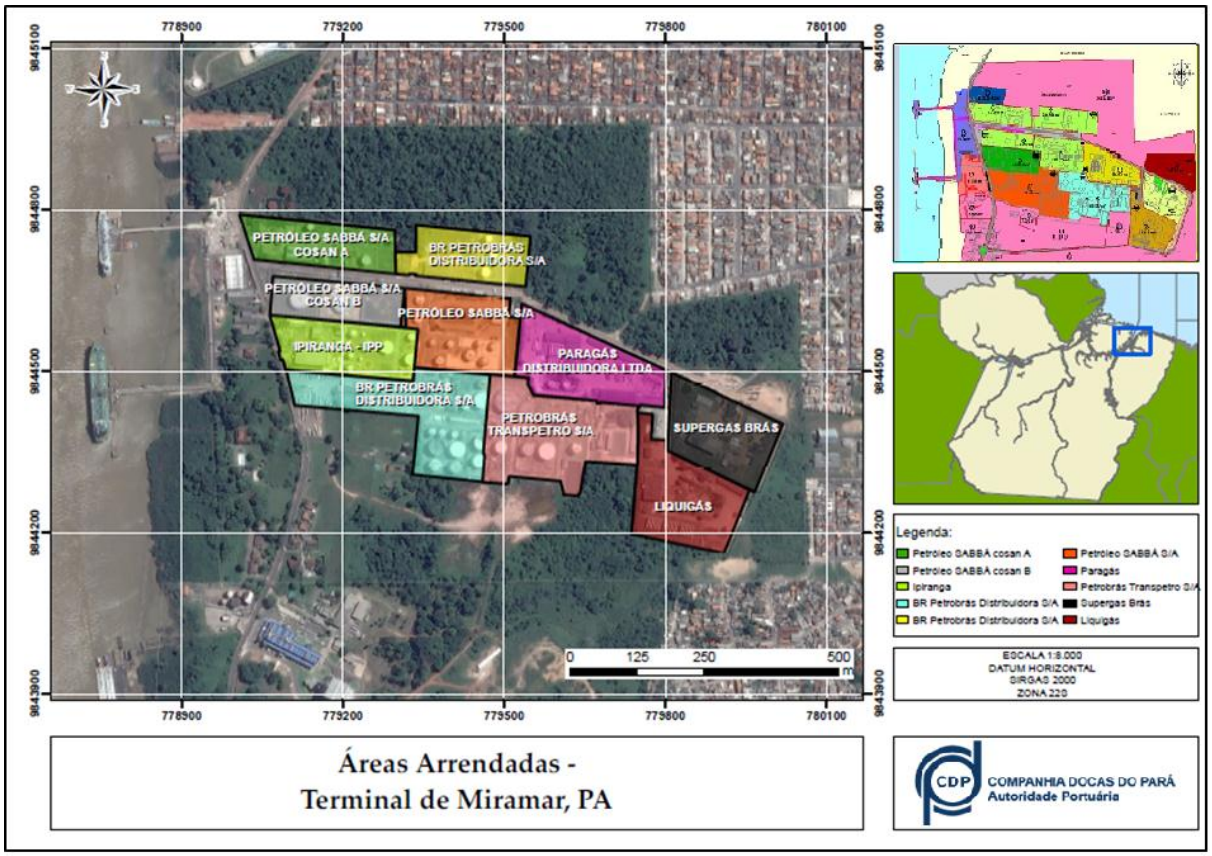


FIGURA 12 - ÁREAS ARRENDADAS

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.6. Áreas Arrendáveis

A Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP autorizou por meio da Portaria nº 38, de 14 de março de 2013, a Estruturadora Brasileira de Projetos - EBP a desenvolver projetos e Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental - EVTEA para subsidiar os processos de licitação das concessões dos portos organizados e dos arrendamentos das áreas disponíveis dos portos das regiões Norte, Nordeste, Sudeste e Sul.

As áreas do Terminal de Miramar que constam do Bloco 1 de Licitações da ANTAQ/SEP são dispostas de acordo com a Tabela 18.

TABELA 18 - ÁREAS ARRENDÁVEIS

PORTO	CÓDIGO	UTILIZAÇÃO	UTILIZAÇÃO FUTURA	ÁREA (M²)
Miramar (Greenfield)	MIR.01	Área Disponível	Terminal de Granéis Líquidos - TGLP	14.600
Miramar	BEL02	Movimentação e Armazenagem	Movimentação e Armazenagem	95.900 m²
Miramar	BEL04	Movimentação e Armazenagem	Movimentação e Armazenagem	26.200m²
Miramar	BEL08	Movimentação e Armazenagem	Movimentação e Armazenagem	41.340m²

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

De acordo com a Figura 13 / Mapa página 242, observam-se as áreas arrendáveis do Terminal de Miramar.

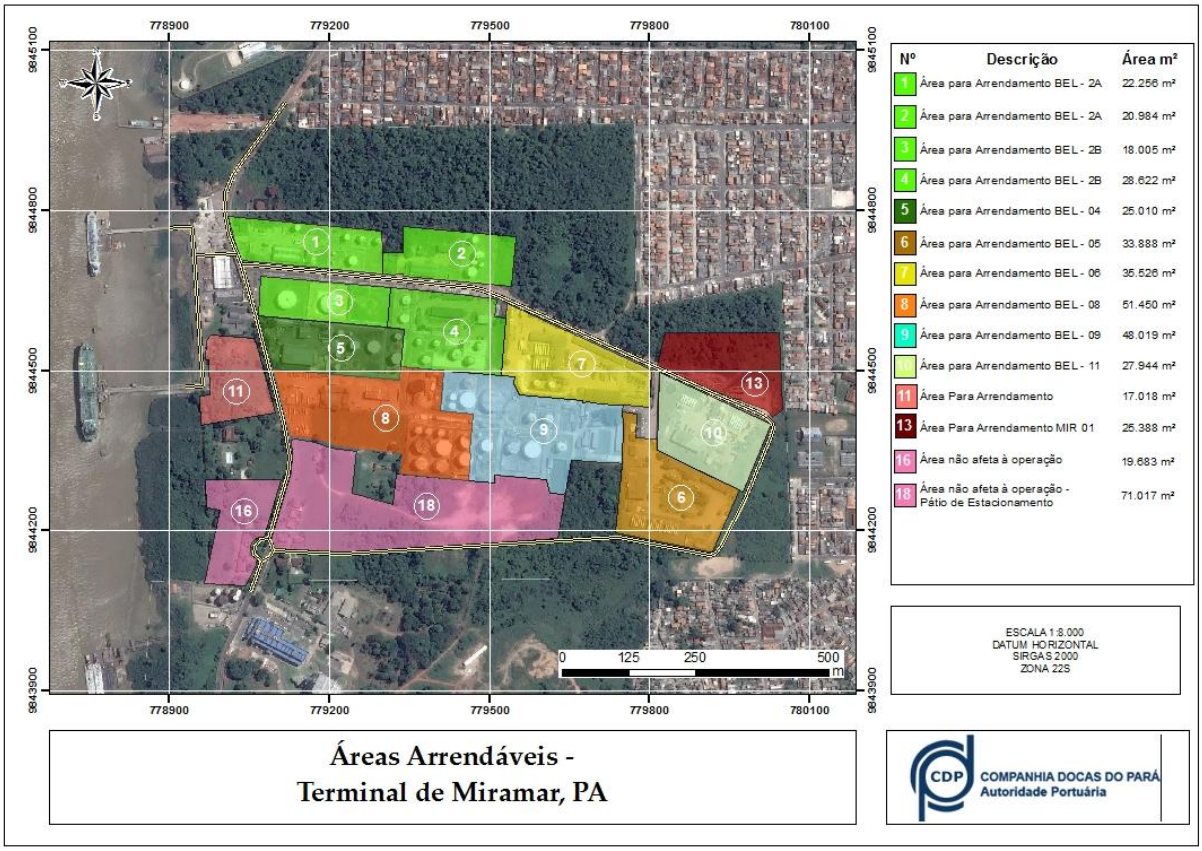


FIGURA 13 - ÁREAS ARRENDÁVEIS - TERMINAL DE MIRAMAR

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 Instalação Portuária Explorada 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 Instalação Portuária Explorada Mediante Autorização - antes Terminal de Uso Privativo. São empreendimentos cuja exploração das atividades portuárias ocorre sob o regime da iniciativa privada.

Assim sendo, 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 dentro da poligonal do Terminal de Miramar.

2.8. Áreas e Instalações Alfandegadas

O Alfandegamento do Terminal de Miramar foi declarado por meio do Ato Declaratório Executivo da Secretaria da Receita Federal nº 21 de 27 de setembro de 2010, publicado no Diário Oficial da União de 14 de outubro de 2010, conforme documento anexo. Há somente uma área alfandegada no Terminal de Miramar, área primária, que está sob responsabilidade da Companhia Docas do Pará - CDP, conforme Tabela 19, e ilustração na Figura 14 / Mapa página 243, a seguir.

TABELA 19 - ÁREAS ALFANDEGADAS

ÁREAS ALFANDEGADAS DO TERMINAL DE MIRAMAR	
Área	Área Primária
Responsável	CDP - Companhia Docas do Pará

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

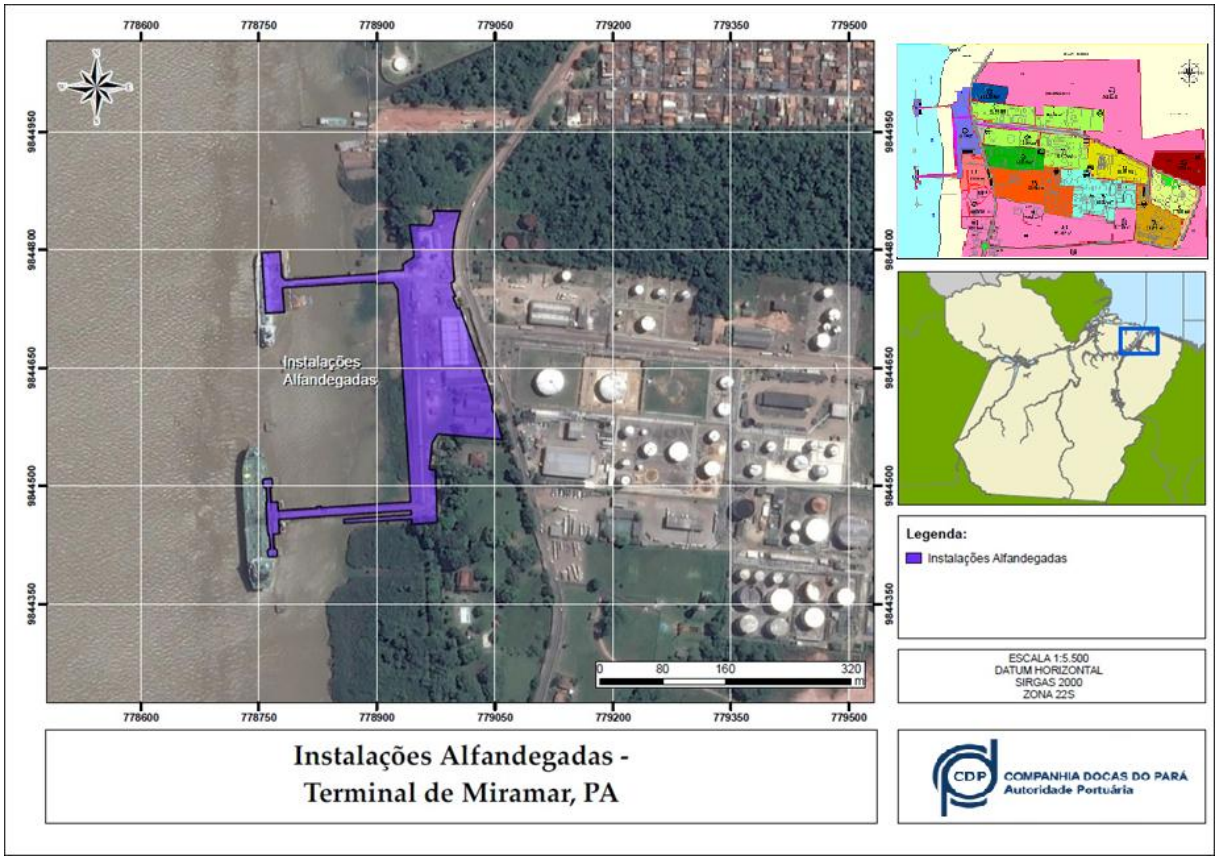


FIGURA 14 - ÁREAS ALFANDEGADAS

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.9. Instalação portuária explorada mediante autorização existentes 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 no entorno da poligonal do Terminal de Miramar.

2.10. Instalações Retroportuárias

Tendo por base o disposto no Item 2.14 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 - Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP e respectivos Planos Mestres, Planos de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ e Plano Geral de Outorgas - PGO, constata-se que no Terminal de Miramar não existem Instalações retroportuárias integradas diretamente com o Terminal, tais como, terminais retroportuários alfandegados, REDEX, CLIAS, EADI, ZPE, áreas de

apoio logístico, centros de triagem, terminais intermodais de carga, pátios de regularização de tráfego e DEPOTS.

2.11. Instalações de suprimentos - Utilidades

2.11.1. Energia elétrica

Com relação ao suprimento de energia elétrica do Terminal de Miramar, o mesmo é através da CELPA - Centrais Elétricas do Pará em 13,2 kV e três fases. A recepção é feita na subestação central do Terminal e daí distribuída para subestações existentes no recinto portuário. A seguir, nas Tabelas 20 e 21, é apresentado o consumo de energia do Terminal de Miramar e ETA Miramar.

TABELA 20 - CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA - TERMINAL DE MIRAMAR - 2013

MÊS	MIRAMAR	
	UC 18619	
	KWH	R$
1	28.499	14.937,88
2	29.331	12.605,10
3	26.980	11.806,84
4	26.441	12.275,42
5	27.274	12.025,71
6	30.435	13.554,74
7	30.017	14.480,25
8	34.070	15.667,35
9	29.550	14.820,85
10	31.823	16.050,72
11	31.912	16.634,96
12	34.534	16.887,06

Fonte: CDP - Companhias Doca do Pará

TABELA 21 - CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA - ETA TERMINAL DE MIRAMAR - 2013

MÊS	ETA MIRAMAR	
	UC 18503	
	KWH	R$
1	20.888	15.258,72
2	21.156	13.033,45
3	17.999	12.079,59
4	20.127	12.946,37
5	20.188	12.845,09
6	21.475	12.895,44
7	19.105	12.374,51
8	20.855	13.355,75
9	19.327	13.147,11
10	21.029	13.526,59
11	23.196	14.034,64
12	22.792	14.019,86

Fonte: CDP – Companhias Doca do Pará

O consumo de energia no ano de 2013 foi de 50.681,5 Kwh, as previsões para curto, médio e longo prazo são apresentados na Tabela 22.

TABELA 22 - PREVISÃO PARA O CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA DO TERMINAL DE MIRAMAR

PREVISÃO	CURTO - 2020	MÉDIO - 2025	LONGO - 2030
CONSUMO DE ENERGIA (Kwh)	283.002,31	342.708,10	366.994,32

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.11.2. Abastecimento de água

A estação de tratamento de água – ETA, de Miramar detém um sistema de captação, composto de três poços com bombas submersas em plena funcionamento, com capacidade de produção em 120 m³/h "*in natura*", e sistema de tratamento composto por aeradores, bombas dosadoras, misturadores lento e rápido, tanques de decantação (87m³ cada), sistema de filtro de retro-lavagem, cisterna (300 m³), caixa d´água (200 m³) e rede de distribuição, interligando todo o sistema com a área primária do Terminal composta pela portaria, administração, alojamento, grupo sanitário, píeres 100 e 200 (incluindo navios), armazéns geminados 1 e 2 e CDA/Belém, além da área secundária compreendida pelas residências habitacionais e companhias distribuidoras.

O fornecimento e controle do volume de água potável fornecida às instalações arrendadas, residências habitacionais e embarcações, são realizadas, pela Administração do Terminal de Miramar, por hidrômetros instalados em todos os pontos de distribuição .

O consumo por embarcações no ano de 2014 foi de 6.153 m^3, as previsões para curto, médio e longo prazo são apresentados na Tabela 23.

TABELA 23 - PREVISÕES PARA O CONSUMO DE ÁGUA DO TERMIANAL DE MIRAMAR

PREVISÃO	CURTO - 2020	MÉDIO - 2025	LONGO - 2030
CONSUMO DE ÁGUA (m³)	7.767,55	9.406,29	10.072,88

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.11.3. Drenagem e esgoto

O Terminal dispõe de sistema de drenagem de águas pluviais cobrindo toda a área portuária, em forma de espinha de peixe, que recolhe também as águas oriundas das coberturas e as encaminha para lançamento no rio.

Dispõe de fossas sépticas e sumidouros para o tratamento dos resíduos sanitários, antes que estes sejam lançados ao rio.

A área portuária é atendida pela coleta terceirizada de lixo. A limpeza é realizada por meio de varredura realizada por empresa terceirizada contratada pela CDP.

2.11.4. Telecomunicações

A concessionária responsável pelo serviço de telefonia no Terminal de Miramar é a VIVO S.A, e a empresa responsável pelos serviços de acesso à internet é a EMBRATEL-Empresa Brasileira De Telecomunicação.

A rede telefônica interna do porto é composta por uma central PABX/DDR, com troncos e linhas que interligam todos os setores da CDP.

Existem telefones públicos no recinto portuário, para ser utilizado pelos usuários e pelos empregados.

Outros serviços de comunicação disponíveis no porto são os de e-mail, correio, fax-símile e rádio. Na Tabela 24 pode-se verificar os Circuitos de Telecomunicação do Terminal de Miramar.

TABELA 24 - CIRCUITOS DE TELECOMUNICAÇÃO

REDE DE DADOS METROPOLITANA DA COMPANHIA DOCAS DO PARÁ		TIPO DE ACESSO (PAR METÁLICO/FIBRA ÓPTICA/RÁDIO ENLACE/SATÉLITE).	VELOCIDADE (KBPS)
Terminal de Miramar	Av. Arthur Bernardes s/nº - Val-de-Cães - CEP 66115-000, Belém – PA.	Par metálico	2048

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.12. Instalações Não afetas à operações portuárias

No Terminal de Miramar se delimitam 3 instalações não afetas à operações portuárias, que somadas ocupam um total de 76.827 m² dentre as dependências do Terminal. O espaço da áreas não afetas à operações portuárias 11A e 11B compreendem um conjunto residencial para funcionários da CDP, e a área 13 compreende o espaço destinado à ETA – Estação de Tratamento de Água.

O espaço compreendido pelo terminal, com as áreas não afetas à operações portuárias delimitadas é apresentado na Figura 15 / Mapa página 244, a seguir:

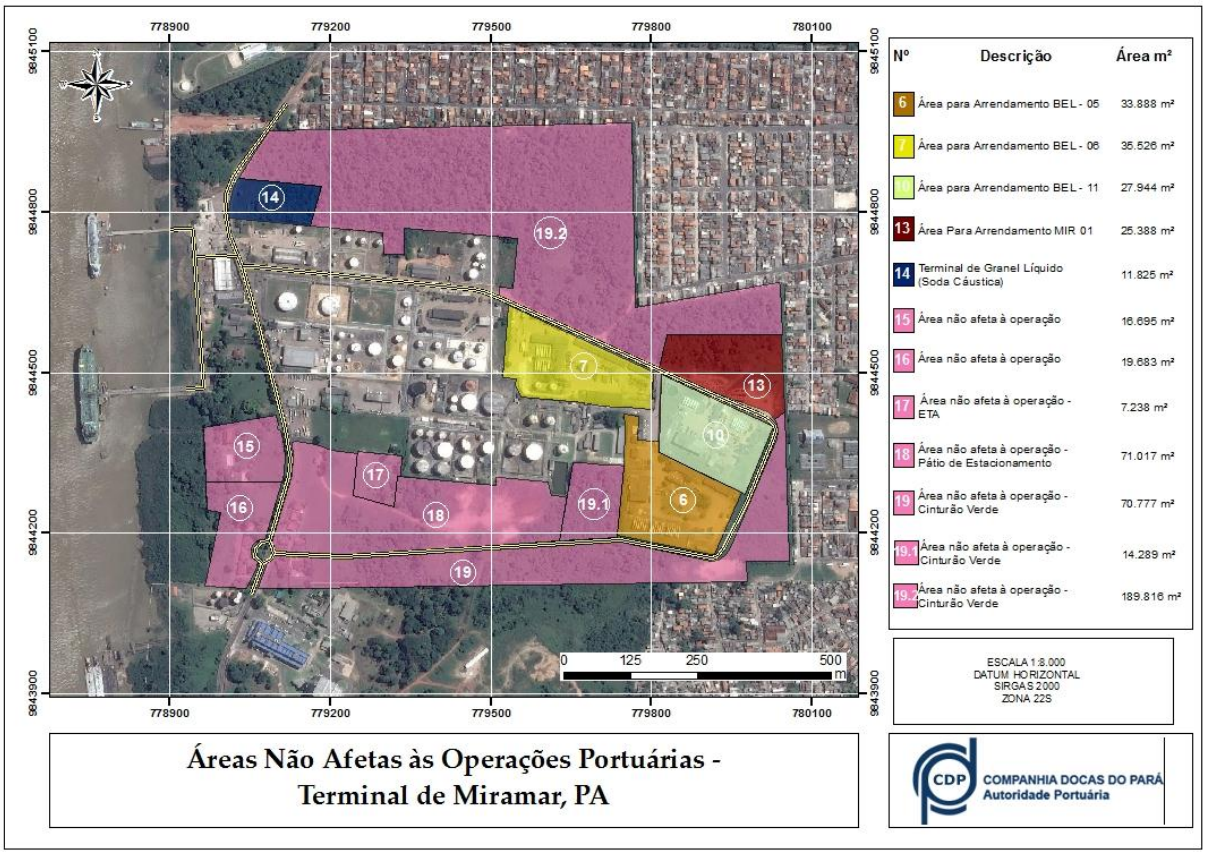


FIGURA 15 - ÁREAS NÃO AFETAS À OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DO TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.13. Serviços de Apoio Operacional

2.13.1. Sistemas de monitoramento do tráfego aquaviário

O Terminal de Miramar não possui sistema de monitoramento do tráfego aquaviário. Todavia encontra-se em fase de estudos, projetos e implantação o VTMs.

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. A Tabela 25 abaixo consta as informações sobre a praticagem no Terminal de Miramar.

TABELA 25 - PRATICAGEM NO TERMINAL DE MIRAMAR

EMPRESA	ENDEREÇO	Nº DE PRÁTICOS	EQUIPAMENTOS DISPONÍVEIS	ZONA DE PRATICAGEM
PARÁ RIVER	Trav. Dom Romualdo de Seixas, 1560 - Edifício Connext 11º andar.	2	9 lanchas	ZP-03
BELÉM PILOT	Av. Sen. Lemos, 443 - Edifício Village 8º andar.	23	14 lanchas	ZP-03

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

- **Histórico**

Foi oficializada em 21 de maio de 1787 pela Secretaria de Estado dos Negócios do Reino.

A Praticagem da Barra do Pará atua na ZP-03 (Zona de Praticagem) através de duas empresas: **PARÁ RIVER e BELEM PILOT.**

- **Localização**

A respeito da Localização das estações de praticagem, além da atalaia (estação de praticagem) em Belém, a Praticagem da Barra do Pará já possuiu atalaia na cidade de Salinópolis, no nordeste do Estado, que se mudou, posteriormente, para a localidade Vista Alegre (vila do município de Marapanim, também nordeste do Pará), onde está localizada até hoje.

- **Área de atuação da praticagem**

Os práticos da Praticagem da Barra do Pará são habilitados para atuarem na ZP-03 (Zona de Praticagem), que compreende o acesso pelo canal do Quiriri (ou Marajó), ou pelo Canal do Espadarte, no rio Pará, a partir dos pontos de espera de Prático, situados a juzante da extremidade externa do Banco Xingu e Cabeço do Norte e do situado a jusante do Baixo Espadarte até o porto de Belém, fundeadouro do Capim e o Complexo Potuário de Vila do Conde. O canal do Quiriri (ou Marajó), considerado facultativo, só se aplica a navios nacionais e estrangeiros que não transportem carga perigosa. A praticagem nessa ZP é obrigatória, exceto para o trecho considerado facultativo.

- **Trechos e manobras que exigem mais atenção dos práticos:**

1. A passagem pelo trio de bóias no canal de acesso ao Quiriri;

2. A navegação pela Costa do Taipu com navios de grande calado;
3. Além da atracação e desatracação de navios de grande porte, nos berços internos do Complexo Portuário de Vila do Conde

O trecho de manobra mais longo é o que vai de Vila do Conde ao Espadarte, via canal do Quiriri, e chega a durar oito horas. Porém mesmo manobras demoradas e cansativas, além de dificuldades impostas pelos rios caudalosos e instáveis da região, não são problema para os nossos profissionais que se atualizam constantemente a fim de cumprir a missão de garantir a segurança nessa ZP-03 e contribuir na preservação do meio ambiente.

- **Quantidade de funcionários**

A Praticagem da Barra do Pará conta com o trabalho de 108 funcionários, entre profissionais da área administrativa, pilotos, marinheiros, mecânicos e plantonistas, sendo que 25 são práticos, Eles estão distribuídos na base no Porto de Belém, no estaleiro e nas duas atalaias (estações de praticagem), uma em Belém e outra no distrito de Vista Alegre, a 9 Km de Marapanim, no nordeste do Estado, mais próximo ao canal do Espadarte. Os plantonistas são operadores bilíngües que estão 24 horas disponíveis, nas estações, para atender às solicitações da comunidade marítima.

- **Equipamentos disponíveis**

A Praticagem da Barra do Pará possui 14 lanchas, sendo oito Lanchas de Práticos, para levar o prático até o navio de embarque, e seis lanchas rápidas para um ágil deslocamento dos práticos.

A praticagem é obrigatória para:

• navios estrangeiros em geral, exceto os arrendados a empresa nacional com porte inferior a 1000 TAB (Tonelagem de Arqueação Bruta), desde que estejam comandados por marítimo brasileiro da categoria oficial de náutica ou mestre de cabotagem;

• navios brasileiros tipo petroleiros, propaneiros e transportadores de cargas explosivas de qualquer arqueação bruta;

• embarcações estrangeiras de esporte e recreio com porte superior a 100 TAB;

• demais navios nacionais de porte acima de 1000 TAB.

Os locais de embarque e desembarque de prático são:

• para todos os navios provenientes do alto mar, ao largo de Salinópolis, marcando o farol aos 167º verdadeiros na distância de 7,5 milhas (Lat 00º 29'30''S / Long 047º23'25'' W), Carta DHN-300;

• estão autorizados pelo Representante da Autoridade Marítima os pontos de espera mais próximos da entrada do Canal do Espadarte na posição LAT 00º20'.0S / LONG 047º49'.0W para navios provenientes do norte e oeste, e na posição LAT 00º24'. 5S / LONG 047º46'.0W para navios vindos do leste.

Estão dispensados da utilização de prático:

• os navios da Marinha do Brasil;

• as embarcações comerciais brasileiras de porte igual ou inferior a 1000 TAB;

• os rebocadores de alto mar, nacionais ou estrangeiros arrendados, que tenham em sua tripulação marítimos brasileiros de categoria oficial de náutica ou mestre de pequena cabotagem;

• as embarcações da classe de navegação interior;

• as embarcações nacionais de esporte e recreio, de pesca e as pertencentes a órgãos públicos.

A solicitação do prático deve ser feita pelo agente da empresa de navegação, com antecedência de 48 h antes da chegada do navio à Salinópolis. Para saída, a solicitação deve ser feita com 24 h de antecedência.

As zonas de praticagem obrigatória têm como limites os seguintes locais de embarque e desembarque de prático:

• para navios de calado igual ou superior a 8 m (26,25 pés), ao largo da cidade de Salinópolis, na marcação 167º e distância de 7,50 mi do Farol Salinópolis;

• para navios de calado inferior a 8,1 m (26,58 pés), ao largo da localidade de Mosqueiro, no Rio Pará, na marcação 146º e distância de 2,50 mi do Farol Chapéu Virado.

2.13.3. Rebocagem

A empresa que presta serviço de rebocagem no Terminal de Miramar, tem uma frota composta por dois rebocadores, sendo eles:

Rebocador azimutal 45 bullard pull

Rebocador convencional 42 bolard pull

2.13.4. Serviços de apoio à embarcação

As empresas que prestam serviço de apoio à embarcação no Terminal de Miramar estão listadas na Tabela 26, onde são identificadas o tipo de serviço e a empresa responsável.

TABELA 26 - SERVIÇO DE APOIO NO TERMINAL DE MIRAMAR

DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS DE APOIO À EMBARCAÇÃO	
TIPO DE SERVIÇO	**EMPRESA RESPONSÁVEL**
Alimentação	BRAZVESSEL COMERCIO DE ALIMENTOS LTDA
Alimentação	COMERCIAL CALHAU LTDA
Alimentação	DUARTE COMÉRCIO DE ALIMENTOS LTDA
Alimentação	FORNECEDORA OCEANO
Alimentação	J.N.S COMERCIAL ME
Alimentação	ORIZON MARITIMA SÃO LUIZ LTDA
Alimentação	PA TRADING CONSULTORIA E COMÉRCIO EXTERIOR LTDA
Retirada de resíduos	TRNSCABRAL AMBIENTAL.
Atracação/ desatracação	POLARIS LTDA - EPP.

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

2.14. Mão de obra

A seguir serão fornecidas informações referentes ao OGMO responsável pelo Terminal de Miramar, com os dados necessários a respeito das classes de trabalhadores registrados neste órgão.

2.14.1. OGMO

O Terminal de Miramar em suas operações não utiliza o OGMO pois movimenta apenas granel líquido. Em operações que por ventura necessitem do mesmo é solicitado o auxílio do OGMO do Porto de Belém.

2.14.2. Trabalhadores portuários

A Tabela 27 com o detalhamento dos trabalhadores portuários segundo o número de funcionários por cargo e por faixa de idade é apresentada abaixo.

TABELA 27 - NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS POR FAIXA DE IDADE E POR CARGO

RELAÇÃO DE FUNCIONÁRIOS POR FAIXA DE IDADE E POR CARGO							
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

Na Tabela 28 pode-se observar o quantitativo de trabalhadores portuários em vias de se aposentar credenciados pela CDP.

TABELA 28 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIAS DE SE APOSENTAR

FUNCIONÁRIOS EM VIAS DE SE APOSENTAR	
UNIDADE	QUANT.
Sede CDP	6
Porto de Belém	7
Terminal de Miramar	3
Porto de Santarém	2
Porto de Vila do Conde	1
Total	19

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Na Tabela 29 consta as informações de média salarial dos trabalhadores portuários.

TABELA 29 - MÉDIA SALARIAL DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS

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$ 3.3501 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

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.

Laudo 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;
- Doenças do Trabalho.

Metas

Na Tabela 30 abaixo estão todas as metas de segurança do trabalho para o ano de 2017, essas ações foram estabelecida 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 30 - METAS DE SEGURANÇA DO TRABALHO PARA O ANO 2017

METAS 2017	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 à 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 2017, 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.1

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 terminal portuário, 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 (ou terminal portuário) 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 Terminal de Miramar, 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) Terminal Petroquímico de Miramar ; (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 do presente relatório.

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

[1] Quando da elaboração do presente trabalho estava em vigência a Portaria SEP 414/09, na qual se baseia esse relatório.

existentes – tanto da ANTAQ, quando da legislação ambiental e de regulação dos portos brasileiros.

Em 2010, a Gerência de Meio ambiente da Agência de Transportes Aquaviários (ANTAQ) os realizou uma vistoria, consubstanciada no Relatório 06/2010, identificando a situação da gestão ambiental desenvolvida pela GERAMB. Durante a análise da evolução das conformidades ambientais identificou-se que, em 2009, o Terminal atendeu parcialmente os seguintes itens: (i) qualificação do núcleo ambiental; e, (ii) Plano de Emergência Individual. Os demais itens avaliados que foram estavam em conformidade com a legislação ambiental afeta à infraestrutura portuária foram: (i) Existência de Núcleo Ambiental; (ii) Regularidade do licenciamento ambiental; (iii) Existência do Plano de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos; (iv) Manual de Procedimentos de Gerenciamento de Riscos; (v) Existência de Segurança de Saúde no Trabalho Portuário (SESTP); (vi) Regularidade do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA); (vii) Existência de Plano de Controle de Emergências (PCE); (viii) Regularidade do Plano de Cargas Perigosas; (ix) existência do Núcleo de segurança (ISPS Code); (x) Certificação do ISPS Code.

Em suas conclusões o Relatório de Vistoria afirmou:

> "Concluímos que a Autoridade Portuária avançou de maneira relevante no cumprimento das conformidades ambientais e que o porto está se empenhando cada vez mais para o perfeito cumprimento da legislação ambiental. Observamos, também, nas entrevistas com funcionários do porto que existe um maior comprometimento com as questões ambientais, que conforme citado pela Autoridade Portuária é resultado da educação ambiental que está sendo feita naquele porto, que mantém Convênios com Universidades e Instituições de ensino."

Entretanto, o Relatório levantou as seguintes recomendações:

- Elaborar e publicar a Política Ambiental da CDP;
- Adequar o PEI à legislação vigente;
- Incluir na revisão dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento os aspectos ambientais, de acordo com as diretrizes da Portaria 414, de 30/12/09 da SEP;
- Atender o que dispõe a Portaria nº 104, de 29/04/09 da SEP sobre a estruturação do Setor de Gestão Ambiental e de Segurança;

- Atualizar o quadro do SESSTP de com o que determina a NR29;
- Manter atualizadas as informações referentes aos GISIS;
- Elaborar procedimentos/estratégias/programas para redução das emissões atmosféricas;
- Elaborar procedimentos/estratégias/programas para redução das emissões de material particulado;
- Acompanhar e registrar a situação ambiental de cada um dos arrendatários, verificando a regularização ambiental e de segurança e saúde do trabalhador;
- Acompanhar e estimular a obtenção de certificações de qualidade voluntária pelos arrendatários;
- Fiscalizar o trânsito e o estacionamento de caminhões-tanque no terminal de Miramar;
- Providenciar a regularização da área que abriga contêineres no terminal de Miramar;
- Criar agenda ambiental institucional e local;
- Promover ações de educação ambiental com a população residente no entorno do terminal de Miramar;
- Elaborar Plano de Área de acordo com o que define a Resolução CONAMA nº 398/2008;
- Elaborar Auditoria Ambiental de acordo com a Resolução CONAMA nº 306/02;

Ao término desse relatório verifica-se que a GERAMB continua com o número de técnicos insuficientes para a execução de todas as tarefas. Durante a visita de campo para investigação do desempenho verificou-se que a CDP está disposta a realizar um concurso público para a contratação de técnicos especializados para a atividade de gestão ambiental e de segurança do trabalho. Entretanto, foi constatada a existência de apenas dois técnicos (os supervisores), além da gerente, para desenvolver todas as demandas necessárias à gestão ambiental e a segurança do trabalho.

2.15.1. Diagnóstico ambiental

O Terminal Petroquímico de Miramar está localizado em Belém-PA, na margem direita da baía de Guajará a uma distância de 5 km do Porto de Belém, localizada na Rodovia Arthur Bernardes, s/nº, Bairro de Val-de-Cans, Belém-PA. O acesso rodoviário ao Porto é feito através da Rodovia BR-316. O acesso hidroviário é realizado através do canal Oriental, o mesmo que permite a entrada de navios ao Terminal Petroquímico de Miramar.

A caracterização descrita no Plano de Emergência Individual (PEI) do Terminal Petroquímico de Miramar, realizado em 2005 aborda, de forma sucinta, os principais atributos ambientais do meio físico, que também podem ser aplicados ao Terminal de Miramar. O Plano destaca a crescente degradação ambiental dos recursos hídricos em função da expansão urbana, portuária e industrial que ocorre na região metropolitana de Belém – o documento destaca:

> "Na Baía de Guajará, concentram-se indústrias e importantes núcleos habitacionais da região metropolitana de Belém. Esta área é constituída por ambientes de elevada sensibilidade ambiental, baixa energia e, caracterizada por retenção de poluentes nas várzeas e rios, e que são utilizados pela população local como fonte de subsistência alimentar e econômica, destacando-se o aproveitamento dos recursos hídricos pelo sistema de captação de água potável que abastece a cidade de Belém.
>
> A Baía de Guajará esteve e continua envolta por um processo, talvez lento, mas bastante antigo de degradação ambiental, que nas últimas décadas vem sendo acelerado em função da expansão urbana e das atividades industriais e portuárias."

Geologia

Para geologia das margens fluvio-estuarinas assume-se uma coluna estratigráfica para a região de Belém e adjacências, onde a cerca de 100-120 m da superfície encontram-se os sedimentos de idade Oligo-Miocênica atribuídos a Formação Pirabas. Sobrepostos, em profundidades entre 100-150m encontram-se sedimentos Terciários correlacionáveis ao Grupo Barreiras. Em seguida, já no Quaternário, estaria repousando uma Unidade atribuída ao Pleistocêno / Holocêno Médio-Inferior, que poderia ser correlacionada aos conhecidos "Sedimentos Pós-Barreiras". Finalmente, no topo da seção, estariam os sedimentos ditos recentes.

Estas Unidades estratigráficas estariam estruturadas de modo interdigitado, sem que as camadas apresentem, aparentemente grandes continuidades, Pará (1995).

A distribuição dos tipos texturais no leito estuarino apresentou-se compatível com os padrões hidrodinâmicos verificados. Em locais com correntes moderadas, ocorrem areias finas a médias muitas vezes misturadas com silte e/ou argila. Nas bordas de algumas ilhas estuarinas ocorrem areias com diâmetros médios podendo ultrapassar 0,25mm, enquanto que nas margens baixas espraiadas, protegidas das correntes, distribuem-se sedimentos essencialmente pelíticos. Podem-se individualizar duas fácies principais:

- A Fácies lamosa e a Fácies Arenosa. Portanto os sedimentos Holocênicos que preenchem a calha estuarina são predominantemente arenosos, variando de selecionados a bem selecionados, por vezes siltosos.
- A distribuição destas Fácies texturais aparentemente oscila em função da periodicidade das marés, Pinheiro (1987).

A alta energia hidráulica do estuário ocasiona não apenas mudanças na fisiografia regional, bem como, no próprio relevo da calha estuarina, que está sujeito a modificações periódicas relativamente rápidas.

Geomorfologia

Segundo Pará (1995), a geomorfologia é representada por duas grandes regiões de acordo com o posicionamento na fisiografia regional: a região de Terra Firme e a região das Várzeas, que se diferenciam por um conjunto de elementos antrópicos, bióticos e sócios-econômicos.

Há três Regiões geomorfológicas na área: a Região de Terra Firme, a Região da Várzea e a Região das Áreas Urbanas, sendo que, as unidades em ordem decrescente de maior expressão areal, correspondem às regiões de Terra Firme, das Várzeas e as Áreas Urbanas ou de Expansão Urbana.

A configuração atual da paisagem regional tem seus regimes condicionados ao fluxo e refluxo das marés e, por conseguinte, o processo de agradação e

degradação da paisagem também têm grande relacionamento com esta energia marinha. É ela o principal elemento transportador da cobertura aluvionar que preenche a planície por inundação das margens, vindo a constituir a Região das Várzeas.

O quadro natural que compõem a paisagem regional, portanto, encontra-se representado pela Região de Terra Firme e Região das Várzeas. Com características gerais, que desempenharam um importante papel no processo de organização socioeconômica da região, seja como produtoras de incontáveis bens de interesse econômico, seja como elementos que compõem as áreas de fronteira de ocupação.

Regiões Inundáveis - Nesta região são denominados Várzeas do Rio Guamá e Várzeas do Estuário Guajarino que se diferenciam tanto pelo posicionamento fisiográfico quanto pela florística e estágio evolutivo da cobertura vegetal no estuário. Há ainda, os Manguezais, que difere em muitos aspectos dos demais sistemas, sendo enquadrado na Região das Várzeas, por situar-se nas áreas inundáveis e, principalmente, por ocorrerem com distribuição espacial bastante restrita, dificultando um tratamento diferenciado para esse importante ecossistema, Pará (1995).

A dinâmica da Região das Várzeas deve-se, em grande parte, as condições hidrodinâmicas do estuário, as quais relacionam-se diretamente com o comportamento das marés, sob cuja influência se processa a inundação periódica das margens dos cursos d'águas que conformam a hidrografia regional.

No tocante aos Manguezais, caracterizam um ecossistema recente com alta produtividade biológica. Possui vegetação típica com espécies adaptadas para se estabelecerem e sobreviverem em substrato periodicamente inundado por água salobra. Ocorrem em áreas de deposição recentes, de influência flúvio-marinha, com o fluxo e o refluxo das marés.

As inundações diárias, que são ocasionadas pela elevação da maré, pela água das chuvas ou por ambas, depositando uma sucessão de argilas ricas em matéria orgânica. Dessa forma, além dessas argilas que são comuns nos elementos de drenagem da área, existem acumulações arenosas ao longo das praias, principalmente em Outeiro, Mosqueiro e Cotijuba, relacionadas a erosão das falésias

por ondas e correntes de maré. Essas areias apresentam granulometria média a grossa e são ricas em quartzo e minerais pesados.

Região de Terra Firme - A região de terra firme corresponde às áreas de ocorrência do Pediplano Neo-Pleistocênico representado na área pela unidade geomorfológica do Planalto Rebaixado da Amazônia. Esta unidade é esculpida em litologias pliopleistocênicas do Grupo Barreiras, em geral lateritizadas, e em coberturas detríticas aluvio-coluviais neo-pleistocênicas, Pará (1995). Na quase totalidade o pediplano mostra-se conservado e modelado em extensos tabuleiros.

Exposições do Grupo Barreiras mostram um evidente controle topográfico sem caracterizar um controle altimétrico, aparecendo somente onde foi removida a cobertura detrítica superposta ou nas restritas áreas dissecadas do pediplano.

Em determinadas exposições do Grupo Barreiras, verificam-se que o processo de lateritização atuou sobre uma rocha argilo-arenosa ou arenosa fina, originando feições colunares ferruginosas que atravessam o pacote verticalmente.

Por outro lado, se a rocha original fora mais grosseira, tipo arenito médio a grosseiro, formaram-se arenitos ferruginosos, também conhecidos como pedra preta ou grés-do-pará, que quando presentes, posicionam-se no topo da sequência, imediatamente abaixo da Cobertura Pleistocênica, na forma de blocos distribuídos aleatoriamente, devido ao "desmantelamento" produzido pela lateritização.

Vegetação

A vegetação das margens estuarinas é condicionada a fatores geomorfológicos, distinguindo-se, predominantemente três tipos: 1) vegetação de várzea e mangue, típicas de áreas inundáveis, sob controle periódico das marés; 2) vegetação de floresta densa associada aos terrenos mais elevados ditos de terra firme; 3) florestas secundárias, associadas a áreas desmatadas, ocupando uma apreciável distribuição na região, Pinheiro (1988).

A vegetação de várzea está intimamente relacionada aos processos de colmatação natural provocada pelas inundações nos períodos de enchente em consequência de elevada concentração de material sólido em suspensão das águas estuarinas. Um aspecto importante a ser abordado sobre a vegetação no Terminal

Petroquímico de Miramar é a existência de macrófitas ao longo das margens do rio – que se não controladas, podem afetar as atividades portuárias – seja pela expansão em superfície, seja pela retenção de sedimentos, que podem afetar o nível batimétrico do leito do rio. A figura a seguir ilustra a proliferação de macrófitas próximas a área de atracação do terminal.

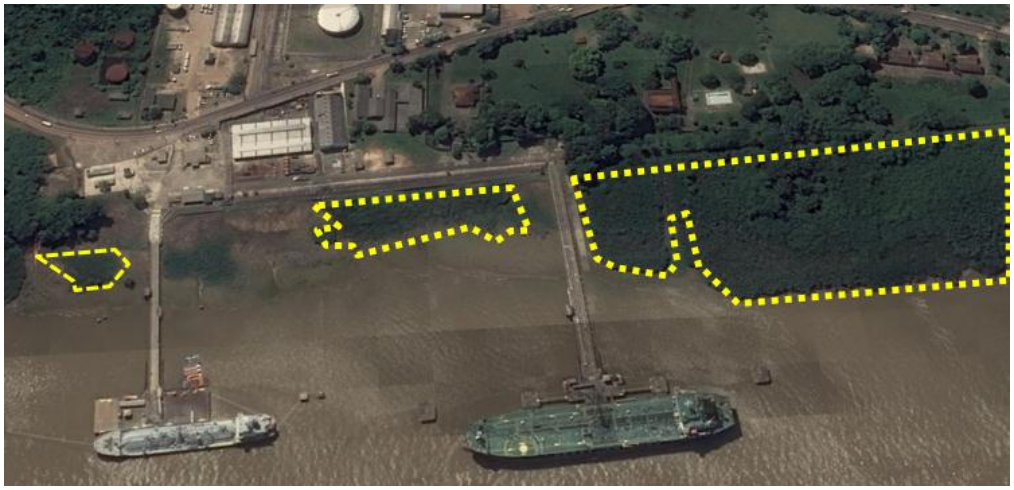


FIGURA 16 – PROLIFIERAÇÃO DE MACRÓFITAS PRÓXIMA À ÁREA DE ATRACAÇÃO.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

Na área do retroporto destacam-se glebas que servem de “buffer zone” em relação ao entorno. Algumas dessas áreas ilustradas a seguir ainda guardam a vegetação original de floresta.



FIGURA 17 – ÁREAS AO ENTORNO DO RETROPORTO DO TERMINAL QUE DEVERIAM SER CONSIDERADAS NON-EDIFICANDI E QUE ABRIGAM GLEBAS DE VEGETAÇÃO NATIVA.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

Clima

Na área metropolitana de Belém, o clima caracteriza-se por uma isotermia com amplitudes térmicas menores que 2ºC, sendo estes valores calculados com base nas temperaturas médias dos meses mais quentes e mais frios Penteado (1968, apud Pinheiro, 1988). Desta forma, nas horas de maior insolação (turno vespertino) podem-se registrar temperaturas acima de 30ºC, enquanto que pela madrugada, estas comumente baixam para 23- 24ºC.

Quanto às condições atmosféricas, não existi uma repartição muito uniforme das chuvas durante os anos. O que ocorre na verdade é uma sensível diminuição mensal das precipitações a partir do mês de junho, geralmente atingindo índices mínimos por volta de outubro e novembro (Brasil/SUDAM, 1984, apud Pinheiro, 1988).

O regime das chuvas exerce uma grande influência sobre os rios da região, e interfere particularmente no Estuário Guajará. Dados obtidos da vazão do Rio Guamá mostraram que os valores de vazão oscilaram consideravelmente, com os máximos ocorrendo nos meses de março, abril e maio, coincidindo com o período do final da estação chuvosa na região. O contraste decorrente dos diferentes níveis de chuva, relativas aos períodos "chuvosos" e "menos chuvosos", propicia modificações sazonais das condições físico-químicas das águas estuarinas, valores médios de pH, concentração de O2, concentração do material em suspensão e da condutividade.

Aspectos Oceanográficos

Estudos batimétricos para o estuário revelaram a presença de três zonas morfológicas distintas quanto a suas feições principais: Alto Fundo da Baía, Zona do Canal Principal e Barra do Guajará-Açu (Pinheiro 1988).

O alto fundo da Baía pode ser definido a partir de profundidades menores que 10m que se distribuem contornando toda a borda leste da Baía de Guajará, abrangendo uma área limitada a um raio de cerca de 2-3Km distante da cidade de Belém e adentrando no Rio Guamá, apresenta também bancos e canais não muito profundos, dispostos subparalelos entre si e em relação às margens. Três bancos principais destacam-se nesta zona.

A Zona do Canal Principal caracteriza-se pela presença do denominado Canal da Ilha das Onças que representa a principal feição desta zona da Baía de Guajará. Este canal com média de 1Km de largura e profundidade na faixa de 10 a 17m, constitui-se, claramente, na continuação do talvegue do Rio Guamá que acompanha sua margem esquerda, deflexionando a partir de sua foz para a direita e estendendo-se por todo o litoral oriental da Ilha Das Onças.

A Barra do Guajará-Açu é definida por um extenso baixio, com cotas inferiores a 5m de profundidade e mais de 6Km de comprimento.

Ventos

Dados obtidos em Belém indicam dois conjuntos principais de ventos predominantes na área. Estes conjuntos mantêm direção variando entre N-NE e ENE-ESE, respectivamente e velocidades médias mensais sempre em torno de 2 a 4 nós, Pinheiro (1988).

Estes sistemas de ventos, ao atingirem a superfície da água na Baía de Guajará, são responsáveis pela formação de ondas, com características que vão depender da velocidade, intensidade, tempo de duração e direção destes ventos em relação à geografia da Baía. É importante ainda na formação das ondas, a direção dos fluxos de marés, profundidade das águas sobre a qual o vento atua e as condições meteorológicas ocasionais e sazonais (pressão atmosférica, pluviosidade, etc.).

Marés

A velocidade da onda de maré, segundo informativo/CDP (1977, apud Pinheiro, 1988), varia de local para local precisando de 3h 40mim para percorrer o trecho de Salinópolis, no litoral do Estado do Pará, ao extremo sul do Cais do Terminal Petroquímico de Miramar, traduzindo-se numa velocidade de cerca de 1,30 a 1,71 m/s.

No estuário Guajará, onde o atrito de fundo produz uma acentuada assimetria nas curvas de marés, a subida do nível d'água leva cerca de 5 horas em contraste com a descida que dura em média 7 horas, notadamente nas marés de sizígia.

Correntes de Maré - Dados correntométricos da INHP PORTOBRÁS (1980)

foram analisados, por Pinheiro (1988), com o objetivo de fornecer subsídios para o estudo do transporte de material sólido em suspensão na Baía do Guajará e de sedimentação na área do Porto. Obtidos tanto em marés de sizígia quanto de quadratura.

Dessa forma, as velocidades de correntes máximas médias na Baía de Guajará, ocorrem nas marés de sizígia, durante a enchente. Já a velocidade máxima média mais baixa associa-se as marés de quadratura, durante a vazante. As velocidades máximas absolutas ocorrem nas marés de sizígia, sendo que no período observado as máximas ocorrem durante a vazante (1,74m/s), e durante as enchentes (2,10m/s).

Sobre as correntes no Rio Guamá, elas alcançaram valores máximos absolutos, nas enchentes, principalmente nas marés de sizígia, onde podem atingir até 1,89m/s. Nas vazantes, as velocidades máximas de correntes atingem 1,5m/s e 1,72m/s. Com médias das velocidades máximas situando-se entre 1,04m/s e 1,60m/s sendo sempre maiores nas enchentes que nas vazantes.

Segundo Pinheiro (1988), a análise do comportamento das correntes de marés, bem como de suas características em marés de sizígia e de quadratura e suas variações em função das suas distribuições no ambiente estuarino, para os canais de enchente e vazante da Baía de Guajará e Rio Guamá, mostrou que, as correntes de marés nos canais de enchente ocorrem irregularmente, enquanto que no canal de vazante (mais profundo) as velocidades crescem e decrescem, progressivamente, num curto espaço de tempo, após alcançar valores máximos.

No canal de enchente (mais raso) o atrito com o fundo é mais pronunciado que no canal de vazante, onde as profundidades são maiores. No Rio Guamá, as marés estão sujeitas à influência fluvial, com predomínio de correntes de vazante, principalmente durante as marés de sizígia. Nas enchentes em quadratura, quanto o volume das águas de marés é reduzido, o fluxo fluvial parece ser responsável pelas oscilações que as velocidades de correntes sofrem em oposição a este.

Maré Salina - A maré salina é a invasão da água marinha, salgada, no estuário em direção oposta ao fluxo fluvial. A ordem de grandeza e o mecanismo dessa invasão são fatores que definem o tipo de estuário e refletem diretamente o

padrão de circulação do mesmo (Schubel, 1971, apud Pinheiro, 1988). Sendo responsável pelos principais processos físico-químicos, biológicos e oceanográficos, nos estuários.

Para Ottmann (1968, apud Pinheiro, 1988) os principais fatores que interagem na penetração da maré salina, são as oscilações das marés. A morfologia do estuário, a vazão de água doce fluvial, a evaporação e a precipitação pluviométrica na bacia estuarina.

Dessa feita, o mecanismo de entrada da maré salina no estuário se dá, quando no período entre o final da vazante e início da enchente, as águas provenientes dos Rios Guamá e Guajará-Açu, com valores de salinidade relativamente baixos (0,04-0,12%) ocupam todo o canal de vazante pela margem esquerda do estuário. Por outro lado, no canal de enchente, registram-se valores de salinidade variando entre 0,15-0,42%, indicando nitidamente a entrada das águas mais condutivas salobras e não fluviais, portanto, nesta região da Baía de Guajará. Destaca-se que os valores mais elevados de salinidade ocorrem próximos do fundo indicando a penetração da maré salina sob a forma de cunha que adentra no canal de enchente.

Os períodos "chuvosos" e "menos chuvosos", propiciam variações sazonais no regime dos rios que compõem o estuário, sobressaindo-se àquelas decorrentes da intrusão salina. No período "chuvoso" (dezembro a abril/maio) as altas descargas fluviais impedem por completo a penetração das águas salobras, enquanto nos meses correspondentes a "estiagem" (julho a novembro) a maré salina penetra de modo decisivo, mesmo nas porções mais internas do estuário, notadamente durante a preamar das marés de sizígia. Nestas condições a salinidade pode alcançar valores da ordem de até cerca de 0,5 % em frente a cidade de Belém. Nas marés de quadratura, mesmo no período de baixa vazão dos rios a penetração salina é menos efetiva.

Ictiofauna

A baía do Guajará[2] é grandemente influenciada pela cidade de Belém. Esta cidade localiza-se a 1°10' S e 1°30' S e 48°25' W e 48°35' W a uma altitude de 15 m acima do nível do mar sendo limitada ao sul com o rio Guamá, ao norte com a baía do Marajó até o extremo oriental da ilha de Mosqueiro e a oeste com a baia do Marajó, Guajará e Santo Antônio (MAZZEO, 1991).

A baía está localizada em um ambiente altamente dinâmico, com fortes correntes de marés e com ondas geradas pelo vento com poder suficiente para propiciar a mistura das águas e ressuspensão dos sedimentos de fundos. No período de baixa pluviosidade, as águas ficam salobras devido à penetração da água marinha (RIBEIRO, 2004). A superfície da água, mesmo em condições de ventos fracos, caracteriza um ambiente relativamente agitado, sobretudo pela ação das correntes de marés, com a presença de frequentes ondulações irregulares definindo um regime de fluxo turbulento. A dinâmica da maré apresenta característica semidiurna como é observado pelos intervalos periódicos de aproximadamente 6 horas que separam a preamar da baixa-mar. Com a maré vazante e o vento geral (N-NE, mais forte as tardes) formam-se na baía ondas de até 1,5m.

Pinheiro (1987) encontrou valores de salinidade na baia do Guajará que variaram de 0,9 a 1 no período menos chuvoso e, no período mais chuvoso, as águas desta baia são doces devido à força da descarga do rio Amazonas que impede a entrada da cunha salina.

Ecologicamente a baía do Guajará apresentou baixa diversidade de espécies quando comparados com outros ambientes estuarinos, justificado principalmente pela elevada hidrodinâmica da área e grande fluxo de embarcações, tornando o ambiente inóspito para o aparecimento de algumas espécies.

Dentre as espécies que se destacaram em termos de abundância relativa tem-se no canal *Anchoa spinifer* (sardinha arapaia), *Ageneiosus aff. Ucayalensis* (mandubé), *Brachyplatystoma rousseauxi* (dourada), *Lithodoras dorsalis* (bacu),

[2] Informações coletadas na dissertação de Andréa Pontes Viana, intitulada: "Ictiofauna como indicadora da qualidade Ambiental na baía do Guajará (Belém-PA), Estuário Amazônico", 2006.

Plagioscion squamosissimus (pescada branca) e *Pellona flavipinnis* (sarda) e nos igarapés *Curimata inornata* (branquinha), *A. spinifer e ypostomus plecostomus* (acari).

Grande parte das espécies que frequentam a baía do Guajará foi visitante. A presença destas na área esteve relacionada principalmente a utilização do ambiente como área de reprodução e berçário, devido à proteção contra predadores e pela disponibilidade alimentar.

A maior procura pela baía ocorreu no segundo semestre (setembro e dezembro), resultado da maior disponibilidade alimentar que ocorre nesta época devido a deposição de matéria orgânica transportada pelo rio Amazonas e depositada na parte mais interna do estuário e também pela migração de algumas espécies que frequentam a baía do Marajó, entretanto não suportam muitas variações na salinidade.

Em relação ao diagnóstico da qualidade ambiental na baía do Guajará, no ambiente canal não houve diferenças significativas entre áreas consideradas contaminadas e as referências. Nesta parte da baía do Guajará a hidrodinâmica e a grande vazão de água acabam se tornando eficientes autodepuradores, diluindo a carga poluente. Deve-se salientar também que as principais espécies que habitam o canal são de hábitos migratórios.

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 de 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 - GERAMB, 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 SGA deverá subordinar-se ao Diretor-Presidente das Autoridades Portuária.

As competências gerais do SGA 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 SGA, 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 SGA 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 autoridades 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 31 apresenta as ações a serem realizadas, para cada objetivo da AAP.

TABELA 31 - 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 agentos do setor público para a a importância do papel da Unidade de Gerenciamento Ambiental;
Implantar as unidades de gestão ambiental	Inclluir cláusulas ambientais no contratos de arrendamento;
Regulamentar procedimentos ambientais da atividade portuária	Implantar os Compromissos Internacionais como a Concenção 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 Outeiro, realizada pela CDP, já vem desenvolvendo muitas ações que estão inseridas no âmbito da AAP, reassaltando que: (i) não são realizadas as auditorias ambientais sistemáticas; (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 locacionais 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 Terminal de Miramar possui os seguintes planos, estudos e/ou programas:

Programa de Educação Ambiental - PEA - As ações do Projeto de Educação Ambiental desenvolvidas, em 2008, tiveram como objetivo geral: promover o fortalecimento da consciência ambiental crítica, refletida em ações referentes à problemática dos resíduos que comprometem a qualidade de vida, através da construção de estratégias educativas que contribuam para a diminuição dos resíduos sólidos produzidos no Terminal. Através do PEA foram realizados seminários de sensibilização para o projeto, além de cursos e palestras, oficinas, mini cursos, e cursos, com aulas de inglês, ginástica laboral, elaboração de material educativo por meio da reutilização de resíduos sólidos.

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 procedimento de resposta, as ações emergenciais pós-resposta, a divulgação e manutenção do Plano, os programa de treinamento e exercícios simulados, e apresenta a Ficha de Informação de Segurança de Produto Químico (FISPQ). Ressalta-se que o Plano refere-se somente a área do terminal, excluindo a área do retroporto.

Plano de Gerenciamento de Riscos - PGR - elaborado em 2012, o PGRS: (i) identifica a unidade gestora (responsáveis); (ii) define as reponsabilidades e competências da CDP, dos arrendatários autorizados, 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. No Plano são definidas várias hipóteses de risco de incêndio. A Figura 18 a seguir ilustra uma dessas hipóteses.

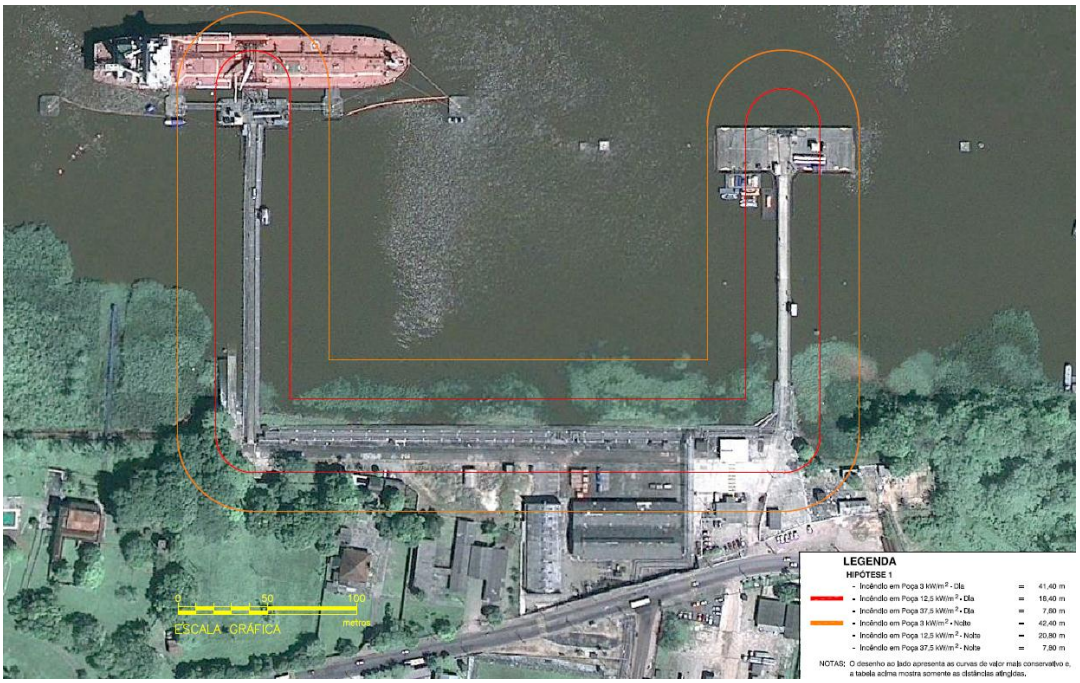


FIGURA 18 - HIPÓTESE DE INCÊNDIO PREVISTA NO PGR, 2012

Fonte: PMS, 2012.

Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS **-** Plano elaborado em 2012, o PGRS: (i) identifica a unidade gestora (responsáveis); (ii) define as reponsabilidades e competências da CDP, dos arrendatários autorizados, 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 Monitoramento de Água Bruta - PMAB - Elaborado pela própria GERAMB, com o objetivo de avaliar a qualidade da água dos 3 Poços existentes e da Estação de Tratamento de Água, com o objetivo de atender a legislação ambiental e sanitária, bem como conhecer as características da água captada dos poços para que se possa estabelecer o tratamento mais adequado a ser empregado.

Plano de Monitoramento de Água Potável - PMAP - Elaborado no âmbito da GERAMB, em concordância com os parâmetros estabelecidos pela Portaria 2914/2011 do Ministério da Saúde.

Plano de Monitoramento de Água do Corpo Receptor - PMACR - Elaborado pela própria GERAMB, objetiva o monitoramento da Baía do Guajará na área de influência do Terminal de Miramar. O Plano tem os seguintes objetivos específicos: (i) Determinar o índice de qualidade das águas superficiais (IQA) em 04 pontos na região do entorno do Terminal; (ii) Estudar as características químicas e microbiológicas dos corpos hídricos na área de influência dos portos administrados pela CDP utilizando como parâmetro a Resolução CONAMA Nº 357/2005; (iii) Estudar os micro-organismos aquáticos como indicadores de alteração ambiental na área de estudo; (iv) Determinar a concentração dos metais em quatro pontos na área de estudo; (v) Determinar a concentração das substâncias orgânicas em quatro pontos na área de estudo; (vi) Determinar a concentração de agrotóxicos em quatro pontos na área de estudo; e, (vii) Monitorar mensalmente a presença do Vibrio Cholerae em um ponto na área de estudo.

Plano Mestre - PM - Elaborado em 2013, para o Complexo portuário de Belém, que inclui o Porto de Belém e os Terminais de Miramar e Outeiro. O plano tem os seguintes objetivos: (i) A obtenção de um cadastro físico atualizado do porto; (ii) A análise dos seus limitantes físicos e operacionais; (iii) A projeção da demanda prevista para o porto em um horizonte de 20 anos; (iv) A projeção da capacidade de movimentação das cargas e eventuais necessidades de expansão de suas instalações ao longo do horizonte de planejamento; (v) A proposição das melhores alternativas para superar os gargalos identificados visando uma eficiente atividade do porto; e (vi) A análise do modelo de gestão e da estrutura tarifária praticada atualmente pelo porto.

Estudos Ambientais Preliminares - EAP - Elaborados em 2013, para as áreas arrendadas no Terminal. 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.

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;

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.

A seguir na Tabela 32 é apresentada a relação de Licenças de Operação do Terminal Petroquímico de Miramar, com vencimento no ano de 2013, suas respectivas datas de vencimento, prazos para solicitação de renovação e datas em que as solicitações foram feitas:

TABELA 32 - LICENÇAS AMBIENTAIS DO TERMINAL PETROQUÍMICO DE MIRAMAR

Licenças de Operação com vencimento no ano de 2013					
Unidade Portuária	**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**
Terminal Petroquímico de Miramar	L0 N.º 2195/2009	17/03/2013	18/12/2012	13/11/2012	Sim

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

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:

$$\%\ \text{de atendimento} = \frac{\text{N.º de LO a vencer no ano x 100}}{\text{N.º de processos de renovação de LO protocolados}}$$

% de atendimento = (5/5)*100

% de atendimento =100%

O resultado obtido confirma o atendimento da meta estabelecida.

As Licenças Ambientais são aqui descritas:

- **Licença de Operação – LO 8008/2013**, para o porto organizado, emitida pela Diretoria de Controle da Qualidade Ambiental da Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Pará (SEMA/PA). Essa licença tem validade até setembro de 2017. As principais exigências dessa Licença de Operação foram:

a) Para o prazo de 180 dias:
   - Dar destinação adequada a todos os mangotes que foram reprovados em testes hidrostáticos;
   - Avaliar as não conformidades detectadas na Auditoria Ambiental e apresentar as medidas tomadas no Relatório de Informações Ambientais Anual;
   - Inventariar as fontes geradoras (atuais e futuras) de emissões atmosféricas incluindo os seguintes poluentes: (i) NO_x; (ii) SO_x; (iii) PTS; (iv) O_3; (v) CO; e (vi) ethilmercaptana.
   - Encaminhar o monitoramento de qualidade do ar e a respectiva ART;

b) Para o prazo de 1460 dias:
   - Apresentar o Relatório Anual de Informação Ambiental;
   - Comunicar à SEMA quaisquer acidentes que venham causar dano ambiental;

- Informar quaisquer modificações pretendidas para a atividade.

As empresas arrendatárias também tem suas licenças ambientais, quais sejam:

- **Licença de Operação – LO 7361/2012**, para Terminais de Distribuição de Combustíveis da Transpetro SA, emitida pela Diretoria de Controle da Qualidade Ambiental da Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Pará (SEMA/PA). Essa licença tem validade até dezembro de 2016. As principais exigências dessa Licença de Operação foram:

  a) Para o prazo de 1460 dias:

  - Apresentar o Relatório Anual de Informação Ambiental a cada 365 dias;
  - Cumprir com as normas da ABNT que regulamentem a atividade;
  - Apresentar análise das amostras dos efluentes de acordo com o Plano de Monitoramento;
  - Enviar Relatório de Carga Poluidora de acordo com a Resolução CONAMA 375/2005;
  - Comunicar à SEMA quaisquer acidentes que venham causar dano ambiental;
  - Informar quaisquer modificações pretendidas para a atividade.

- **Licença de Operação – LO 5032/2010**, para dutos, oleodutos, gasodutos e outros da Transpetro SA, emitida pela Diretoria de Controle da Qualidade Ambiental da Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Pará (SEMA/PA). Essa licença tem validade até novembro de 2014. As principais exigências dessa Licença de Operação foram:

  a) Para o Prazo de 180 dias:

  - Apresentar teste hidrostático da estrutura de transferência do GLP, de acordo com a Resolução 273/2000.

  b) Para o prazo de 1460 dias:

  - Apresentar o Relatório Anual de Informação Ambiental a cada 365 dias;

- Realizar manutenção periódica nos sistemas de controle ambiental;
- Manter treinamento dos funcionários;
- Realizar semestralmente o monitoramento dos efluentes de saída;
- Comunicar à SEMA quaisquer acidentes que venham causar dano ambiental;
- Informar quaisquer modificações pretendidas para a atividade.
- Em caso de acidentes agir de acordo com o Plano de Atendimento Emergencial;

- **Licença de Operação – LO 4420/2010**, para comércio atacadista de produtos inflamáveis e posto de abastecimento de combustíveis da Paragás Distribuidora Ltda, emitida pela Diretoria de Controle da Qualidade Ambiental da Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Pará (SEMA/PA). Essa licença tem validade até março de 2014. As principais exigências dessa Licença de Operação foram:

  a) Para o Prazo de 60 dias:

  - Solicitar licença ambiental para a lavagem de veículos;

  b) Para o prazo de 1460 dias:

  - Apresentar o Relatório Anual de Informação Ambiental a cada 365 dias;
  - Realizar semestralmente monitoramento ambiental dos efluentes líquidos do separador de água e óleo;
  - Apresentar novo Projeto de Engenharia Ambiental;
  - Comunicar à SEMA quaisquer acidentes que venham causar dano ambiental;
  - Informar quaisquer modificações pretendidas para a atividade.
  - Acondicionar os resíduos em locais apropriados;
  - Manter Treinamento Emergencial atualizado;
  - Apresentar novos testes hidrostáticos e de estanqueidade;

- **Licença de Operação – LO 4413/2010**, para comércio e serviço de

substâncias e produtos perigosos da Paragás Distribuidora Ltda, emitida pela Diretoria de Controle da Qualidade Ambiental da Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Pará (SEMA/PA). Essa licença tem validade até março de 2014. As principais exigências dessa Licença de Operação foram:

a) Para o prazo de 1460 dias:

- Utilizar somente a frota de veículos cadastrados na SEMA PA;
- Obedecer às normas e regulamentos da ABNT, ANTT e ANP;
- Identificar os telefones de emergência na lateral dos veículos;
- Apresentar cronograma para adequação da área de lavagem com sistema separador água / óleo;
- Comunicar à SEMA quaisquer acidentes que venham causar dano ambiental;
- Informar quaisquer modificações pretendidas para a atividade.
- Apresentar o Relatório Anual de Informação Ambiental a cada 365 dias;

- **Licença de Operação – LO 5517/2011**, para engarrafamento e estocagem de GLP da Liquigás Distribuidora SA, emitida pela Diretoria de Controle da Qualidade Ambiental da Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Pará (SEMA/PA). Essa licença tem validade até outubro de 2013. As principais exigências dessa Licença de Operação foram:

  a) Para o prazo de 1460 dias:

  - Apresentar o Relatório Anual de Informação Ambiental a cada 365 dias;
  - Monitorar os tanques de armazenagem e proceder a manutenção periódica;
  - Encaminhar semestralmente o certificado de análise do efluente proveniente da lavagem dos botijões;
  - Encaminhar o Habite-se do Corpo de Bombeiros;
  - Encaminhar semestralmente o comprovante de destino dos resíduos contaminados;

- Manter os telefones de emergência identificados na base;
- Obedecer às recomendações do fabricante;
- Manter treinamento do corpo operacional de acordo com o Plano de Atendimento às Emergências;
- Comunicar à SEMA quaisquer acidentes que venham causar dano ambiental;
- Informar quaisquer modificações pretendidas para a atividade.

Como mencionado, por estar localizado na Região Metropolitana de Belém, o Terminal Petroquímico de Miramar integra o complexo de portos de Belém, e por essa razão muitas das ações de Educação e Responsabilidade Social praticadas pela CDP, são atinentes também ao Terminal Petroquímico de Miramar– razão porque elas serão mencionadas nesse relatório.

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

- **Monitoramento Ambiental -** A Companhia Docas do Pará, durante o ano de 2013, efetuou no Terminal Petroquímico de Miramar, 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 riscos à saúde individual ou coletiva, bem como de fatores que propiciem a manutenção e reprodução destes animais. No ano de 2013 estes serviços foram realizados no Terminal Petroquímico de Miramar, 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 Terminal

Petroquímico de Miramar, e no edifício sede da CDP, estando inclusos serviços de desratização, des-insetização 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 Terminal Petroquímico de Miramar. A partir do final do mês de julho de 2013, entrou em vigor o contrato N.º14/2013, 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 Terminal Petroquímico de Miramar. 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 NH3), 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 Rádio228. Os laudos pertinentes às amostras avaliadas são repassados à Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) e à administração do Terminal Petroquímico de Miramar.

c) Monitoramento Água Bruta (Poços) - A CDP estabeleceu parceria com o Instituto Evandro Chagas para a realização do monitoramento da qualidade da água bruta no Terminal Petroquímico de Miramar. O monitoramento é feito nos poços

existentes, sendo realizadas análises físico-químicas e bacteriológicas. Através do monitoramento realizado é possível conhecer a qualidade da água pré-tratamento, permitindo-se, inclusive, novas proposições relativas às técnicas de tratamento utilizadas. A partir do final do mês de julho de 2013, entrou em vigor um novo contrato o nº 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. Os parâmetros avaliados foram Ph, Temperatura, Condutividade, TDS, Turbidez, STS, Cor aparente, Cloro livre, Fluoreto, Cloreto, Nitrito, Nitrato, Sódio dissolvido, Nitrogênio amoniacal, Amônia, Sulfato, Dureza, Alcalinidade Total, Sólidos Totais, Alumínio (Al), Bário (Ba), Cromo (Cr), Cobre (Cu), Ferro (Fe), Manganês (Mn), Zinco (zn), Coliformes Totais, Col. Termotolerantes e Escherichia coli.

d) 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 Terminal Petroquímico de Miramar, 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 Víbria Cholearae.

Ainda em 2013, a CDP desenvolveu as seguintes ações para o Terminal Petroquímico de Miramar:

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 GERAMB N.º 40/2013.

b) Elaboração e Revisão dos Planos de Emergência Individuais - Objetivando adequar os Planos de Emergência Individuais do Terminal Petroquímico de Miramar, a CDP contratou, e dezembro de 2013 a revisão dos PEIs. A empresa contratada foi a Paulo Manoel da Silva Engenharia (contrato nº 51/2013), e o início foi em janeiro de 2014.

c) Controle Operacional das Estações de Tratamento de Água – O sistema de abastecimento do Terminal Petroquímico de Miramar é realizado por meio de poços, e a água é tratada na respectiva Estação de Tratamento de Água (ETA). A CDP, por meio do Contrato n° 06/2012, realiza os serviços relativos à limpeza e desinfecção de sistemas fixos de abastecimento de água potável para consumo humano no Parque portuário de Belém, bem como serviços relativos ao Controle Operacional das ETA's. Igualmente, são feitos os serviços de higienização e limpeza dos sistemas fixos que compõe as ETA`s (reservatórios elevados, cisternas e outros componentes do sistema), a cada quadrimestre.

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 Terminal Petroquímico de Miramar, por meio da Outorga nº 884/2013.

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. O projeto associado ao Terminal Petroquímico de Miramar, é a seguir detalhado:

d.1) Projeto Saberes e práticas de responsabilidade social na Rui Paranatinga Barata: ações sócio-educativas no entorno do Terminal Petroquímico de Miramar – A CDP em parceria com a Universidade Federal do Pará implantou um projeto na escola Rui Paranatinga Barata, com objetivo de desenvolver ações de

responsabilidade socioambiental junto aos docentes e discentes, de modo a envolver a todos na construção de novas intervenções socioambientais, considerado as especificidades da comunidade e suas contradições. O projeto se realizou atividades educacionais, culturais e esportivas. As principais atividades realizadas durante o biênio 2013/2014 foram:

- Seleção e efetivação dos bolsistas;
- Preparação da equipe técnica;
- Realização de um seminário de apresentação;
- Produção de mural para melhor esclarecimento sobre as ações do projeto;
- Planejamento com a Coordenação Pedagógica da Escola, Professores, especialmente os de Educação Física e estudantes para desenvolvimento das atividades recreativas da escola;
- Oficina de reaproveitamento de materiais reciclados;
- Realização da Sala de Leitura.



FIGURA 19 - SITUAÇÃO DO ESPAÇO DISPONÍVEL, O QUE DEMANDOU LIMPEZA E ARRUMAÇÃO



FIGURA 20 - ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO APÓS A LIMPEZA

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ



FIGURA 21 - ESPAÇO APÓS LIMPEZA E DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES DO PEA

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ



FIGURA 22 - MATERIAL PRODUZIDO PELA TURMA DA PROFA. RAY (3º ANO/MENINOS)

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ



FIGURA 23 - MATERIAL PRODUZIDO DURANTE O MOMENTO NA SALA DO PEA

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

e) Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos nos Portos Marítimos brasileiros - A SEP em parceria com a UFRJ e a UFPA desenvolveu durante o ano de 2013 o Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos nos Portos Marítimos brasileiros e o Terminal Petroquímico de Miramar foi contemplando, quando se pode fazer um diagnóstico detalhado da situação atual, sendo possível identificar as melhorias a serem implementadas, incluindo as relativas a infraestrutura. A primeira etapa do programa está em fase de finalização. O guia de boas práticas portuárias, o qual propõe um modelo de gestão integrada dos resíduos, efluentes líquidos e medidas de manejo e controle da fauna sinantrópica (ratos, pombos, insetos e outros animais), com indicações de boas práticas de gestão ambiental que garantam uma melhoria da eficiência das atividades portuárias foi elaborado e entregue as Unidades Portuárias e estão sendo concluídos os guias de boas práticas específicos de cada Unidade Portuária, os quais trarão informações e ações direcionadas para os problemas identificados em cada uma delas. No ano de 2014 será iniciada a próxima etapa do projeto, a qual envolverá questões relativas a elaboração de projetos e disponibilização de recursos para executá-los.

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. A Tabela 33 apresenta informações sobre a ISPS CODE do Terminal de Miramar.

TABELA 33 - ISPS CODE

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS / DC	CONCESSÃO DA DC	VALIDADE DA DC
TERMINAL DE MIRAMAR	VÁLIDA/ EM PROCESSO DE AUDITORIA P/RENOVAÇÃO	11/10/2007	31/12/2014

Fonte: CDP - Companhia Doca do Pará

2.16.2. Segurança patrimonial

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

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

CFTV: A CDP dispõe de quatro sistemas de CFTV próprios com imagens de alta resolução todos funcionando normalmente. O sistema operacional DIGIFORT foi atualizado para a versão 6.7. A empresa contratada é responsável pela manutenção preventiva e corretiva no sistema de CFTV. O sistema de CFTV do Terminal de Miramar é locado. A Gerência de Segurança Orgânica – GERSEG, está trabalhando em projeto de ampliação dos sistemas, visando atender às exigências legais, cobrir as retro áreas, e reduzir custo com vigilância terceirizada.

Controle de Acesso: O Controle de Acesso nas unidades portuárias é feito através do Sistema Informatizado de Gerência de Acesso – SIGA. CDP adquiriu novas e modernas catracas para uso nos portões em substituição as anteriores. A manutenção preventiva e corretiva é feita pelo pessoal do quadro técnicos da Companhia e pela empresa contratada. Há coletores de dados portáteis disponíveis nas unidades em pleno funcionamento.

Detectores de Metais: A CDP adquiriu novos portais detectores de metais para verificação mais eficiente durante o processo de revistas, os mesmos usados em aeroportos e presídios federais. Há detectores portáteis disponíveis na unidade portuária em pleno funcionamento.

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: As equipes de segurança das unidades portuárias são dotadas de viaturas e lanchas para patrulhamento terrestre e aquático assim distribuídas: Complexo Portuário Bélem, Miramar e Outeiro – 04 Veiculos (Etios Hach) e 01 lancha.

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 revolveres Cal. 38, de propriedade da empresa contratada. Alem 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

Os terminais que compõe o Terminal de Miramar possuem acessos exclusivos, bem como estacionamentos próprios, evitando dessa maneira que se formem filas ao longo da Rodovia Artur Bernardes, que dá acesso ao terminal.

Para a área primária do terminal que é alfandegada há uma guarita de acesso ás margens da Rodovia Arthur Bernardes, que divide o terminal portuário dos terminais de armazenagem. Para acesso aos terminais de armazenagem há a Avenida Salgado Filho que permite o acesso as áreas de todos os arrendatários, e por consequência cada terminal possui uma guarita para seu próprio controle. O Terminal de Miramar possui 10 Gates de acesso, cada um conta com portão de entrada e de saída.

Todas as vias de circulação rodoviária se encontram em bom estado de conservação e tem em média 7 m de largura. A velocidade permitida nas vias de circulação do terminal é de 30 km/h.

A Figura 24 / Mapa página 245 mostra o trajeto realizado em cada um dos terminais.

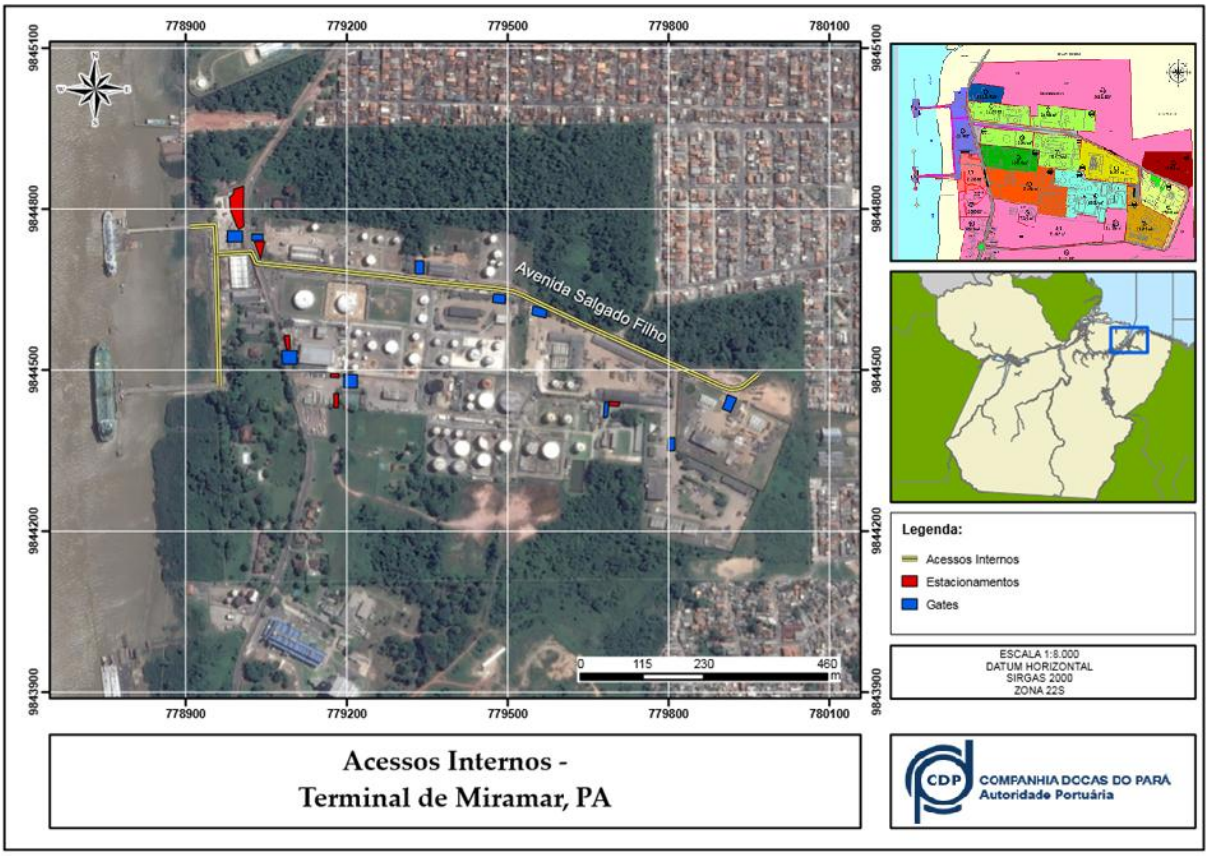


FIGURA 24 - ACESSOS INTERNOS DO TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.17.2. Vias de circulação ferroviária

O terminal não possui acesso ferroviário

2.18. Acessos Terrestres

2.18.1. Rodoviários

O município de Belém, onde está situado o Terminal de Miramar, está ligado por rodovias federais e estaduais a todo o interior do Estado e aos demais Estados do Brasil, conforme observado na Figura 25 / Mapa página 246.

O acesso rodoviário do Terminal de Miramar se dá pela BR 316 e pela rodovia Arthur Bernardes. A leste, a rodovia federal BR 316 faz a ligação de Belém com o Estado do Maranhão, seguindo pelo interior até a cidade de Maceió, no Estado de Alagoas, fazendo conexão com diversas outras Rodovias Federais para alcançar todo o território brasileiro, e o litoral, através da BR 101.

Ao sul, a principal conexão é a Rodovia Federal BR 010, implantada até Estreito, no Maranhão. Em conexão com a BR 153, que percorre todo o Estado de Tocantins e parte de Goiás, alcança-se Anápolis, já na BR 060, e daí o Distrito Federal e todo o território nacional.

As Rodovias Estaduais se conectam às federais para formarem uma densa malha interligada à rede radial. As principais vias estaduais existentes que atendem o Município de Belém são: PA 124; PA 127; PA 136; PA 140; PA 151; PA 252; PA 318; PA 391; PA 483; PA 391; PA 444.

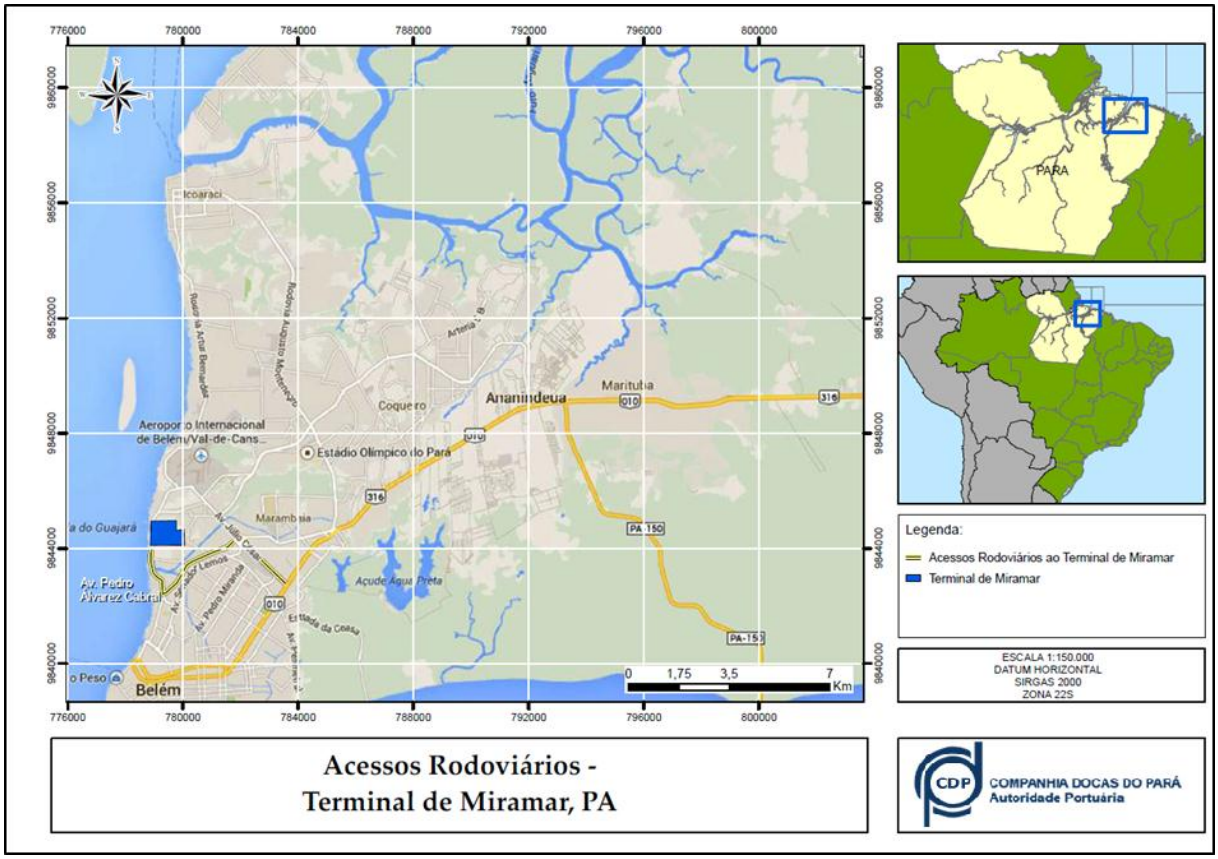


FIGURA 25 - ENTORNO RODOVIÁRIO DO TERMINAL MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.18.2. Ferroviários

O terminal não possui acesso ferroviário.

2.18.3. Dutoviários

O terminal não possui acesso dutoviário.

2.19. Acessos Hidroviários

O Terminal de Miramar pode ser acessado pelos Estreitos, ou Furos, existentes ao sul da Ilha de Marajó (interligando o rio Amazonas e o rio Pará) e pelo rio Tocantins. São acessos com profundidades restritas, utilizados por pequenas embarcações e comboios com carga.

No caso do rio Tocantins o Pedral do Lourenço, ainda não derrocado, impede a navegação franca do rio no período da estiagem. Quando retirado esse pedral, que se estende por cerca de 40 km, será possível a navegação desde a cidade de Marabá até o Complexo de Belém, totalizando aproximadamente 590 km. O Acesso hidroviário do Terminal de Miramar pode ser observado na Figura 26 / Mapa página 247.

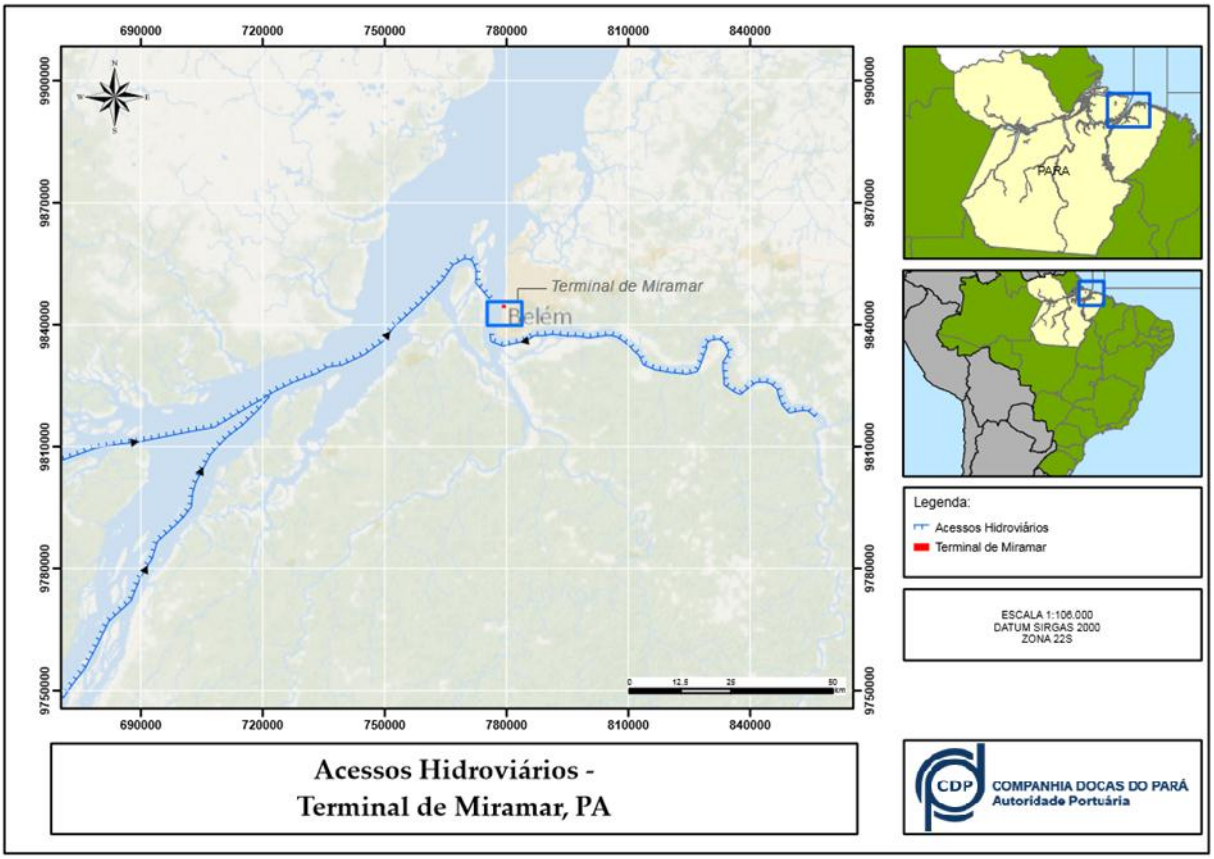


FIGURA 26 - ACESSOS HIDROVIÁRIOS DO TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.20. Acessos Aquaviários

2.20.1. Canal de acesso

O acesso ocorre de acordo com as informações da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, constantes do Roteiro - Costa Norte, que corresponde à visão do navegante.

A foz do Rio Pará tem como extremo Oeste o Cabo Maguari, na Ilha de Marajó, e extremo leste a Ponta da Tijoca, na Ilha dos Guarás, sendo envolvida por bancos e canais.

Da Ponta da Tijoca à cidade de Salinópolis, a costa é baixa e sinuosa, com várias baías, ilhas, pontas e desembocaduras de pequenos rios ou igarapés.

O Rio Pará separa as costas leste, sudeste e sul da Ilha de Marajó do continente. Apresenta largura considerável, havendo trechos onde o navegante situado a meio do rio não avista suas margens. Comunica-se com o Rio Amazonas através de canais conhecidos por estreitos ou furos, e que separam inúmeras ilhas localizadas entre a costa sudoeste da Ilha de Marajó e o continente. O Rio Pará é a desembocadura do Rio Tocantins e de vários rios menores, sendo que na confluência com o Rio Guamá situa-se a cidade de Belém.

O navegante procedente do norte tem dificuldade para reconhecimento da costa para aterragem, pois esta é baixa, com vegetação uniforme e sem acidentes geográficos notáveis.

Na barra dos rios Amazonas e Pará há a ocorrência de muitos bancos de areia, motivo pelo qual recomenda-se a navegação em profundidades acima de 20 m, aproando em direção ao radio-farol Salinópolis.

Vindo do leste, o navegante pode situar-se com segurança na distância de 10 milhas da costa, em profundidades de 10 m até reconhecer Salinópolis e demandar o fundeadouro de espera do prático.

Na barra do Rio Pará, deve-se navegar pelo canal do Espadarte, cujo trecho crítico, entre o baixo do Espadarte e os bancos da Tijoca, é balizado com 4 bóias luminosas de boreste e bombordo.

Entre o baixo do Espadarte e a Coroa das Gaivotas, a maré vazante provoca o caimento do navio sobre a Coroa. No canal do Mosqueiro há pedras a nordeste da Ilha Tatuoca, balizadas por bóia luminosa de boreste. Outros perigos no acesso ao Porto de Belém são as pedras existentes na aproximação da Base Naval de Val-de-Cães, que são as pedras do Forte, balizadas por bóia luminosa de bombordo, e as pedras de Val-de-Cães, balizadas por bóias luminosas de bombordo e cardinais, além dos bancos de areia que margeiam o canal de acesso.

O acesso aquaviário ao Terminal de Miramar se dá pelo mesmo canal do Porto de Belém, o Oriental e é funcional durante todo o ano. O acesso aquaviário ao Porto de Belém se dá através de um canal denominado de Oriental com 90 a 180 m de largura média, 6.000 m de comprimento e 9 m de profundidade, quando dragado, sendo a principal entrada marítima do Porto situada entre a ilha do Fortim e a Barra. É pequena ou inexistente o cruzamento de navios ao longo do acesso do Porto Organizado de Belém, devido a organização do Porto não permitir que isso ocorra. Abaixo, a Tabela 34 consta os principais dados do canal de acesso ao Porto:

TABELA 34 - CARACTERÍSTICAS DO CANAL ORIENTAL (ACESSO AO PORTO DE BELÉM)

CARACTERÍSTICAS DO ACESSO AO PORTO DE BELÉM	
Comprimento	6.000 m
Largura	90 a 180 m
Profundidade	5,10 a 7,92 m
Calado	7 m
Média anual de assoreamento	600.000 m ³

Fonte: CDP - Companhia Doca do Pará

O comprimento máximo dos navios no Terminal de Miramar é limitado em 185 m no píer número 1 (norte) e 210 m no píer número 2 (sul). A atracação deverá ocorrer somente por BE com maré correndo a montante.

No Terminal de Miramar o calado máximo recomendado será limitado, a exemplo do Porto de Belém, também pela Barra do Tapanã. A velocidade máxima recomendada entre o Terminal do Miramar e o Porto de Belém é de 8 nós. O canal de acesso do Terminal de Miramar pode ser observado na Figura 27 / Mapa página 248.

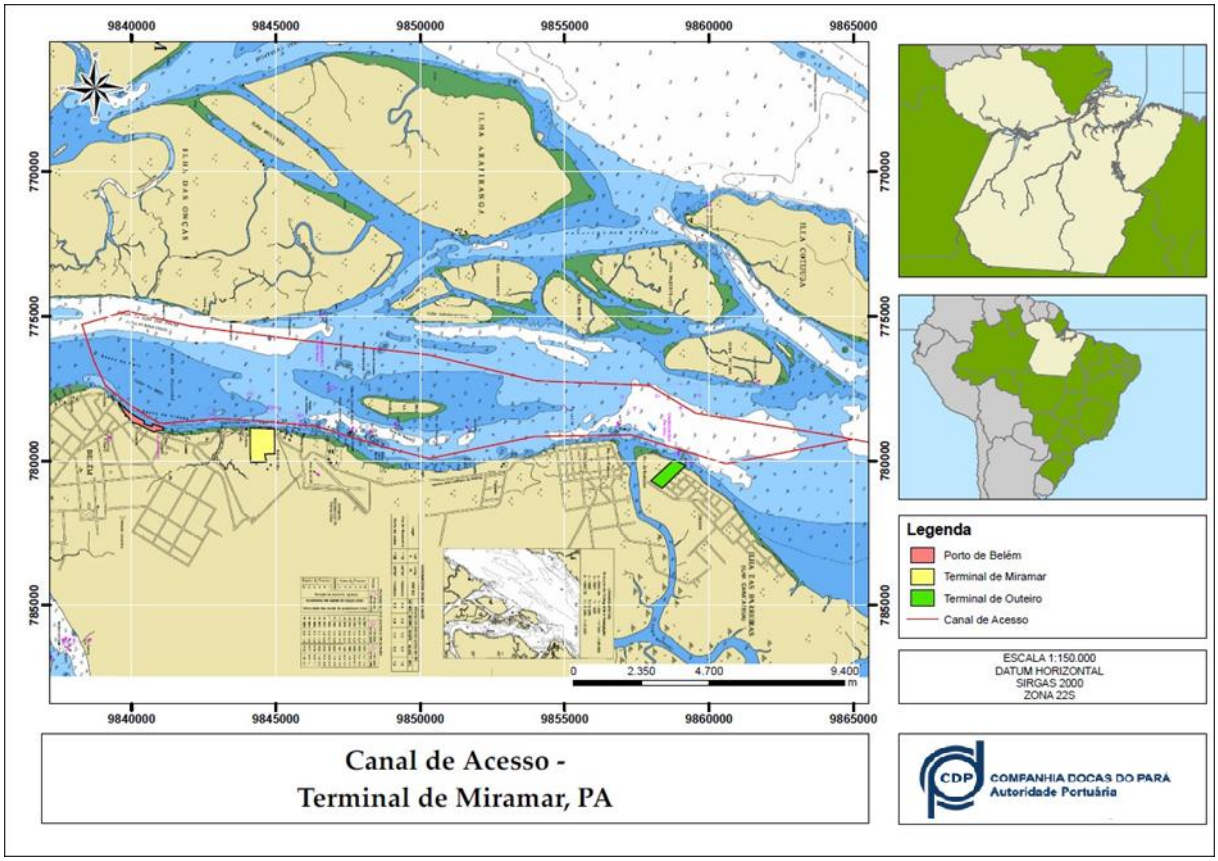


FIGURA 27 - CANAL DE ACESSO DO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.20.2. Bacia de Evolução

A bacia de evolução do Porto Organizado de Belém está situada à frente do trecho sul do cais comercial, com limites no alinhamento do armazém nº 1 até a doca do Ver-o-Peso, com comprimento e largura em torno de 500 m e profundidade variando de 5 a 6 m, tendo fundo de areia siltosa muito fina. A bacia de evolução limita a 180 m o comprimento dos navios que demandam o Porto Organizado de Belém conforme pode ser observado na Figura 28 / Mapa página 249 abaixo.

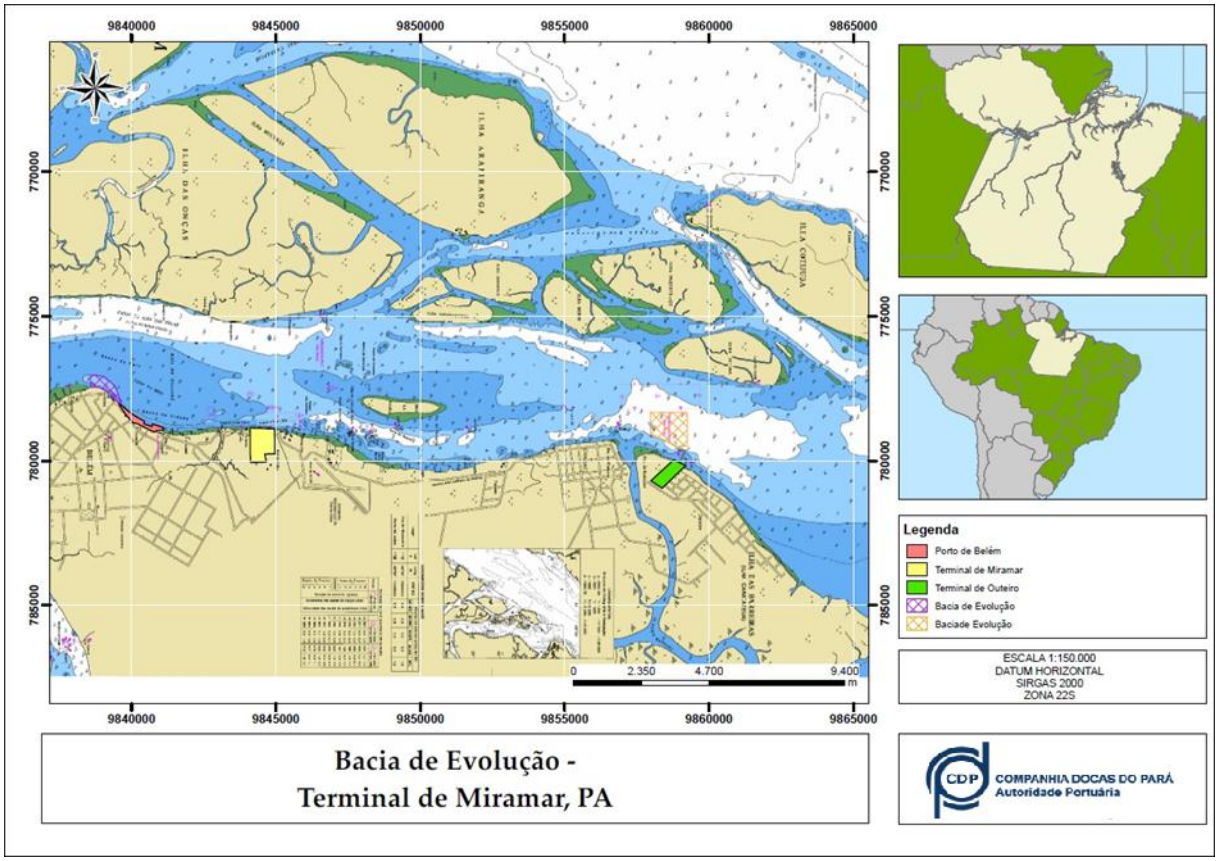


FIGURA 28 - BACIAS DE EVOLUÇÃO DO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.20.3. Áreas de fundeio

Há seis áreas de fundeio no Terminal, todas oficiais e operacionais : em todas, o material de fundo é constituído por areia siltosa muito fina ou lama, tendo as seguintes características, de acordo com o Roteiro Costa Norte, da DHN/MB:

- Área de fundeio ao norte da Ilha do Mosqueiro, na Baía do Sol, abrange 664.061 m^2, coordenadas de 01º 00' S, e 48º 23' W, com profundidades de 10m e 17m, abrigada de todos os ventos, fundo de areia e lama;
- Área de fundeio a noroeste de Icoaraci, com profundidades de 8,0 a 10,0m, abrange uma área de 2.459.739 m^2, para navios petroleiros e propaneiros aguardando atracação no Terminal de Miramar, abrigada de todos os ventos: com área conforme delimitada em planta;

- Área de fundeio a leste da Ilha da Barra, coordenadas de 01º 21' 30"S, e 48º 29' 30"W, com profundidades de 5,0m e fundo de lama, abrange uma área de 189.761 m^2, para navios petroleiros desgaseificado;
- Área de fundeio ao sul da Ilha da Barra, coordenadas de 01º 23' 00"S, e 48º 30' 30" W, com profundidade de 4,0 m e fundo de lama, abrange uma área de 641.850 m^2 para navios em reparo ou manutenção;
- Área de fundeio a oeste da Base Naval de Val-de-Cães, coordenadas de 01º 23' 60"S, e 48º 29' 70" W, com profundidades de 7,0 m a 10,0 m, abrange uma área de 342.976 m^2, para navios de guerra ou mercantes autorizados pela Capitania dos Portos;
- Área de fundeio a oeste do Terminal de Miramar, coordenadas de 01º 24' 10"S, e 48º 30' 00" W, com profundidades de 5,0 m a 7,0 m, dividindo-se em duas áreas, 3A e 3B, que somadas abrangem uma área de 1.329.846 m^2, para navios aguardando atracação.

É proibido o fundeio de qualquer embarcação na área de manobra e no canal de acesso, salvo com prévia licença da Capitania dos Portos. Igual autorização é exigida para embarcações ancoradas que tenham sua estanqueidade comprometida e que necessitem trafegar nas áreas acima mencionadas. Também é proibido o fundeio nas áreas entre a Base Naval de Val-de-Cães e o Terminal de Miramar, e a sudoeste do Igarapé do Una, coordenadas de 01º 25' 30"S, e 48º 29' 90"W, conforme a Figura 29 / Mapa página 250, abaixo.

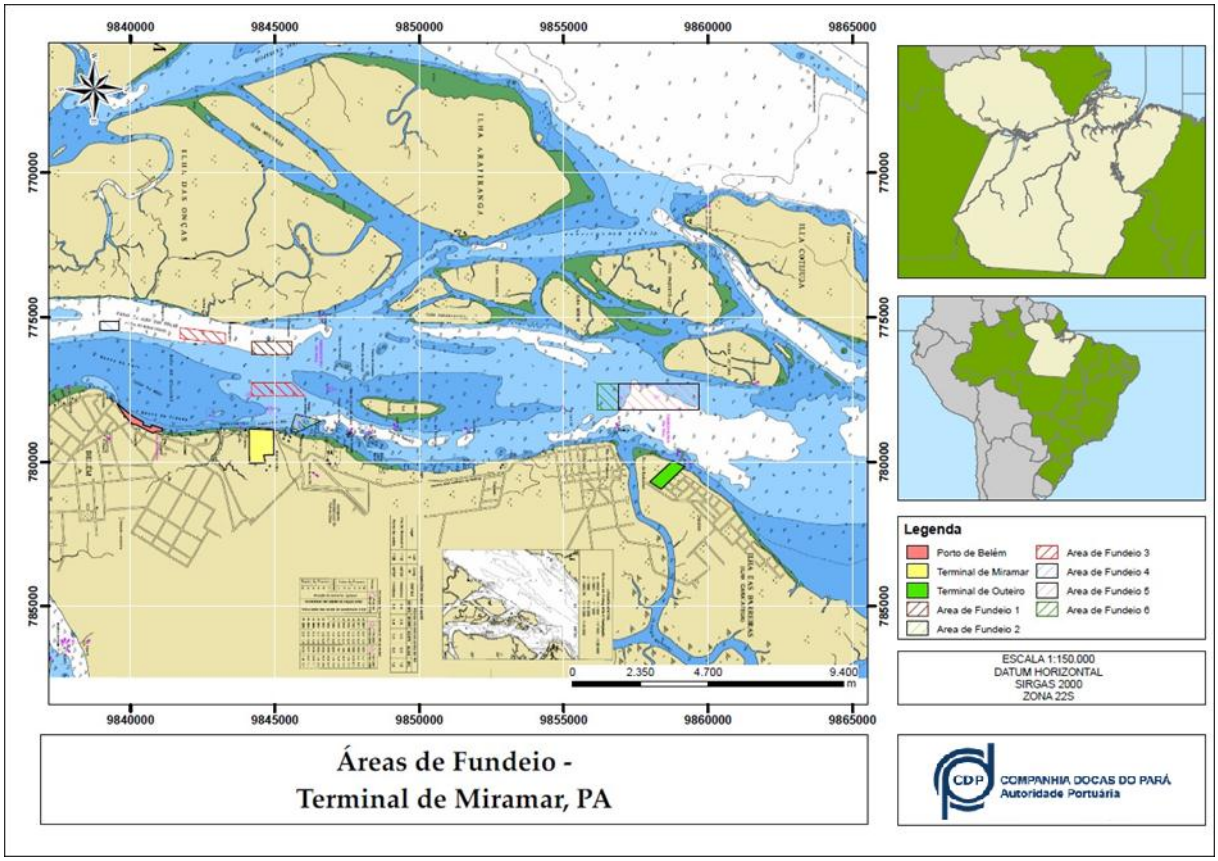


FIGURA 29 - ÁREAS DE FUNDEIO DO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.20.4. Barra

A barra é considerada praticável, e o número de práticos que atendem o complexo é de 20 (18 na Belém *Pilots* e 2 na Pará *River*).

Na barra dos rios Amazonas e Pará há a ocorrência de muitos bancos de areia, motivo pelo qual recomenda-se a navegação em profundidades acima de 20 m, aproando em direção ao radio-farol Salinópolis.

Na barra do Rio Pará, deve-se navegar pelo canal do Espadarte, cujo trecho crítico, entre o baixo do Espadarte e os bancos da Tijoca, é balizado com 4 bóias luminosas de boreste e bombordo.

2.20.5. Sinalização náutica

A barra e o canal de acesso estão sinalizados e balizados pela Diretoria de Hidrografia e Navegação, em conformidade com as normas do Sistema de

Balizamento Marítimo, Região “B”, da Associação Internacional de Sinalização Marítima.

Os sinais que auxiliam a aproximação de Belém são constituídos por acidentes geográficos, faróis, faroletes, torres e bóias luminosas, conforme descrito a seguir:

- **Salinópolis -** Cidade de veraneio e estância hidromineral situada a 223 Km de Belém, por rodovia asfaltada, onde estão localizados o farol e o radiofarol Salinópolis;
- **Farol Salinópolis -** Armação metálica com coluna central, encarnada, com 39 m de altura, luz na altitude de 61 m com alcance de 46 milhas;
- **Radiofarol Salinópolis -** Tem funcionamento contínuo na freqüência de 315 KHz, com alcance de 300 milhas, sendo bem visíveis suas duas torres, bem como outras duas de comunicações;
- **Ponta da Marieta -** Elemento geográfico situado a 8,80 milhas a leste da Ponta do Algodoal, onde destacam-se duas dunas baixas e cobertas de vegetação rasteira;
- **Ponta do Algodoal -** Elemento geográfico situado a 8,80 milhas a sudeste da Ponta da Piraquembáua, e no extremo norte da Ilha do Algodoal, destacam-se duas dunas próximas. A costa leste da ilha apresenta vegetação densa e alta e barreiras vermelhas;
- **Farol Marapanim -** Armação quadrangular metálica com faixas horizontais brancas e encarnadas, com 32 m de altura, luz na altitude de 34 m com alcance de 16 milhas situada na ponta do Algodoal;
- **Ponta de Piraquembáua -** Elemento geográfico situado a 10,50 milhas a leste da Ponta da Tijoca, na margem norte da Ilha de Cajutuba, destacam-se dunas baixas e cobertas de vegetação;
- **Farol Curuçá -** Armação quadrangular metálica com placa de visibilidade, faixas horizontais brancas e encarnadas, com 42 m de altura, luz na altitude de 44 m com alcance de 18 milhas, situado próximo à localidade de Tamarutéua, na Ponta de Piraquembáua;

- **Farol Ponta da Tijoca -** Armação quadrangular metálica, com faixas horizontais encarnadas e brancas, 5 m de altura, luz na altitude de 35 m, com alcance de 13 milhas, situado na Ilha dos Guarás, Ponta da Tijoca;
- **Farol C.S. Rio Guaíba -** Mastro de casco soçobrado, branco, com placa de visibilidade, 16 m de altura, luz na altitude de 20 m, com alcance de 13 milhas, situado no baixo do Espadarte. Posição 00º 27’ 10”S - 47º 52’ 80” W;
- **Farolete Coroa das Gaivotas -** Um tubulão metálico, com faixas horizontais verdes e brancas, 8 m de altura, luz de lampejo na altitude de 8 m, com alcance de oito milhas, situado na margem oeste da Coroa das Gaivotas, margem direita do Rio Pará. Posição 00º 34’ 67”S - 48º 01’ 88” W;
- **Ponta Taipu -** Avistada desde o baixo do espadarte, aparece inicialmente como uma ilha onde se distinguem duas torres, do antigo farol e do atual Farol Taipu;
- **Farol Taipu -** Armação quadrangular metálica, branca, com 30 m de altura, luz de lampejo triplo na altitude de 39 m, com alcance de 16 milhas, situado na Ponta da Taipu;
- **Farol Ponta Maria Teresa -** Torre quadrangular metálica em treliça revestida de placas, branca, com 40 m de altura, luz de lampejo na altitude de 42 m, com alcance de 15 milhas, situado na Ponta Maria Teresa;
- **Colares -** Localidade na margem direita do rio, onde se destaca uma igreja branca;
- **Farolete Colares -** Coluna metálica com placa de visibilidade, branca, com 10 m de altura, luz de lampejo duplo na altitude de 14 m com alcance de 10 milhas, situado na ilhota Quati, próxima a Colares;
- **Ilha do Mosqueiro -** Localidade balneária de Mosqueiro, muito edificada e iluminada;
- **Farol do Chapéu Virado -** Coluna metálica com placa de visibilidade, branca, com 10 m de altura, e luz isofásica na altitude de 11 m com alcance de 13 milhas, situado na Ponta do Chapéu Virado, na Ilha do Mosqueiro. Posição 01º 09’ 00”S - 48º 28’ 00” W;

- **Farolete Tatuoca -** Armação quadrangular metálica em treliça, branca, com placa de visibilidade, com 11 m de altura, luz rápida na altitude de 12 m, com alcance de nove milhas, situado na Ilha Tatuoca;
- **Farolete Forte da Barra** - Torre de concreto armado, branca, com placa de visibilidade, 12 m de altura e luz rápida na altitude de 13 m com alcance de 9 milhas, instalado sobre pequena ilha rochosa situada junto à margem direita do canal de acesso ao Porto de Belém.

O Canal de Acesso ao Porto de Belém possui um balizamento, composto por 6 (seis) sinais náuticos, do tipo lateral, sendo 1 (uma) bóia de Bombordo e 5 (cinco) bóias de Boreste, de acordo com a Tabela 35 abaixo:

TABELA 35 - DISPOSIÇÃO DAS BÓIAS NO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM

NOME DO SINAL	NRORD	CARACTERÍSTICA LUMINOSA	POSIÇÃO GEOGRAFICA (Lista de Faróis – Datum: WGS-84)	
			Latitude (S)	Longitude (W)
BL Porto de Belém nº 1	236	Lp. E. 3s – E.0,3 - Ecl. 2,7	01º 24,46’	048º 29,90’
BL Porto de Belém nº 2	238	Lp. V. 3s – V.0,3 -Ecl. 2,7	01º 25,73’	048º 29,62’
BL Porto de Belém nº 3	240	Lp. E. 3s – E.0,3 - Ecl. 2,7	01º 25,31’	048º 29,75’
BL Porto de Belém nº 5	244	Lp. E. 3s – E.0,3 - Ecl. 2,7	01º 25,66’	048º 29,69’
BL Porto de Belém nº 7	248	Lp. E. 3s – E.0,3 - Ecl. 2,7	01º 26,35’	048º 29,77’
BL Porto de Belém nº 9	252	Lp. E. 3s – E.0,3 - Ecl. 2,7	01º 26,80’	048º 30,05’

FONTE: CDP - Companhia Docas do Pará

A Figura 30 abaixo ilustra as sinalizações acima listadas.

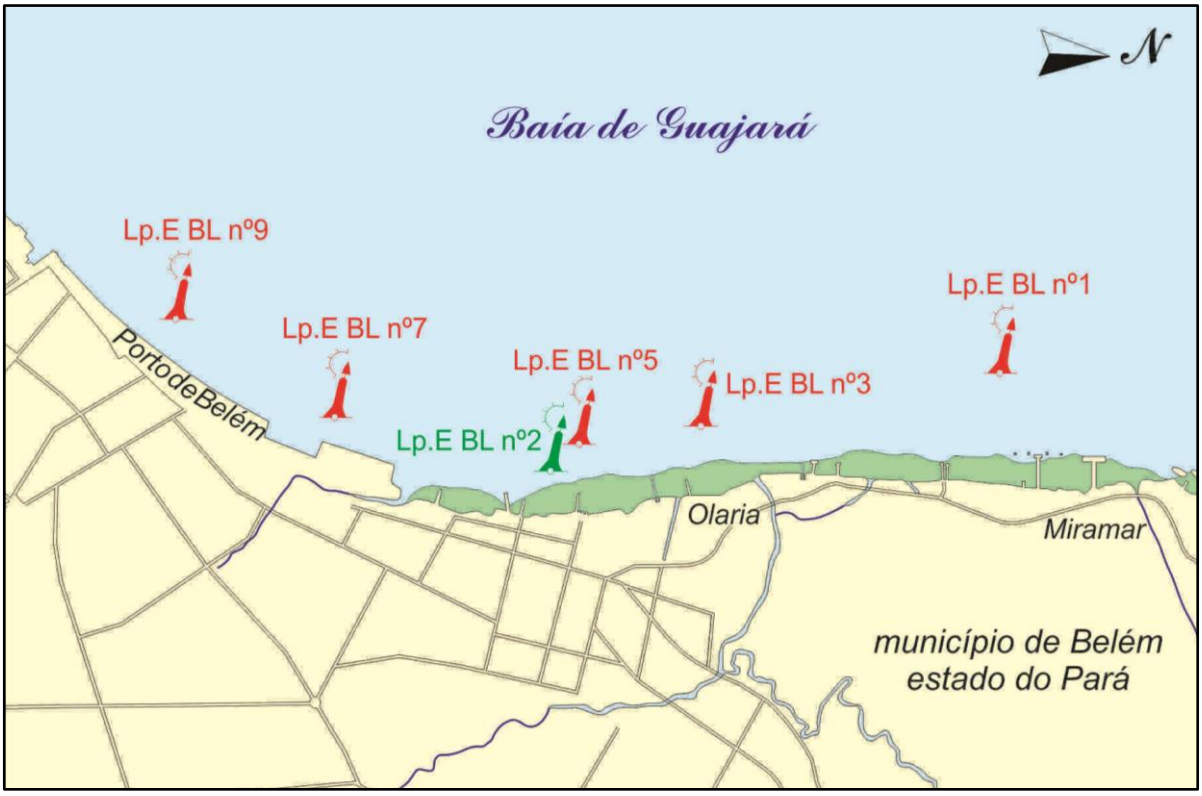


FIGURA 30 - LOCALIZAÇÃO DO BALIZAMENTO NO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.20.6. Interferências no acesso aquaviário

No Rio Pará são frequentes as variações de profundidade e mudanças de posição dos bancos, assim como as alterações das suas margens, por erosão. Ocorrem casos de bancos que há poucos anos estavam sujeitos à cobertura e descobrimento nas marés, transformarem-se em ilhas do rio; altos-fundos, que logo que afloram ficam cobertos por vegetação formando novas ilhas, em curto espaço de tempo. Também os troncos de árvore e a vegetação à deriva, na superfície ou submersos, constituem-se em perigos constantes à navegação no Rio Pará.

Alguns perigos a serem evitados no acesso ao Terminal de Miramar estão a seguir relacionados.

- **Pedra da Corvina -** Pedras submersas em profundidade de 5 m, distante 6,8 milhas do Farol de Salinópolis, balizada por bóia luminosa cardinal Norte;
- **Baixio do Espadarte (ou Banco do Bragança) -** Banco de areia situado entre 5,40 milhas e 8,90 milhas do Farol da Tijoca, apresenta sua área

sudoeste descoberta na baixa-mar. É balizado por duas bóias luminosas de Bombordo, numeradas;

- **Banco da Tijoca -** Banco de areia estendendo-se por 11 milhas ao longo da margem oeste do Canal do Espadarte, possui três cabeços onde o mar arrebenta na baixa-mar, apresentando profundidades inferiores a 10 m, sendo balizado por duas bóias luminosas de Boreste, numeradas;
- **Coroa das Gaivotas -** Banco de areia, começando a descobrir com 1/4 da maré de vazante;
- **Recifes das Andorinhas -** Recifes que se apresentam descobertos, sendo que alguns aparentes apenas na baixa-mar;
- **Pedras Submersas -** Pedras submersas em profundidades desconhecidas no Canal do Mosqueiro;
- **Pedras Val-de-Cães -** Com profundidades de 12,7 m a 5,0 m, entre as marcações 188º e 198º, nas distâncias de 0,77 milhas a 0,96 milhas do farolete Forte da Barra;
- **Alto-Fundo -** Ocupando grande área da Baía de Guajará, em frente ao Porto de Belém, com profundidades abaixo de 4 m. Neste alto-fundo há duas áreas onde as profundidades variam entre 1 m e 3 m , denominadas Banco do Meio e Banco da Cidade.

Os perigos próximos à margem esquerda do Rio Pará não afetam a navegação entre a barra e o Terminal de Miramar. No entanto, esta região só deve ser navegada com perfeito conhecimento do local ou com auxílio de prático.

2.20.7. Histórico de acidentes

Não há registros de acidentes ocorridos no Terminal de Miramar até o momento.

2.20.8. Ventos

A intensidade assim como a direção do vento é de fundamental importância para operações portuárias, seja no quesito de atração ou operações de

carregamento. O gráfico da Figura 31, evidência uma oscilação entre 1,2 a 2,01 m/s na velocidade do vento média ao longo dos meses analisadas nos trinta anos.

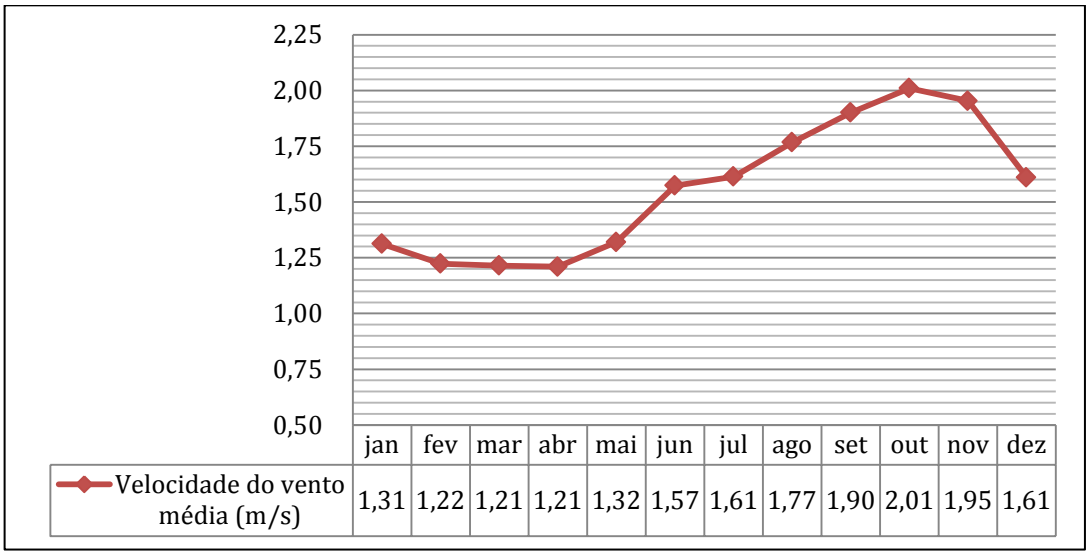


FIGURA 31 - VELOCIDADE DO VENTO MÉDIA – M/S

Fonte: INMET

No gráfico da Figura 32 também é possível notar que a média da velocidade máxima do vento oscila em torno de 4,3 e 4,7 m/s, com exceção do mês de junho.

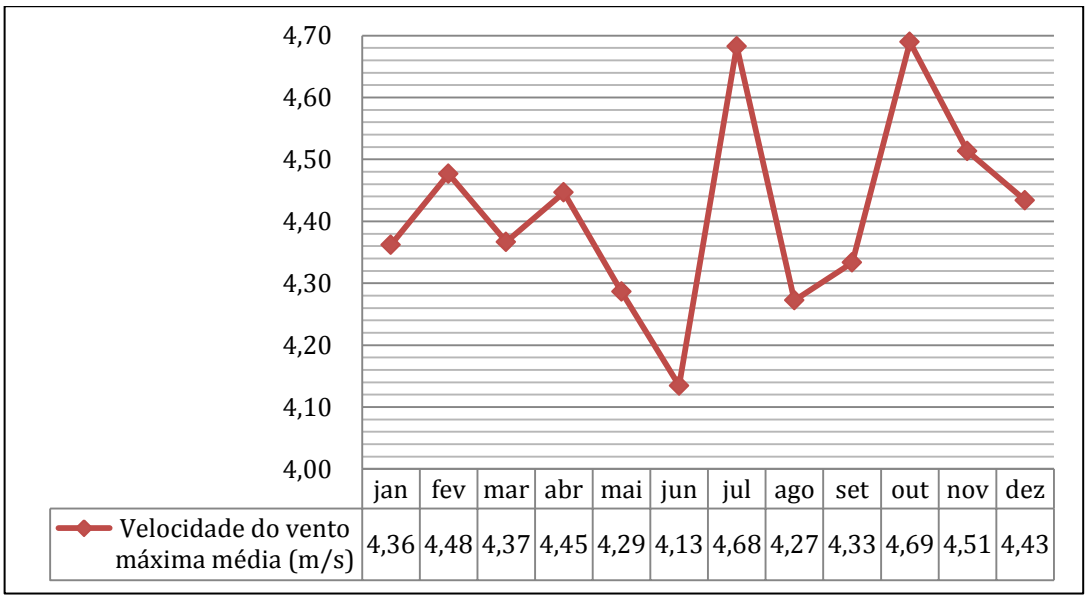


FIGURA 32 - VELOCIDADE DO VENTO MÁXIMA MÉDIA – M/S

Fonte: INMET

Para a análise da direção do vento, foram coletados dados das médias mensais da direção do vento de 1983 à 2012, onde foi sintetizado em um único

gráfico, da Figura 33, o percentual de incidência predominante da direção dos ventos mensalmente para o período analisado. Vale ressaltar que não há equipamento de monitoramento de ventos no Terminal de Miramar.

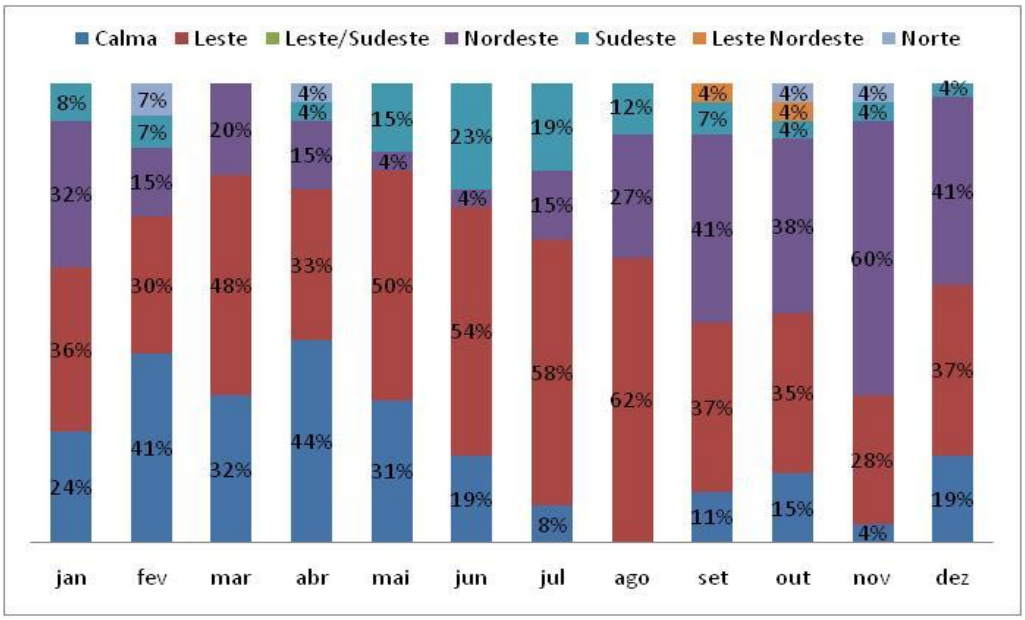


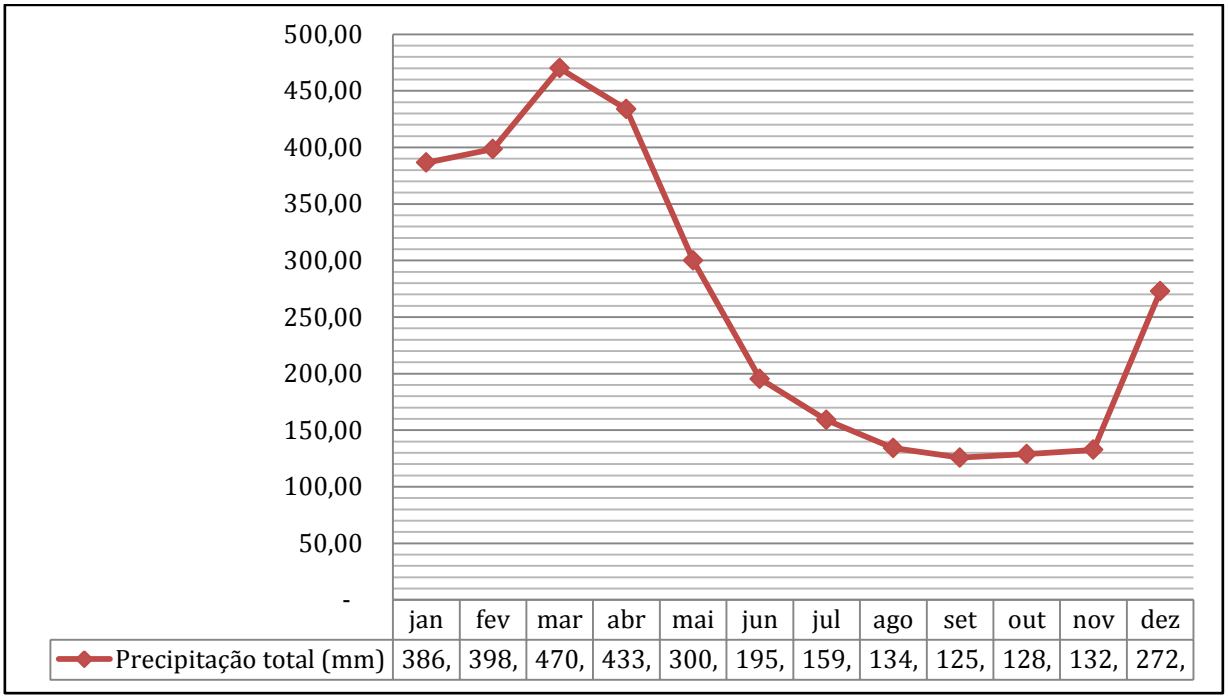
FIGURA 33 - DIREÇÃO PREDOMINANTE DOS VENTOS MENSAIS

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 a suspensão dos trabalhos de carregamento e descarga com a necessidade de fechamento dos porões, o mesmo verificando-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 300 e 470 mm. No período de agosto a Novembro foram registrados os menores índices de precipitação, entre 125 e 134 mm.. A distribuição média mensal da precipitação é mostrada no gráfico da Figura 34.

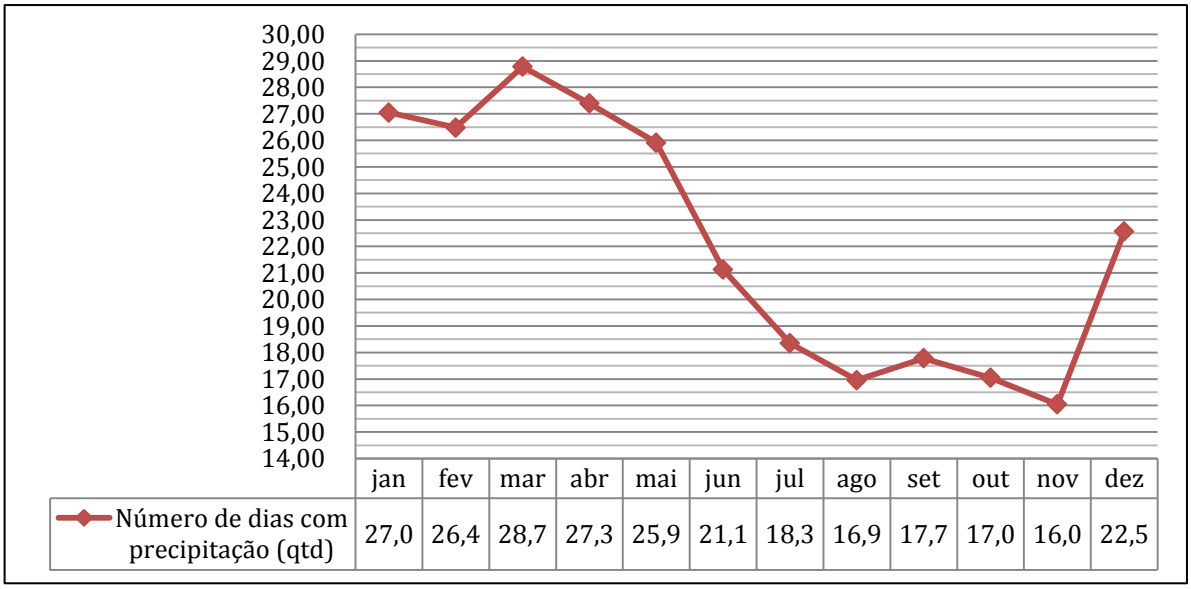


	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
Precipitação total (mm)	386,	398,	470,	433,	300,	195,	159,	134,	125,	128,	132,	272,

FIGURA 34 - PRECIPITAÇÃO TOTAL - MM

Fonte: INMET

O gráfico da Figura 35 mostra a média do número de dias com precipitação mensal ao longo do período analisado. Vale lembrar que não há equipamento de monitoramento pluviométrico no Terminal de Miramar.



	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
Número de dias com precipitação (qtd)	27,0	26,4	28,7	27,3	25,9	21,1	18,3	16,9	17,7	17,0	16,0	22,5

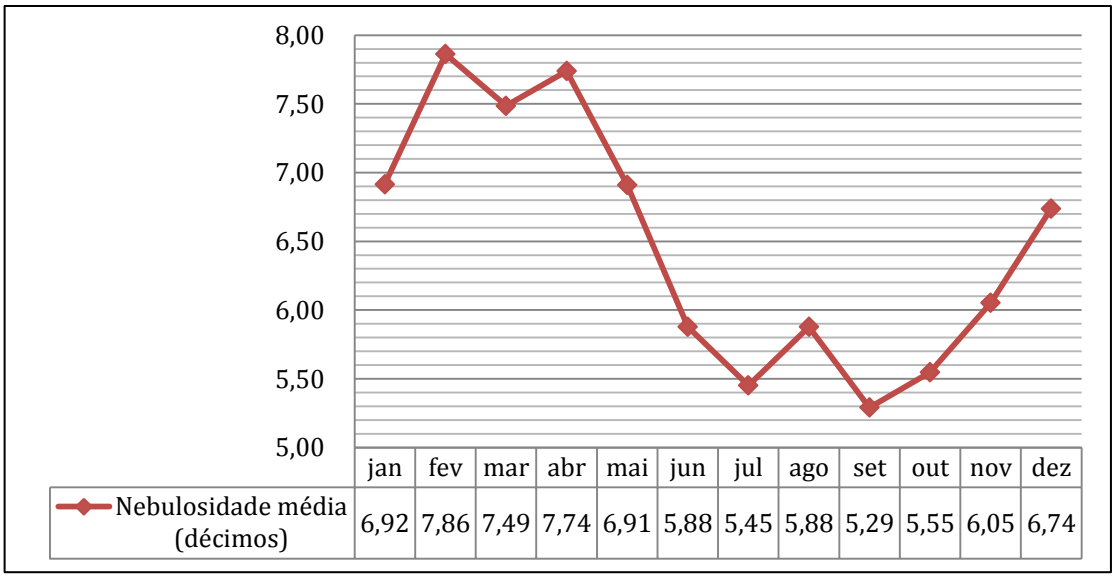
FIGURA 35 - NÚMERO DE DIAS COM PRECIPITAÇÃO - QNT

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 no gráfico da Figura 36. O maior valor observado foi de 7,86 dm em Fevereiro. A menor nebulosidade registrada foi de 5,29 dm no mês de Setembro.



	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
Nebulosidade média (décimos)	6,92	7,86	7,49	7,74	6,91	5,88	5,45	5,88	5,29	5,55	6,05	6,74

FIGURA 36 - NEBULOSIDADE MÉDIA - DÉCIMOS

Fonte: INMET

2.20.11. Nível de redução e zero hidrográfico

Com relação ao Porto de Belém e Terminal de Miramar, considerando a distância mínima entre o Porto e o Terminal, o nível de referência é o zero hidrográfico da CDP - Companhia Docas do Pará, onde o mesmo está localizado a 0,4565m acima do nível de redução da DHN -Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, onde o mesmo corresponde ao nível médio das baixa-mares de sizígia.

O porto possui três referências de nível, a saber:

- **RN-IBGE (2-IAGS)**, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, constituída por uma chapa cravada no cais da CDP, aproximadamente a 60

cm a nordeste do cabeço 111, situada a 4,948m acima do nível de redução da DHN;

- **RN-PORTOBRÁS**, da Companhia Docas do Pará, localizada na extremidade norte do cais da CDP, junto à casa dos marégrafos, estando 4,859m acima do nível de redução da DHN;
- **RN-DHN**, da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, situado, também, na extremidade norte do cais da CDP, a 4,9946m acima do nível de redução da DHN.

O nível médio do mar, adotado pela DHN, está situado a 1,811m acima do nível de redução da DHN.

2.20.12. Marés

A maré em Belém, considerando a proximidade do Terminal de Miramar, tem característica semidiurna, de acordo com as informações da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, constantes do Roteiro - Costa Norte.

Nas proximidades da Baía de Marapanim, a maré tem amplitude de aproximadamente 95% e atraso de 30 min em relação à maré em Salinópolis, com as seguintes alturas do nível médio sobre o nível de redução da Carta Náutica 310, mostradas na Tabela 36.

TABELA 36 - AMPLITUDE DAS MARÉS NO PORTO DE BELÉM

LOCALIDADE	AMPLITUDE - ALTURA
Salinópolis	2,75 m
Colares	2,26 m
Mosqueiro	1,84 m
Belém	1,80 m

Fonte: Roteiro - Costa Norte

Vale ressaltar que o Terminal de Miramar não possui equipamento de marégrafo.

2.20.13. Ondas

O Porto de Belém está protegido das ondas geradas em alto mar, devido à sua localização, sofrendo apenas com as ondas formadas na própria Baía de

Guajará. O porto de Belém não possui obras de abrigo ou de contenção, por estar situado em local naturalmente abrigado.

O terminal de miramar não possui atualmente equipamento do tipo ondômetro, mas segundo estudos realizados anteriormente a amplitude das ondas para o acesso ao Terminal de Miramar não excedem o comprimento de 0,5 m.

2.20.14. Correntes

Nas marés de sizígia, a velocidade média das correntes superficiais é de cerca de 1,2 m/s no Porto de Belém, com máximas de aproximadamente de 2,6 m/s em frente a ilha de Mosqueiro.

No trecho entre o Baixo do Espadarte e a Coroa das Gaivotas a corrente de enchente afasta o navio da Coroa, enquanto a corrente de vazante o aproxima.

No cais do Porto de Belém, as correntes de enchente e de vazante empurram o navio para o cais e podem atingir até 3,5 nós, perdurando por duas horas após a preamar.

Vale ressaltar que atualmente no Terminal de Miramar não possui aparelhos do tipo correntômetros.

As Figuras 37 e 38 abaixo ilustram o movimento das correntes de maré na preamar e na baixa mar em frente ao Porto Organizado de Belém.

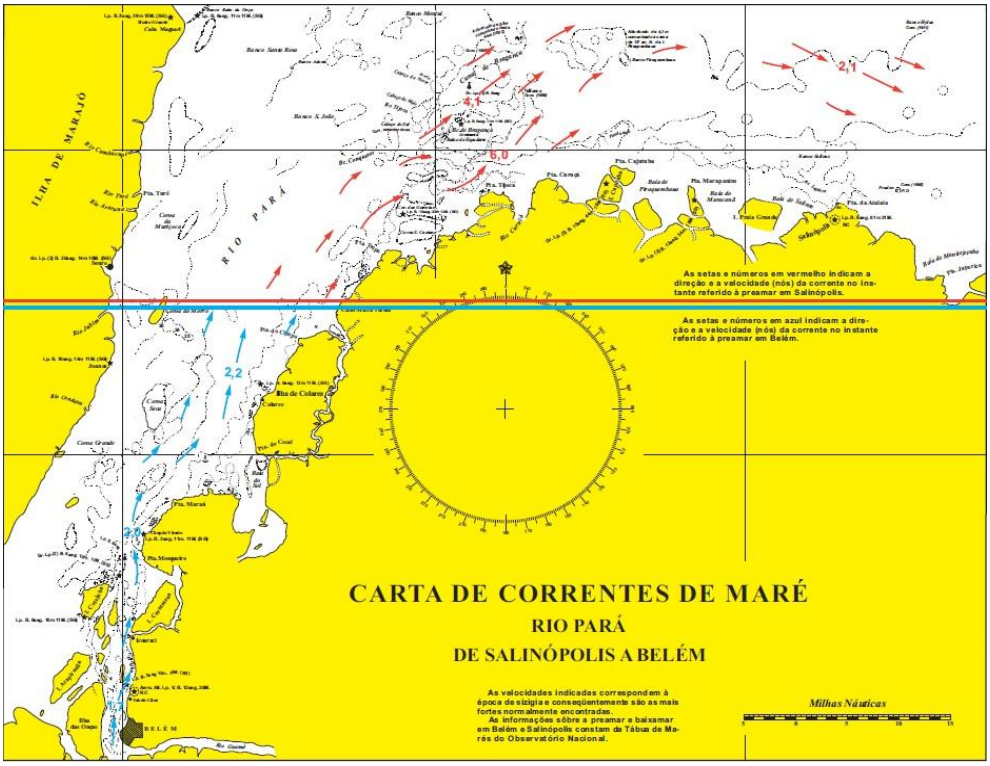


FIGURA 37 - CORRENTE NA BAIXAMAR DE SALINÓPOLIS A BELÉM

Fonte: DHN

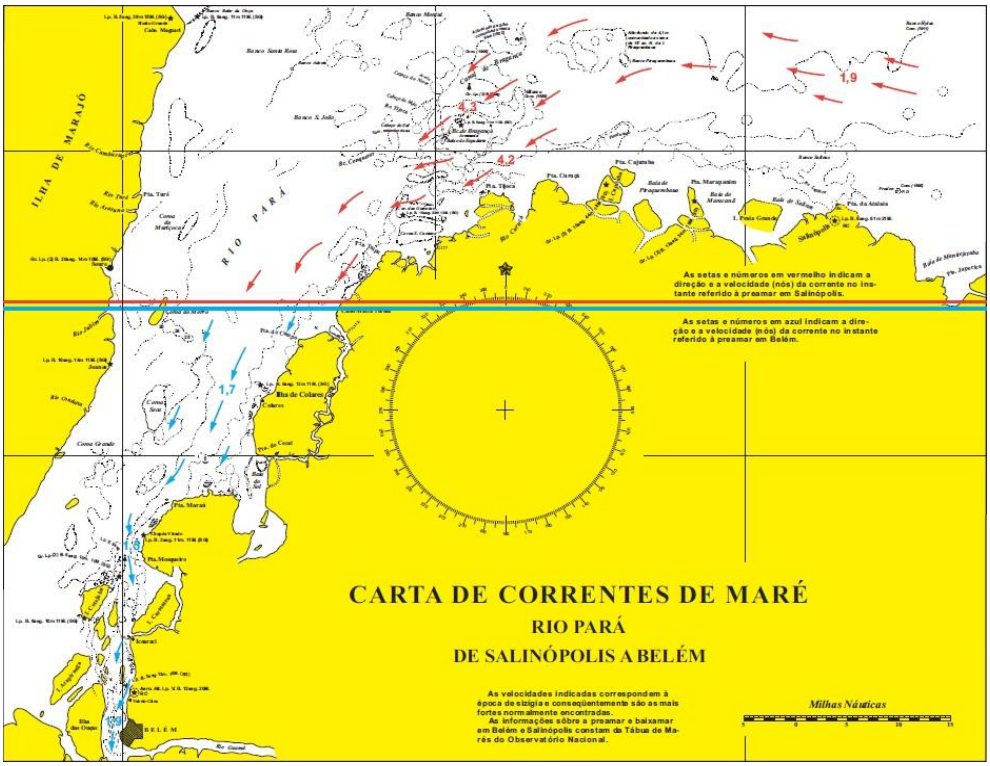


FIGURA 38 - CORRENTE NA PREAMAR DE SALINÓPOLIS A BELÉM

Fonte: DHN

Os níveis de redução apresentam-se na Tabela 37 a seguir:

TABELA 37 - NÍVEIS DE REDUÇÃO DAS MARÉS, PORTO DE BELÉM

Referência	Valores
MHWS (média das preamares de sizígia)	3,306 m
MHWN (média das preamares de quadratura)	2,6404 m
MLWN (média das baixa-mares de quadratura)	0,9804 m
MLWS (média das baixa-mares de sizígia)	0,3148 m

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

As últimas medições de corrente na região foram realizadas pelo Instituto de Pesquisas Hidroviárias - IPH, em 1980, em cinco pontos, sendo dois localizados na Baía de Guajará, um no Rio Carnapijó, um no Rio Moju e um último no Rio Guamá, tendo sido constatada a formação de sistema de calhas fluviais em frente ao cais do porto de Belém, em situação onde as velocidades de correntes concentram maior intensidade no Canal do Meio durante a enchente e no Canal Minas Gerais, durante a vazante.

2.20.15. Taxa de assoreamento

O Porto de Belém, considerando a proximidade do Terminal de Miramar, apresenta problemas para o acesso marítimo e manobra de navios devido ao processo de assoreamento a que está submetido. A taxa de assoreamento é um fator variante de região para região, mas estima-se que para o Terminal de Miramar essa taxa varie de 1,8 a 3 cm por ano.

Considerando-se a sobredragagem de 0,50 m destinada a atender ao assoreamento natural que ocorre na região, para garantir as profundidades mínimas estabelecidas, e admitindo-se uma precisão no estabelecimento da cota de dragagem de 0,30 m (1 pé), as profundidades resultantes deste serviço de dragagem são representadas na Tabela 38, a seguir.

TABELA 38 - PROFUNDIDADES DE PROJETO, PORTO DE BELÉM

Áreas	Profundidade
Área da Doca Marechal Hermes	4,80 m
Área em frente aos Armazéns	8,30 m

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A grande quantidade de sedimentos transportados pelo escoamento fluvial é que gera a sedimentação observada na região do Porto de Belém ao longo dos anos e a redução das profundidades, em um processo de assoreamento continuado, onde as profundidades naturais tendem a ser inferiores a 6,0 m.

Não existe monitoramento periódico das taxas de assoreamento das áreas de fundeio, da bacia de evolução e do canal de acesso do Terminal de Miramar.

2.21. Interação porto-cidade

Essa sessão 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

O terreno do Terminal de Miramar é ladeado ao norte pelo loteamento residencial Conjunto Promorar e o lote da Empresa de Navegação da Amazônia SA (ENASA); ao leste ele se defronta com o conjunto residencial da COHAB; ao sul ele divisa com um terreno pertencente à ELETRONORTE; e à oeste com a baía de Guajará.

A Rodovia Arthur Bernardes cruza o terreno no sentido norte-sul, segmentando a área operacional do porto das glebas do retroporto – destinadas aos arrendatários. A rodovia é uma das duas vias terrestres que ligam Belém, no Pará, ao distrito de Icoaraci. Ela atravessa o Aeroporto Internacional de Belém e é a mais antiga ligação rodoviária com a Capital, sua malha viária é de uma única pista de mão dupla, pavimentada em toda sua extensão.

No terreno do Terminal, a CDP estabeleceu um zoneamento constituído de quatro zonas principais, a saber: (i) zona de terminais de embarque e descarga de Granéis Líquidos e Sólidos; (ii) zona de habitações funcionais; (iii) zona de parques de estocagem de granéis líquidos e sólidos; e, (iv) zona de interesse portuário.

No retroporto do Terminal se encontram as instalações das diversas Companhias Distribuidoras, arrendatárias, com seus 92 tanques com capacidade para 206.847 m³, sendo o movimento processado através de tubovias aéreas e

subterrâneas de 8” e 10” que nascem nos píeres e se interligam posteriormente às companhias. As empresas distribuidoras dos produtos movimentados no terminal possuem gestões próprias dos respectivos processos, bem como licenciamento ambiental e plano de ação de emergência. Os principais arrendatários do Terminal são:

- Ipiranga Produtos de Petróleo - Miramar;
- Liquigás Distribuidora S/A;
- Paragás Distribuidora S/A;
- Petrobrás Distribuidora S/A (Antiga Cia. Ipiranga);
- Petrobrás Distribuidora S/A;
- Petrobrás Transporte S/A Transpetro;
- Petróleo Sabbá (Antiga COSAN);
- Petróleo Sabbá S/A;
- Supergasbrás Energia LTDA;

A Figura 39, a seguir, ilustra a ocupação da área do Terminal, ilustrando as diversas ocupações.

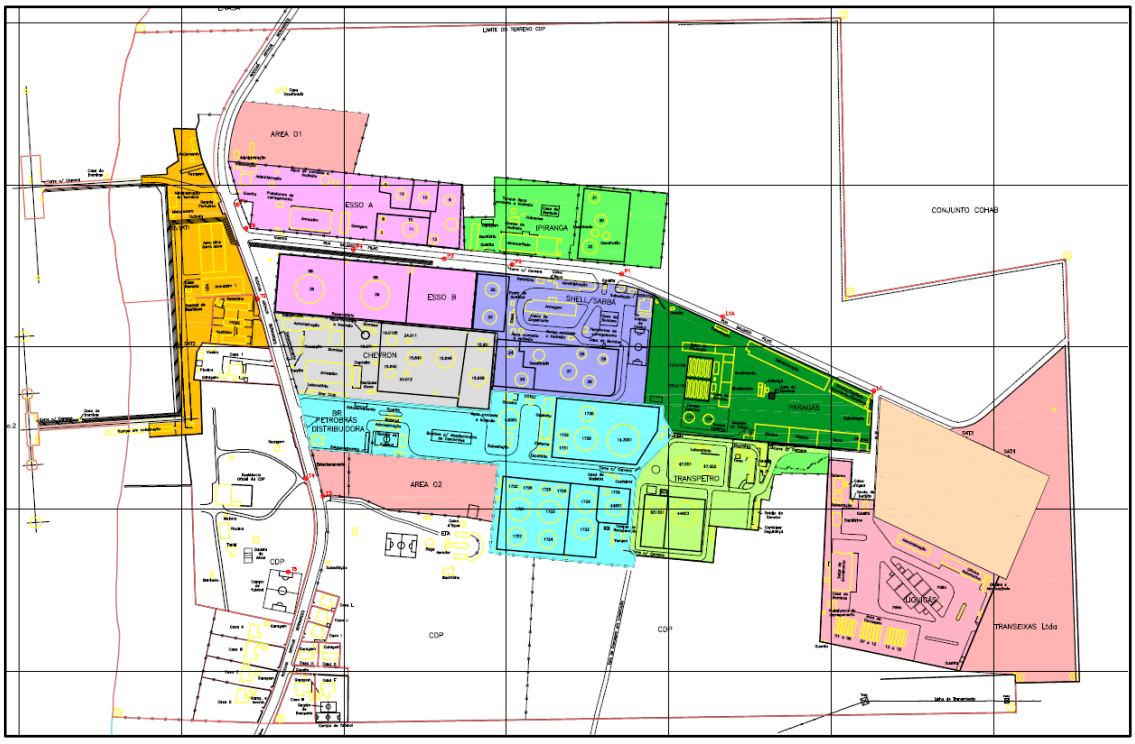


FIGURA 39 - MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DA ÁREA DO TERMINAL DE MIRAMAR.

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Segundo o Plano Diretor Urbano, a área do terminal encontra-se Macrozona do Ambiente Urbano (MZAU), que por sua vez a subdivide em várias zonas, localizando a área de estudo na Zona de Ambiente Urbano 5.

A Macrozona do Ambiente Urbano (MZAU) está dividida em sete Zonas de Ambiente Urbano (ZAU), em função das especificidades quanto aos padrões paisagísticos e urbanísticos de ocupação, dos problemas e potencialidades urbanos e objetivos específicos.

A Zona do Ambiente Urbano 5 (ZAU 5) caracteriza-se pelo uso predominantemente residencial, com alta densidade populacional, ocupação de comércio e serviço nos principais eixos viários, edificações térreas ou de dois pavimentos, carência de infraestrutura e equipamentos públicos, alta incidência de ocupação precária, núcleos habitacionais de baixa renda e risco de alagamento.

A ZAU 5 tem como objetivos:

I. complementar e ampliar a infraestrutura básica;
II. ordenar o adensamento construtivo;
III. implantar equipamentos públicos, espaços verdes e de lazer;
IV. promover a urbanização e a regularização fundiária dos núcleos habitacionais de baixa renda;
V. conter a ocupação nas áreas de entorno dos canais;
VI. promover alternativas habitacionais que privilegiem a habitação popular e de interesse social;
VII. dinamizar as atividades de comércio e serviço.

São diretrizes da ZAU 5:

I. implantar mecanismos para a promoção da regularização fundiária;
II. consolidar e ampliar a infraestrutura;
III. controlar o processo de adensamento construtivo;
IV. estimular atividades de comércio e serviço;
V. ordenar as concentrações de comércio e serviço ao longo das principais vias de circulação;

VI. requalificar as áreas de urbanização precária, com prioridade para a melhoria do saneamento básico, das condições de moradia e das condições de acessibilidade e mobilidade;

VII. dotar de infraestrutura os espaços públicos de uso coletivo.

Chama-se atenção para o fato do Plano Diretor estimular a regularização fundiária na ZAU 5, bem como não mencionar a atividade portuária. Essas diretrizes podem, no futuro, respaldar a legitimação de posse das invasões residenciais e comerciais que vem acontencendo no terreno do Terminal, bem como restringir a instalação de atividades de interesse do Terminal. Recomenda-se que, durante a revisão do Plano Diretor, a CDP fique atenta para essas diretrizes no sentido de fazer valer seus interesses.

Ressalta-se ainda a necessidade de se implantar uma área non-edificandi (buffer zone) entre o terreno do Terminal e as áreas residenciais circundantes para assegurar a segurança da operação e, ao mesmo tempo, evitar que a expansão urbana comprometa a atividade portuária.

A localização da Rodovia Arthur Bernardes, cruzando a área do Terminal, pode também gerar riscos com acidentes rodoviários - recomenda-se que a CDP analise juntamente com as autoridades rodoviárias um acesso alternativo de Belém ao distrito de Icoaraci.

A Figura 40, a seguir, retirada do zoneamento do Plano Diretor, ilustra a delimitação da Zona de Ambiente Urbano 5 (em roxo) onde se localiza o Terminal de Miramar.

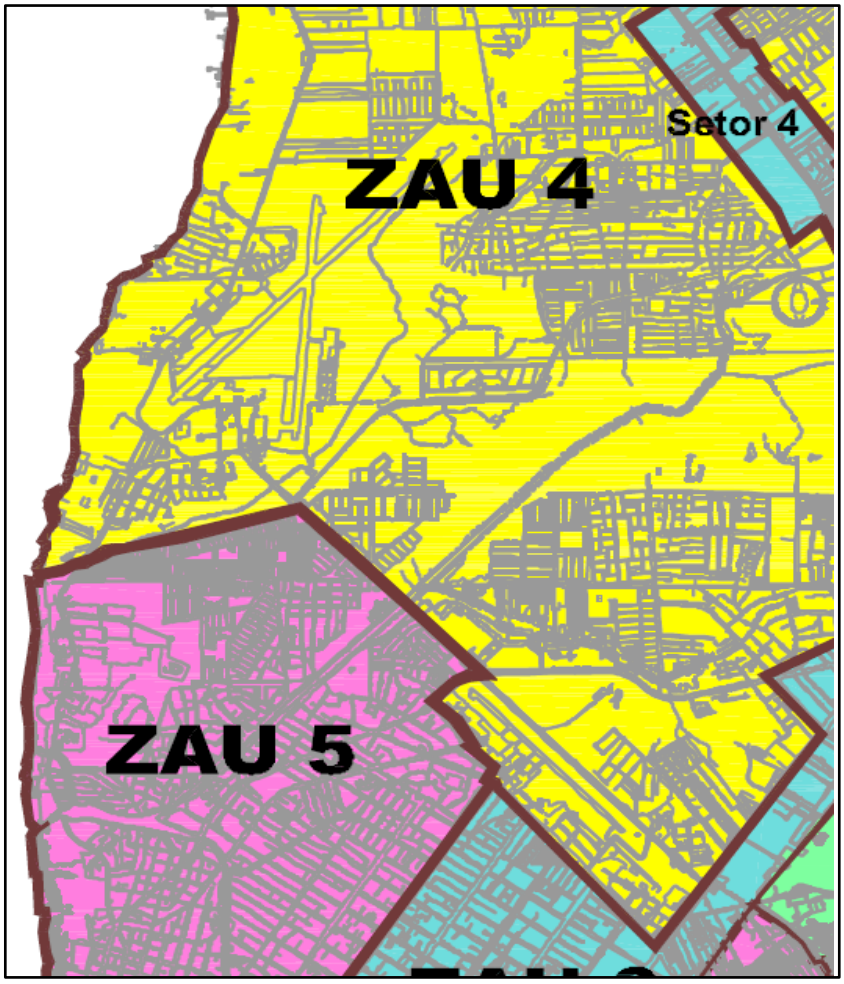


FIGURA 40 - LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL DE MIRAMAR NO CONTEXTO DO PLANO DIRETOR DE BELÉM

Fonte: Plano Diretor

2.21.2. Impactos da atividade portuária no município

A localização do Terminal de Miramar foi escolhida por ficar distante da cidade (a cerca de 6 km do porto de Belém, centro histórico da cidade), próxima a uma rodovia importante e que poderia receber e distribuir derivados de petróleo para os Estados do Pará e Amapá, atuando como base de armazenamento de produtos para distribuição. Sua localização dista também, a cerca de 3 km do aeroporto Val de Cães.

Originalmente, o vetor de crescimento urbano de Belém se direcionava ao longo da BR 316, ao rumo de Ananindeua. Com o crescimento populacional urbano e a consequente expansão urbana, no sentido de Icoaraci (que integra a Região

Metropolitana de Belém, a área do Terminal está ladeada de atividades urbanas - especialmente loteamentos residenciais unifamiliares de baixa densidade.

Essa tipologia está determinada pelo cone de aproximação do aeroporto que impede o surgimento de edifícios que possam atrapalhar a atividade aeroportuária, que está de acordo com a Figura 41, a seguir.

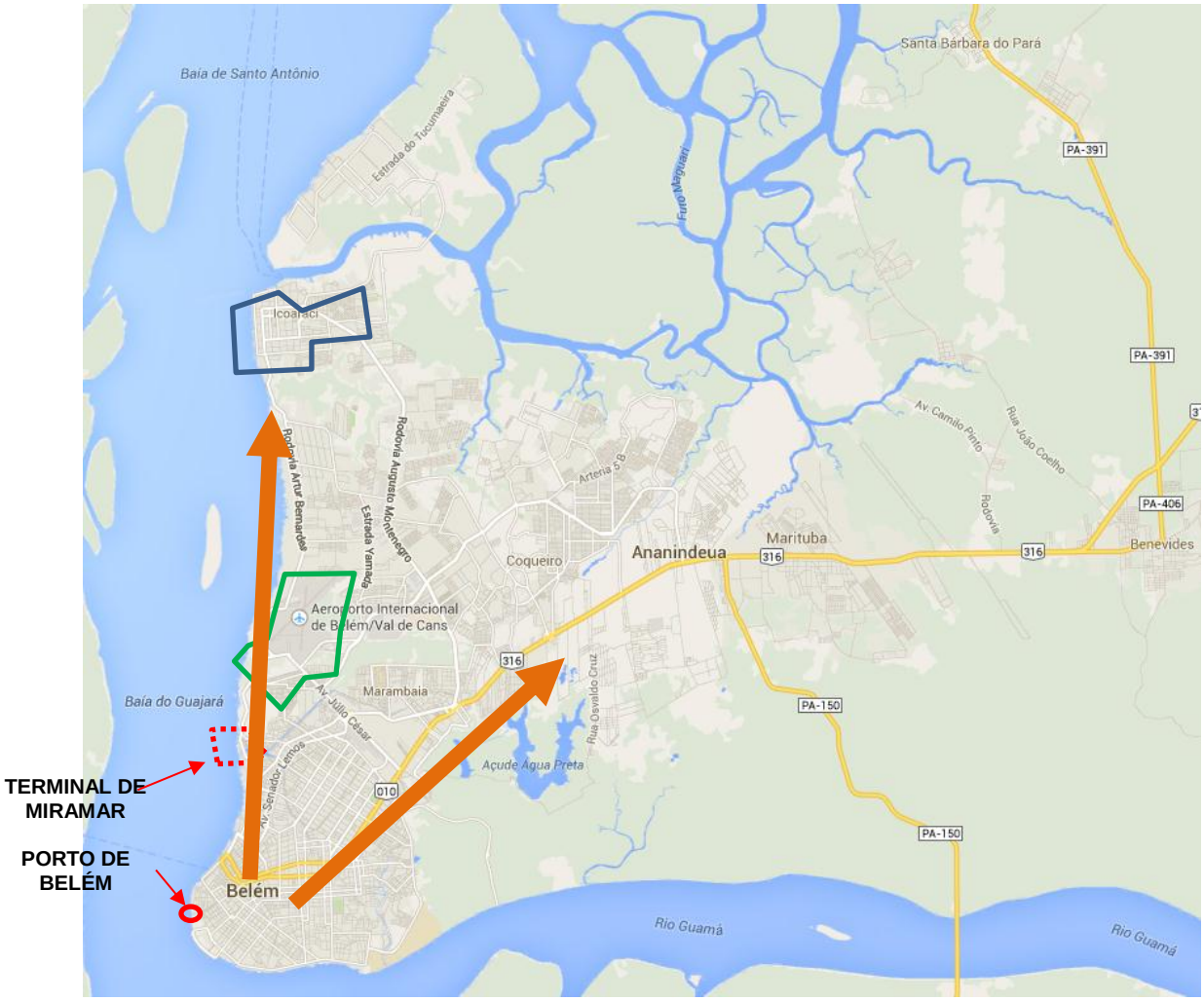


FIGURA 41 - MAPA DE BELÉM ILUSTRANDO OS VETORES DE EXPANSÃO URBANA E A LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

Descrição das interferências do porto no município em que ele se encontra:

No trânsito - a movimentação de caminhões tanques vem crescendo ao longo de a cada três anos em média de 30%, para atendimento a distribuição de combustíveis para os mais variados setores de consumo de nossa região e de outros Estados. Por esse móvito inevitavelmente, por falta de uma logística e vias

adequadas, essa demanda tem causado gargalos na principal via pública de acesso às áreas arrendadas sob óbice do Terminal de Miramar. Muitos caminhões, por falta de uma correta programação de atendimento das distribuidoras, tem ficado estacionados ao longo na Av. Arthur Bernardes, Conjunto Promorar e Praças, bem como na própria via de acesso sob óbice do Terminal de Miramar Av. Salgado Filho.

Para a Salgado Filho, a CDP já esta estruturando a via nos moldes da legislação em vigor com o acréscimo de ciclovia, acesso de pedestres e sinalização adequada.

Para a Arthur Bernardes, a CDP acionou o Órgão da Prefeitura de Belém para o levantamento de necessidades que interfiram nesses gargalos que é sua competência. Neste sentido, após visita do técnico da Prefeitura à área de abrangência do Terminal de Miramar, obteve dados diagnosticados, para elaboração de um plano de ação objetivando dar resolução ao problema. O que está sob o aguardo da proposta.

Geração de empregos - Por si só o setor de combustíveis em todo o País promove muitos empregos, o que não é diferente no âmbito da logística de armazenamento e distribuição das empresas lotadas no Terminal de Miramar, pois com a demanda crescendo em média de 6% a.a. na movimentação, obviamente que isso reflete em mais empregos com a prestação de diversos serviços que a modalidade necessita.

Serviços à Comunidade do entorno - Por decorrência da atividade desenvolvida no Terminal de Miramar com a movimentação de combustíveis, urgiu à necessidade de se estabelecer um atendimento móvel para combate a incêndio, considerando à condição de área do Terminal classificada nos moldes da Norma da Agência Nacional do Petróleo - ANP. Nesse sentido, a Companhia Docas do Pará, instituiu um Contrato de Cessão de área de Uso não Onerosa com o Governo do Estado Para a Cessão de uma área ao Corpo de Bombeiros do Estado do Pará, com fim de no âmbito da sua área de atuação legal, promover o combate necessário a possíveis incêndios ocorridos no Terminal de Miramar; por consequência, esse serviço também trouxe benefícios à comunidade do entorno, pois está mais próximo da comunidade do entorno de toda a área do Terminal de Miramar.

Projetos junto à Comunidade - Nesse campo de atuação, a Companhia Docas do Pará desenvolveu Projeto de Socialização Ambiental com a Comunidade do entorno da área do Terminal de Miramar, com apoio técnico da Universidade Federal do Pará, na ordem de R$ 600.000,00. As ações tiveram como objetivo central a conscientização da atividade desenvolvida pela CDP no Terminal e execução de diversas atividades pedagógicas, voltadas para a preservação do meio ambiente, sendo executadas todas essas ações na Escola Ruy Paranatinga, localizada próxima área do Terminal. Essas ações, conforme ao que se propôs o projeto, alcançaram os objetivos desejados. A continuidade desse Projeto será executada a partir de nova estruturação planejada pela Administração do Terminal e Gerência de Meio Ambiente da CDP

3. Plano Operacional

O Plano Mestre do Terminal de Miramar estabelece um programa de melhorias operacionais e de investimentos em super e infraestrutura capaz de viabilizar o atendimento da demanda futura de movimentação de cargas e passageiros, projetada para o horizonte do planejamento.

O Plano Mestre evidenciou a necessidade de melhorias operacionais para a movimentação de combustíveis, cujo déficit deve se manifestar a partir de 2015.

Baseado nas principais conclusões apresentadas ao longo deste relatório, foram reunidas na próxima tabela as principais ações identificadas como necessárias para preparar o Terminal de Miramar para atender à demanda de movimentação de cargas prevista para os próximos 20 anos. A seguir, na Tabela 39, o plano de ações do Terminal de Miramar.

TABELA 39 - PLANO DE AÇÕES DO TERMINAL DE MIRAMAR

Descrição da Ação	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Melhorias Operacionais													
Dragagem do canal de acesso ao porto público													
Implantação de sistema de monitoramento do tempo de armazenagem													
Aumento da produtividade operacional do Terminal de Miramar													
Revitalização da zona portuária													
Implantação do sistema de controle de tráfego de embarcações - VTMS/VTS													
Gestão Portuária													
Atualização dos preços dos arrendamentos vigentes													
Reestruturação do balanço contábil do porto													
Atualização dos contratos de arrendamento do Terminal de Miramar													
Projeto de monitoramento de indicadores de produtividade													
Atualização da tarifa portuária a partir de métodos de custeio por atividade													
Programa de treinamento de pessoal													

Legenda:
Preparação
Prontidão

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 de Portos (SEP/PR) 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 SEP – Pregão Eletrônico n° 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 SEP – Pregão Eletrônico n° 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 dos 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.



FIGURA 42 - 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, forma 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 modificação dos requerimentos do sistema Porto sem Papel (PsP) para atender as necessidades de controle de barcos e barcaças 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 constituída 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 Q*uick 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 possuí 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.

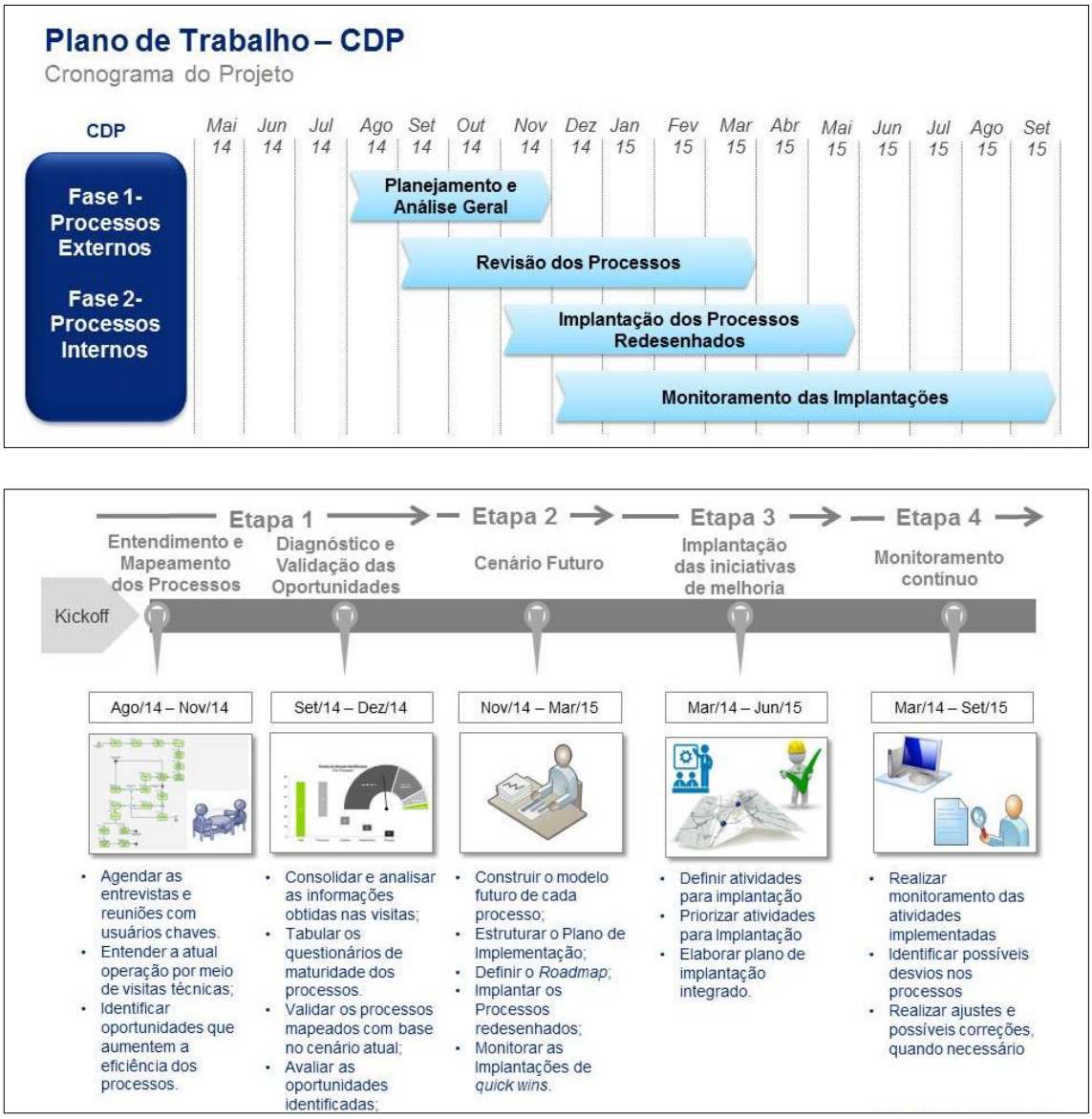


FIGURA 43 - PLANO DE TRABALHO CDP

Fonte: Deloitte Touche Tohmatsu.

Nesse contexto, a dinâmica para definição do modelo futuro, chamado de Redesenho dos Processos - seguem as diretrizes da Secretaria dos Portos - SEP, 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, conforme são consolidados no mapa de processos abaixo:

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 44 - 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 SEP, 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 SEP, 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 afetas 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 as 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 tem como objetivo garantir que as operações e obras executas pelos Arrendatários estejam em conformidade com os contratos, normas e legislação vigentes. E para garantir que os processos de fiscalizam 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 a atracação e desatracação das embarcações, através do controle do tráfego para programação e alocação de berços, acompanhamento das atividades da praticagem 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 SEP 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 à 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 cliente 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 Macro processo 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 à toda e qualquer requisição de serviço de TI.

Recursos Humanos

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.

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.

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.

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 munícipio.

3.2. Melhorias Operacionais

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

- **Dragagem do canal de acesso ao porto público;**

Se faz necessário para permitir que navios de maior porte possam atracar no Terminal de Miramar uma vez que na baixa mar de sizigia o canal apresenta pontos de restrição de 5,10 m (16,7 pés) limitando a entrada de embarcações ou o retardamento da atracação até a estofa de maré, haja vista que o terminal pertime a atracação de embarcações de até 7 m de calado.

- **Implantação de sistema de monitoramento do tempo de armazenagem;**

Para um maior controle e planejamento das operações no terminal é de fundamental importância um controle sistêmico do monitoramento do tempo de armazenagem das mercadorias, garantindo uma maior gestão e eficiência na ocupação dos tanques de armazenagem.

- **Aumento da produtividade operacional do Terminal de Miramar;**

Tendo por base os estudos realizados pelo Plano Mestre do Porto Organizado de Belém, o qual avaliou as condições operacionais do Terminal de Miramar, indicando baixa produtividade de descaregamento, exigindo investimentos em equipamentos que garatam uma maior capacidade de bombeamento bem como a adequação das dutovias que comportem as novas vazões.

- **Implantação do sistema de controle de tráfego de embarcações - VTMS/VTS;**

O Sistema de gerenciamento e informação do tráfego de embarcações traria ao terminal uma ferramenta operacional que facilitaria o controle e a programação de atracações de embarcações, haja vista que o terminal 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 variação de maré.

O cronograma da Tabela 40 abaixo ilustra as previsões para as melhorias operacionais acima descritas.

TABELA 40 - CRONOGRAMA DAS PREVISÕES DE EXECUÇÃO DAS MELHORIAS OPERACIONAIS

CRONOGRAMA DE PREVISÕES DE EXECUÇÃO												
AÇÃO	dez/17	jan/18	fev/18	mar/18	abr/18	mai/18	jun/18	jul/18	ago/18	set/18	out/18	2019
Dragagem do Canal de Acesso												
Implantação do Sistema de Monitoramento da Carga												
Revitalização da Zona Portuária												
Implantação do Sistema VTMS/VTS												
Legenda:	PREVISÃO											

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

3.3. Proposição de Investimentos Portuários

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

- **Ação A1 -** Adequacão de Instalações de Circulação no Terminal de Miramar através da pavimentação da Avenida Salgado Filho e rota de fuga e construção de Guarita Portuária e Unidade da SEFA;
- **Ação A2 -** Serviços de recuperação de pavimentação interna das vias principais no Terminal de Miramar.

As informações acerca desse investimento pode ser observada na Tabela 41 e no cronograma da Tabela 44.

- **Ação B1 -** Adequação de Instalações de Acostagem, de Movimentação e Armazenagem de Cargas, no Terminal de Miramar (PA) através da Contratação de empresa para realizar os serviços de implantação de novas estruturas para NTS de 30.000 TPB Dolphin de Atracação do Píer 100;
- **Ação B2 -** Serviços de reforma das plataformas de acostagem do Píer 2;
- **Ação B3 -** Construção de novas estruturas de atracação do píer 100 no Terminal Petroquímico de Miramar.

As informações acerca desse investimento pode ser observada na Tabela 42, bem como seu cronograma de execução na Tabela 44.

- **Ação C1 -** Adequação de Instalações Gerais e de Suprimentos no Terminal de Miramar através da Recuperação e implantação de muros limítrofes na área retroportuária;
- **Ação C2 -** Contratação de empresa para realizar serviços de recuperação e modernização do sistema hidráulico (Rede de Distribuição, ETA e Castelo da Caixa D'água) do Terminal de Miramar.

As informações acerca desse investimento pode ser observada na Tabela 43, bem como seu cronograma de execução na Tabela 44.

TABELA 41 - ADEQUACÃO DE INSTALAÇÕES DE CIRCULAÇÃO NO TERMINAL DE MIRAMAR

Unidade Portuária Terminal de Miramar										
144E	GENÉRICA: Adequação de Instalações de Circulação		459.113,15		12,70%	3.617.028,01	97,80%	3.700.000,00	0,00%	82.972,00
Código	Discriminação	Executado em 2013	%2013	Executado em 2014	%2014	EMPENHADO	%2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
Ação: Pavimentação da Avenida Salgado Filho e rota de fuga e construção de guarita Portuária e Unidade da SEFA, no Terminal de miramar ESTRUTURAL CTO 35/2013 - VALOR CTO : R$ 3.085.505,00		98.538,00	3,10%	459.113,15	17,50%	3.079.058,25	83,20%	3.700.000,00	0,00%	82.972,00
Ação: Serviços de recuperação de pavimentação interna das vias principais no Terminal de Miramar.		0,00	0,0%	0,00	0,0%	537.969,76	14,50%			

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 42 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM, DE MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE CARGAS, NO TERMINAL DE MIRAMAR (PA)

Unidade Portuária Terminal de Miramar										
144A	GENÉRICA: Adequação de Instalações de Acostagem, de Movimentação e Armazenagem de Cargas, no Terminal de Miramar		555.283,40		11,90%	4.670.386,00	81,80%	700.000,00	5.007.983,00	3.000.440,00
Código	Discriminação	Executado em 2013	%2013	Executado em 2014	%2014	EMPENHADO	%2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
Ação: Contratação de empresas para realizar os serviços de implantação de novas estruturas para NTS de 30.000 TPB. Dolphin de Atracação do Píer 100 no Terminal de Miramar. INDUNAVE CTO 12/2013 - VALOR R$ 331.881,22		144.164,73	43,40%	99.048,97	73,30%	187.716,49	3,30%	700.000,00	5.007.983,00	1.037.597,00
Ação: Serviços de reforma das plataformas de acostagem do Píer 2 do Terminal de Miramar. TECBRAS CTO 46/2013 - VALOR R$ 475.000,00		0,00	0,0%	456.234,43	96,0%	475.000,00	8,30%			
Ação: Construção de novas estruturas de atracação do píer 100 no Terminal de Miramar		0,00	0,0%	0,00	0,0%	4.007.669,51	0,36			

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 43 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES GERAIS E DE SUPRIMENTOS NO TERMINAL DE MIRAMAR

Unidade Portuária Terminal de Miramar										
144A	GENÉRICA: Adequação de Instalações Gerais e de Suprimento no Terminal de Miramar		93.096,50		3,40%	2.775.801,06	95,70%	2.900.000,00	0,00	124.199,00
Código	Discriminação	Executado em 2013	%2013	Executado em 2014	%2014	EMPENHADO	%2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
Ação: Recuperação e implantação de muros limítrofes na área retroportuária do Terminal de Miramar, em atendimento à CESPOSTOS. HYH CONST. CTO 07/2014 - VALOR R$ 432.800,00		0,00	0,0%	93.096,50	21,50%	432.800,00	14,90%	2.900.000,00	0,00	124.199,00
Ação: Contratação de empresas para realizar serviços de recuperação e modernização do sistema hidráulico (Rede de Distribuição, ETA e Castelo da Caixa D'água) do Terminal de Miramar.		0,00	0,0%	0,00	0,0%	2.343.001,06	80,80%			

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.4. Proposição de Investimentos em Acessos

A respeito da proposição de novos investimentos em acessos para o Terminal de Miramar, pode-se dizer que os mesmos são inexistentes, restando somente os acessos já conhecidos do terminal.

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. Compondo-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 operacionais atuais e futuras do Terminal de Miramar 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 Terminal de Miramar tiveram 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 10, 11 e 12 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 Terminal de Miramar, assim como, as atividades a serem desempenhadas pelos arrendatários.

O zoneamento do Terminal de Miramar foi desenvolvido para quatro cenários de ocupação, a saber:

- Zoneamento Atual;

- Zoneamento de Curto Prazo;
- Zoneamento de Médio Prazo;
- Zoneamento de 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 até 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 de 20 anos..

3.5.1. Zoneamento Atual

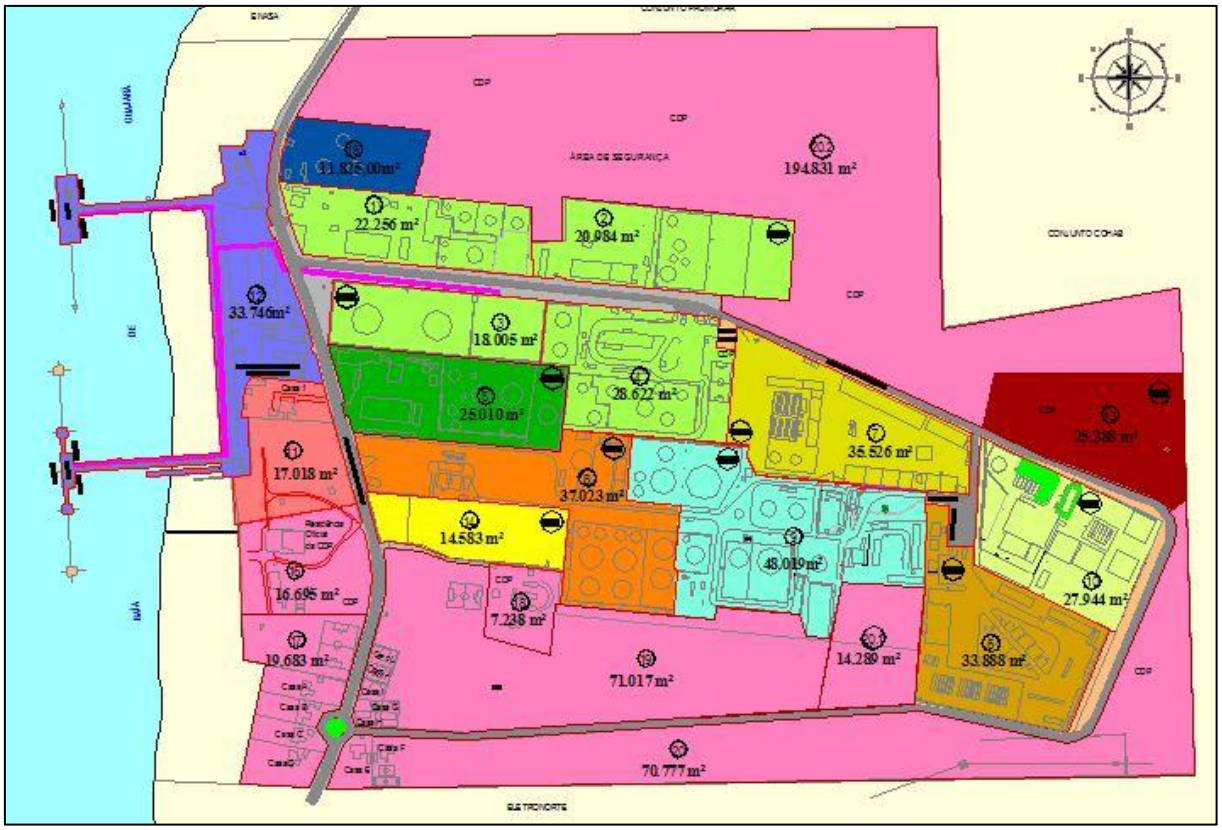
Apresenta-se o zoneamento atual do Terminal de Miramar com a ocupação vigente das áreas, instalações portuárias e infraestruturas públicas localizadas dentro do porto organizado, de acordo com o PDZ em vigor.

O plano de áreas arrendáveis na situação atual elaborado para o Terminal de Miramar teve como diretriz locacional das propostas de arrendamento, a vocação operacional de cada área e as orientações preconizadas nos Editais e Anexos dos lotes 10, 11 e 12 da Audiência Pública nº 03/2013 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

O plano de arrendamento atual foi elaborado para atender as áreas que se encontram em licitação na ANTAQ e aquelas potencialmente arrendáveis que se encontram dentro da área do porto organizado, visando o atendimento das necessidades de movimentação e armazenagem de carga para um horizonte de até 5 anos para sua implantação.

A estruturação do plano de áreas arrendáveis do zoneamento atual do Terminal de Miramar foi desenvolvida tendo por base as áreas arrendadas operacionais, as áreas arrendadas não afetas às operações portuárias e as áreas não arrendáveis.

A Figura 45 e a Figura 46 / Mapa página 251, apresentam uma proposta de zoneamento atual do Terminal de Miramar.



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²	Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²
1	Área para arrendamento BEL - 2A	22.256 m²	12	Terminal de Embarque e Desembarque CDP	33.746 m²
2	Área para arrendamento BEL - 2A	20.984 m²	13	Área para arrendamento MIR - 02	25.388 m²
3	Área para arrendamento BEL - 2B	18.005 m²	14	Terminal de Granel Liquido (Soda Cáustica)	11.825 m²
4	Área para arrendamento BEL - 2B	28.622 m²	15	Área não afeta à operação	16.695 m²
5	Área para arrendamento BEL - 04	25.010 m²	16	Área não afeta à operação	19.683 m²
6	Área para arrendamento BEL - 05	33.888 m²	17	Área não afeta à operação - ETA	7.238 m²
7	Área para arrendamento BEL - 06	35.526 m²	18	Área não afeta à operação - Pátio de Estacionamento	71.017 m²
8	Área para arrendamento BEL - 08	51.450 m²	19	Área não afeta à operação - Cinturão Verde	70.777 m²
9	Área para arrendamento BEL - 09	48.019 m²	19.1	Área não afeta à operação - Cinturão Verde	14.289 m²
10	Área para arrendamento BEL - 11	27.944 m²	19.2	Área não afeta à operação - Cinturão Verde	189.816 m²
11	Área para arrendamento	17.018 m²			

FIGURA 45 - ZONEAMENTO ATUAL DO TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

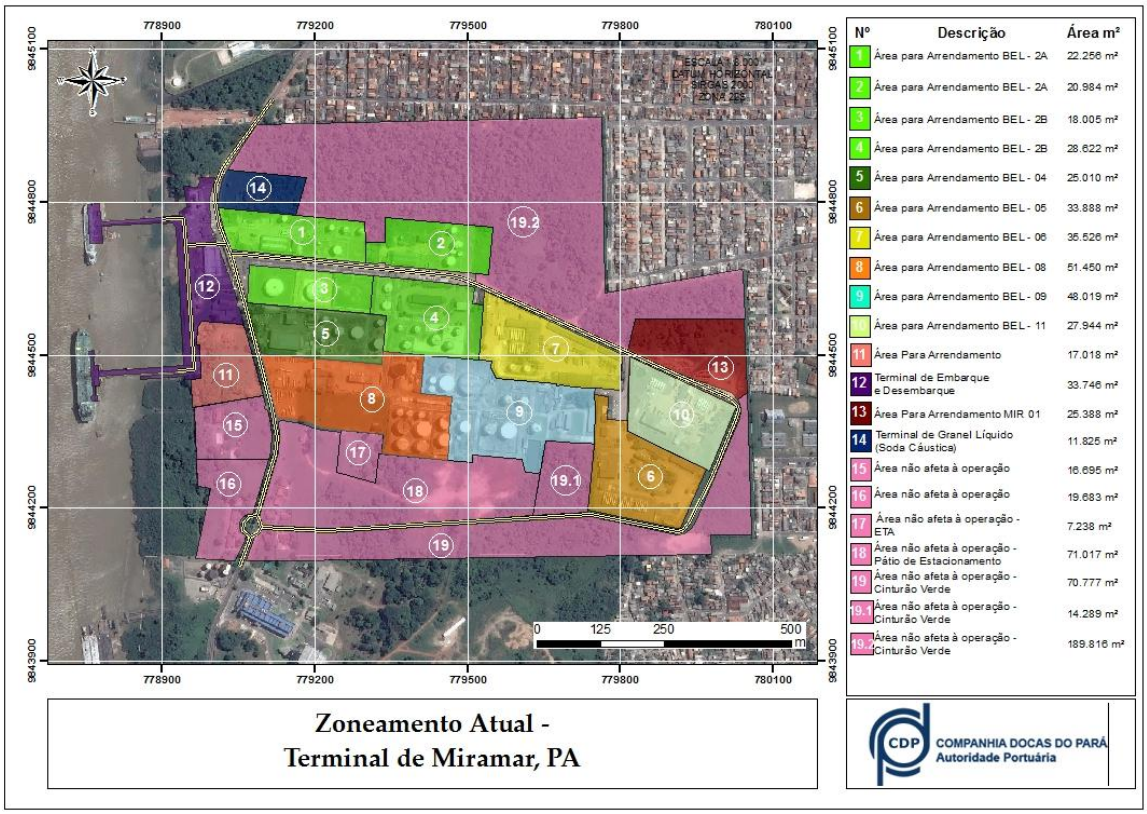


FIGURA 46 - MAPA DE ZONEAMENTO ATUAL DO TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.1. Áreas arrendáveis operacionais – situação atual

Apresentam-se a seguir as áreas arrendáveis operacionais consideradas no zoneamento atual do Terminal de Miramar. 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.

Tendo por base os horizontes 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 SEP; 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. Áreas 1 - 4 -BEL2

De acordo com a seção B do lote 11 da Audiência Pública nº 03/2013, referentes aos estudos preliminares de engenharia, para os arrendamento da área BEL02, o terminal será usado para a movimentação de combustíveis, juntamente com a área VDC25 do Porto de Vila do Conde.

A área disponível para este arrendamento em Miramar, que já é atualmente operacional, é de 95.900 m2, conforme verificado na Figura 47 / Mapa página 252.

O terminal BEL02 conta com um total de 28 tanques de armazenagem de graneis líquidos, com fundações de concreto e bacias de contenção para o controle de vazamentos. A capacidade de armazenagem total é estimada em aproximadamente 57.100 toneladas.

O único acesso ao terminal BEL02 é por meio rodoviário. Todos os terminais do Porto de Miramar têm acesso exclusivo pela rodovia Artur Bernardes. No porto, há várias estradas internas e cada terminal tem seu próprio portão e estacionamento.

O terminal conta com um total de 8 estações para o carregamento/descarregamento de caminhões de transporte de combustíveis.

A Tabela 44 indica as características do complexo de áreas BEL02 no Terminal de Miramar.

TABELA 44 - CARACTERÍSTICAS DO CONJUNTO DE ÁREAS BEL2 , TERMINAL DE MIRAMAR

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	1-4
CÓDIGO DA ÁREA SEP	BEL02
FINALIDADE	Movimentação e Armazenagem
TIPO DE CARGA	Granéis Líquidos
ÁREA m²	95.900 m²

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

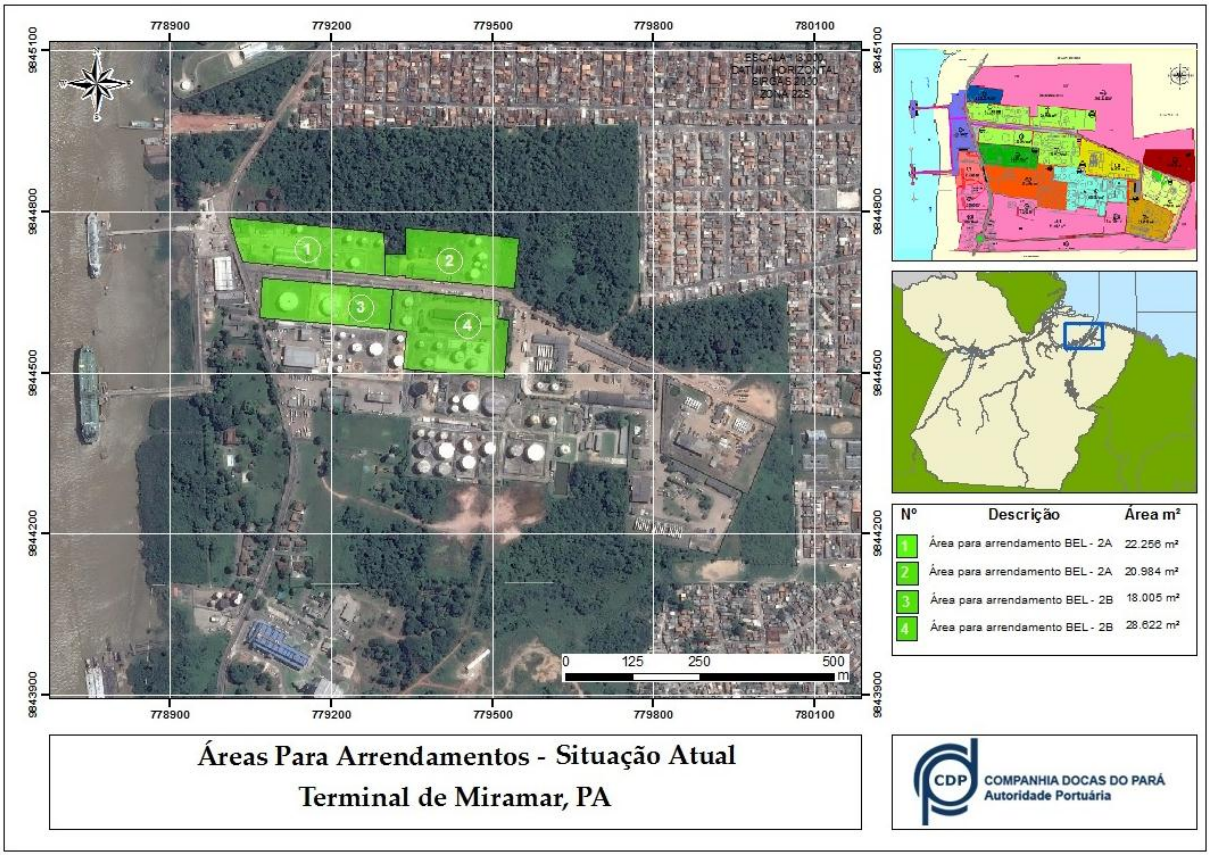


FIGURA 47 - ÁREA ARRENDÁVEL BEL02 - TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

As Tabelas 45, 46, 47 e 48 apresentam as coordenadas geográficas da área BEL02.

TABELA 45 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 1 - BEL-2A

1 - ÁREA PARA ARRENDAMENTO BEL- 2A	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
779.297,91	9.844.761,52
779.008,97	9.844.790,06
779.022,75	9.844.741,53
779.036,12	9.844.707,35
779.299,93	9.844.680,98
779.299,13	9.844.720,90

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 46 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 2 – BEL-2ª

2 - ÁREA PARA ARRENDAMENTO BEL- 2A	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
779.337,00	9.844.770,74
779.550,19	9.844.750,21
779.541,41	9.844.657,99
779.336,93	9.844.677,46
779.337,11	9.844.680,36
779.326,43	9.844.681,45
779.323,92	9.844.678,69
779.299,93	9.844.680,98
779.299,13	9.844.720,90
779.337,27	9.844.721,40

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 47 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 3 - BEL-2B

3 - ÁREA PARA ARRENDAMENTO BEL- 2B	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
779.071,55	9.844.676,48
779.065,22	9.844.603,37
779.308,73	9.844.581,25
779.315,64	9.844.654,93

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 48 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 4 - BEL-2B

4 - ÁREA PARA ARRENDAMENTO BEL- 2B	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
779.521,20	9.844.490,54
779.531,22	9.844.598,24
779.510,28	9.844.600,40
779.513,77	9.844.632,78
779.499,74	9.844.636,36
779.487,53	9.844.637,59
779.474,93	9.844.637,79
779.471,33	9.844.638,11
779.465,05	9.844.639,86
779.461,52	9.844.640,21
779.410,68	9.844.645,34
779.315,57	9.844.654,12
779.308,73	9.844.581,25
779.340,73	9.844.578,22
779.334,19	9.844.507,30

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.1.2. Área 5 - BEL4

De acordo com a seção B do lote 11 da Audiência Pública nº 03/2013, referentes aos estudos preliminares de engenharia, para os arrendamento da área BEL04, o terminal será usado para a movimentação de combustíveis, juntamente com a área VDC26 do Porto de Vila do Conde.

A área disponível para este arrendamento em Miramar, que já é atualmente operacional, é de 25.010m^2, onde sua localização pode ser analisada na Figura 48 / Mapa página 253.

O terminal BEL04 conta com um total de 11 tanques de armazenagem de graneis líquidos, com fundações de concreto e bacias de contenção para o controle de vazamentos. A capacidade de armazenagem total é estimada em aproximadamente 12.900 toneladas.

A Tabela 49 indica as características da área 5 no Terminal de Miramar.

TABELA 49 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA BEL04, TERMINAL DE MIRAMAR

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	5
CÓDIGO DA ÁREA SEP	BEL04
FINALIDADE	Movimentação e Armazenagem
TIPO DE CARGA	Granéis Líquidos
ÁREA m²	25.010 m²

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

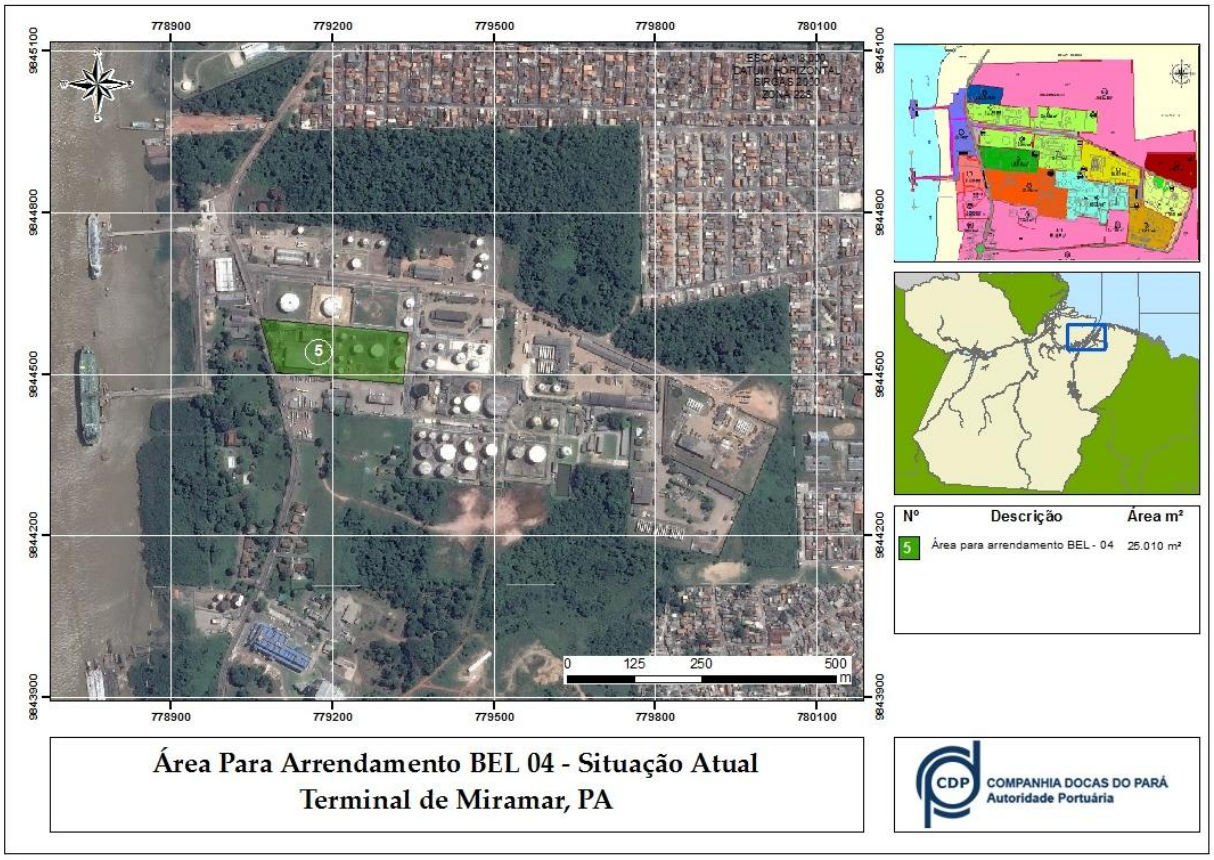


FIGURA 48 - ÁREA ARRENDÁVEL BEL04 - TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

A Tabela 50 apresenta as coordenadas geográficas área 5 referente ao arrendamento BEL04 do Terminal de Miramar.

TABELA 50 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 5 - BEL04

5 - ÁREA PARA ARRENDAMENTO BEL- 04	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
779.065,22	9.844.603,37
779.340,73	9.844.578,22
779.333,76	9.844.506,94
779.334,15	9.844.506,90
779.331,36	9.844.482,13
779.095,26	9.844.502,45
779.089,44	9.844.522,03
779.086,63	9.844.521,19
779.082,45	9.844.536,90
779.084,83	9.844.537,50

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.1.3. Área 08 - BEL8

De acordo com a seção B do lote 11 da Audiência Pública nº 03/2013, referentes aos estudos preliminares de engenharia, para os arrendamento da área BEL08, o terminal será usado para a movimentação de combustíveis, juntamente com a área VDC27 do Porto de Vila do Conde.

A área disponível para este arrendamento em Miramar, que já é atualmente operacional, é de 37.023m^2, conforme apresentado na Figura 49 / Mapa página 254.

A Tabela 51 indica as características da área 8 no Terminal de Miramar.

TABELA 51 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA BEL06, TERMINAL DE MIRAMAR

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	8
CÓDIGO DA ÁREA SEP	BEL 08
FINALIDADE	Movimentação e Armazenagem
TIPO DE CARGA	Granéis Líquidos
ÁREA m²	37.023

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

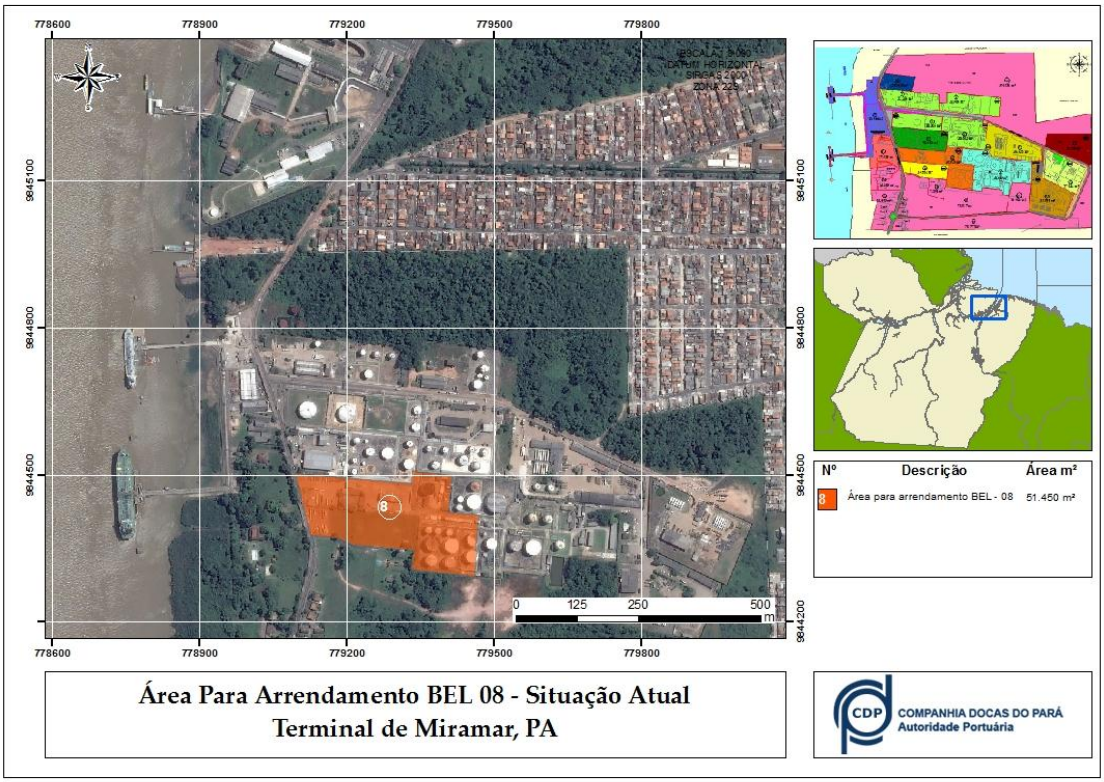


FIGURA 49 - ÁREA ARRENDÁVEL BEL08 - TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

A Tabela 52 indica as coordenadas geográficas da área 8 no Terminal de Miramar.

TABELA 52 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 8 - BEL08

8 - ÁREA PARA ARRENDAMENTO BEL- 08	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
779.334,20	9.844.506,90
779.413,64	9.844.499,77
779.407,24	9.844.424,64
779.468,64	9.844.419,16
779.462,45	9.844.348,37
779.465,49	9.844.344,19
779.461,19	9.844.293,70
779.330,92	9.844.306,88
779.341,68	9.844.415,78
779.111,10	9.844.435,43
779.101,34	9.844.476,89
779.099,05	9.844.486,62
779.095,26	9.844.502,45
779.331,76	9.844.481,70

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.1.4. Área 09 - BEL9

De acordo com a seção B do lote 12 da Audiência Pública nº 03/2013, referentes aos estudos preliminares de engenharia, para os arrendamento da área BEL09, o terminal será usado para a movimentação e armazenagem de combustíveis.

A área do arrendamento é de aproximadamente 48.016m^2, a localização da área BEL09 é apresentada na Figura 50 / Mapa página 255.

A Tabela 53 indica as características da área 9 no Terminal de Miramar.

TABELA 53 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA BEL09, TERMINAL DE MIRAMAR

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	9
CÓDIGO DA ÁREA SEP	BEL 09
FINALIDADE	Movimentação e Armazenagem
TIPO DE CARGA	Granéis Líquidos
ÁREA m²	48.016

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

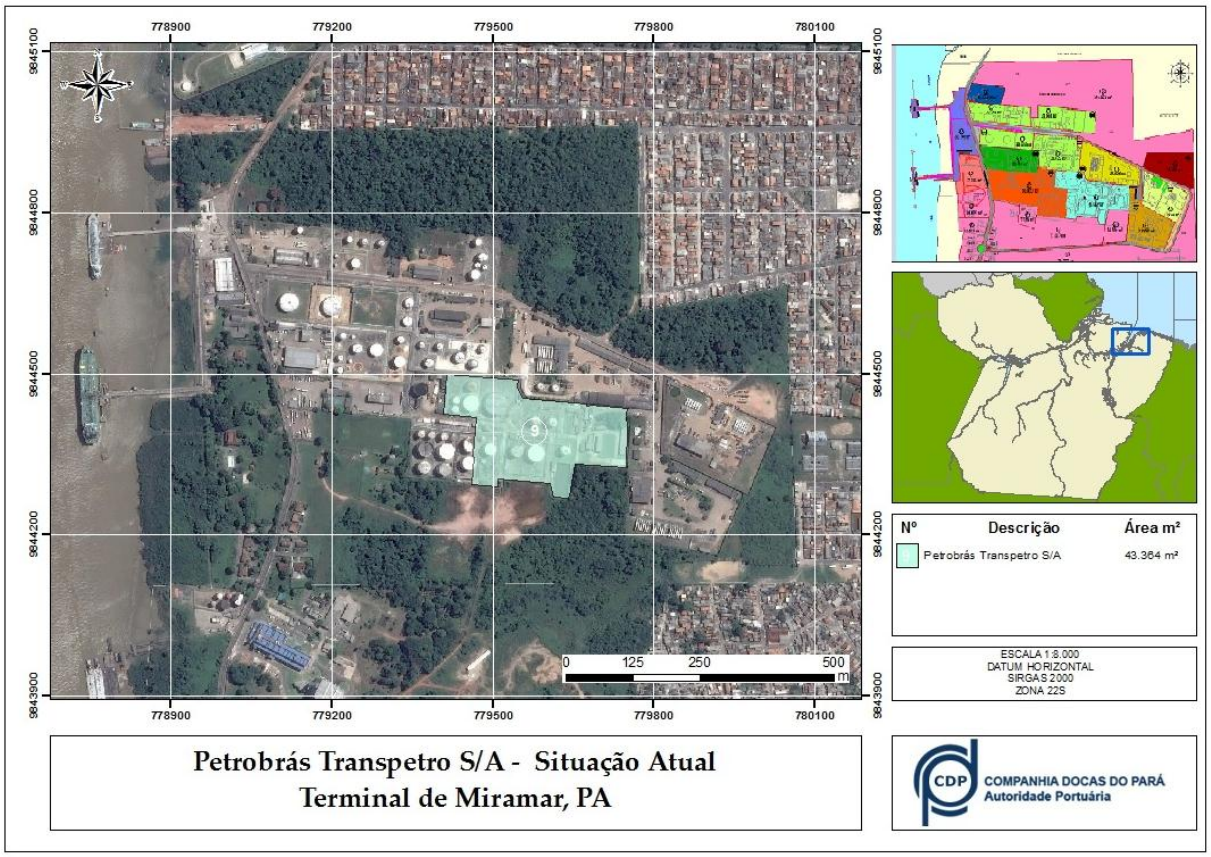


FIGURA 50 - ÁREA ARRENDÁVEL BEL09 - TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

A Tabela 54 apresenta as coordenadas geográficas da área BEL09 no Terminal de Miramar.

TABELA 54 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 9 - BEL09

9 - ÁREA PARA ARRENDAMENTO BEL- 09	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
779.468,64	9.844.419,16
779.407,24	9.844.424,64
779.413,64	9.844.499,77
779.521,15	9.844.490,03
779.546,73	9.844.488,48
779.545,39	9.844.474,97
779.555,95	9.844.454,30
779.674,47	9.844.443,50
779.674,12	9.844.439,36
779.679,74	9.844.438,93
779.679,96	9.844.440,86
779.753,55	9.844.434,53
779.749,39	9.844.428,33
779.748,89	9.844.421,91
779.750,48	9.844.401,84
779.748,76	9.844.326,03
779.653,23	9.844.331,94
779.642,86	9.844.273,36
779.637,76	9.844.267,81
779.612,34	9.844.269,58
779.606,26	9.844.295,08
779.510,43	9.844.303,93
779.508,59	9.844.289,42
779.461,19	9.844.293,70
779.465,49	9.844.344,13
779.462,45	9.844.348,37
779.466,56	9.844.395,28

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.1.5. Área 11

Área destinada a movimentação e armazenagem de carga geral no Terminal de Miramar. O mapa da Figura 51 / Mapa página 256 apresenta a localização da área 11 no Terminal de Miramar.

A Tabela 55 indica as características da área 11 no Terminal de Miramar.

TABELA 55 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 11, TERMINAL DE MIRAMAR

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	11
CÓDIGO DA ÁREA SEP	N/A
FINALIDADE	Movimentação e Armazenagem
TIPO DE CARGA	Carga Geral
ÁREA M²	17.018

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

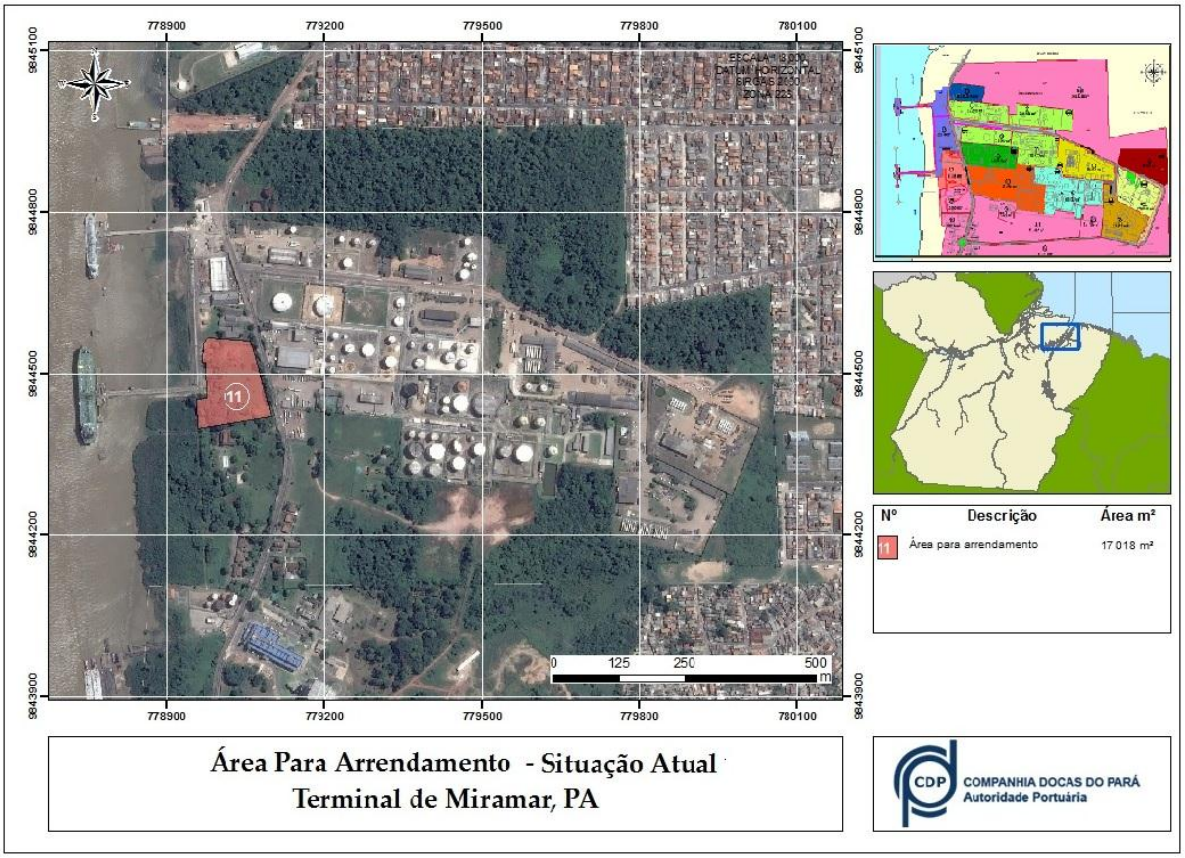


FIGURA 51 - ÁREA ARRENDÁVEL 11 - TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

A Tabela 56 apresenta as coordenadas geográficas da área 11 no Terminal de Miramar.

TABELA 56 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 11

11 - ÁREA PARA ARRENDAMENTO	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
779.059,19	9.844.559,37
779.063,66	9.844.545,50
779.066,14	9.844.536,78
779.097,83	9.844.421,62
778.959,15	9.844.397,18
778.955,80	9.844.452,29
778.976,64	9.844.454,07
778.974,59	9.844.519,69
778.966,32	9.844.520,19
778.970,21	9.844.555,09
778.977,24	9.844.566,42

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.2. Áreas arrendáveis não afetas à operações portuárias – situação atual

Apresentam-se a seguir as áreas arrendáveis não afetas às operações portuárias consideradas no zoneamento atual do Terminal de Miramar. Essas áreas referem-se a instalações portuárias e a infraestruturas públicas, localizadas dentro do porto organizado conforme apresentada na Figura 52 / Mapa página 257.

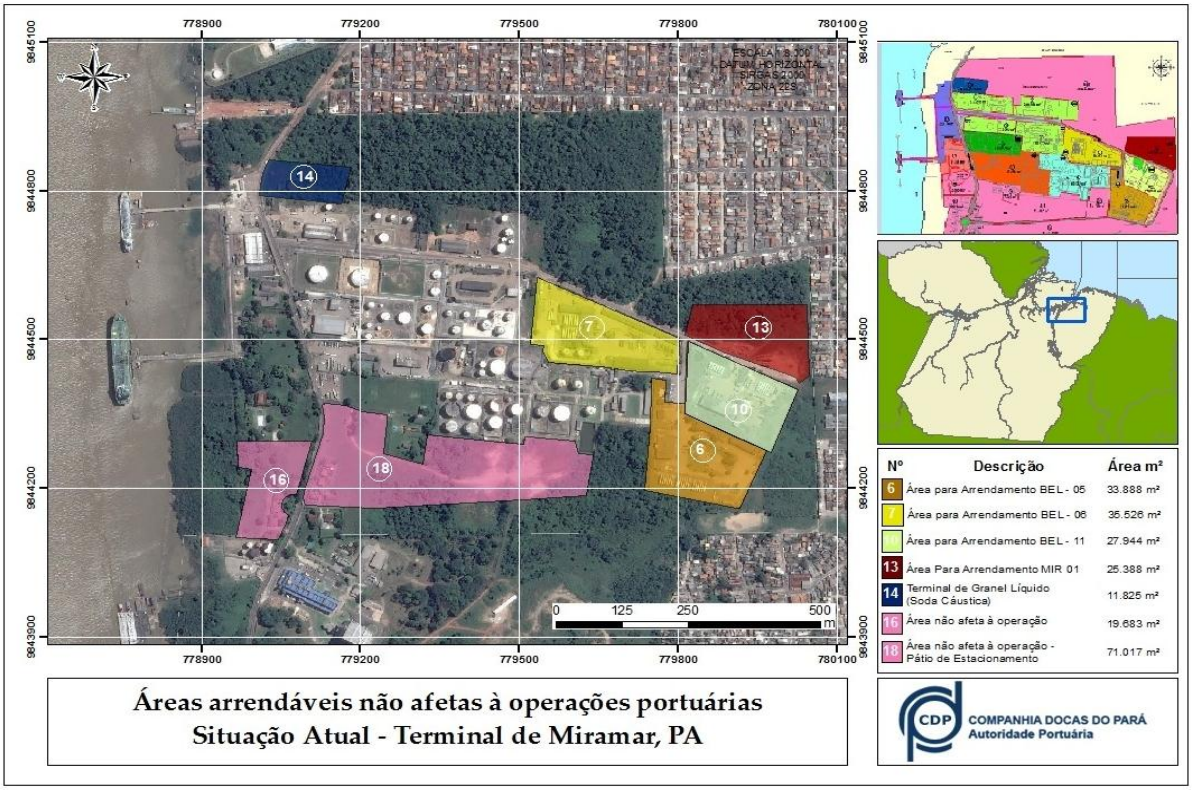


FIGURA 52 - ÁREA ARRENDÁVEL 15 - TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.2.1. Área 6 - BEL5

De acordo com a seção B do lote 10 da Audiência Pública nº 03/2013, referentes aos estudos preliminares de engenharia, para os arrendamento da área BEL05, o terminal será usado para a movimentação e armazenagem GLP - Gás Liquefeito de Petróleo.

O Terminal BEL05 está situado na Baía do Guajará, no Terminal de Granéis Líquidos de Miramar. Trata-se de um terminal de distribuição de gás liquefeito de petróleo (GLP) que recebe GLP do terminal da Petrobras localizado nas proximidades, e o distribui em botijões. O Terminal BEL05 é um dos três terminais deste porto dedicados à recepção, armazenagem e distribuição de GLP em botijões para o interior.

A Tabela 57 indica as características da área 6 no Terminal de Miramar.

TABELA 57 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA BEL05, TERMINAL DE MIRAMAR

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	6
CÓDIGO DA ÁREA SEP	BEL05
FINALIDADE	Movimentação e Armazenagem
TIPO DE CARGA	GLP
ÁREA m²	33.888 m²

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

A Tabela 58 apresenta as coordenadas geográficas da área 6 referente ao arrendamento BEL05 para o Terminal de Miramar.

TABELA 58 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 6 - BEL05

6 - ÁREA PARA ARRENDAMENTO BEL- 05	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
779.749,03	9.844.421,90
779.777,27	9.844.419,37
779.774,98	9.844.373,65
779.805,83	9.844.372,12
779.814,51	9.844.371,55
779.813,66	9.844.349,89
779.894,88	9.844.311,41
779.968,26	9.844.276,65
779.917,08	9.844.159,96
779.911,68	9.844.159,20
779.736,99	9.844.195,76
779.748,76	9.844.326,03
779.750,48	9.844.401,84

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.2.2. Área 7 - BEL6

De acordo com a seção B do lote 10 da Audiência Pública nº 03/2013, referentes aos estudos preliminares de engenharia, para os arrendamento da área BEL06, o terminal será usado para a movimentação e armazenagem GLP – Gás Liquefeito de Petróleo. A superfície da área de arrendamento é de aproximadamente 32.526 m².

O Terminal BEL06 possui 12 tanques pressurizados horizontais e de 2 tanques esféricos. Os tanques horizontais encontram-se dentro dos limites de dois pátios pavimentados de 810 m^2.

Com base em análises de demanda, não está previsto qualquer aumento significativo de produtividade para este terminal. Tem sido alcançada uma movimentação anual da ordem de 120.000 toneladas nos últimos anos.

A Tabela 59 indica as características da área 7 no Terminal de Miramar.

TABELA 59 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA BEL06, TERMINAL DE MIRAMAR

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	7
CÓDIGO DA ÁREA SEP	BEL 06
FINALIDADE	Movimentação e Armazenagem
TIPO DE CARGA	GLP
ÁREA m²	32.526 m²

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

A Tabela 60 apresenta as coordenadas geográficas da área 7 referente ao arredamento BEL06 do Terminal de Miramar.

TABELA 60 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 7 - BEL06

7 - ÁREA PARA ARRENDAMENTO BEL- 06	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
779.533,58	9.844.625,06
779.802,83	9.844.502,11
779.799,60	9.844.431,94
779.753,71	9.844.436,09
779.753,55	9.844.434,53
779.735,39	9.844.436,07
779.708,73	9.844.438,41
779.679,96	9.844.440,86
779.679,74	9.844.438,93
779.674,52	9.844.439,33
779.674,90	9.844.443,87
779.556,20	9.844.454,68
779.550,80	9.844.464,83
779.545,39	9.844.474,97
779.546,73	9.844.488,48
779.521,15	9.844.490,03

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.2.3. Área 10 - BEL11

De acordo com a seção B do lote 10 da Audiência Pública nº 03/2013, referentes aos estudos preliminares de engenharia, para os arrendamento da área BEL11, o terminal será usado para a movimentação e armazenagem de GLP - Gás Liquefeito de Petróleo. A superfície da área de arrendamento é de aproximadamente 27.792 m^2.

O Terminal BEL11 possui 12 tanques pressurizados horizontais, sendo que 6 tanques horizontais de aproximadamente 2,6 m de diâmetro e 18 m de extensão estão localizados dentro dos limites de um pátio pavimentado de 643 m^2. Os outros 6 tanques horizontais, de aproximadamente 3,4 m de diâmetro e 11 m extensão estão localizados dentro dos limites de um pátio pavimentado de 950 m^2.

Com base na análise de demanda, prevê-se um aumento moderado de produtividade para esse terminal. Nos últimos anos, tem sido alcançada uma movimentação anual de aproximadamente 34.000 toneladas, enquanto que a capacidade estimada é de 45.000 toneladas.

A Tabela 61 indica as características da área 10 no Terminal de Miramar.

TABELA 61 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA BEL11, TERMINAL DE MIRAMAR

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	10
CÓDIGO DA ÁREA SEP	BEL 11
FINALIDADE	Movimentação e Armazenagem
TIPO DE CARGA	GLP
ÁREA M²	27.792

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

A Tabela 62 apresenta as coordenadas geográficas da área BEL11 no Terminal de Miramar.

TABELA 62 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 10 - BEL11

10 - ÁREA PARA ARRENDAMENTO BEL- 11	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
779.819,39	9.844.496,17
780.027,56	9.844.399,73
779.976,25	9.844.272,86
779.813,66	9.844.349,89

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.2.4. Área 13 - MIR01

O Arrendamento MIR01 está situado na Baía do Guajará, no Terminal de Granéis Líquidos de Miramar (PA). A proposta é que seja desenvolvido como terminal de distribuição de gás liquefeito de petróleo (GLP) ou granéis líquidosA superfície da área de arrendamento é de aproximadamente 25.388 m^2.

A Tabela 63 indica as características da área 13 no Terminal de Miramar.

TABELA 63 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA MIR01, TERMINAL DE MIRAMAR

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	13
CÓDIGO DA ÁREA SEP	MIR01
FINALIDADE	Movimentação e Armazenagem
TIPO DE CARGA	GLP ou Granel Líquido
ÁREA m²	25.388

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

A Tabela 64 apresenta as coordenadas geográficas da área MIR 01 no Terminal de Miramar.

TABELA 64 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 13 - MIR01

13 - ÁREA PARA ARRENDAMENTO - MIR 01	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
779.814,58	9.844.508,42
779.828,29	9.844.571,16
780.042,27	9.844.571,16
780.043,97	9.844.571,15
780.048,41	9.844.427,29
780.029,81	9.844.412,47
780.024,97	9.844.419,78
780.017,70	9.844.426,00
779.889,19	9.844.474,39

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.2.5. Área 14 - Terminal de Granel Líquido (Soda Cáustica)

Terminal destinado a movimentação e armazenagem de soda caustica no Terminal de Miramar. A Tabela 65 indica as características da área 14 no Terminal de Miramar.

TABELA 65 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 15, TERMINAL DE MIRAMAR

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	14
CÓDIGO DA ÁREA SEP	N/A
FINALIDADE	Movimentação e Armazenagem
TIPO DE CARGA	Soda Cáustica
ÁREA M²	11.825

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

A Tabela 66 apresenta as coordenadas geográficas da área 14 no Terminal de Miramar.

TABELA 66 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 14

14 – TERMINAL DE GRANEL LÍQUIDO	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
779.182,25	9.844.847,95
779.162,79	9.844.774,68
779.008,92	9.844.789,88
779.009,53	9.844.796,59
779.009,87	9.844.800,43
779.010,24	9.844.804,44
779.010,72	9.844.808,62
779.011,44	9.844.814,08
779.012,04	9.844.818,27
779.013,61	9.844.825,58
779.016,06	9.844.835,63
779.019,12	9.844.844,92
779.023,15	9.844.854,18
779.025,89	9.844.860,15
779.027,66	9.844.863,35

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.2.6. Área 16 e 18

As áreas 16 e 18 são áreas arrendáveis não afetas às operações portuárias sendo a primeira para novos empreendimentos e a segunda destinada a pátio de estacionamento. As Tabelas 67 e 68 mostram as coordenadas das áreas 16 e 18 respectivamente.

TABELA 67 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 16

16 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
779.109,14	9.844.295,59
779.080,16	9.844.194,58
779.078,02	9.844.187,25
779.074,64	9.844.187,61
779.071,11	9.844.187,42
779.067,66	9.844.186,67
779.064,37	9.844.185,38
779.061,32	9.844.183,58
779.058,60	9.844.181,33
779.056,28	9.844.178,67
779.054,40	9.844.175,67

779.053,03	9.844.172,41
779.052,19	9.844.168,98
779.051,91	9.844.165,46
779.052,21	9.844.161,84
779.053,10	9.844.158,32
779.054,55	9.844.154,99
779.056,52	9.844.151,94
779.058,96	9.844.149,25
779.061,81	9.844.147,00
779.064,99	9.844.145,24
779.059,45	9.844.131,35
779.044,43	9.844.097,26
778.965,46	9.844.100,60
778.993,97	9.844.237,80
778.968,51	9.844.243,17
778.967,14	9.844.295,59

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 68 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 18

18 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
779.326,04	9.844.307,26
779.461,23	9.844.293,69
779.508,59	9.844.289,42
779.510,43	9.844.303,93
779.516,49	9.844.303,37
779.606,26	9.844.295,08
779.612,35	9.844.269,58
779.637,76	9.844.267,81
779.642,86	9.844.273,36
779.627,33	9.844.185,65
779.506,64	9.844.177,95
779.231,61	9.844.160,48
779.224,18	9.844.160,01
779.096,17	9.844.167,14
779.090,94	9.844.180,42
779.096,65	9.844.201,72

779.128,63	9.844.309,39
779.131,01	9.844.344,21
779.127,45	9.844.366,88
779.128,93	9.844.368,83
779.130,77	9.844.370,65
779.132,70	9.844.371,23
779.134,89	9.844.370,90
779.172,81	9.844.366,56
779.202,72	9.844.354,58
779.250,65	9.844.348,62
779.249,89	9.844.335,34
779.243,42	9.844.270,72
779.319,05	9.844.248,32

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.3. Áreas não arrendáveis operacionais – situação atual

A seguir são apresentadas as áreas não arrendáveis operacionais localizadas na área do Terminal de Miramar. Essas áreas, ainda que não arrendáveis, destinam-se a instalações portuárias e a infraestruturas públicas, voltadas a prestação de serviços públicos de movimentação e armazenagem de cargas.

3.5.1.3.1. Terminal de embarque e desembarque CDP

Terminal público onde ocorre todas as operações de embarque e desembarque de cargas no Terminal de Miramar, sob administração da CDP.

O mapa da Figura 53 / Mapa página 258 mostra a localização da área em questão.

A Tabela 69 apresenta as coordenadas geográficas do terminal de embarque e desembarque da CDP no Terminal de Miramar.

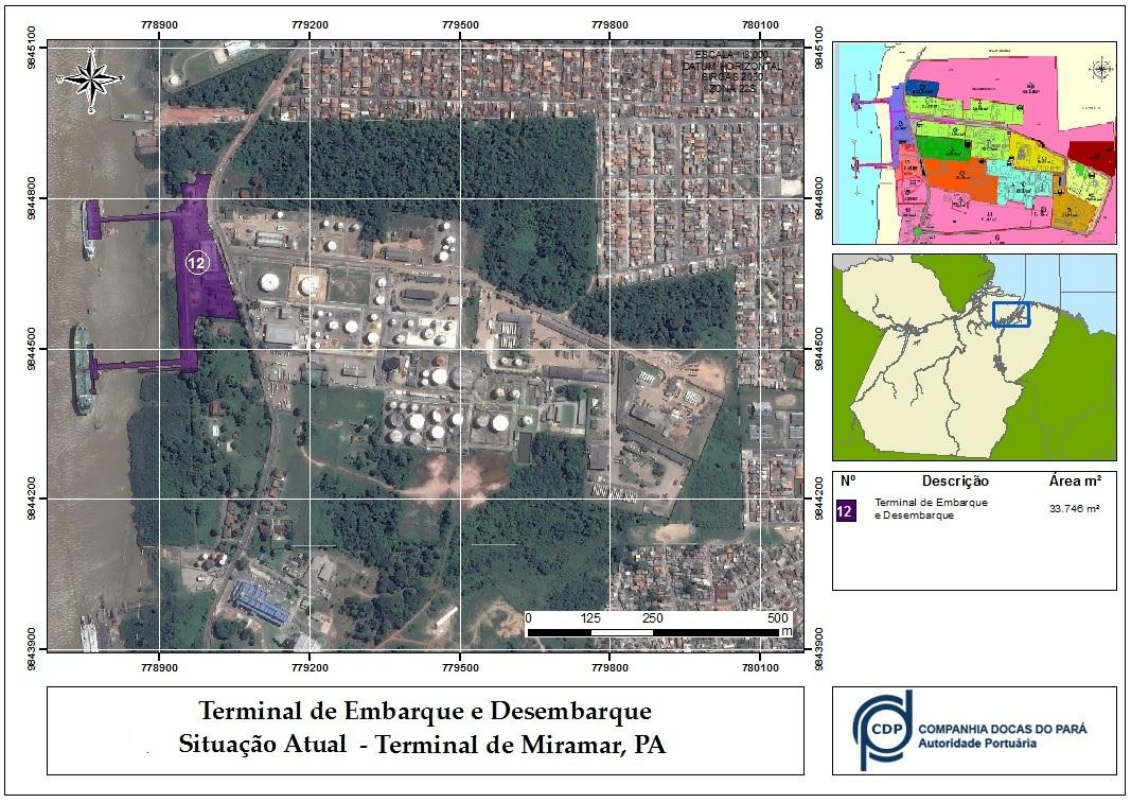


FIGURA 53 - TERMINAL DE EMBARQUE E DESEMBARQUE CDP - TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 69 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 12

TERMINAL DE EMBARQUE E DESEMBARQUE CDP	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
778.955,79	9.844.452,26
778.944,51	9.844.451,51
778.944,10	9.844.458,23
778.858,20	9.844.452,94
778.858,20	9.844.457,86
778.943,80	9.844.463,13
778.943,46	9.844.468,81
778.775,25	9.844.457,80
778.776,43	9.844.439,84
778.767,69	9.844.439,27
778.768,90	9.844.420,81
778.771,15	9.844.420,96
778.772,74	9.844.419,56
778.773,26	9.844.411,57
778.771,87	9.844.409,98
778.762,88	9.844.409,39
778.761,29	9.844.410,79
778.760,77	9.844.418,77

778.762,17	9.844.420,37
778.764,41	9.844.420,51
778.763,20	9.844.438,98
778.761,46	9.844.438,86
778.758,84	9.844.478,78
778.760,59	9.844.478,89
778.759,38	9.844.497,35
778.757,14	9.844.497,20
778.755,54	9.844.498,60
778.755,02	9.844.506,59
778.756,42	9.844.508,18
778.765,40	9.844.508,77
778.766,99	9.844.507,37
778.767,52	9.844.499,39
778.766,12	9.844.497,79
778.763,87	9.844.497,64
778.765,08	9.844.479,18
778.773,81	9.844.479,76
778.774,54	9.844.468,58
778.824,02	9.844.471,82
778.823,91	9.844.473,53
778.828,77	9.844.473,82
778.828,88	9.844.472,14
778.942,80	9.844.479,59
778.926,40	9.844.750,15
778.920,35	9.844.758,94
778.899,22	9.844.757,57
778.899,06	9.844.759,97
778.780,92	9.844.752,31
778.780,09	9.844.751,37
778.782,11	9.844.720,18
778.758,66	9.844.718,66
778.753,64	9.844.796,00
778.777,09	9.844.797,52
778.779,12	9.844.766,33
778.783,89	9.844.762,15
778.902,03	9.844.769,81
778.901,88	9.844.772,21
778.933,57	9.844.774,27
778.933,21	9.844.781,60
778.947,31	9.844.790,80
778.941,25	9.844.830,81
778.969,20	9.844.830,00
778.972,87	9.844.840,00
778.971,73	9.844.847,92
778.972,13	9.844.847,98
779.000,45	9.844.847,54

779.005,89	9.844.847,45
778.998,96	9.844.821,96
778.998,43	9.844.820,11
778.996,02	9.844.792,09
778.998,34	9.844.764,98
778.998,45	9.844.763,59
778.997,61	9.844.760,35
778.994,64	9.844.758,90
778.995,23	9.844.751,77
779.000,69	9.844.740,40
778.996,97	9.844.738,66
778.997,00	9.844.738,56
779.002,45	9.844.724,77
779.002,75	9.844.724,88
779.002,79	9.844.724,79
779.002,79	9.844.724,78
779.005,34	9.844.725,84
779.041,74	9.844.625,61
779.047,60	9.844.604,19
779.046,19	9.844.599,42
779.047,25	9.844.594,46
779.050,96	9.844.591,24
779.059,72	9.844.559,29
778.977,45	9.844.565,96
778.970,21	9.844.555,05
778.966,31	9.844.520,16
778.974,58	9.844.519,65
778.976,63	9.844.454,03

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.4. Áreas não arrendáveis não afetas à operações portuárias – situação atual

As áreas não afetas à operações portuárias do mapa da Figura 54 / Mapa página 259 referem-se a residência oficial da Companhia Docas do Pará no Terminal de Miramar, a área respectiva à ETA - Estação de Tratamento de Água, e as áreas de cinturão verde. As coordenadas geográficas das áreas 15, 17, 19, 19.1 e 19.2 podem ser verificadas na Tabela 70, 71, 72, 73 e 74 respectivamente.

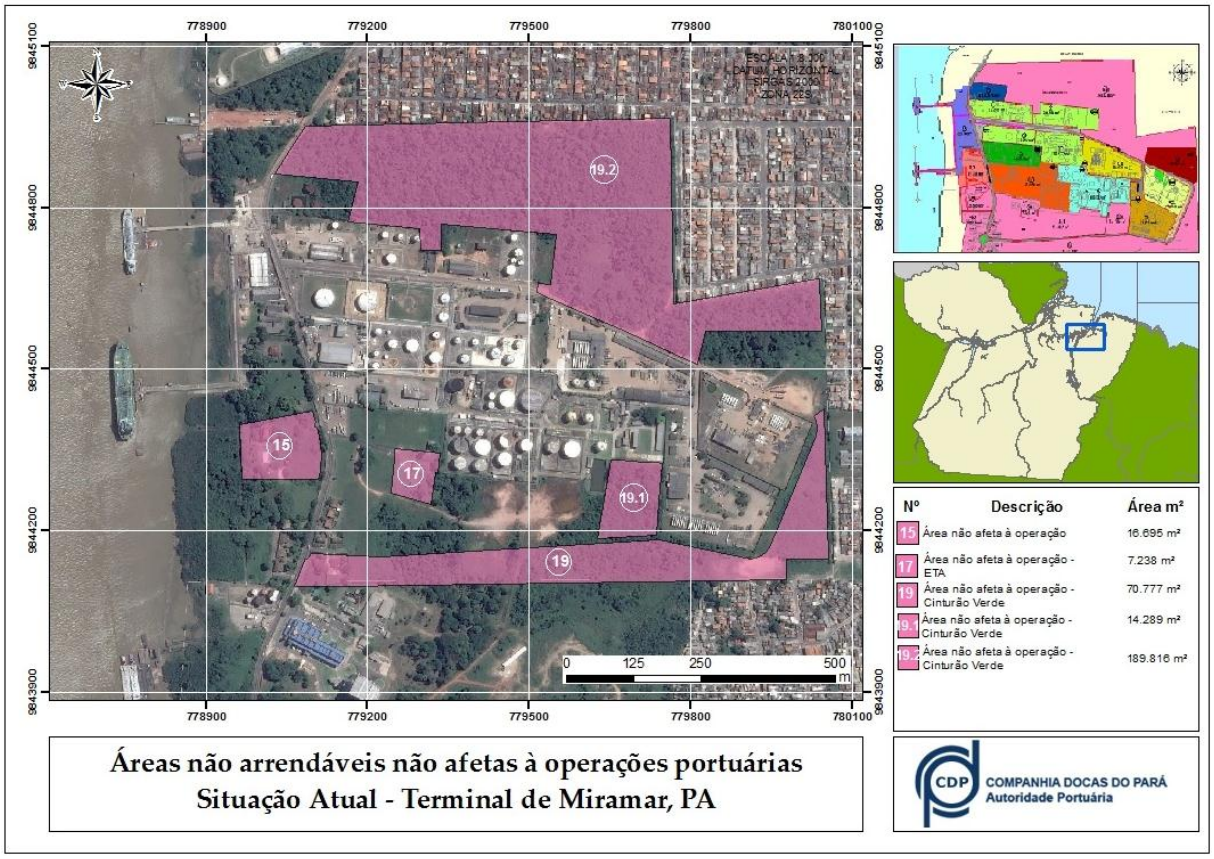


FIGURA 54 - MAPA DAS ÁREAS NÃO AFETAS À OPERAÇÕES PORTUÁRIAS - TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 70 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 15

15 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
778.963,03	9.844.397,86
779.097,83	9.844.421,62
779.103,31	9.844.402,32
779.101,76	9.844.397,74
779.102,82	9.844.393,76
779.106,51	9.844.390,71
779.110,31	9.844.376,88
779.115,53	9.844.344,58
779.113,63	9.844.311,08
779.109,14	9.844.295,59
778.967,14	9.844.295,59

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 71 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 17

17 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
779.819,39	9.844.496,17
780.027,56	9.844.399,73
779.976,25	9.844.272,86
779.813,66	9.844.349,89

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 72 – COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 19

19 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
779.149,74	9.844.097,28
779.064,04	9.844.096,04
779.082,69	9.844.144,78
779.086,73	9.844.147,27
779.090,22	9.844.150,28
779.093,23	9.844.154,32
779.094,98	9.844.157,86
779.224,60	9.844.150,97
779.742,62	9.844.183,71
779.912,19	9.844.147,16
779.927,00	9.844.150,51
779.939,74	9.844.159,11
779.948,24	9.844.171,96
780.034,14	9.844.375,98
780.036,94	9.844.390,46
780.034,41	9.844.405,53
780.029,81	9.844.412,47
780.048,47	9.844.427,33
780.057,30	9.844.148,08
779.978,43	9.844.146,45
779.979,18	9.844.109,94

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 73 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 19.1

19.1 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
779.653,23	9.844.331,94
779.666,85	9.844.330,94
779.691,11	9.844.329,45
779.711,22	9.844.328,23
779.736,21	9.844.326,68
779.748,46	9.844.326,05
779.742,21	9.844.255,05
779.736,71	9.844.192,59
779.627,33	9.844.185,65
779.979,18	9.844.109,94

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 74 - COORDENADAS POLIGONAL, ÁREA 19.2

19.2 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
779.522,81	9.844.639,33
779.515,42	9.844.641,90
779.516,27	9.844.660,38
779.541,41	9.844.657,99
779.550,19	9.844.750,21
779.337,00	9.844.770,74
779.337,27	9.844.721,40
779.299,13	9.844.720,90
779.297,91	9.844.761,52
779.162,79	9.844.774,68
779.182,30	9.844.848,13
779.028,03	9.844.863,50
779.056,12	9.844.907,85
779.085,49	9.844.952,91
779.763,24	9.844.966,69
779.769,53	9.844.621,98
780.036,28	9.844.668,42
780.039,49	9.844.667,59

780.040,97	9.844.664,63
780.044,37	9.844.571,16
779.828,29	9.844.571,16
779.814,58	9.844.508,42
779.784,98	9.844.521,87
779.720,94	9.844.551,59
779.679,05	9.844.570,63
779.670,20	9.844.574,60
779.628,60	9.844.592,87

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1. Plano de áreas arrendáveis - curto prazo

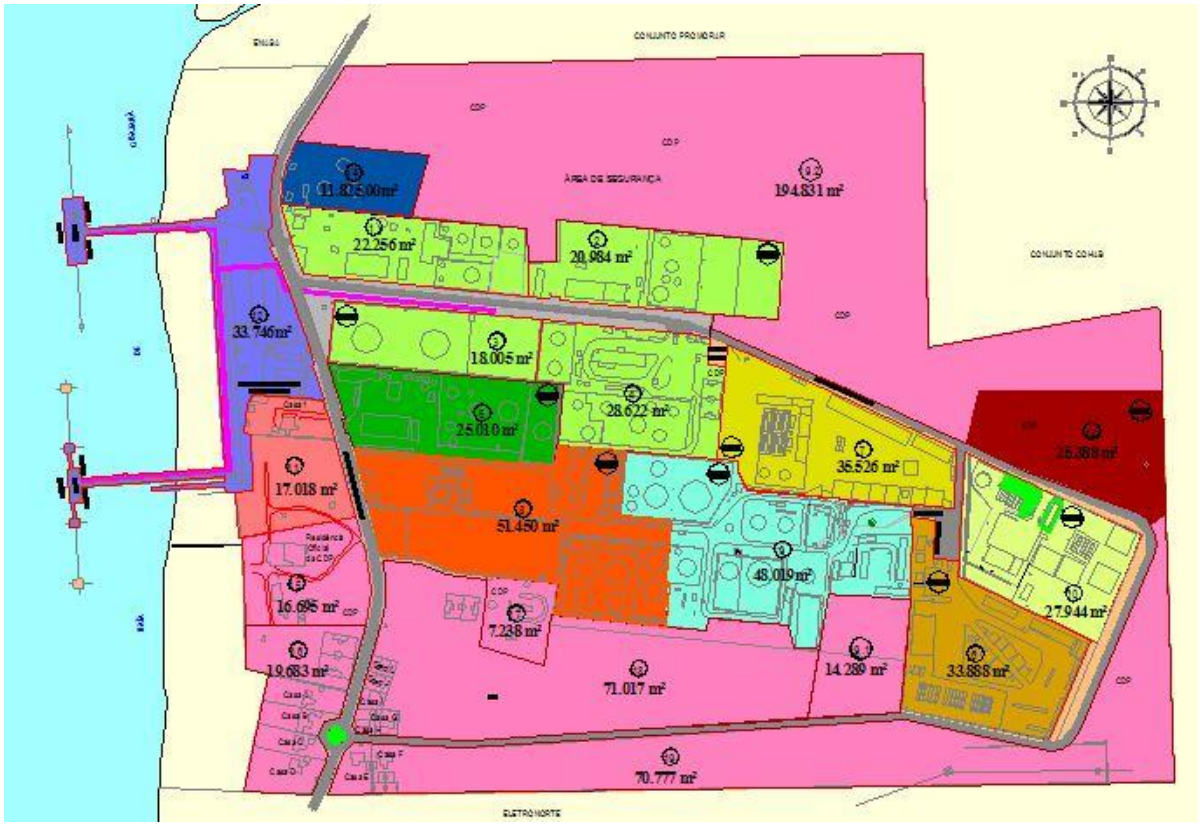
O plano de áreas arrendáveis em curto prazo elaborado para o curto prazo teve como diretriz locacional das propostas de arrendamento, a vocação operacional de cada área, visando o atendimento das necessidades de movimentação e armazenagem de carga para um horizonte de 4 anos para sua implantação.

A estruturação do plano de áreas arrendáveis em curto prazo do Terminal de Miramar foi desenvolvida tendo por base as áreas arrendadas operacionais, as áreas arrendadas não afetas à operações portuárias e as áreas não arrendáveis.

Para as áreas operacionais, mesmo considerando todo o volume de carga já previsto para ser transferido para o Porto de Vila do Conde, considerou-se áreas destinadas ao atendimento da demanda de granéis líquidos (combustível) para a região metropolitana de Belém, assim como outras cargas necessárias.

Também é importante mencionar a inclusão da perimetral para permitir múltiplos acessos ao terminal e dinamizar o fluxo operacional do mesmo.

A Figura 55 e a Figura 56 / Mapa página 260 apresentam uma proposta de zoneamento em curto prazo do Terminal de Miramar.



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²	Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²
1	Área para arrendamento BEL - 2A	22.256 m²	12	Terminal de Embarque e Desembarque CDP	33.746 m²
2	Área para arrendamento BEL - 2A	20.984 m²	13	Área para arrendamento MIR - 02	25.388 m²
3	Área para arrendamento BEL - 2B	18.005 m²	14	Terminal de Granel Liquido (Soda Cáustica)	11.825 m²
4	Área para arrendamento BEL - 2B	28.622 m²	15	Área não afeta à operação	16.695 m²
5	Área para arrendamento BEL - 04	25.010 m²	16	Área não afeta à operação	19.683 m²
6	Área para arrendamento BEL - 05	33.888 m²	17	Área não afeta à operação - ETA	7.238 m²
7	Área para arrendamento BEL - 06	35.526 m²	18	Área não afeta à operação - Pátio de Estacionamento	71.017 m²
8	Área para arrendamento BEL - 08	51.450 m²	19	Área não afeta à operação - Cinturão Verde	70.777 m²
9	Área para arrendamento BEL - 09	48.019 m²	19.1	Área não afeta à operação - Cinturão Verde	14.289 m²
10	Área para arrendamento BEL - 11	27.944 m²	19.2	Área não afeta à operação - Cinturão Verde	189.816 m²
11	Área para arrendamento	17.018 m²			

FIGURA 55 - ZONEAMENTO A CURTO PRAZO DO TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

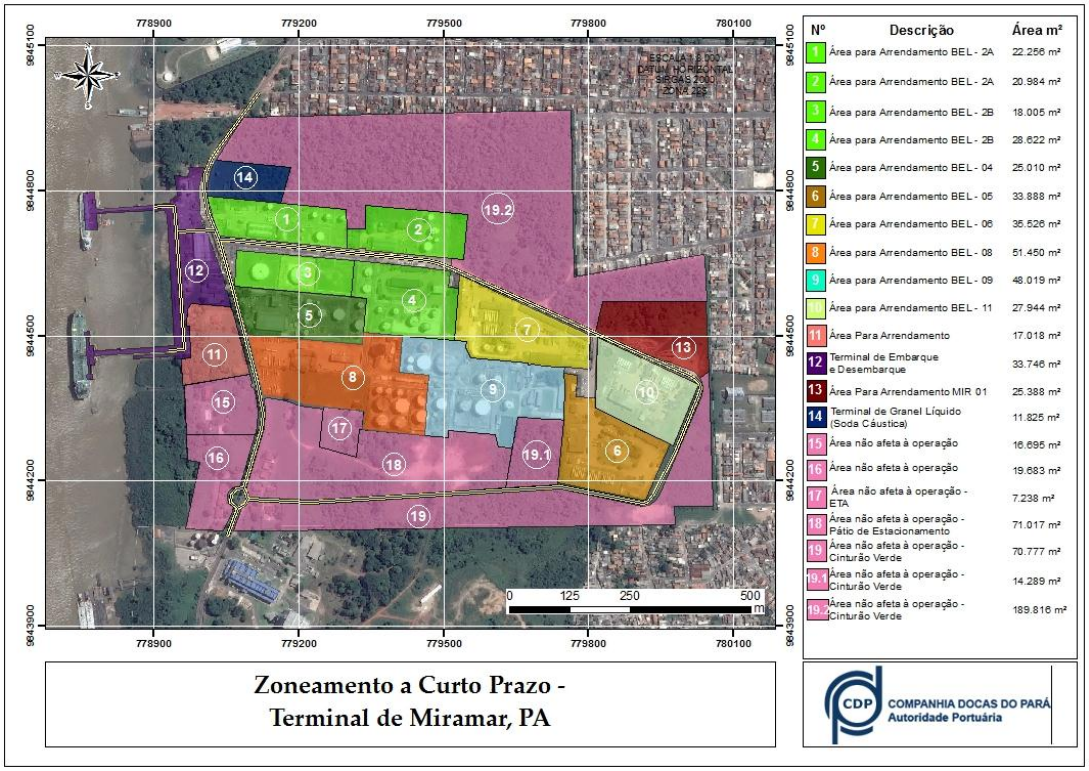


FIGURA 56 - MAPA DE ZONEAMENTO EM CURTO PRAZO DO TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.1. Áreas arrendáveis operacionais – curto prazo

Como foi possível observar no mapa da Figura 56, todas as áreas planejadas para serem operacionais arrendáveis a curto prazo para o Terminal de Miramar, são semelhantes a situação atual, portanto suas características já foram descritas nos itens anteriores.

3.5.1.2. Áreas arrendáveis não afetas à operações portuárias - curto Prazo

As áreas arrendáveis não afetas à operações portuárias para curto prazo no Terminal de Miramar continuam as mesmas já apresentadas no zoneamento atual, portanto a descrição das mesmas já foram realizadas nos itens anteriores deste relatório.

3.5.1.3. Áreas não arrendáveis operacionais - curto prazo

As áreas não arrendáveis operacionais para curto prazo no Terminal de Miramar continuam as mesmas já apresentadas no zoneamento atual, portanto a descrição das mesmas já foram realizadas nos itens anteriores deste relatório.

3.5.1.4. Áreas não arrendáveis não afetas à operações portuárias - curto prazo

As áreas não arrendáveis não afetas à operações portuárias para curto prazo no Terminal de Miramar continuam as mesmas já apresentadas no zoneamento atual, portanto a descrição das mesmas já foram realizadas nos itens anteriores deste relatório.

3.5.2. Plano de áreas arrendáveis - médio prazo

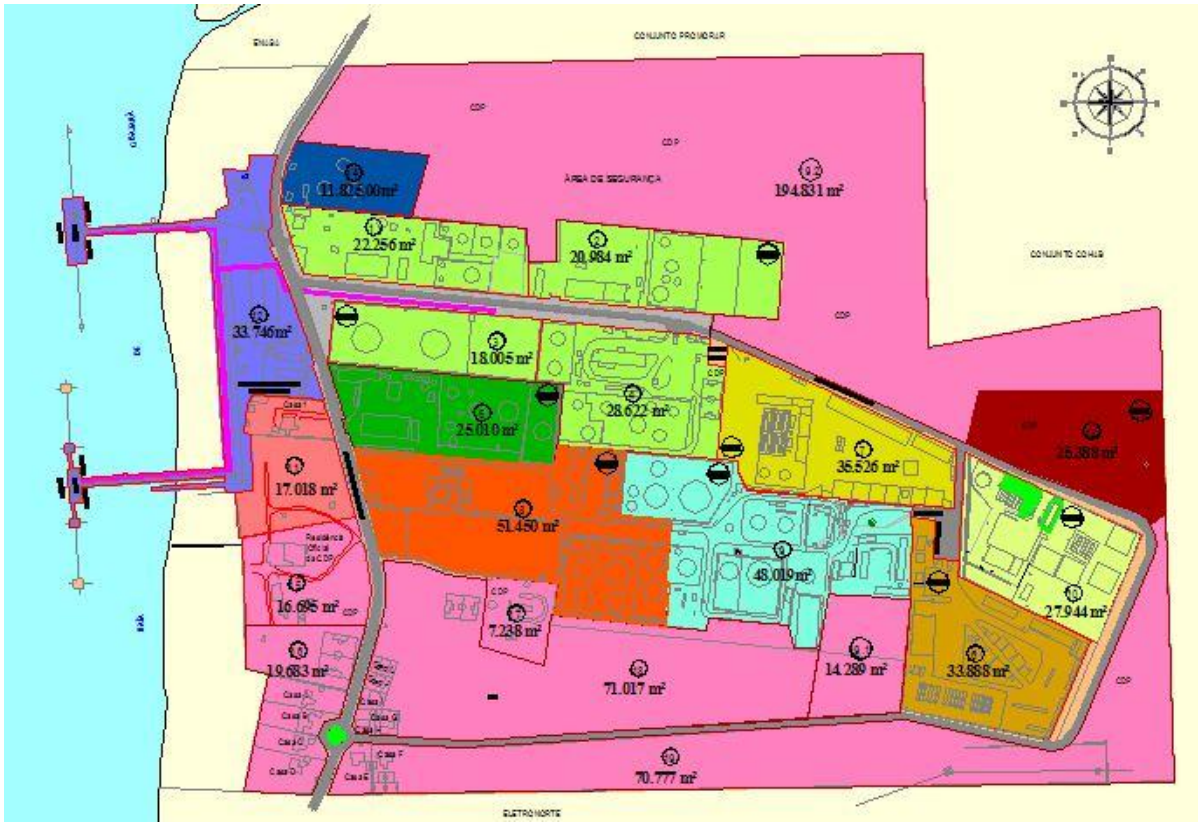
O plano de áreas arrendáveis em médio prazo elaborado para o médio prazo teve como diretriz locacional das propostas de arrendamento, a vocação operacional de cada área, visando o atendimento das necessidades de movimentação e armazenagem de carga para um horizonte de 10 anos para sua implantação.

A estruturação do plano de áreas arrendáveis em médio prazo do Terminal de Miramar foi desenvolvida tendo por base as áreas arrendadas operacionais, as áreas arrendadas não afetas à operações portuárias e as áreas não arrendáveis.

Para as áreas operacionais, mesmo considerando todo o volume de carga já previsto para ser transferido para o Porto de Vila do Conde, considerou-se áreas destinadas ao atendimento da demanda de granéis líquidos (combustível) para a região metropolitana de Belém, assim como outras cargas necessárias.

Também é importante mencionar a inclusão da perimetral para permitir múltiplos acessos ao terminal e dinamizar o fluxo operacional do mesmo.

A Figura 57 e a Figura 58 / Mapa página 261 apresentam uma proposta de zoneamento em médio prazo do Terminal de Miramar.



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²	Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²
1	Área para arrendamento BEL - 2A	22.256 m²	12	Terminal de Embarque e Desembarque CDP	33.746 m²
2	Área para arrendamento BEL - 2A	20.984 m²	13	Área para arrendamento MIR - 02	25.388 m²
3	Área para arrendamento BEL - 2B	18.005 m²	14	Terminal de Granel Liquido (Soda Cáustica)	11.825 m²
4	Área para arrendamento BEL - 2B	28.622 m²	15	Área não afeta à operação	16.695 m²
5	Área para arrendamento BEL - 04	25.010 m²	16	Área não afeta à operação	19.683 m²
6	Área para arrendamento BEL - 05	33.888 m²	17	Área não afeta à operação - ETA	7.238 m²
7	Área para arrendamento BEL - 06	35.526 m²	18	Área não afeta à operação - Pátio de Estacionamento	71.017 m²
8	Área para arrendamento BEL - 08	51.450 m²	19	Área não afeta à operação - Cinturão Verde	70.777 m²
9	Área para arrendamento BEL - 09	48.019 m²	19.1	Área não afeta à operação - Cinturão Verde	14.289 m²
10	Área para arrendamento BEL - 11	27.944 m²	19.2	Área não afeta à operação - Cinturão Verde	189.816 m²
11	Área para arrendamento	17.018 m²			

FIGURA 57 - ZONEAMENTO A MÉDIO PRAZO DO TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

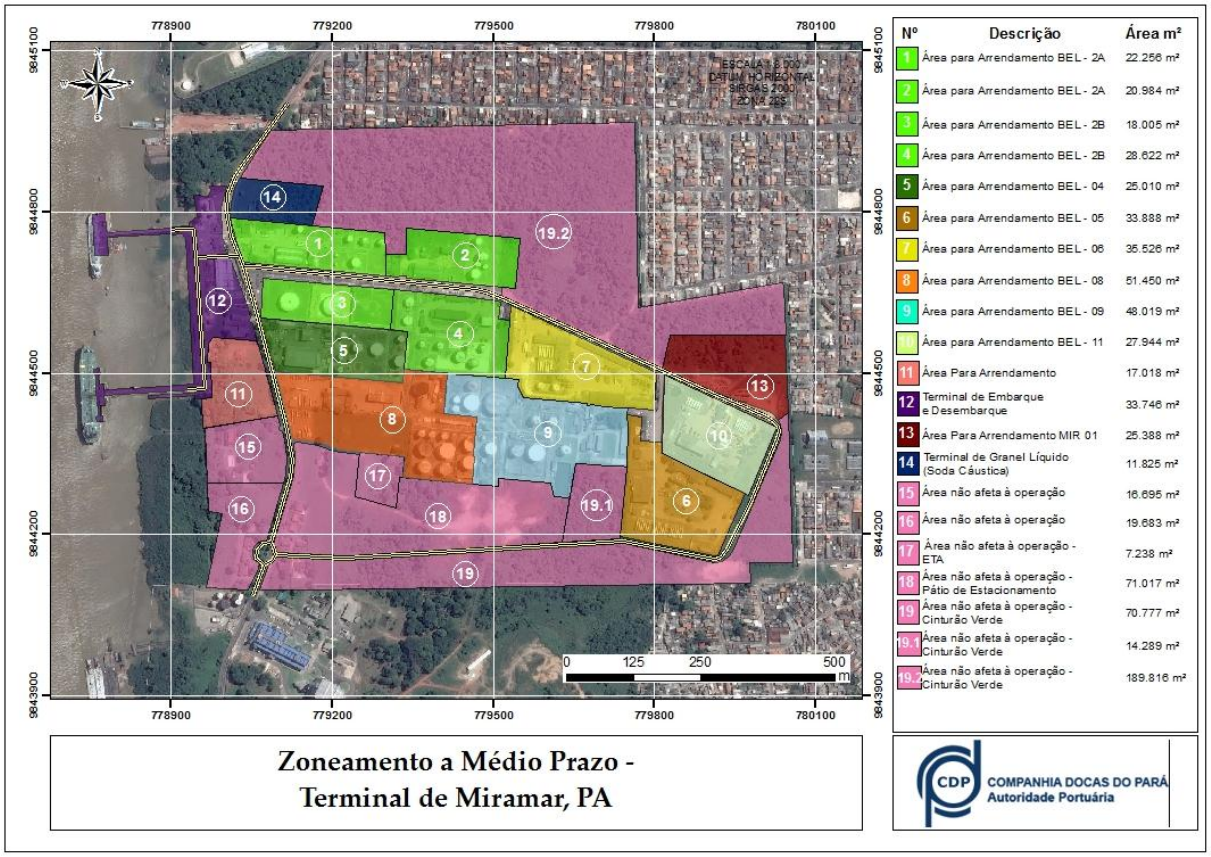


FIGURA 58 - MAPA DE ZONEAMENTO EM MÉDIO PRAZO DO TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.2.1. Áreas arrendáveis operacionais – médio prazo

Como foi possível observar no mapa da Figura 58, todas as áreas planejadas para serem operacionais arrendáveis a médio prazo para o Terminal de Miramar, são semelhantes ao curto prazo, portanto suas características já foram descritas nos itens anteriores.

3.5.2.2. Áreas arrendáveis não afetas à operações portuárias - médio Prazo

As áreas arrendáveis não afetas à operações portuárias para médio prazo no Terminal de Miramar continuam as mesmas já apresentadas no zoneamento a curto prazo, portanto a descrição das mesmas já foram realizadas nos itens anteriores deste relatório.

3.5.2.3. Áreas não arrendáveis operacionais - médio prazo

As áreas não arrendáveis operacionais para médio prazo no Terminal de Miramar continuam as mesmas já apresentadas no zoneamento a curto prazo, portanto a descrição das mesmas já foram realizadas nos itens anteriores deste relatório.

3.5.2.4. Áreas não arrendáveis não afetas à operações portuárias - médio prazo

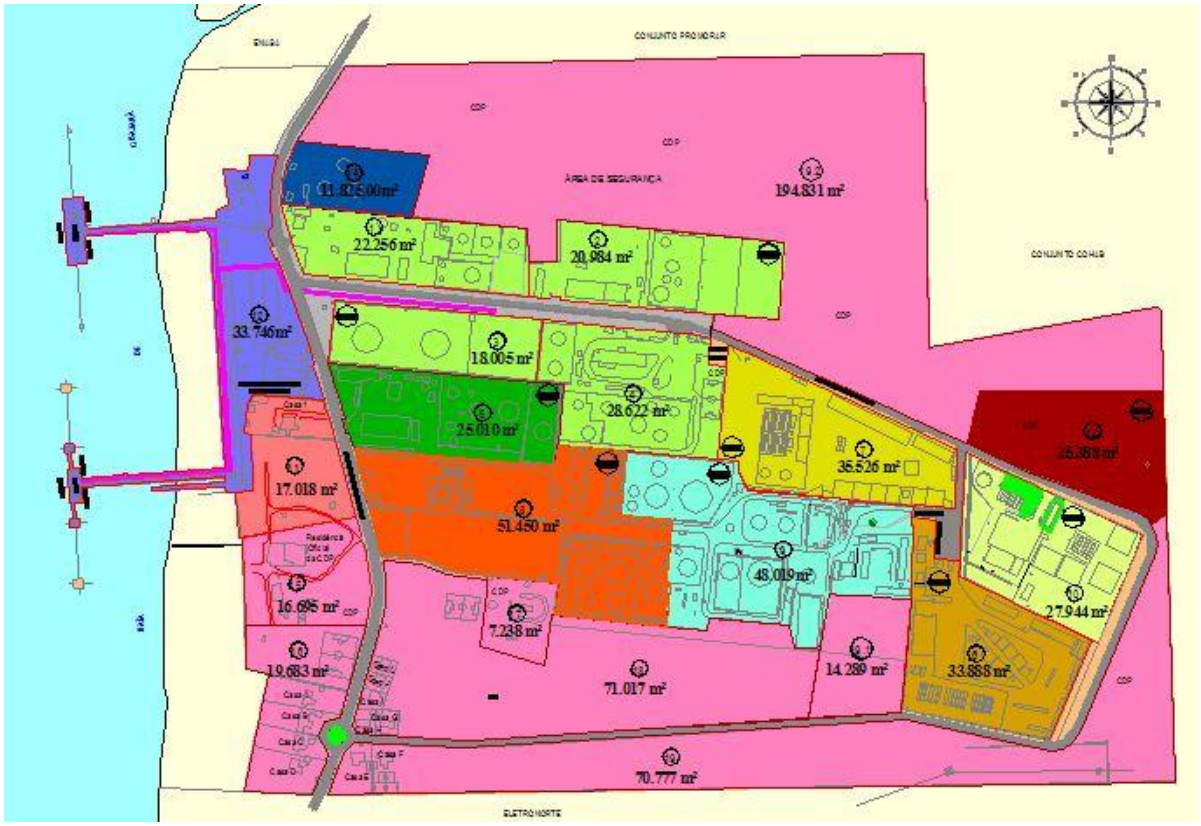
As áreas não arrendáveis não afetas à operações portuárias para médio prazo no Terminal de Miramar continuam as mesmas já apresentadas no zoneamento a curto prazo, portanto a descrição das mesmas já foram realizadas nos itens anteriores deste relatório.

3.5.3. Plano de áreas arrendáveis - longo prazo

O plano de áreas arrendáveis em longo prazo elaborado para o Terminal de Miramar 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 20 anos para sua implantação.

A estruturação do plano de áreas arrendáveis em longo prazo do Terminal de miramar foi desenvolvida tendo por base as áreas arrendadas operacionais, as áreas arrendadas não afetas à operações portuárias e as áreas não arrendáveis.

A Figura 59 e a Figura 60 / Mapa página 262 apresentam uma proposta de zoneamento em Longo prazo do Terminal de Miramar.



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²	Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²
1	Área para arrendamento BEL - 2A	22.256 m²	12	Terminal de Embarque e Desembarque CDP	33.746 m²
2	Área para arrendamento BEL - 2A	20.984 m²	13	Área para arrendamento MIR - 02	25.388 m²
3	Área para arrendamento BEL - 2B	18.005 m²	14	Terminal de Granel Liquido (Soda Cáustica)	11.825 m²
4	Área para arrendamento BEL - 2B	28.622 m²	15	Área não afeta à operação	16.695 m²
5	Área para arrendamento BEL - 04	25.010 m²	16	Área não afeta à operação	19.683 m²
6	Área para arrendamento BEL - 05	33.888 m²	17	Área não afeta à operação - ETA	7.238 m²
7	Área para arrendamento BEL - 06	35.526 m²	18	Área não afeta à operação - Pátio de Estacionamento	71.017 m²
8	Área para arrendamento BEL - 08	51.450 m²	19	Área não afeta à operação - Cinturão Verde	70.777 m²
9	Área para arrendamento BEL - 09	48.019 m²	19.1	Área não afeta à operação - Cinturão Verde	14.289 m²
10	Área para arrendamento BEL - 11	27.944 m²	19.2	Área não afeta à operação - Cinturão Verde	189.816 m²
11	Área para arrendamento	17.018 m²			

FIGURA 59 - ZONEAMENTO A LONGO PRAZO DO TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

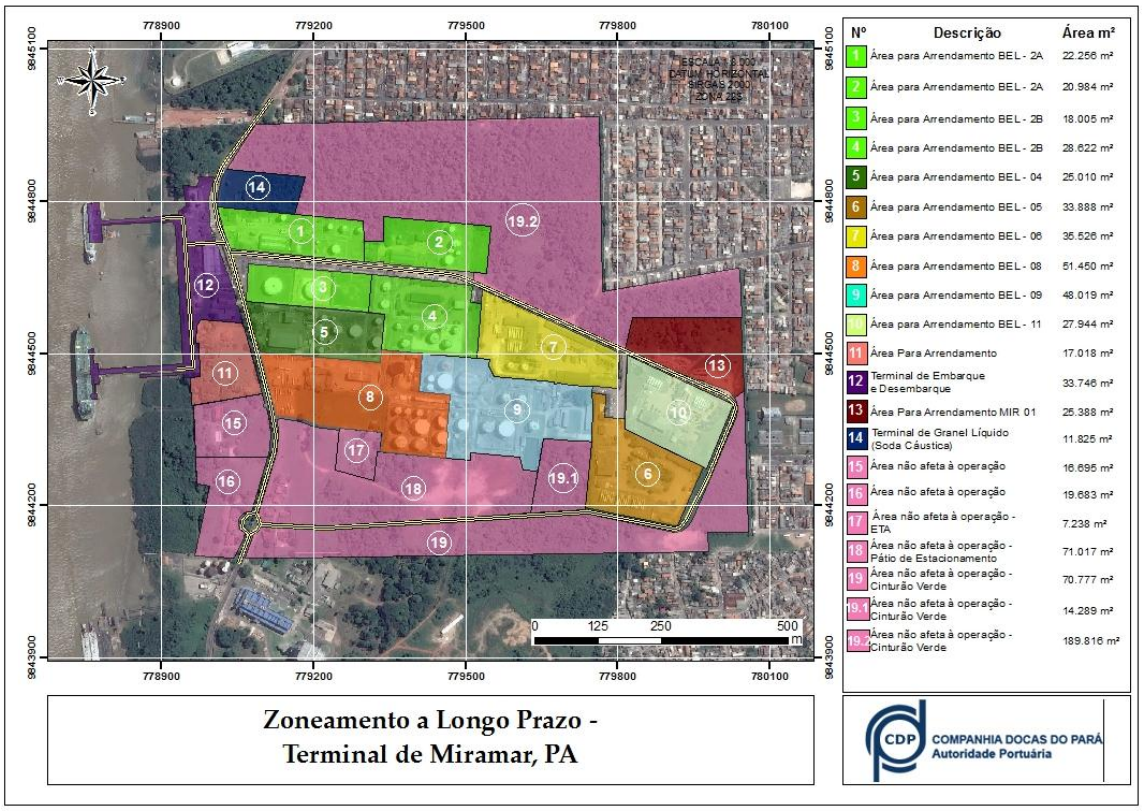


FIGURA 60 - MAPA DE ZONEAMENTO EM LONGO PRAZO DO TERMINAL DE MIRAMAR

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.3.1. Áreas arrendáveis operacionais - longo prazo

Como foi possível observar no mapa da Figura 60, todas as áreas planejadas para serem operacionais arrendáveis a longo prazo para o Terminal de Miramar, são semelhantes ao médio prazo, portanto suas características já foram descritas nos itens anteriores.

3.5.3.2. Áreas arrendáveis não afetas à operações portuárias - longo prazo

As áreas arrendáveis não afetas à operações portuárias para médio prazo no Terminal de Miramar continuam as mesmas já apresentadas no zoneamento a curto e a médio prazo portanto a descrição das mesmas já foram realizadas nos itens anteriores deste relatório.

3.5.3.3. Áreas não arrendáveis operacionais - longo prazo

As áreas não arrendáveis operacionais para longo prazo no Terminal de Miramar continuam as mesmas já apresentadas no zoneamento a curto e a médio

prazo, portanto a descrição das mesmas já foram realizadas nos itens anteriores deste relatório.

3.5.3.4. Áreas não arrendáveis não afetas à operações portuárias - longo prazo

As áreas não arrendáveis não afetas à operações portuárias para longo prazo no Terminal de Miramar continuam as mesmas já apresentadas no zoneamento a curto e a médio prazo, portanto a descrição das mesmas já foram realizadas nos itens anteriores deste relatório.

3.6. Ações Ambientais

O Plano Mestre recomenda que a equipe da Gerência Ambiental - GERAMB, 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 sanitarista, engenheiro sanitarista, 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 ambienta.

Finalmente, o Plano Mestre conclui que há necessidade de adequação da equipe técnica da GERAMB, incluindo nesse processo o aumento de responsáveis pela gestão integrada de meio ambiente, saúde e segurança no trabalho no Terminal de Miramar, 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

O Terminal de Miramar é especializado em granéis líquidos, operando atualmente combustíveis líquidos e Gás Liquefeito de Petróleo-GLP. A Tabela 75 apresenta o histórico de movimentação no terminal. Verifica-se que depois após um forte crescimento da movimentação desde 2002 até 2009, a movimentação permaneceu constante desde então.

TABELA 75 - HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO TOTAL - MIRAMAR

Ano	Quantidade
2002	1.395.987
2003	1.405.691
2004	1.696.203
2005	1.710.149
2006	1.809.412
2007	1.922.693
2008	1.945.614
2009	2.107.170
2010	2.167.314
2011	2.158.939
2012	2.165.304
2013*	1.759.879

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

O Terminal de Miramar opera majoritariamente com descarregamento de granéis líquidos em navegação de cabotagem, conforme apresentado na Tabela 76, em toneladas.

TABELA 76- DESCARREGAMENTO POR TIPO

DESCARREGAMENTO	2008	2009	2010	2011	2012
Total Cabotagem	1.515.527	1.613.458	1.678.769	1.775.645	1.794.426
Total Interior	-	-	-	983	1.247
Total Apoio Portuário	-	-	6	94	-
Total Granel Líquido	1.515.527	1.613.458	1.678.775	1.776.722	1.795.673

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Dentre os combustíveis movimentados em Miramar, destacam-se o óleo diesel, a gasolina e o gás liquefeito de petróleo. Esta movimentação é principalmente de desembarque - que se mantém entre 83% a 85% - que ocorrem preponderantemente via navegação de cabotagem, tendo como origem principalmente os portos nos municípios de São Luis (MA), Santana (AP), Fortaleza (CE) e Coari (AM). Por outro lado, os embarques de combustíveis (que variam de 17% a 15% do total movimentado) referem-se à redistribuição destas cargas que ocorrem via navegação interior, principalmente com destino aos municípios de Macapá (AP), Marajó (PA) e Belo Monte (PA).

A Figura 61 mostra que, dentro do sentido de descarregamento, quase a totalidade da movimentação se dá por cabotagem.

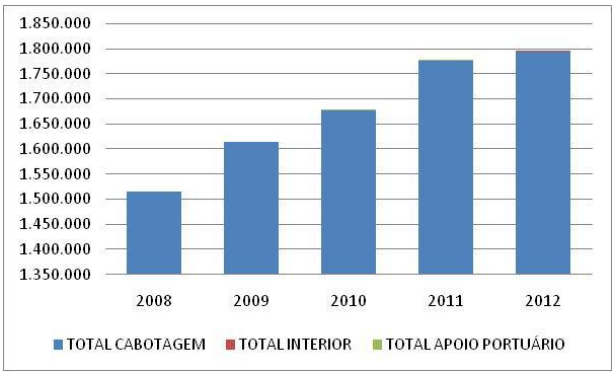


FIGURA 61 - DESCARREGAMENTO POR TIPO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Para carregamento, o tipo de navegação predominante é a de interior, já que o Terminal de Miramar costuma receber cargas de cabotagem para transportá-las para o interior (Tabela 77).

TABELA 77 - CARREGAMENTO POR TIPO

DESCARREGAMENTO	2008	2009	2010	2011	2012
Total Cabotagem	-	-	24.546	7.579	30.306
Total Interior	430.086	493.711	460.122	356.477	336.215
Total Apoio Portuário	-	-	2.839	15.068	2.878
Total Apoio Portuário	-	-	-	3.245	-
Total Granel Líquido	430.086	493.711	487.507	382.369	369.399

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Figura 62 mostra a predominância da navegação de interior dentro do sentido de carregamentos.

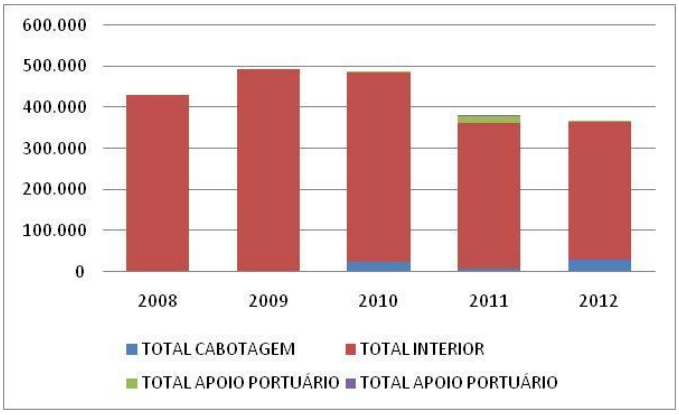


FIGURA 62 - CARREGAMENTO POR TIPO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 78 apresenta o detalhamento por tipo de carga e tipo de navegação no sentido de descarregamento, com valores de 2012 em toneladas.

TABELA 78 - DETALHAMENTO DE CARGAS - SENTIDO DE DESCARREGAMENTO

DESCARREGAMENTO			
TIPO DE CARGA	**TIPO E NAVEGAÇÃO**	**PRODUTO**	**TOTAL (t)**
Granel líquido	Cabotagem	Alcool Etilico	16.859
		Combustíveis E Óleos Minerais E Produtos	1.777.567
		Total Cabotagem	1.794.426
	Interior	Combustíveis E Óleos Minerais E Produtos	1.247
		Total Interior	1.247
	Total Granel Líquido		1.795.673

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

O detalhamento das cargas movimentadas em Miramar em 2012 é apresentado pela Tabela 79, por tipo de navegação, no sentido de carregamento.

TABELA 79 - DETALHAMENTO DE CARGAS – SENTIDO DE CARREGAMENTO

CARREGAMENTO			
TIPO DE CARGA	TIPO E NAVEGAÇÃO	PRODUTO	TOTAL (t)
Granel líquido	Cabotagem	Bebidas, Líquidos Alcoólicos E Vinagres	9.642
		Combustíveis E Óleos Minerais E Produtos	20.664
		Total Cabotagem	30.306
	Interior	Alcool Etilico	23.702
		Combustíveis E Óleos Minerais E Produtos	312.513
		Total Interior	336.215
	Apoio Portuário	Bebidas, Líquidos Alcoólicos E Vinagres	1.336
		Combustíveis E Óleos Minerais E Produtos	1.542
		Total Apoio Portuário	2.878
	Total Granel Líquido		369.400

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.7.1. Projeção de Fluxo de Cargas

3.7.1.1. 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. Serão apresentados aqui os estudos mais significativos para a comparação e elaboração das projeções, sendo eles o último

PDZ do Porto de Belém e Miramar (2010), e o Plano Mestre do Porto de Belém (2013), para os arrendamentos previstos para serem mantidos na Terminal de Miramar (BEL5, BEL6, BEL9, BEL11 e MIR1).

3.7.1.1.1. PDZ do Porto de Belém/Miramar (2010)

O PDZ do Porto de Belém e Miramar (2010) previa a manutenção de movimentação de combustíveis líquidos e GLP no Terminal de Miramar.

Segundo as projeções apresentadas na Tabela 80, foi estimado um crescimento médio de 3% ao ano, fazendo com que o fluxo de mercadorias alcançasse 2,8 milhões de toneladas em 2023.

TABELA 80 - PROJEÇÕES - PDZ PORTO DE MIRAMAR - 2010

ANO	NAVIOS			BALSAS-TANQUES	TOTAL
	IMPORTAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS	IMPORTAÇÃO DE GLP	TOTAL CABOTAGEM	EXPORTAÇÃO E ABASTECIMENTO	
2013	1.775.100	231.700	2.006.800	359.550	2.366.350
2014	1.807.052	235.871	2.042.922	366.741	2.409.663
2015	1.839.579	240.116	2.079.695	374.076	2.453.771
2016	1.872.691	244.438	2.117.130	381.557	2.498.687
2017	1.906.400	248.838	2.155.238	389.188	2.544.426
2018	1.929.100	254.600	2.183.700	395.030	2.578.730
2019	1.963.824	259.183	2.223.007	402.931	2.625.937
2020	1.999.173	263.848	2.263.021	410.989	2.674.010
2021	2.035.158	268.597	2.303.755	419.209	2.722.964
2022	2.071.791	273.432	2.345.223	427.593	2.772.816
2023	2.118.800	279.800	2.398.600	433.950	2.832.550

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

3.7.1.1.2. Plano Mestre do Porto de Belém e Miramar (2013)

O Plano Mestre do Porto de Belém abrange também os terminais de Miramar e Outeiro. As projeções do Plano Mestre do Porto de Belém para o Terminal de Miramar 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 elaboradas pelo Plano Mestre estão compatíveis com as projeções do PNLP.

Segundo estas projeções demostradas na Tabela 81, a movimentação no Terminal de Miramar aumentaria a uma taxa média de 3,1% ao ano, chegando em 2030 a 3,8 milhões de toneladas movimentadas anualmente.

TABELA 81 - PROJEÇÕES DO PLANO MESTRE - MIRAMAR - 2013

CARGAS	2011	2015	2020	2025	2030
Combustíveis (t)	2.132.122	2.380.669	2.938.241	3.458.130	3.810.279
Cabotagem	1.775.645	1.974.051	2.456.957	2.915.204	3.234.927
Navegação interior	356.477	406.618	481.284	542.926	575.352

Fonte: Plano Mestre do porto de Belém, 2013

Como pode ser observado, também, na tabela acima o Plano Mestre manteve a movimentação de combustíveis e GLP no Terminal de Miramar.

3.7.1.2. Projeção de Movimentação - Terminal de Miramar Combustíveis

Foram consultadas as seguintes fontes com diferentes projeções para o Terminal de Miramar: O último PDZ de Miramar e o Plano Mestre do Porto de Belém sobre os terminais de granéis líquidos de Miramar.

O último PDZ de Miramar utiliza uma taxa média de crescimento de 3,2% ao ano para a movimentação de granéis líquidos. O Plano Mestre, por outro lado, utiliza uma taxa menor, de 1,8% ao ano de crescimento. O Plano Mestre projeta que, até 2030, a demanda cresça 3,4% em média ao ano. Atualmente, entretanto, existe a expectativa de transferência da movimentação de granéis líquidos de Miramar para Vila do Conde até 2019. Por isso, nenhuma das duas fontes citadas anteriormente serão utilizadas. A Figura 63 apresenta para fins de ilustração a comparação das projeções feitas anteriormente para o Terminal de Miramar.

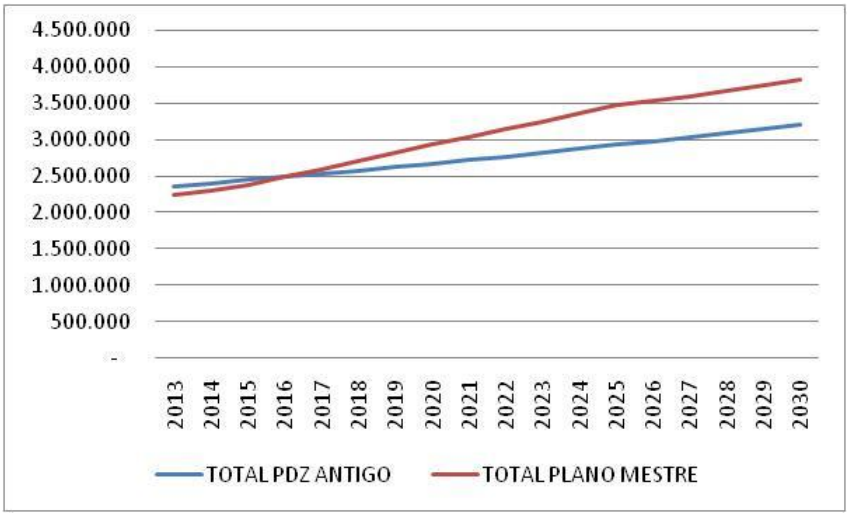


FIGURA 63 - PROJEÇÕES ANTERIORES - MIRAMAR

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Embora o Plano Mestre de Belém considere a utilização a longo prazo do Terminal de Miramar para o atendimento da demanda de desembarque de derivados de petróleo para a distribuição a Belém e região, o grupo Petrobrás (Transpertro e BR Distribuidora) manifestou a intenção de alterar a logística local de distribuição de combustíveis, passando a utilizar o Porto de Vila do Conde, em plano referendado pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

A distribuição de GLP no mercado brasileiro tem baixas taxas de crescimento, sendo quase restrito ao consumo doméstico, uma vez que grandes consumidores industriais e comerciais vêm substituindo o uso de GLP pelo gás natural. A demanda por GLP foi determinada em conjunto com a ANP, que estimou a demanda da região até o ano de 2020, com crescimento médio anual de 0,75%.

TABELA 82 - PROJEÇÃO PDZ 2013

Ano	BEL5	BEL6	BEL11	MIR1	VDC25	VDC26	VDC27	TOTAL (mil t)
2014	-	-	-	-	753	170	709	1.632
2015	47	47	47	47	771	174	727	1.860
2016	48	48	48	48	790	178	744	1.904
2017	48	48	48	48	809	183	762	1.946
2018	48	48	48	48	827	187	779	1.985
2019	49	49	49	49	-	-	-	196
2020	49	49	49	49	-	-	-	196
2021	49	49	49	49	-	-	-	196
2022	50	50	50	50	-	-	-	200
2023	50	50	50	50	-	-	-	200
2024	50	50	50	50	-	-	-	200
2025	51	51	51	51	-	-	-	204
2026	51	51	51	51	-	-	-	204
2027	51	51	51	51	-	-	-	204
2028	52	52	52	52	-	-	-	208
2029	52	52	52	52	-	-	-	208
2030	52	52	52	52	-	-	-	208
2031	53	53	53	53	-	-	-	212
2032	53	53	53	53	-	-	-	212
2033	53	53	53	53	-	-	-	212
2034	54	54	54	54	-	-	-	216
2035	54	54	54	54	-	-	-	216
2036	54	54	54	54	-	-	-	216
2037	55	55	55	55	-	-	-	220
2038	55	55	55	55	-	-	-	220
2039	55	55	55	55	-	-	-	220
2040	56	56	56	56	-	-	-	224
2041	56	56	56	56	-	-	-	224
2042	56	56	56	56	-	-	-	224

Fonte: SEP

Sendo assim, a projeção final do PDZ 2017 para o Terminal de Miramar é ilustrada pela Figura 64, em toneladas.

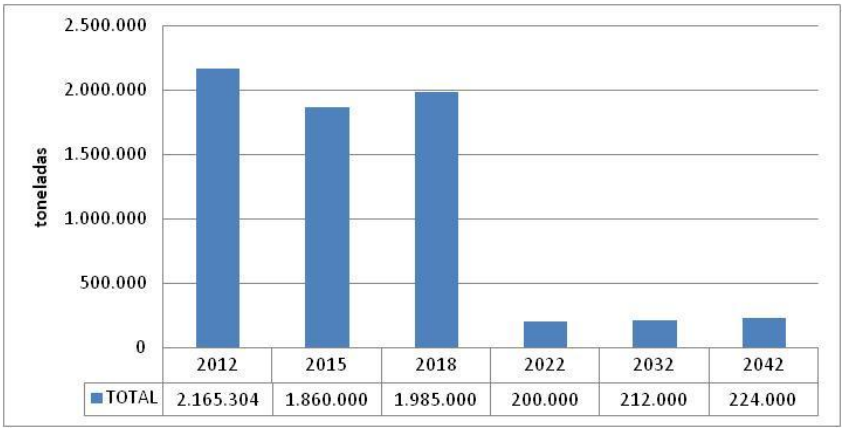


FIGURA 64 - PROJEÇÃO MIRAMAR - COMBUSTÍVEIS

Fonte: SEP

4. Anexo

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-GERALEM 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 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 afetas à operações portuárias;

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 nos 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 nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nos 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.

§ 4 º (VETADO).

§ 5 º 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.

§ 4 º (VETADO).

Art. 9 º 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 aAntaq, 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 afetas 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 caputserá 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 rechego;

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 n° 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. 7odesta 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 nºs 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, autorizatários 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 instruam, 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 no12.815, 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 assuma 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. Exauridos 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 do 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 conteinerizada.

§ 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 representante 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 caputserá 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 da 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.

28 ISSN 1677-7042 Diário Oficial da União - Seção 1 Nº 197, quinta-feira, 14 de outubro de 2010

trata o art. 3º da Portaria Cosit nº 3, de 8 de maio de 2008, e tendo em vista o disposto no § 7º do art. 24 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e nos §§ 2º e 4º do art. 7º da Instrução Normativa SRF nº 118, de 28 de dezembro de 2000, declara:

Artigo único. Para efeito da apuração do ganho de capital na alienação de moeda estrangeira mantida em espécie, no mês de setembro do ano-calendário de 2010, deve ser utilizada na conversão para reais:

I - do valor de alienação, a cotação média mensal do dólar dos Estados Unidos da América, para compra, correspondente a R$ 1,7179;

II - do valor de custo de aquisição, a cotação média mensal do dólar dos Estados Unidos da América, para venda, correspondente a R$ 1,7187.

CLAUDIA LÚCIA PIMENTEL MARTINS DA SILVA

SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS
1ª REGIÃO FISCAL
DELEGACIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM ANÁPOLIS

ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO Nº 33, DE 13 DE OUTUBRO DE 2010

Outorga o credenciamento de peritos para prestação de assistência técnica na identificação e quantificação de mercadorias importadas ou a exportar.

O Delegado da Receita Federal do Brasil em Anápolis, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12 da Instrução Normativa nº 1.020, de 31/03/2010, c/c art. 292 do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil, aprovado pela Portaria MF nº 125, de 04/03/2009, publicada no DOU de 06/03/2009 e suas alterações, tendo em vista a conclusão dos trabalhos de recrutamento e seleção executados pela Comissão designada pela Portaria ALF/BSB nº 12, de 12/05/2010, e ainda com base nos documentos constantes do processo nº 10111.000526/2010-76, resolve:

Art. 1º Homologar o resultado do processo de recrutamento e seleção a que se refere o Edital ALF/BSB e DRF/Anápolis nº 001, de 19 de julho de 2010.

Art. 2º Outorgar o credenciamento por 2 (dois) anos, durante o período de 25/10/2010 a 24/10/2012, prorrogável, a critério do Delegado, uma única vez, por igual período, a título precário e sem vínculo empregatício, para a prestação de serviços de assistência técnica na identificação e quantificação de mercadorias, importadas ou a exportar, no procedimento fiscal aduaneiro, aos candidatos relacionados no anexo I.

Art. 3º Os profissionais não selecionados deverão comparecer à SAPOL da Alfândega do Aeroporto Internacional de Brasília, no período de 08 a 12/11/2010, de 14h às 17h, para retirar seus documentos. Após o prazo fixado os documentos não retirados serão inutilizados.

PAULO SERGIO PEPERÁRIO

ANEXO I

Cidade	Área	Nome	CPF
Anápolis	Química	[illegible]	[illegible]
Anápolis	Engenharia Mecânica	[illegible]	[illegible]
Anápolis	Farmácia	[illegible]	[illegible]
Anápolis	Engenharia Elétrica - Telecomunicações	[illegible]	[illegible]

DELEGACIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM CAMPO GRANDE

ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO Nº 89, DE 7 DE OUTUBRO DE 2010

Declara Inapta, de ofício, a inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ, que menciona.

O DELEGADO DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM CAMPO GRANDE - MS, no uso das atribuições que lhe confere o art. 280 do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil, aprovado pela Portaria MF Nº 125, de 4 de março de 2009, e tendo em vista o disposto no artigo 39 inciso I e II e art. 40 da Instrução Normativa RFB Nº 1.005 de 08 de fevereiro de 2010 e o constante no processo administrativo Nº 19711.000113/2010-05, declara:

Art. 1º - Inapta, de ofício, a inscrição Nº 37.208.725/0001-80 no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ, em nome da empresa FRIGORIFICO WM LTDA, em razão de omissão de declarações e demonstrativos e da não localização no endereço informado no CNPJ.

Art. 2º - Este Ato Declaratório entra em vigor na data de sua publicação.

EDSON ISHIKAWA

2ª REGIÃO FISCAL

ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO Nº 21, DE 27 DE SETEMBRO DE 2010

O SUPERINTENDENTE DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL NA 2ª REGIÃO FISCAL, tendo em vista a competência prevista no artigo 1º da Portaria SRF Nº 602, de 10 de maio de 2002, considerando o disposto nos artigos 18 a 20 e artigo 25 da Portaria RFB Nº 1.022, de 30 de março de 2009, e atendendo à solicitação de inclusão da área referente ao Terminal de Outeiro à área alfandegada do Porto Organizado de Belém, formalizada no processo administrativo Nº 10209.000110/96-96, declara:

Art. 1º - Alfandegado, a título permanente e em caráter precário, com fiscalização aduaneira exercida de forma ininterrupta, o Porto Organizado de Belém, com as áreas abaixo especificadas, administrado pela Companhia Docas do Pará - CDP, inscrita no CNPJ Nº 04.933.552/0001-03:

a) Porto de Belém, localizado na Avenida Marechal Hermes, Praça Pedro Teixeira, Centro, Belém/PA.

área Nº 3, medindo 71.646,80 m²;

área Nº 4, medindo 12.936,83 m²;

área Nº 5, medindo 33.751,55 m².

b) Terminal de Miramar, localizado na Avenida Arthur Bernardes, s/nº, Val de Cães, Belém/PA, medindo 42.825,00 m².

c) Terminal de Outeiro, localizado na Ilha de Caratateua, estrada BL 10, Icoaraci/PA, medindo 399.120,00 m².

Art. 2º - O recinto ora alfandegado permanecerá sob a jurisdição da Alfândega da RFB no Porto de Belém que baixará regras, condições e exigências, bem como rotinas operacionais que se fizerem necessárias ao controle fiscal.

Art. 3º - O alfandegamento do Porto Organizado de Belém compreenderá as seguintes operações, previstas no art. 21 da Portaria RFB Nº 1.022, de 30 de março de 2009:

a) Porto de Belém:

I - entrada ou saída, atracação, estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados;

II - carga, descarga, transbordo, baldeação, redestinação, armazenagem ou passagem de mercadorias ou bens procedentes do exterior ou a ele destinados;

III - embarque, desembarque ou trânsito de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados;

IV - despacho de importação para consumo ou de exportação definitiva;

V - despacho de mercadorias em regime de trânsito aduaneiro;

VI - despacho de admissão em outros regimes aduaneiros especiais, na importação ou na exportação;

VII - despacho aduaneiro de bagagem desacompanhada; e

VIII - unitização e desunitização de mercadorias em unidades de cargas destinadas a exportação e armazenagem de unidades de carga.

b) Terminal de Miramar:

I - entrada ou saída, atracação, estacionamento ou trânsito de veículos do transporte de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados procedentes do exterior ou a ele destinados;

II - carga, descarga, transbordo, baldeação, redestinação, armazenagem ou passagem de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados procedentes do exterior ou a ele destinados;

III - embarque, desembarque ou trânsito de tripulantes e viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados, conduzidos em veículos do transporte de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados;

IV - despacho de importação de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados, para consumo ou para exportação de definitiva;

V - despacho de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados em regime de trânsito aduaneiro;

VI - despacho para admissão em outros regimes aduaneiros especiais, para combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados, na importação ou na exportação; e

VII - despacho aduaneiro de bagagem acompanhada de tripulantes e viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados, conduzidos em veículos do transporte de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados.

c) Terminal de Outeiro:

I - entrada, saída, atracação, estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados;

II - carga, descarga, transbordo, baldeação, redestinação, armazenagem ou passagem de mercadorias ou bens procedentes do exterior ou a ele destinados, limitada a carga seca, não perigosa e não viva;

III - despacho de importação para consumo ou de exportação definitiva de carga seca, não perigosa e não viva;

IV - despacho de mercadorias em regime de trânsito aduaneiro; e

V - despacho de admissão em outros regimes aduaneiros especiais, na importação ou na exportação.

Art. 4º - O recinto em questão manterá o código de recinto alfandegado Nº 2.93.16.05-7 no Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX), conforme estabelece a Instrução Normativa SRF Nº 15, de 22 de fevereiro de 1991.

Art. 5º - Cumprirá a autorizada ressarcir, o Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização - FUNDAF, instituído pelo Decreto-Lei Nº 1.437, de 17 de dezembro de 1975, adotando para esse fim a sistemática estabelecida pela Instrução Normativa Nº 48, de 23 de agosto de 1996.

Art. 6º - Sem prejuízo de outras penalidades, este alfandegamento poderá ser suspenso ou cancelado por aplicação de sanção administrativa, nos termos do art. 76 da Lei Nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, bem como poderá ser ampliado ou reduzido, por, respectivamente, anexação e desanexação de áreas de pátio, armazéns, silos, tanques ao recinto, por solicitação formalizada pelo interessado, e processada nos termos dos art. 18 a 20 da Portaria RFB Nº 1.022/2009, podendo ainda a RFB revê-lo a qualquer momento para sua eventual adequação às normas.

Art. 7º - Ficam revogados os Atos Declaratórios Nº 77, de 31/08/1999, e Nº 22, de 05/07/2002, publicados no Diário Oficial da União nos dias 02/09/1999 e 08/07/2002, respectivamente.

Art. 8º - Este ato entra em vigor na data de sua publicação.

ESDRAS ESNARRIAGA JUNIOR

3ª REGIÃO FISCAL
DELEGACIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM FORTALEZA

ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO Nº 185, DE 13 DE OUTUBRO DE 2010

Autoriza a pessoa jurídica que menciona a adquirir selos de controle, destinados à importação com selagem no exterior conforme especificada.

A DELEGADA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM FORTALEZA - CE, usando das atribuições que lhe são conferidas pelos incisos VII e IX, dos artigos 203 e 280, respectivamente, do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil, aprovado pela Portaria MF Nº 125, de 4 de Março de 2009, publicada no DOU de 6 de março de 2009, como também, em observância à Apelação em Mandado de Segurança (AMS) Nº 92026/CE (2003.81.00.022732-5), conforme documentos constantes das fls.05 a 14 e despacho de fls.15, do processo administrativo fiscal Nº 10380.012584/2010-72, declara:

Art.1º. Fica autorizada a pessoa jurídica GAC IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA., inscrita no CNPJ Nº 63.385.587/0001-14 e no Registro Especial sob o Nº 03176/0051, a adquirir selos de controle (Tipo Uísque), no total de 15.600(quinze mil e seiscentas) unidades, destinados à importação, com selagem no exterior, de produto classificado no código 2208.30 da TIPI, a serem exportadas por QUALITY SPIRITS INTERNATIONAL LTD, com endereço em PHOENIX CRESCENT - STRATHCLYDE BUSINESS PARK - BELLSHILL- SCOTLAND, referente à ProForma Invoice Number TBC Q571, datada de 30/04/10, conforme especificações abaixo:

JAMES KING BLENDED WHISKY 12Y0 BLENDED SCOTCH WHISKY - JAMB 24 X 35CL RO SHR 40.0 OV - 300 caixas com 24 unidades de 35 CL, 350 mls, com preço de comercialização em varejo pela empresa de aproximadamente R$29,99, TOTALIZANDO 7.200 UNIDADES;

JAMES KING BLENDED WHISKY 3Y0 BLENDED SCOTCH WHISKY - JAMB 12 X 100CL 1C WRA 40.0 SQ - 700 caixas com 12 unidades de 100CL, 1000 mls, com preço de comercialização em varejo pela empresa de aproximadamente R$39,99, TOTALIZANDO 8.400 UNIDADES;

Art.2º. Este ato entra em vigor na data da sua publicação.

MARIA GÊNOVA FREITAS DA SILVA

ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO Nº 186, DE 13 DE OUTUBRO DE 2010

Autoriza a pessoa jurídica que menciona a adquirir selos de controle, destinados a importação com selagem no exterior conforme especificado.

A DELEGADA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM FORTALEZA - CE, usando das atribuições que lhe são conferidas pelos incisos VII e IX, dos artigos 203 e 280, respectivamente, do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil, aprovado pela Portaria MF Nº 125, de 4 de Março de 2009, publicada no DOU de 6 de março de 2009, como também, em observância à Apelação em Mandado de Segurança (AMS) Nº 92026/CE (2003.81.00.022732-5), conforme documentos constantes das fls.05 a 14 e despacho de fls.15, do processo administrativo fiscal Nº 10380.012586/2010-61, declara:

Art.1º. Fica autorizada a pessoa jurídica GAC IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA., inscrita no CNPJ Nº 63.385.587/0001-14 e no Registro Especial sob o Nº 03176/0051, a adquirir selos de controle (Tipo Uísque), no total de 15.600(quinze mil e seiscentas) unidades, destinados à importação, com selagem no exterior, de produto classificado no código 2208.30 da TIPI, a serem exportadas por QUALITY SPIRITS INTERNATIONAL LTD, com endereço em PHOENIX CRESCENT - STRATHCLYDE BUSINESS PARK - BELLSHILL- SCOTLAND, referente à ProForma Invoice Number TBC Q571, datada de 30/04/10, conforme especificações abaixo:

40754016 - JAMES KING BLENDED WHISKY 3Y0 BLENDED SCOTCH WHISKY - JAMB 24 X 35CL RO SHR 40.0 OV - 300 caixas com 24 unidades de 35CL, 350 mls, com preço de comercialização em varejo pela empresa de aproximadamente R$14,55, TOTALIZANDO 7.200 UNIDADES;

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico http://www.in.gov.br/autenticidade.html, pelo código 00012010101400028

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.

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.

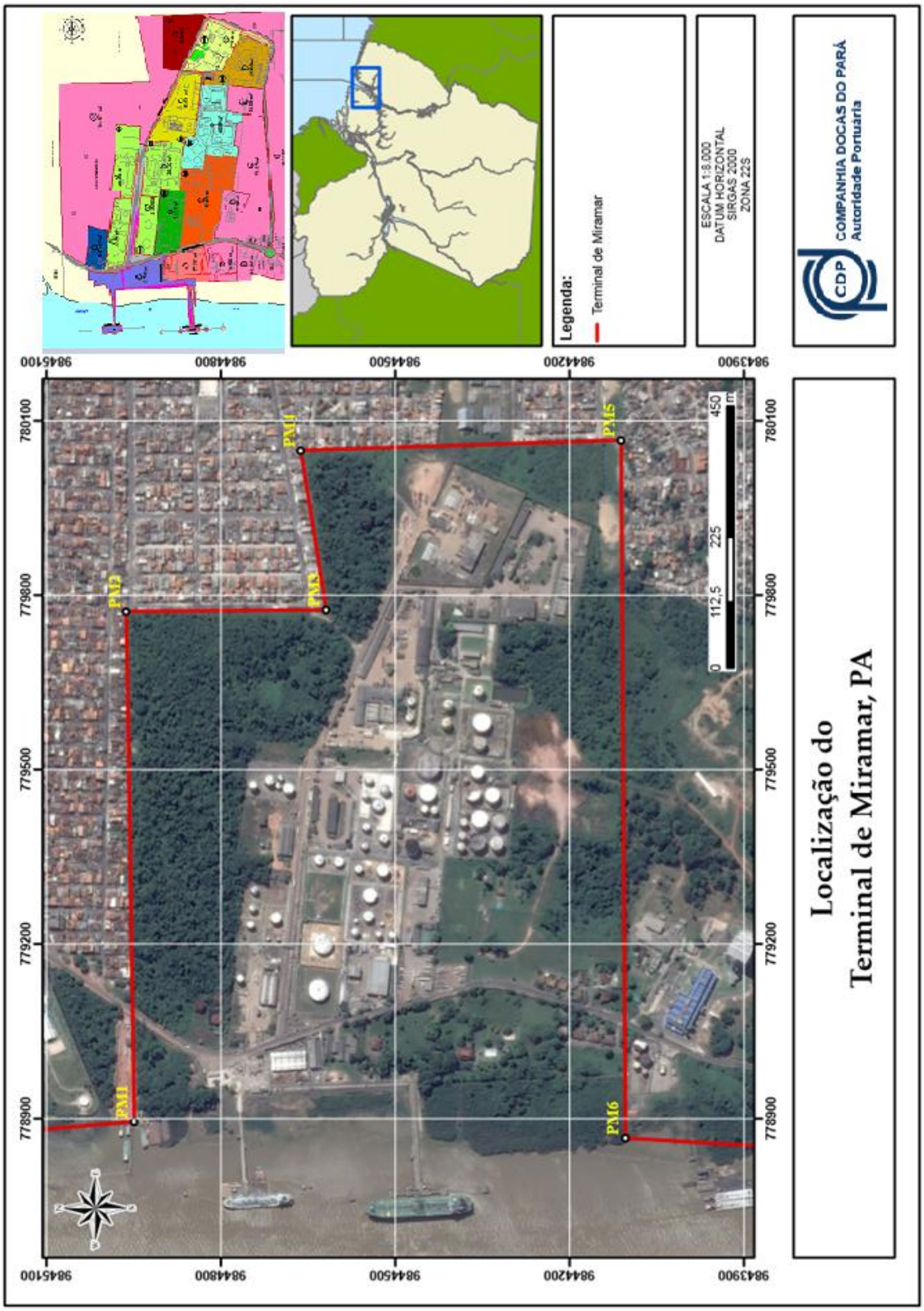
Art. 2º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

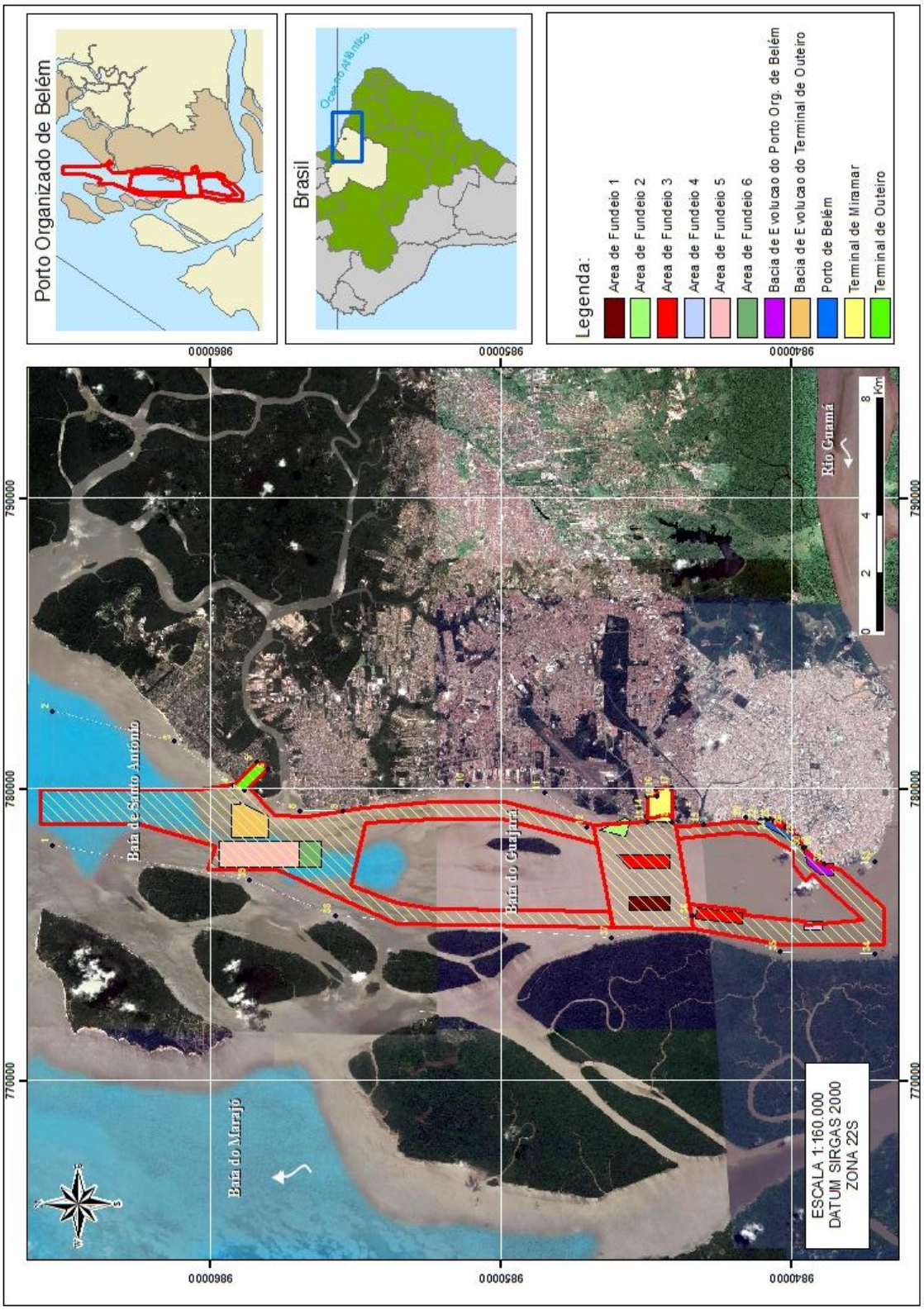
CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES

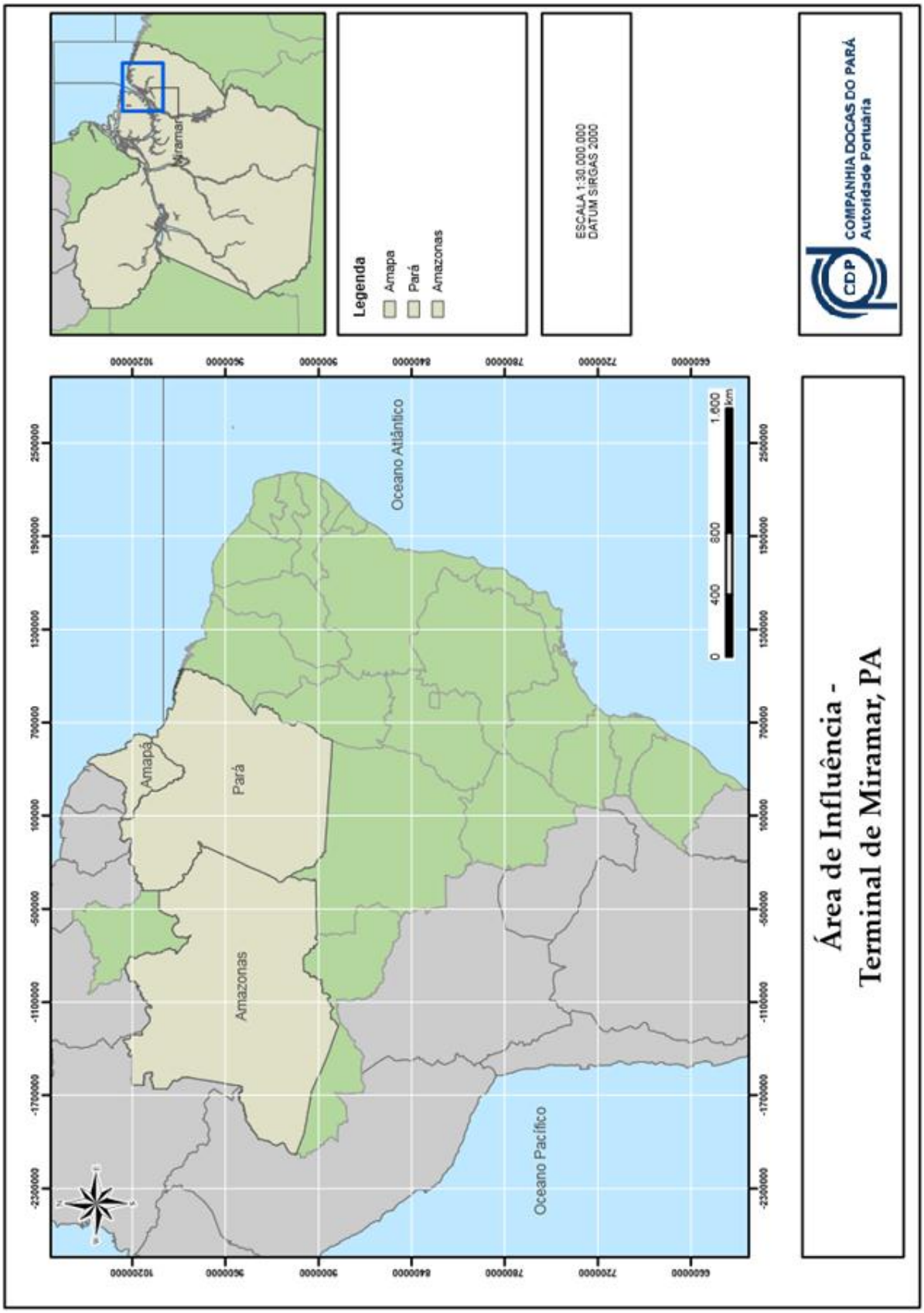
ANEXO I

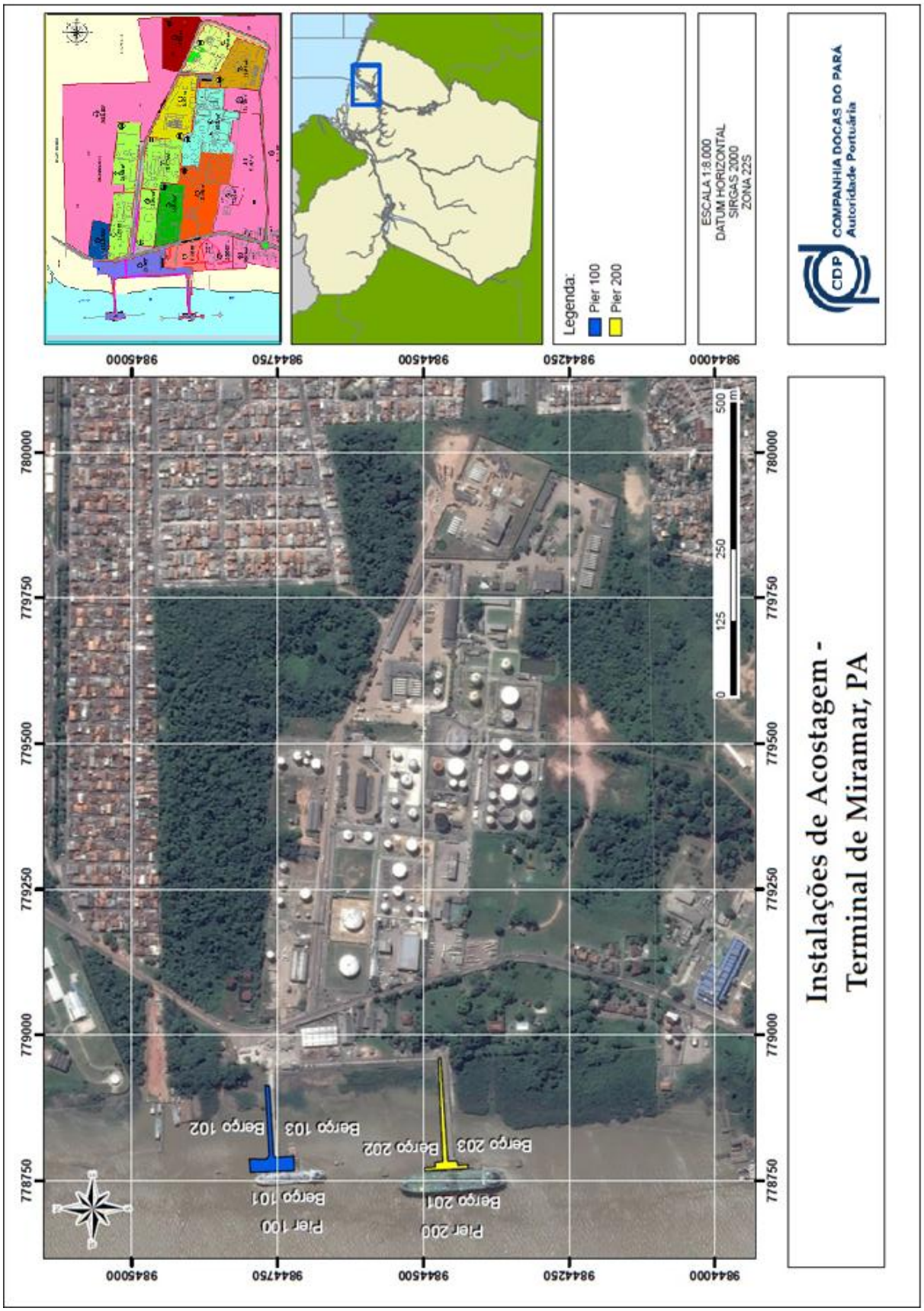
	Porto	Data da Entrega
1	São Francisco do Sul	30/11/2014
2	Imbituba	30/11/2014
3	Ilhéus	30/11/2014
4	Manaus	30/11/2014
5	Belém	30/11/2014
6	Santarém	30/11/2014
7	Vila do Conde	30/11/2014
8	Antonina	30/11/2014
9	Paranaguá	30/11/2014
10	Santana	30/11/2014
11	Rio Grande	30/11/2014
12	Porto Alegre	30/11/2014
13	Pelotas	30/11/2014
14	Cabedelo	30/11/2014
15	Itaqui	*
16	Rio de Janeiro	*
17	Forno	*
18	Itaguai	*
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	*

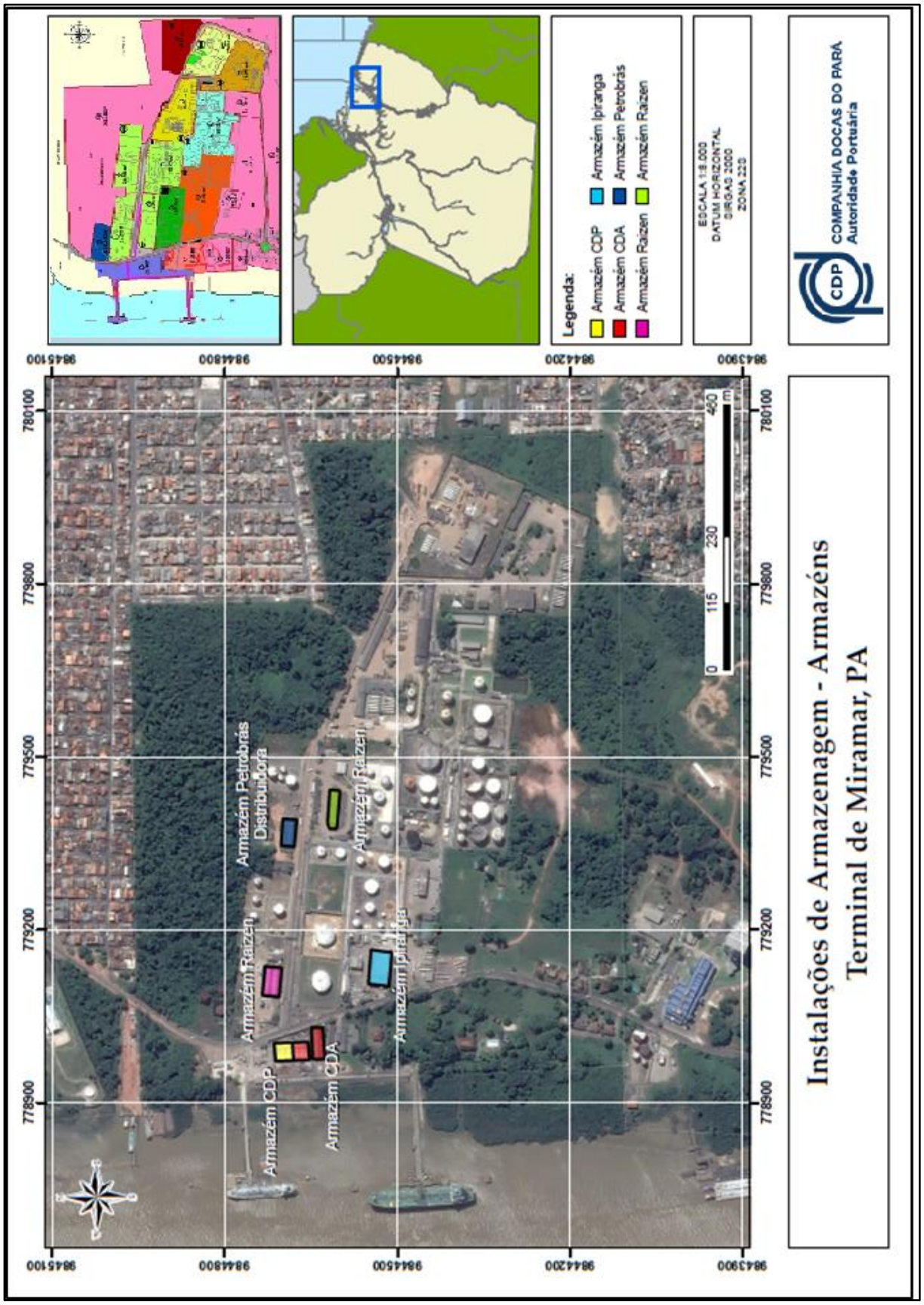
5. Mapas

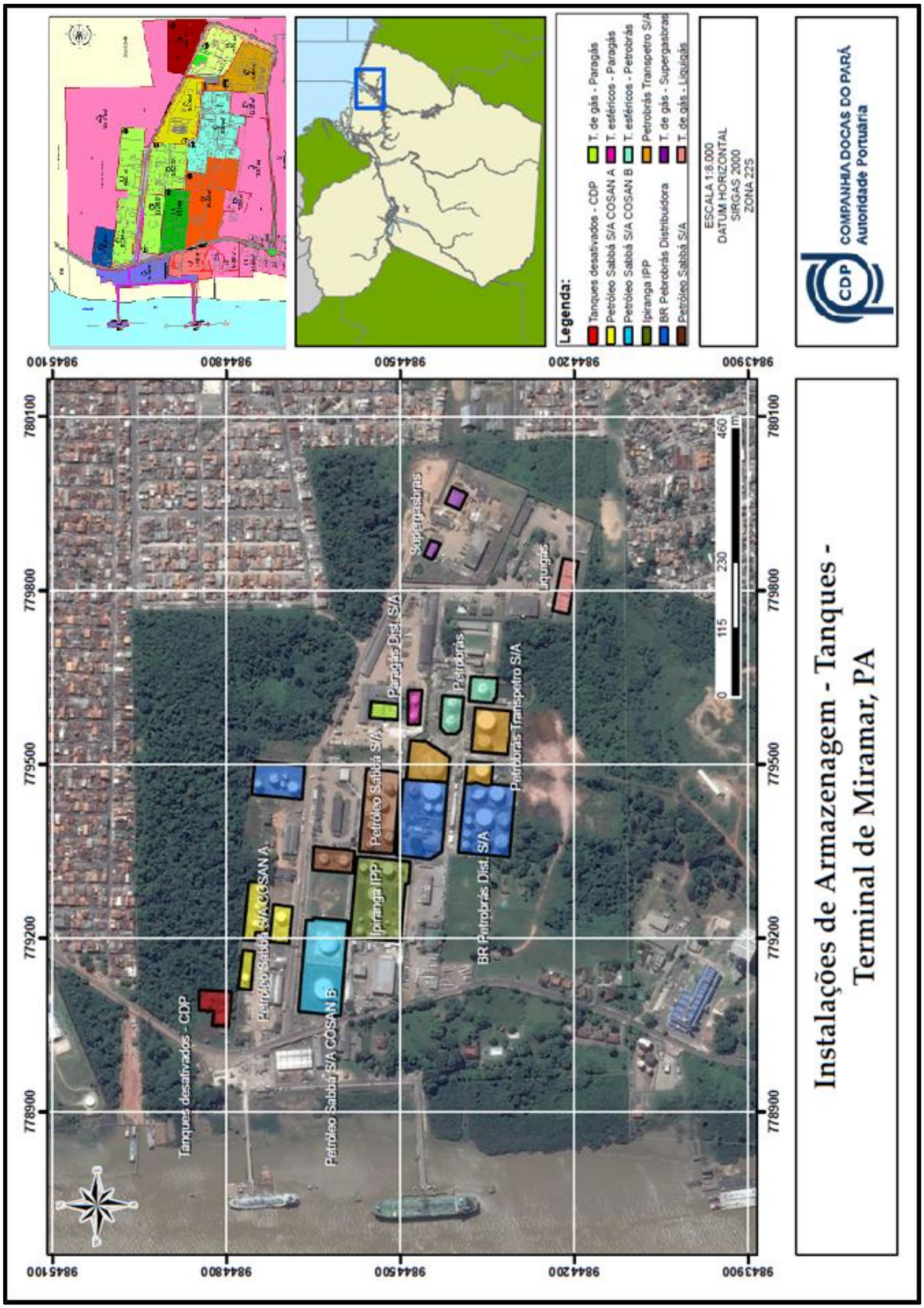

Legenda:
Terminal de Miramar
ESCALA 1:8.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Localização do
Terminal de Miramar, PA
PM1
PM2
PM3
PM4
PM5
PM6
0
112,5
225
450
m
780100
779800
779500
779200
778900
9845100
9844800
9844500
9844200
9843900

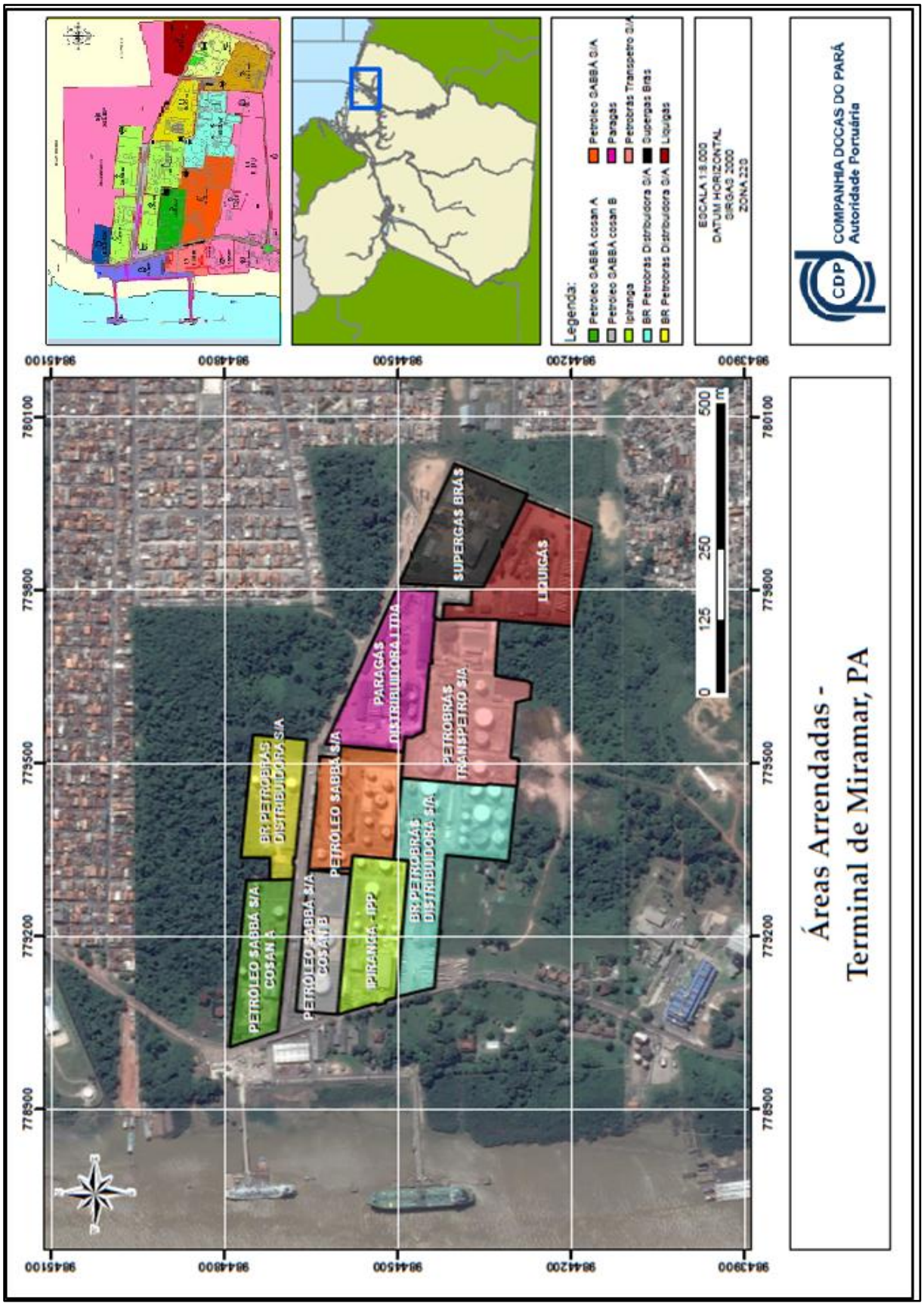

Porto Organizado de Belém
Brasil
Oceano Atlântico
Legenda:
Area de Fundeio 1
Area de Fundeio 2
Area de Fundeio 3
Area de Fundeio 4
Area de Fundeio 5
Area de Fundeio 6
Bacia de Evolucao do Porto Org. de Belém
Bacia de Evolucao do Terminal de Outeiro
Porto de Belém
Terminal de Miramar
Terminal de Outeiro
Baía de Santo Antônio
Baía do Guajará
Baía do Marajó
Rio Guamá
0 2 4 8 Km
ESCALA 1:160.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
770000
780000
790000
9860000
9850000
9840000

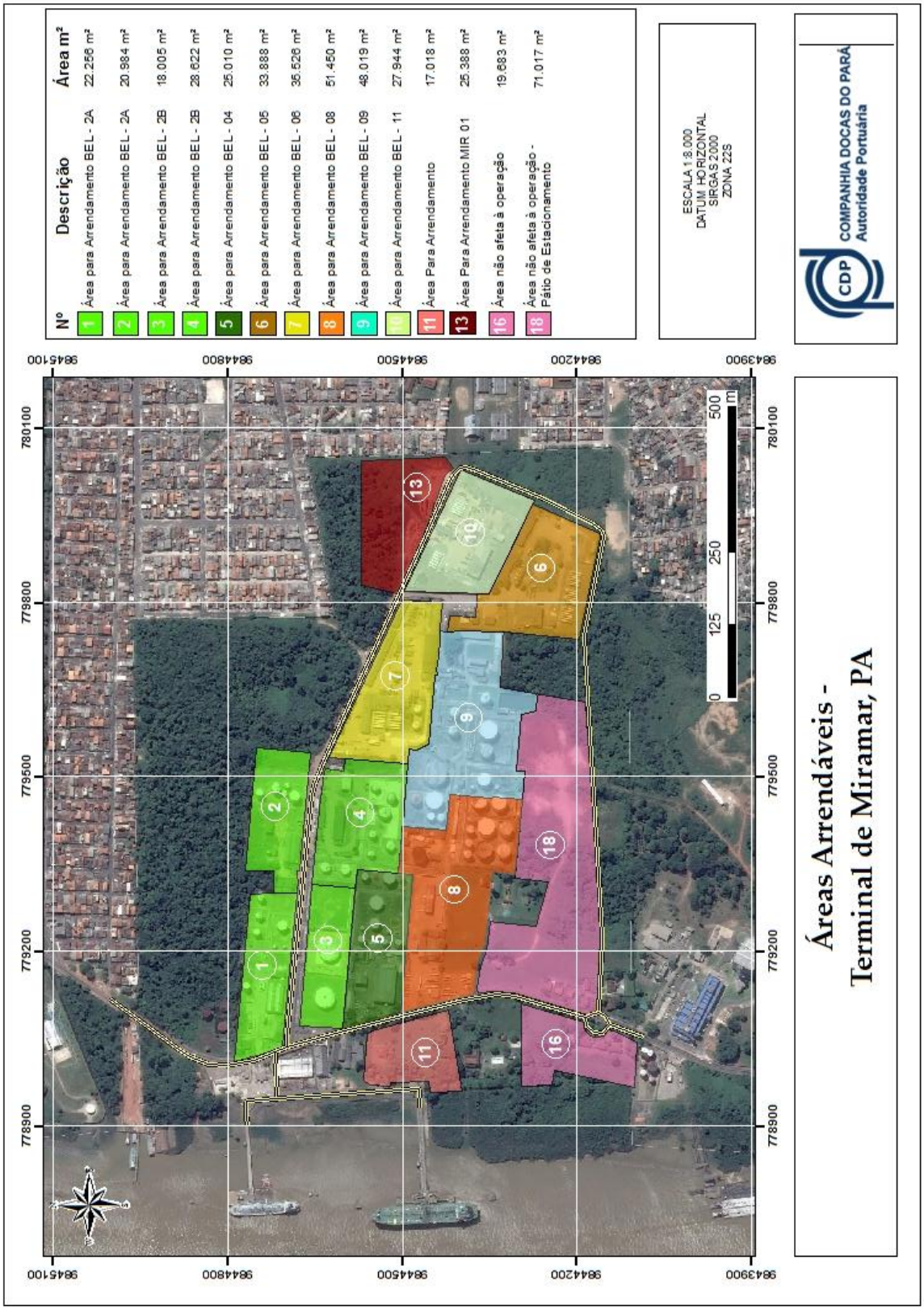

Miramar
Legenda
Amapa
Pará
Amazonas
ESCALA 1:30.000.000
DATUM SIRGAS 2000
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Área de Influência -
Terminal de Miramar, PA
Oceano Atlântico
Oceano Pacífico
Amapá
Pará
Amazonas
0
400
800
1.600
km

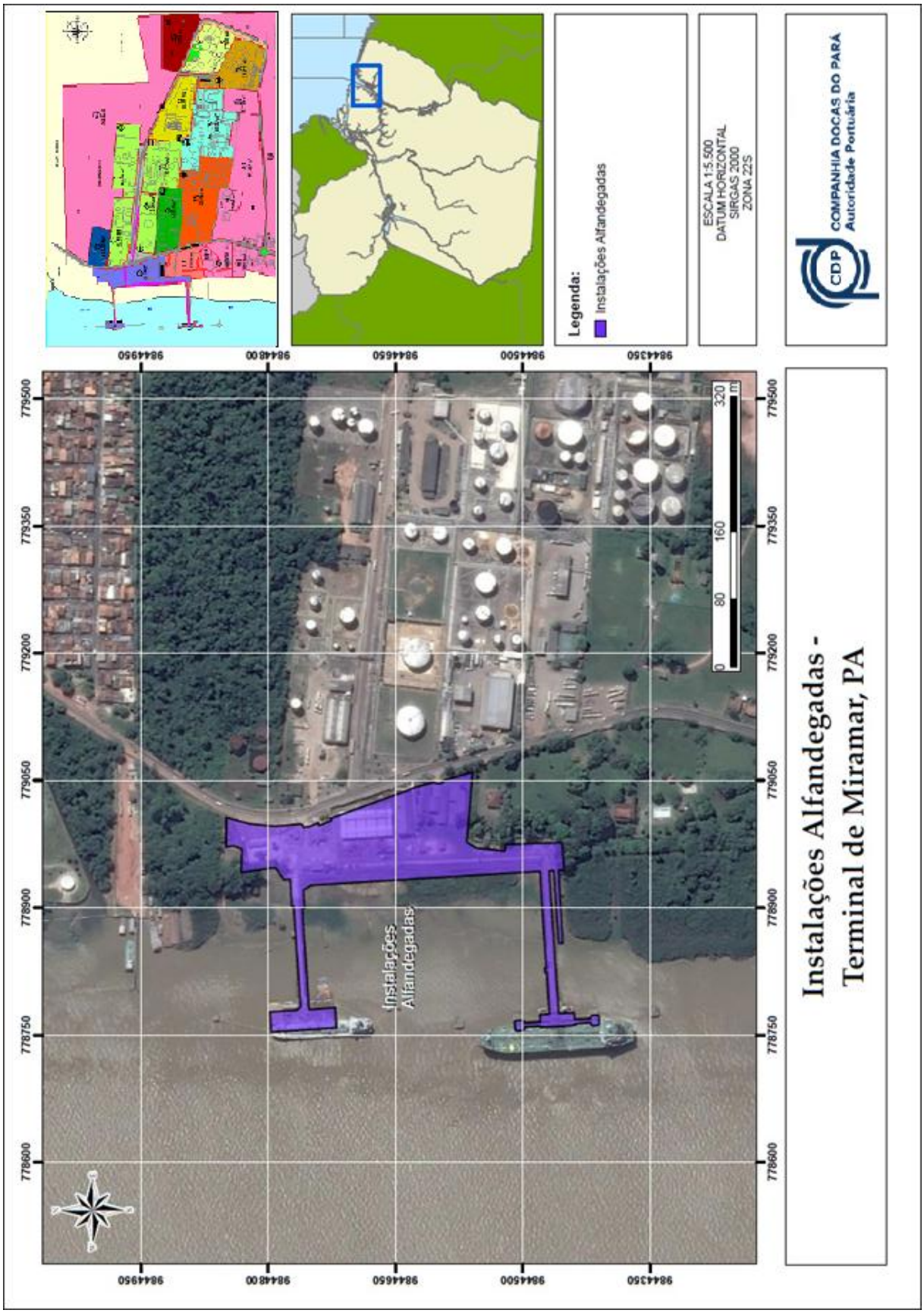

Instalações de Acostagem -
Terminal de Miramar, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ESCALA 1:8.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
Legenda:
Pier 100
Pier 200
Berço 101
Berço 102
Berço 103
Berço 201
Berço 202
Berço 203
Pier 100
Pier 200
9844000
9844250
9844500
9844750
9845000
778750
779000
779250
779500
779750
780000
0
125
250
500 m

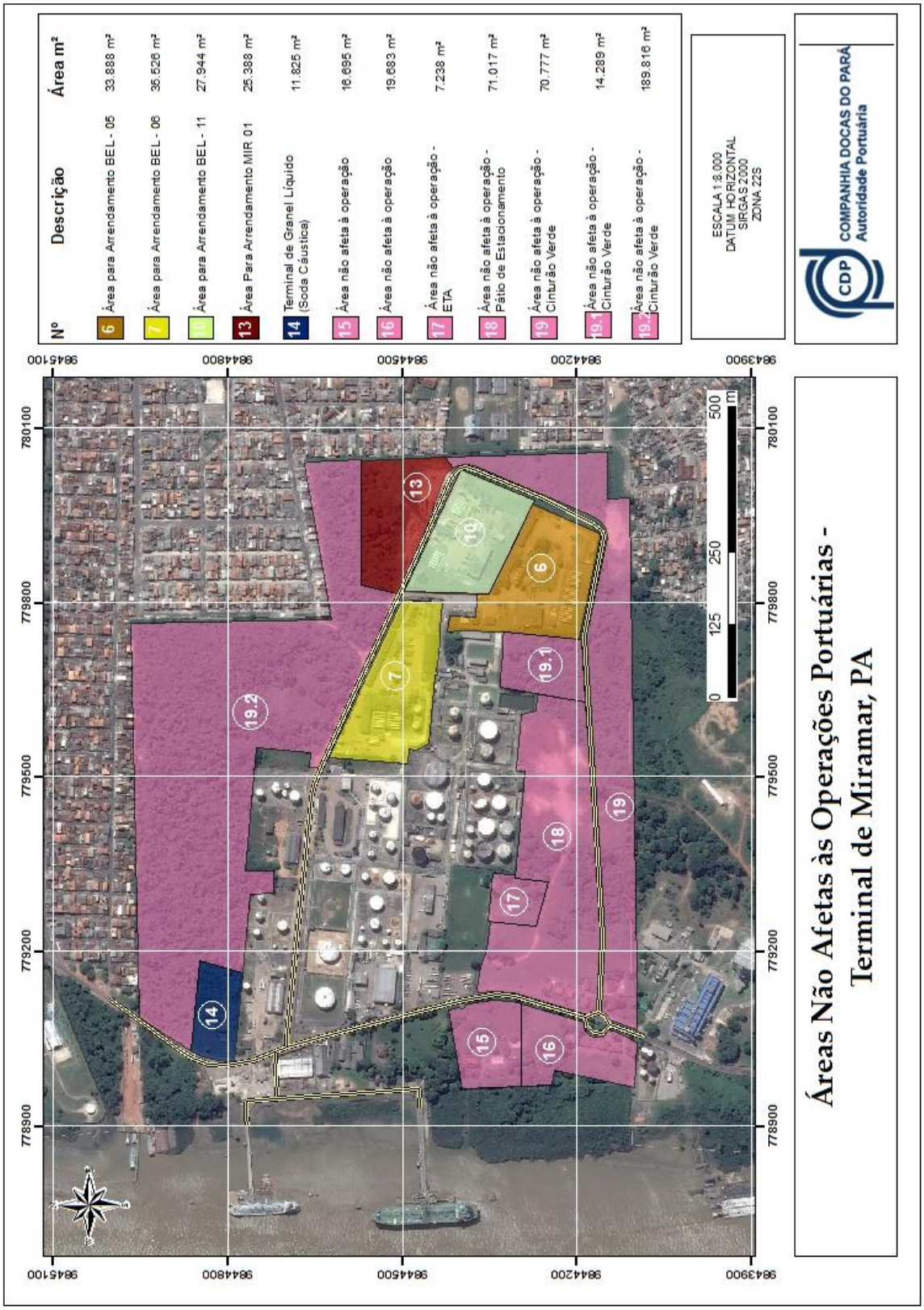

Instalações de Armazenagem - Armazéns
Terminal de Miramar, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Legenda:
Armazém Ipiranga
Armazém Petrobrás
Armazém Raizen
Armazém CDP
Armazém CDA
Armazém Raizen
ESCALA 1:8.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
Armazém Petrobrás Distribuidora
Armazém Raizen
Armazém Raizen
Armazém Ipiranga
Armazém CDP
Armazém CDA
0
115
230
460 m
780100
779800
779500
779200
778900
9845100
9844800
9844500
9844200
9843900

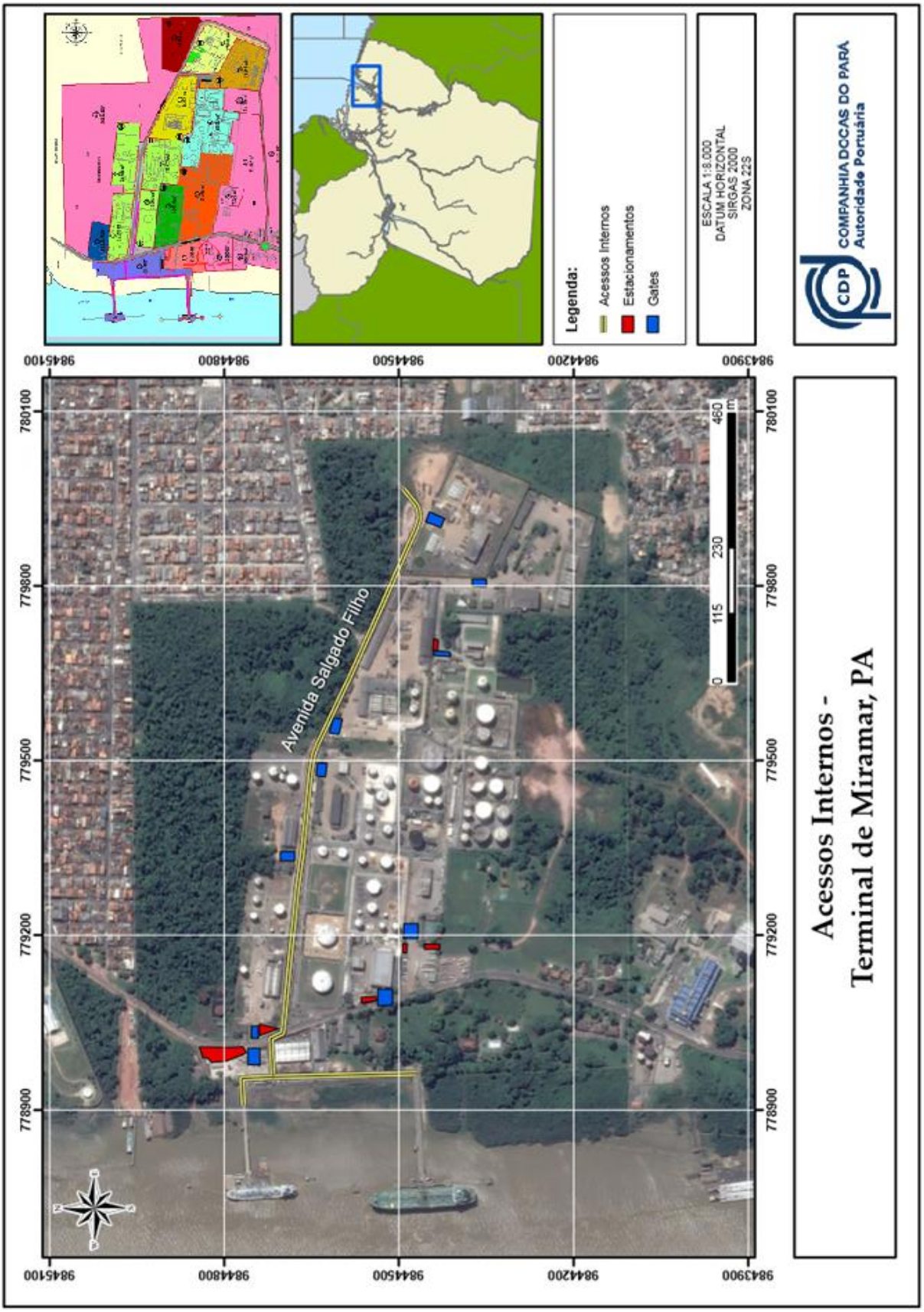

Instalações de Armazenagem - Tanques -
Terminal de Miramar, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ESCALA 1:8.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
Legenda:
T. de gás - Paragás
T. esféricos - Paragás
T. esféricos - Petrobrás
Petrobrás Transpetro S/A
T. de gás - Supergasbras
T. de gás - Liquigás
Tanques desativados - CDP
Petróleo Sabbá S/A COSAN A
Petróleo Sabbá S/A COSAN B
Ipiranga IPP
BR Petrobrás Distribuidora
Petróleo Sabbá S/A
Supergasbras
Liquigás
Paragás Dist. S/A
Petrobrás
Petrobrás Transpetro S/A
Petróleo Sabbá S/A
Ipiranga IPP
BR Petrobrás Dist. S/A
Petróleo Sabbá S/A COSAN A
Petróleo Sabbá S/A COSAN B
Tanques desativados - CDP
0
115
230
460
m
780100
779800
779500
779200
778900
9843900
9844200
9844500
9844800
9845100

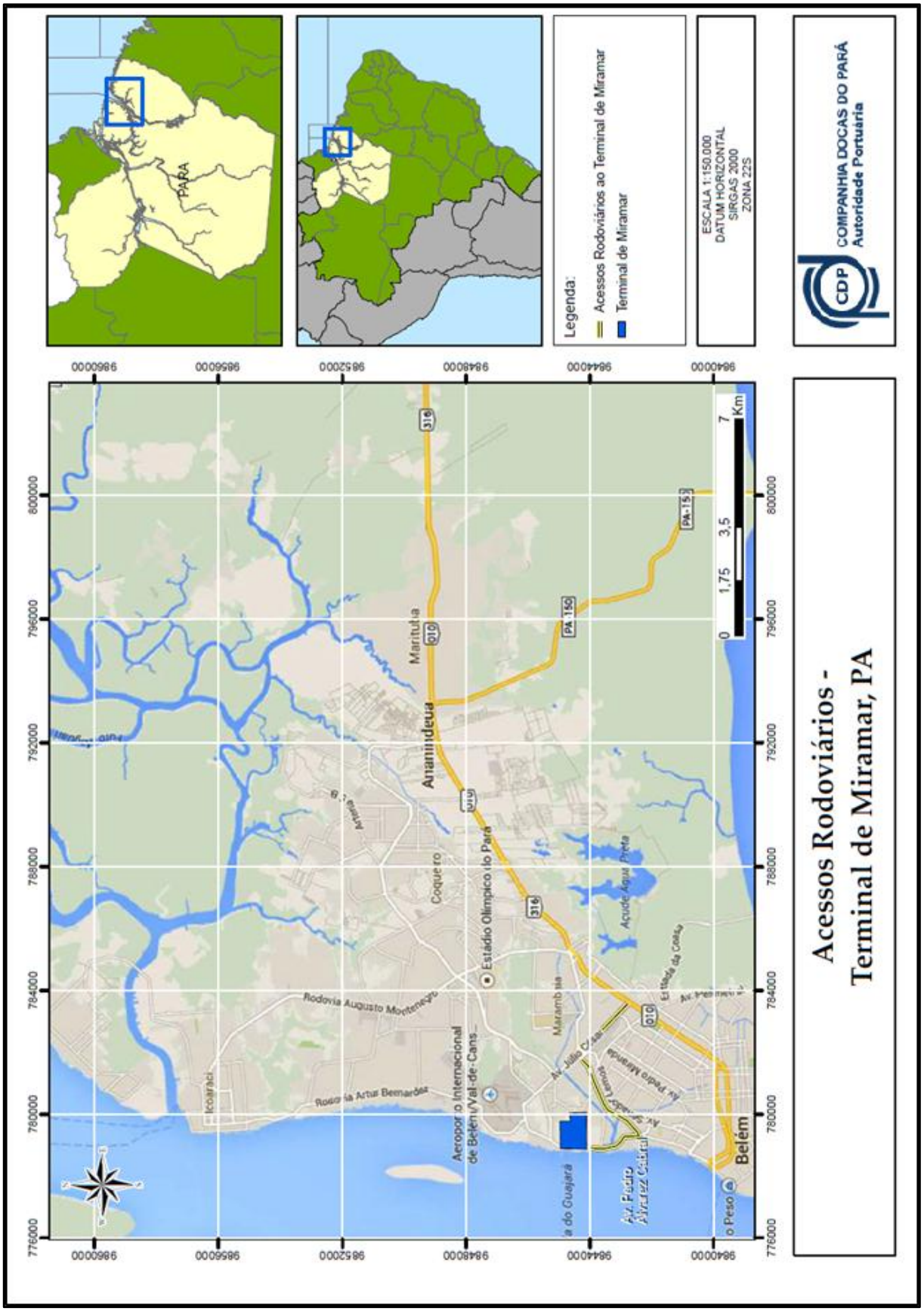

Áreas Arrendadas -
Terminal de Miramar, PA
Legenda:
Petróleo SABBÁ cosan A
Petróleo SABBÁ cosan B
Ipiranga
BR Petrobrás Distribuidora S/A
BR Petrobrás Distribuidora S/A
Petróleo SABBÁ S/A
Paragás
Petrobrás Transpetro S/A
Supergas Brás
Liquigás
ESCALA 1:8.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
SUPERGAS BRÁS
LIQUIGÁS
PARAGÁS DISTRIBUIDORA LTDA
PETROBRÁS TRANSPETRO S/A
BR PETROBRÁS DISTRIBUIDORA S/A
PETRÓLEO SABBÁ S/A
PETRÓLEO SABBÁ S/A COSAN A
PETRÓLEO SABBÁ S/A COSAN B
IPIRANGA - IPP
0 125 250 500 m
9845100
9844800
9844500
9844200
9843900
780100
779800
779500
779200
778900

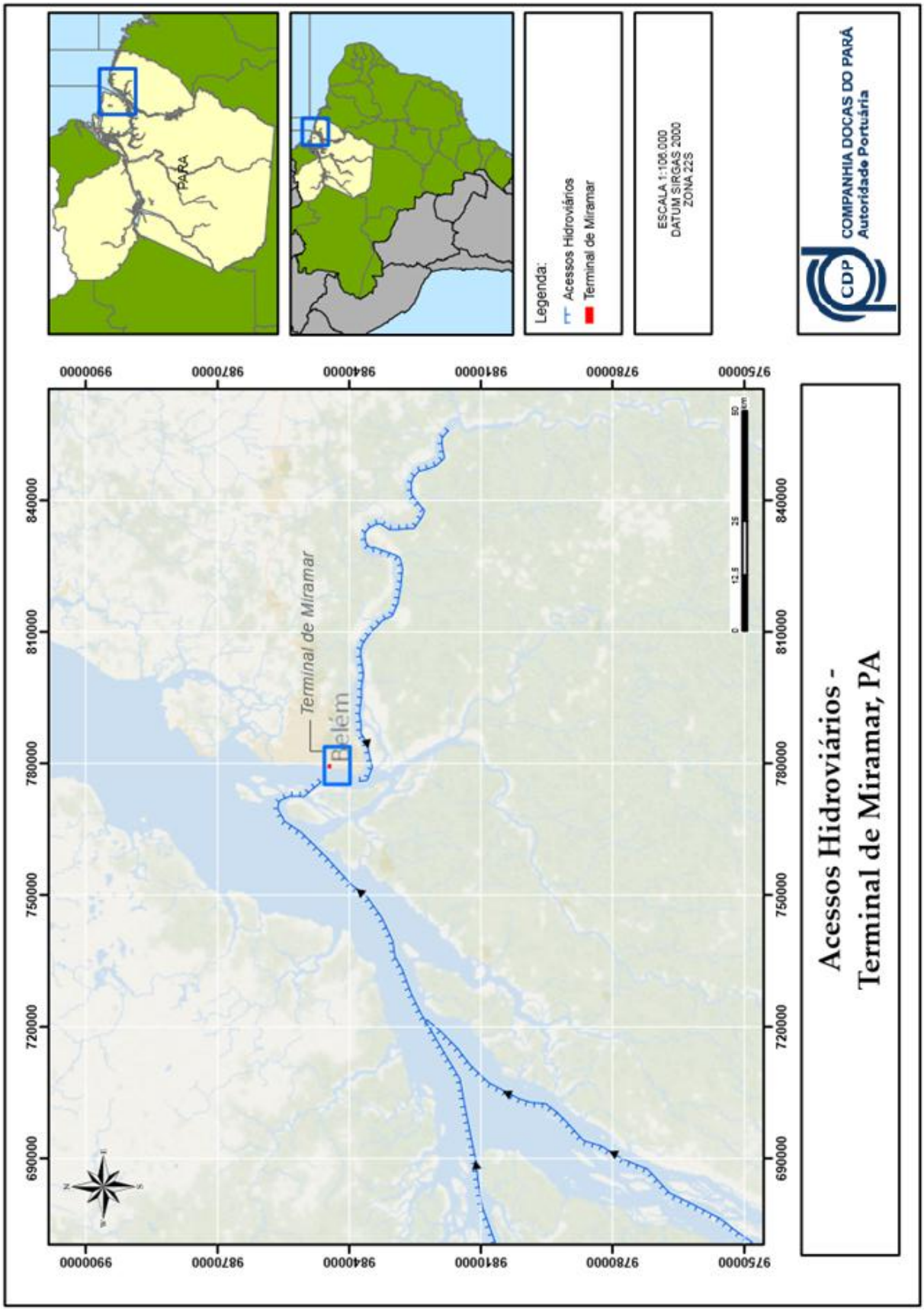

Áreas Arrendáveis -
Terminal de Miramar, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
ESCALA 1:8.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
Nº
Descrição
Área m²
1 Área para Arrendamento BEL - 2A 22.256 m²
2 Área para Arrendamento BEL - 2A 20.984 m²
3 Área para Arrendamento BEL - 2B 18.005 m²
4 Área para Arrendamento BEL - 2B 28.622 m²
5 Área para Arrendamento BEL - 04 25.010 m²
6 Área para Arrendamento BEL - 05 33.888 m²
7 Área para Arrendamento BEL - 06 35.526 m²
8 Área para Arrendamento BEL - 08 51.450 m²
9 Área para Arrendamento BEL - 09 48.019 m²
10 Área para Arrendamento BEL - 11 27.944 m²
11 Área Para Arrendamento 17.018 m²
13 Área Para Arrendamento MIR 01 25.388 m²
16 Área não afeta à operação 19.683 m²
18 Área não afeta à operação - Pátio de Estacionamento 71.017 m²
0 125 250 500 m
9845100
9844800
9844500
9844200
9843900
780100
779800
779500
779200
778900

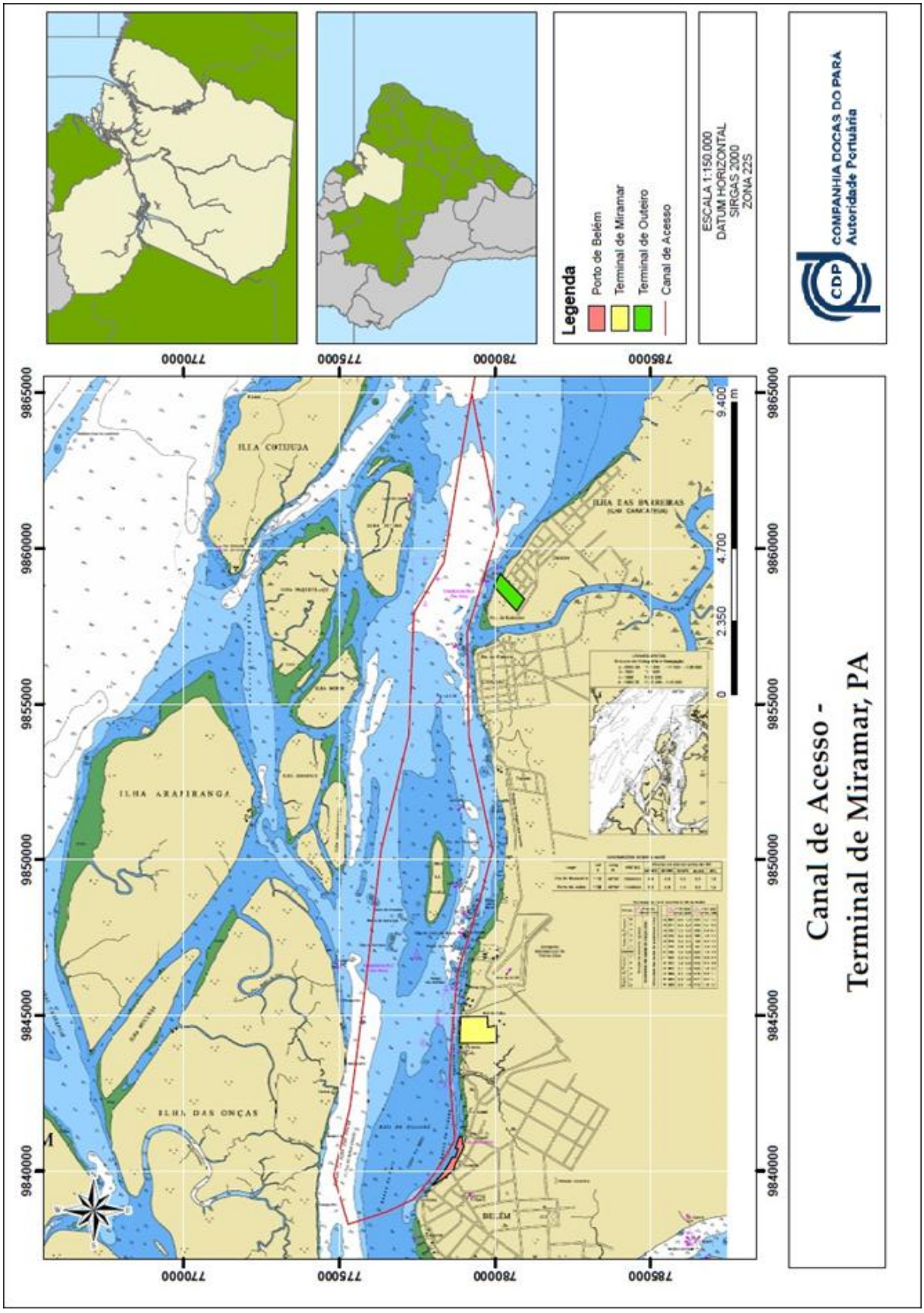

Legenda:
Instalações Alfandegadas
ESCALA 1:5.500
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Instalações Alfandegadas -
Terminal de Miramar, PA
Instalações Alfandegadas
0
80
160
320
m
9844950
9844800
9844650
9844500
9844350
779500
779350
779200
779050
778900
778750
778600

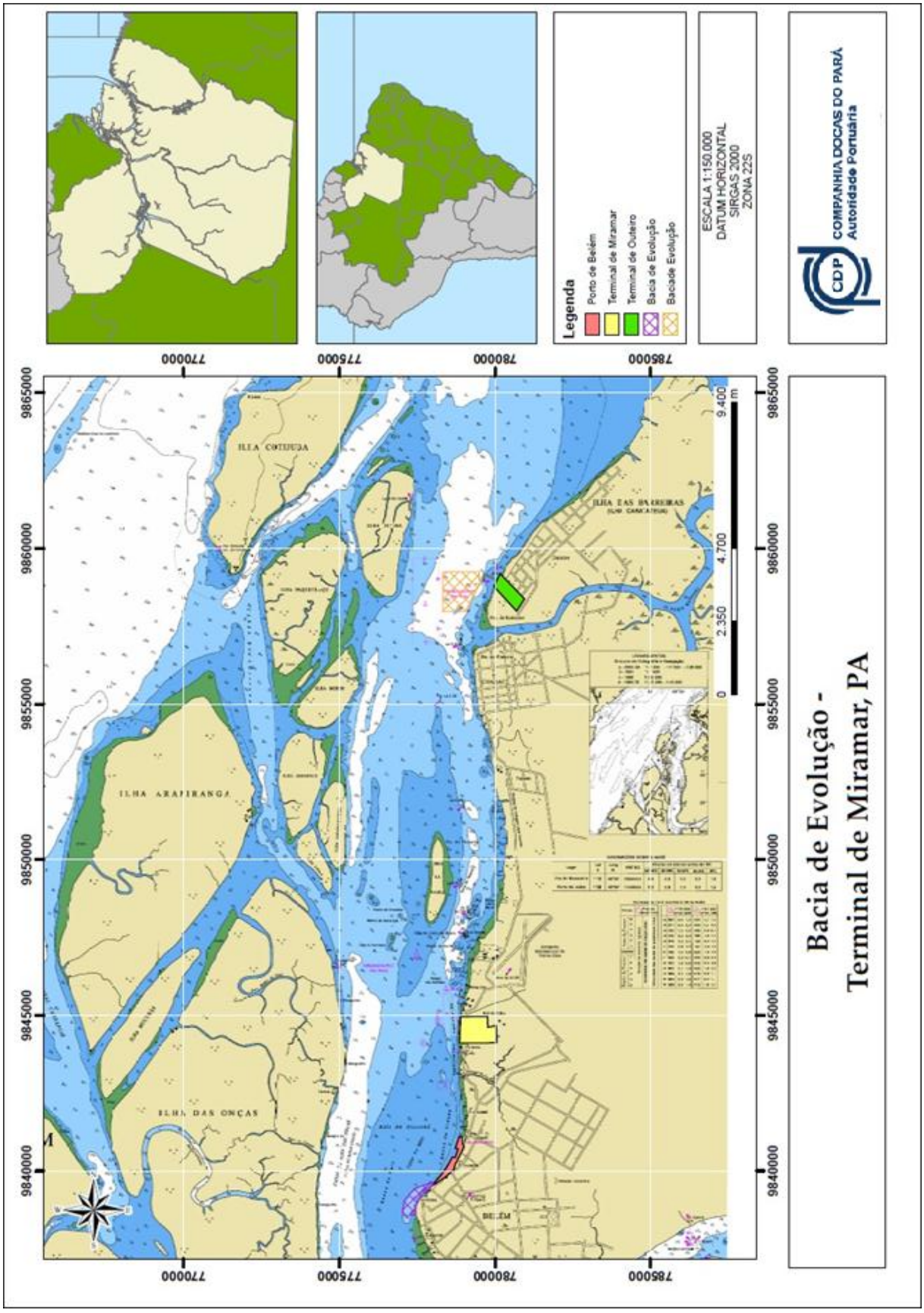

Áreas Não Afetas às Operações Portuárias - Terminal de Miramar, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ESCALA 1:8.000
DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000
ZONA 22S
Nº | Descrição | Área m²
6 | Área para Arrendamento BEL - 05 | 33.888 m²
7 | Área para Arrendamento BEL - 06 | 35.628 m²
10 | Área para Arrendamento BEL - 11 | 27.944 m²
13 | Área Para Arrendamento MIR 01 | 25.388 m²
14 | Terminal de Granel Líquido (Soda Cáustica) | 11.825 m²
15 | Área não afeta à operação | 16.695 m²
16 | Área não afeta à operação | 19.683 m²
17 | Área não afeta à operação - ETA | 7.238 m²
18 | Área não afeta à operação - Pátio de Estacionamento | 71.017 m²
19 | Área não afeta à operação - Cinturão Verde | 70.777 m²
19.1 | Área não afeta à operação - Cinturão Verde | 14.289 m²
19.2 | Área não afeta à operação - Cinturão Verde | 189.816 m²
0 125 250 500 m
9845100
9844800
9844500
9844200
9843900
780100
779800
779500
779200
778900

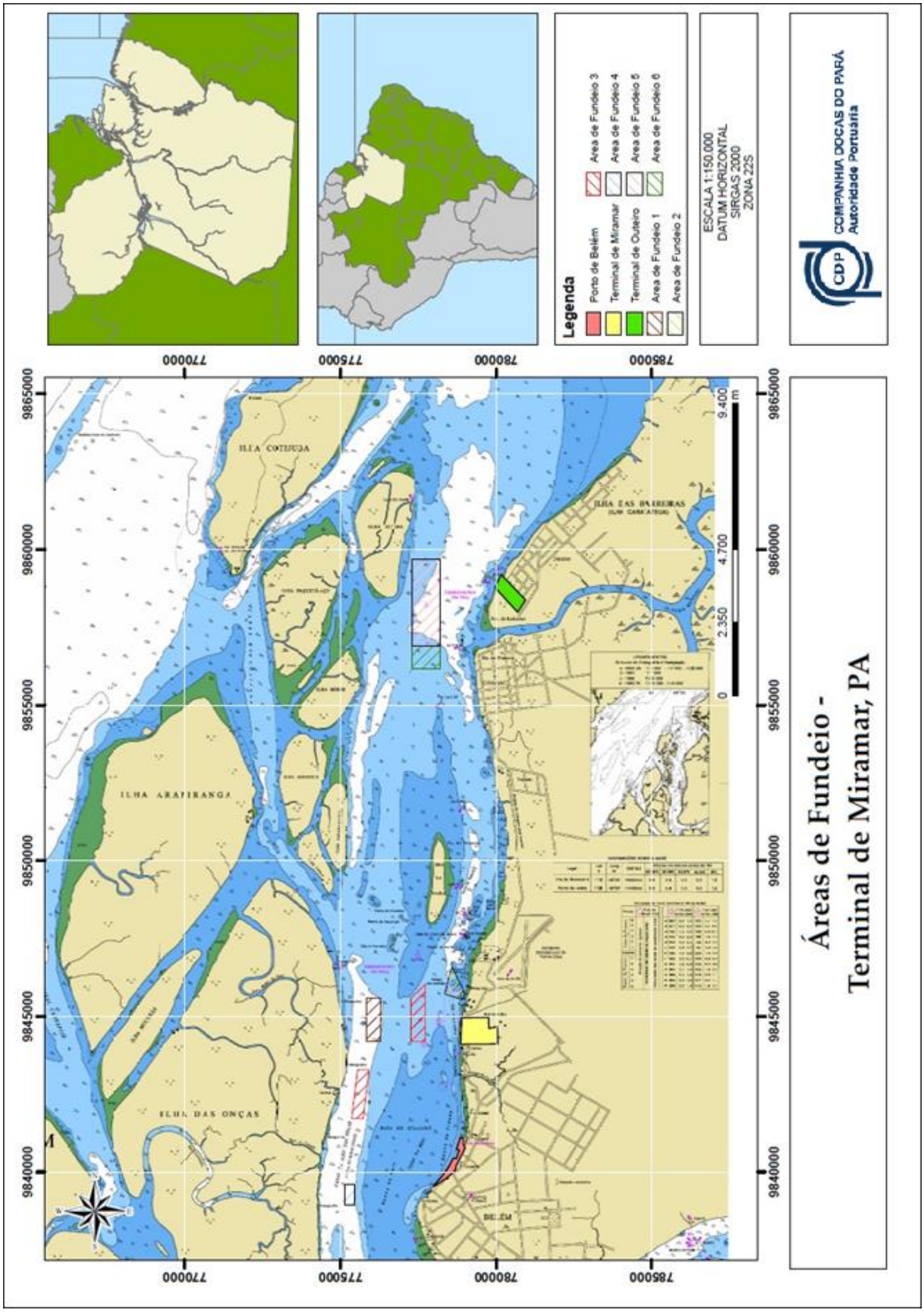

Legenda:
Acessos Internos
Estacionamentos
Gates
ESCALA 1:8.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Acessos Internos -
Terminal de Miramar, PA
Avenida Salgado Filho
0
115
230
460
m
9845100
9844800
9844500
9844200
9843900
780100
779800
779500
779200
778900

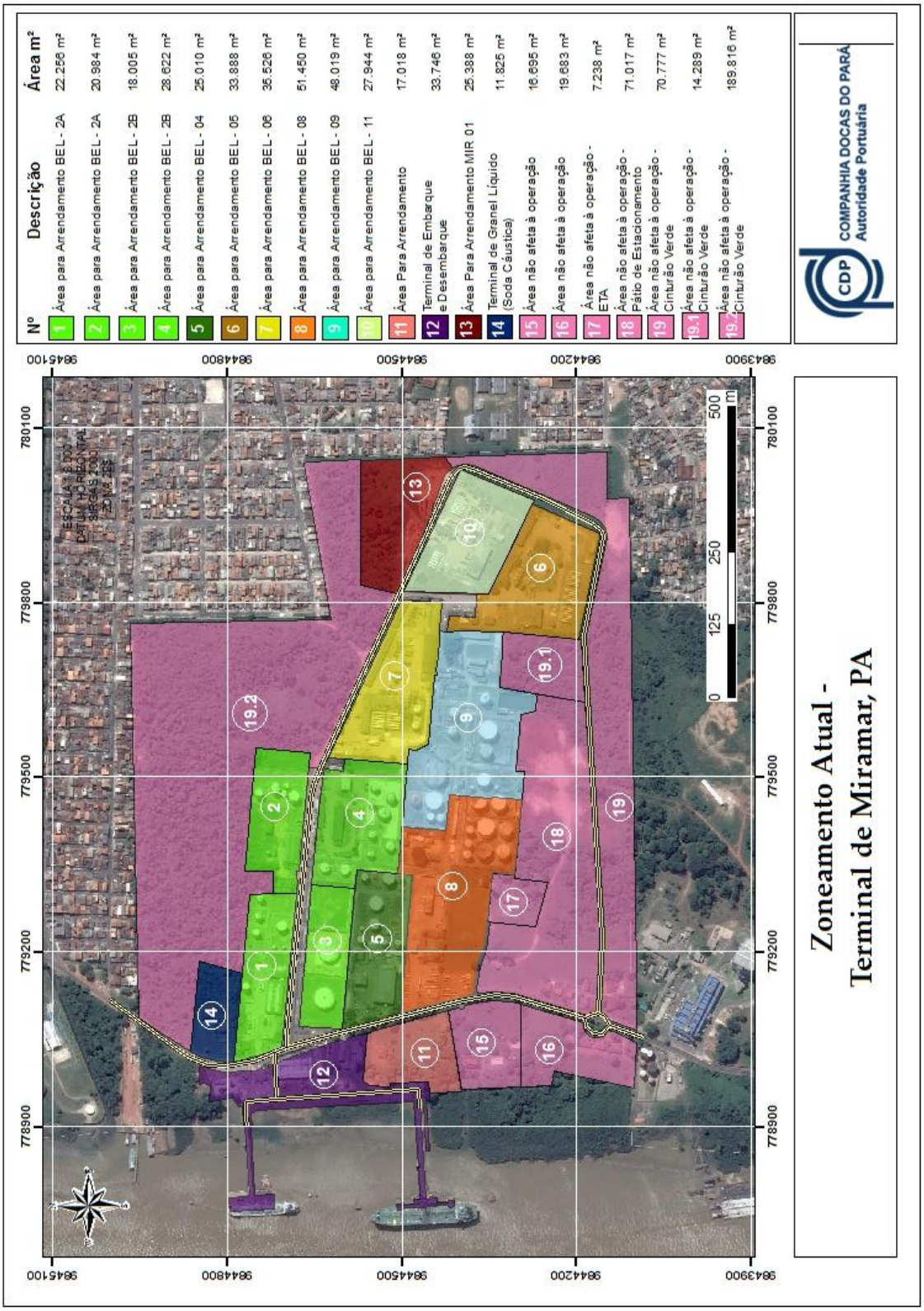

PARÁ
Legenda:
Acessos Rodoviários ao Terminal de Miramar
Terminal de Miramar
ESCALA 1:150.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Acessos Rodoviários -
Terminal de Miramar, PA
0 1,75 3,5 7 Km
Ananindeua
Marituba
Coqueiro
Estádio Olímpico do Pará
Rodovia Augusto Montenegro
Rodovia Artur Bernardes
Aeroporto Internacional de Belém/Val-de-Cans
Icoaraci
Marambaia
Belém
PA-150
PA-153
316
010

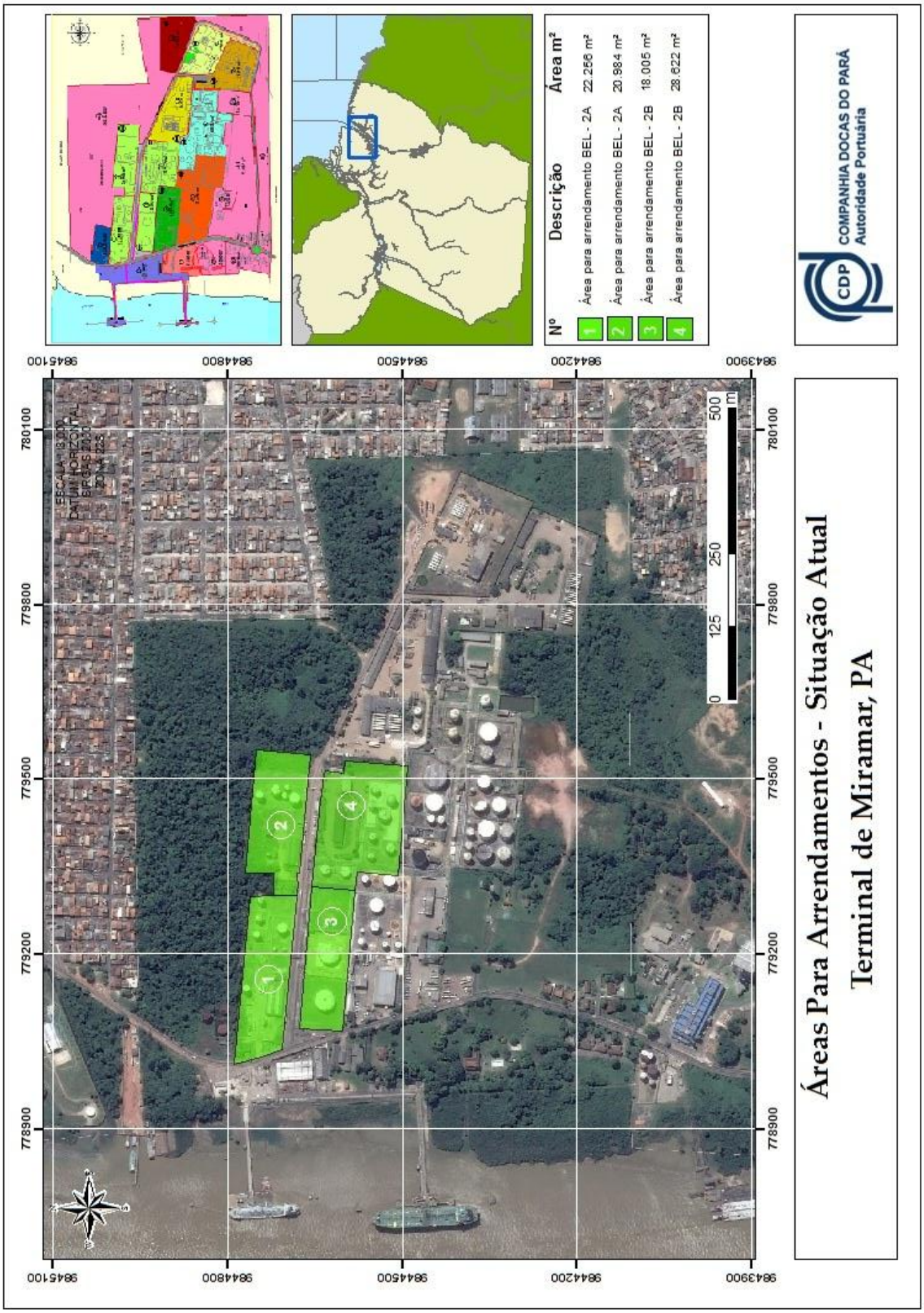

PARÁ
Legenda:
Acessos Hidroviários
Terminal de Miramar
ESCALA 1:100.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Terminal de Miramar
Belém
Acessos Hidroviários -
Terminal de Miramar, PA
840000
810000
780000
750000
720000
690000
975000
978000
981000
984000
987000
990000

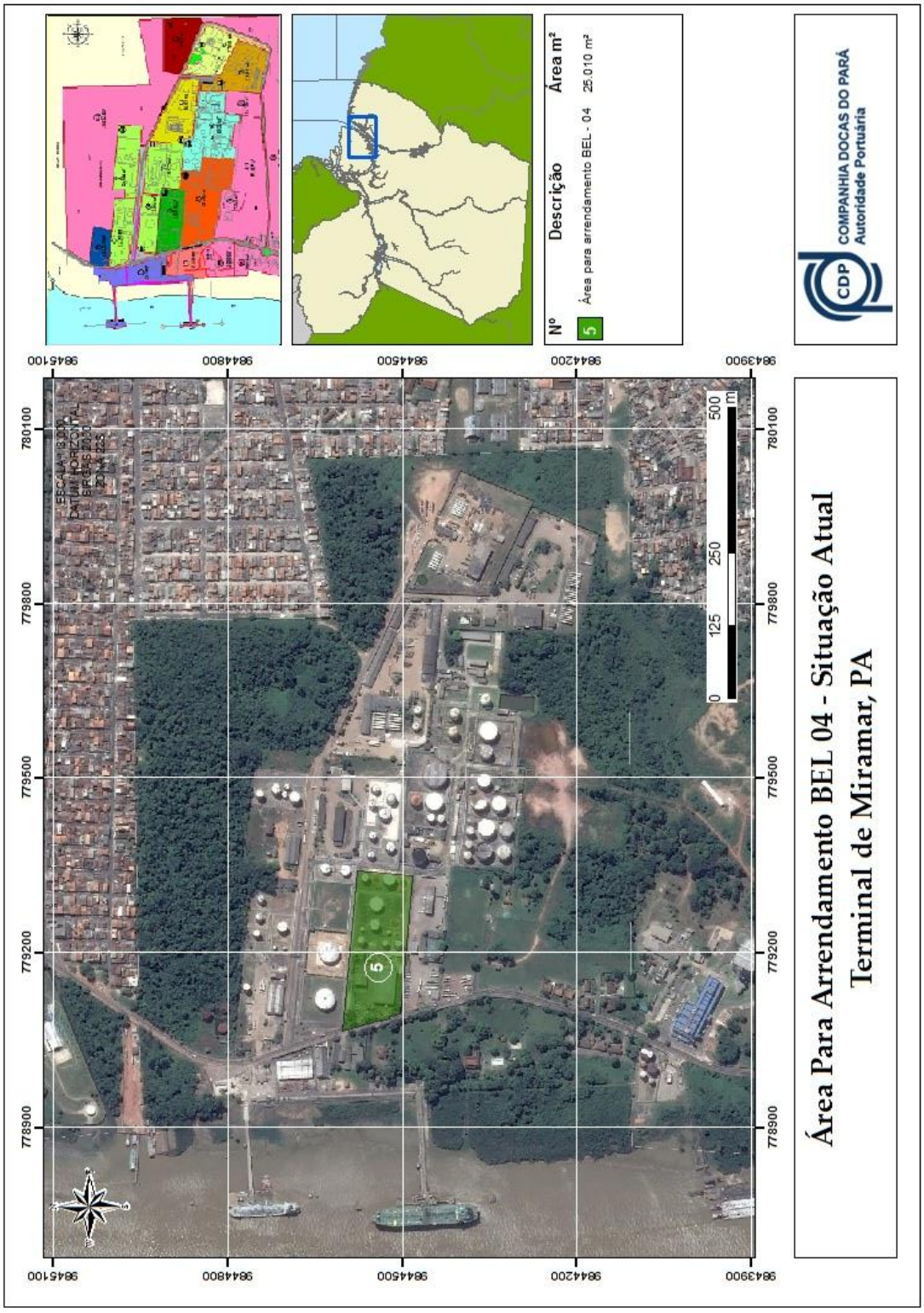

Legenda
Porto de Belém
Terminal de Miramar
Terminal de Outeiro
Canal de Acesso
ESCALA 1:150.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARA
Autoridade Portuária
CDP
Canal de Acesso -
Terminal de Miramar, PA
ILHA COTIJUBA
ILHA ARAPIRANGA
ILHA DAS ONÇAS
9.400
4.700
2.350
0
m
770000
775000
780000
785000
9865000
9860000
9855000
9850000
9845000
9840000

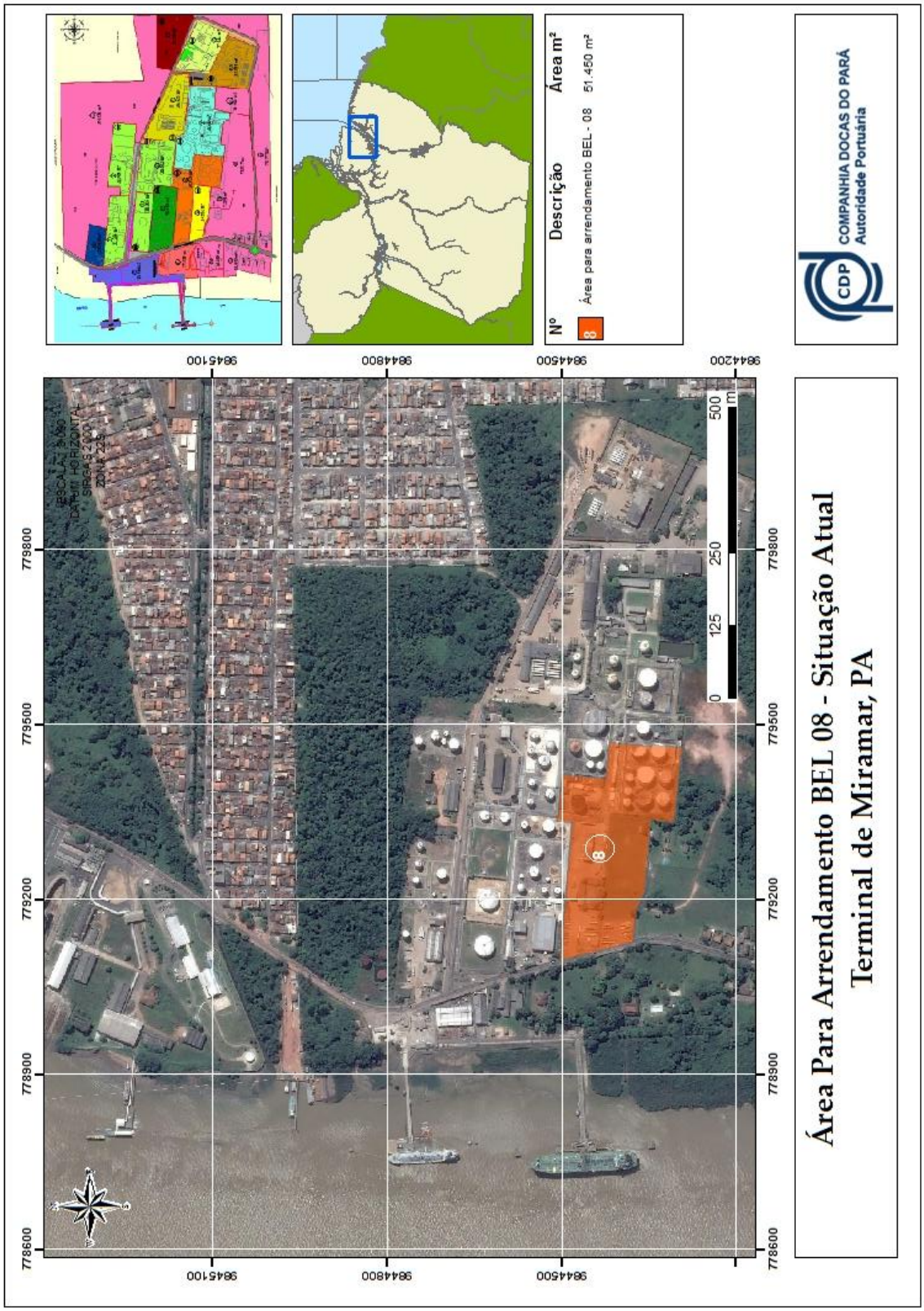

Legenda
Porto de Belém
Terminal de Miramar
Terminal de Outeiro
Bacia de Evolução
Bacia de Evolução
ESCALA 1:150.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
770000
775000
780000
785000
9865000
9860000
9855000
9850000
9845000
9840000
ILHA COTIJUBA
ILHA ARAPIRANGA
ILHA DAS ONÇAS
BELÉM
9,400
m
4,700
2,350
0
Bacia de Evolução -
Terminal de Miramar, PA

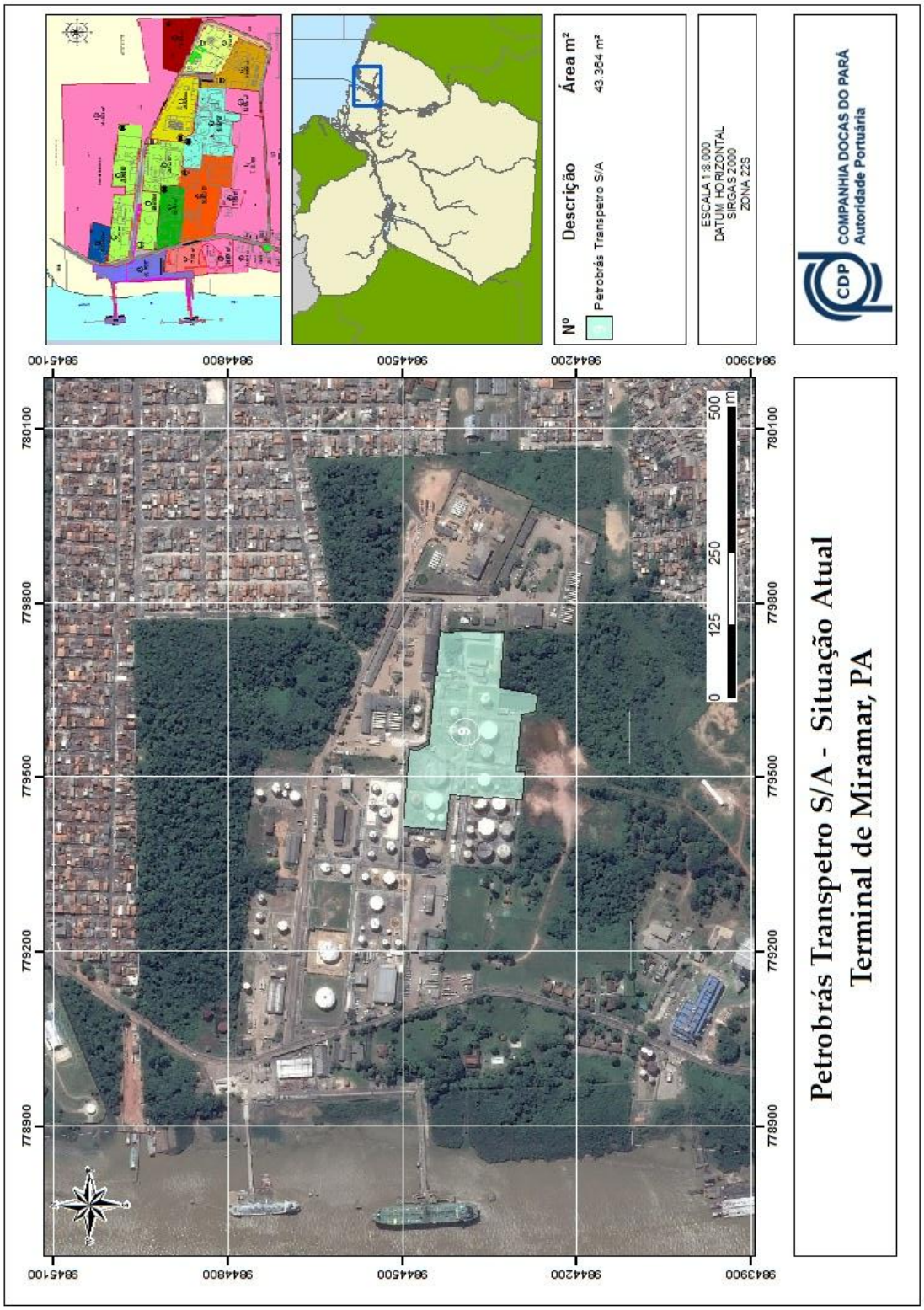

Legenda
Porto de Belém
Terminal de Miramar
Terminal de Outeiro
Area de Fundeio 1
Area de Fundeio 2
Area de Fundeio 3
Area de Fundeio 4
Area de Fundeio 5
Area de Fundeio 6
ESCALA 1:150.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ILHA COTIJUBA
ILHA ARAPIRANGA
ILHA DAS ONÇAS
ILHA DAS BARREIRAS
9.400
4.700
2.350
0
m
Áreas de Fundeio -
Terminal de Miramar, PA

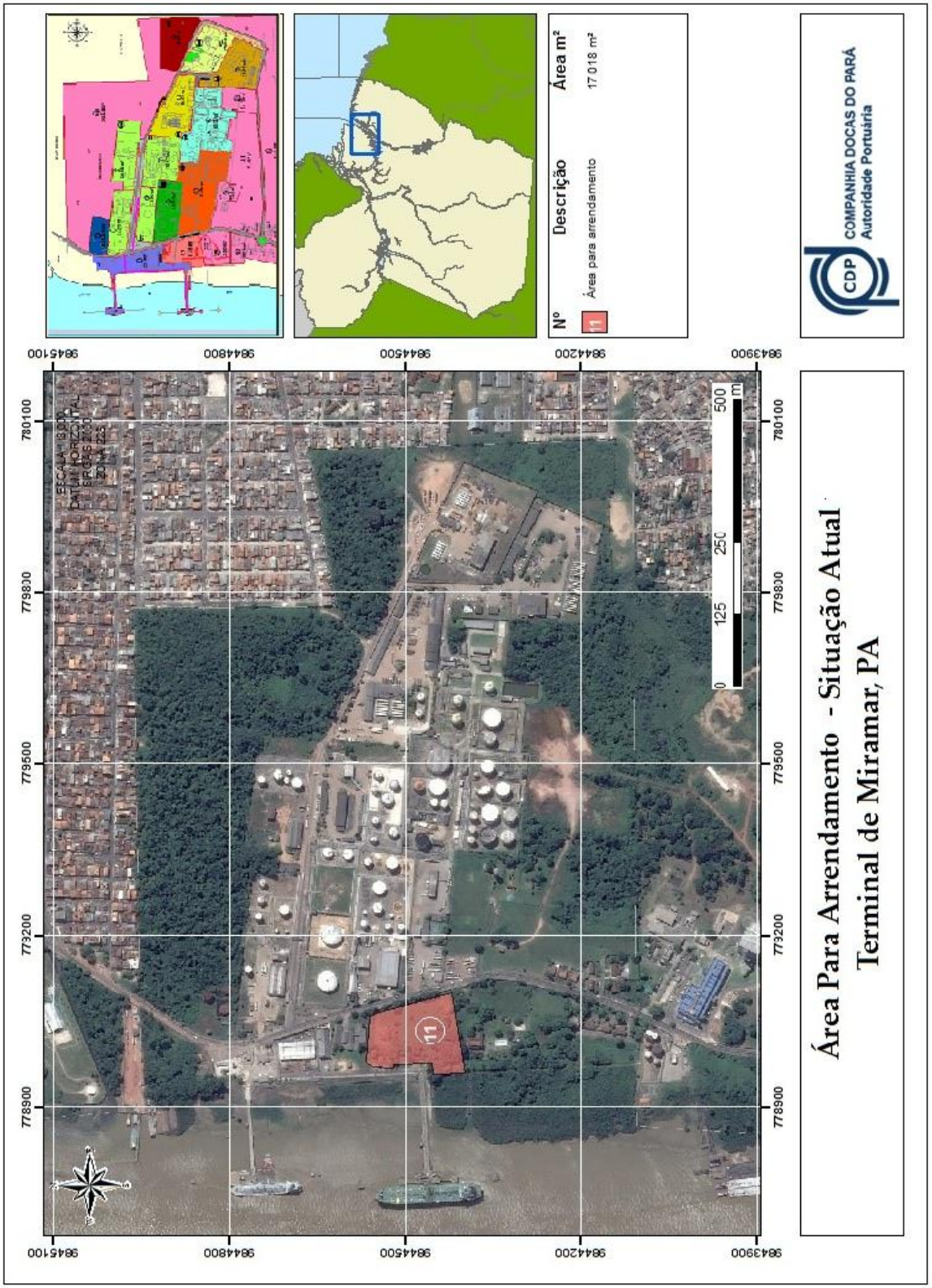

Nº
Descrição
Área m²
1 Área para Arrendamento BEL - 2A 22.256 m²
2 Área para Arrendamento BEL - 2A 20.984 m²
3 Área para Arrendamento BEL - 2B 18.005 m²
4 Área para Arrendamento BEL - 2B 28.622 m²
5 Área para Arrendamento BEL - 04 25.010 m²
6 Área para Arrendamento BEL - 05 33.888 m²
7 Área para Arrendamento BEL - 06 35.526 m²
8 Área para Arrendamento BEL - 08 51.450 m²
9 Área para Arrendamento BEL - 09 48.019 m²
10 Área para Arrendamento BEL - 11 27.944 m²
11 Área Para Arrendamento 17.018 m²
12 Terminal de Embarque e Desembarque 33.746 m²
13 Área Para Arrendamento MIR 01 25.388 m²
14 Terminal de Granel Líquido (Soda Cáustica) 11.825 m²
15 Área não afeta à operação 16.695 m²
16 Área não afeta à operação 19.683 m²
17 Área não afeta à operação - ETA 7.238 m²
18 Área não afeta à operação - Pátio de Estacionamento 71.017 m²
19 Área não afeta à operação - Cinturão Verde 70.777 m²
19.1 Área não afeta à operação - Cinturão Verde 14.289 m²
19.2 Área não afeta à operação - Cinturão Verde 189.816 m²
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Zoneamento Atual -
Terminal de Miramar, PA
0 125 250 500 m
9845100
9844800
9844500
9844200
9843900
780100
779800
779500
779200
778900

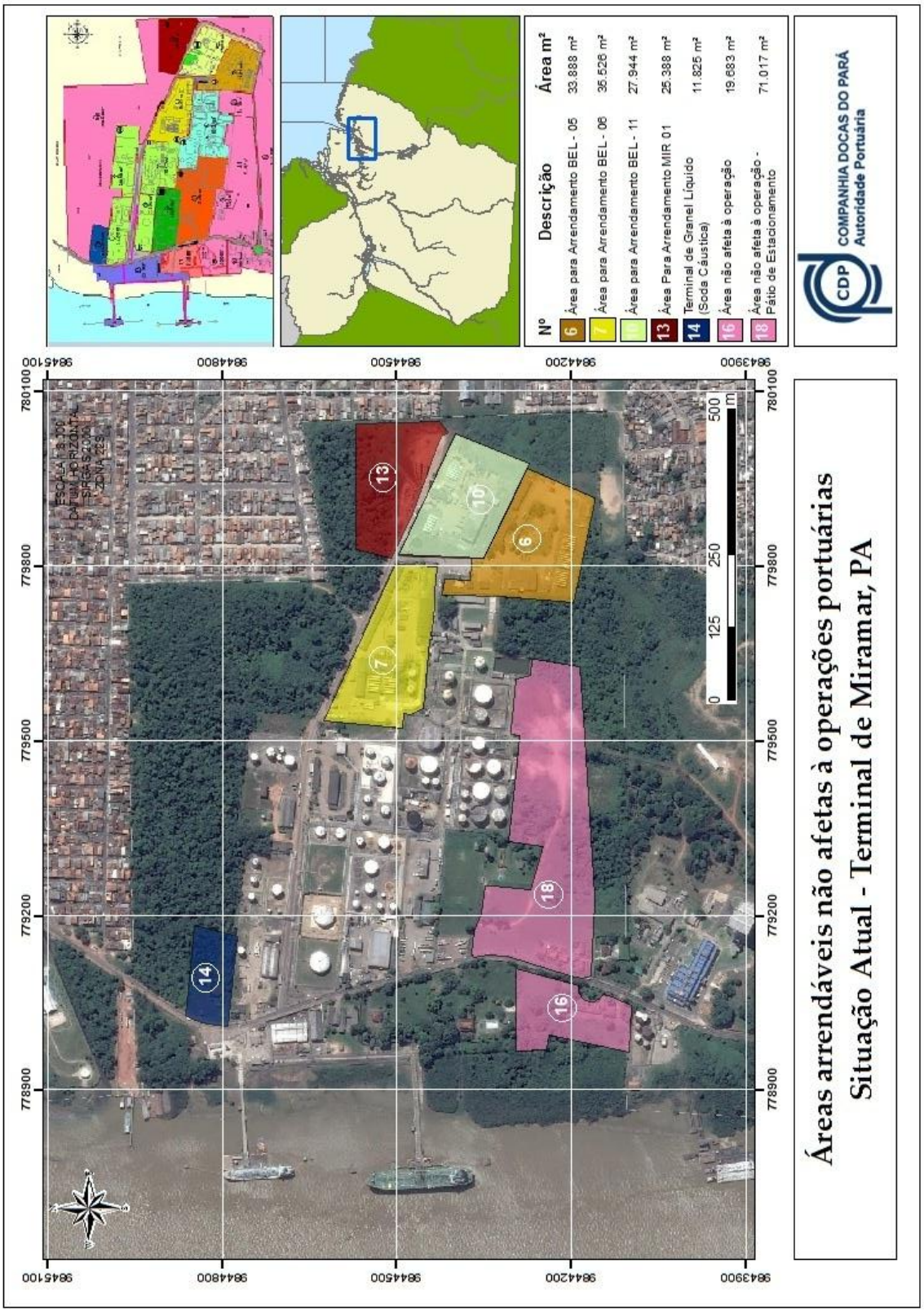

Áreas Para Arrendamentos - Situação Atual
Terminal de Miramar, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Nº
Descrição
Área m²
1 Área para arrendamento BEL - 2A 22.256 m²
2 Área para arrendamento BEL - 2A 20.984 m²
3 Área para arrendamento BEL - 2B 18.005 m²
4 Área para arrendamento BEL - 2B 28.622 m²
0 125 250 500 m
9845100
9844800
9844500
9844200
9843900
780100
779800
779500
779200
778900

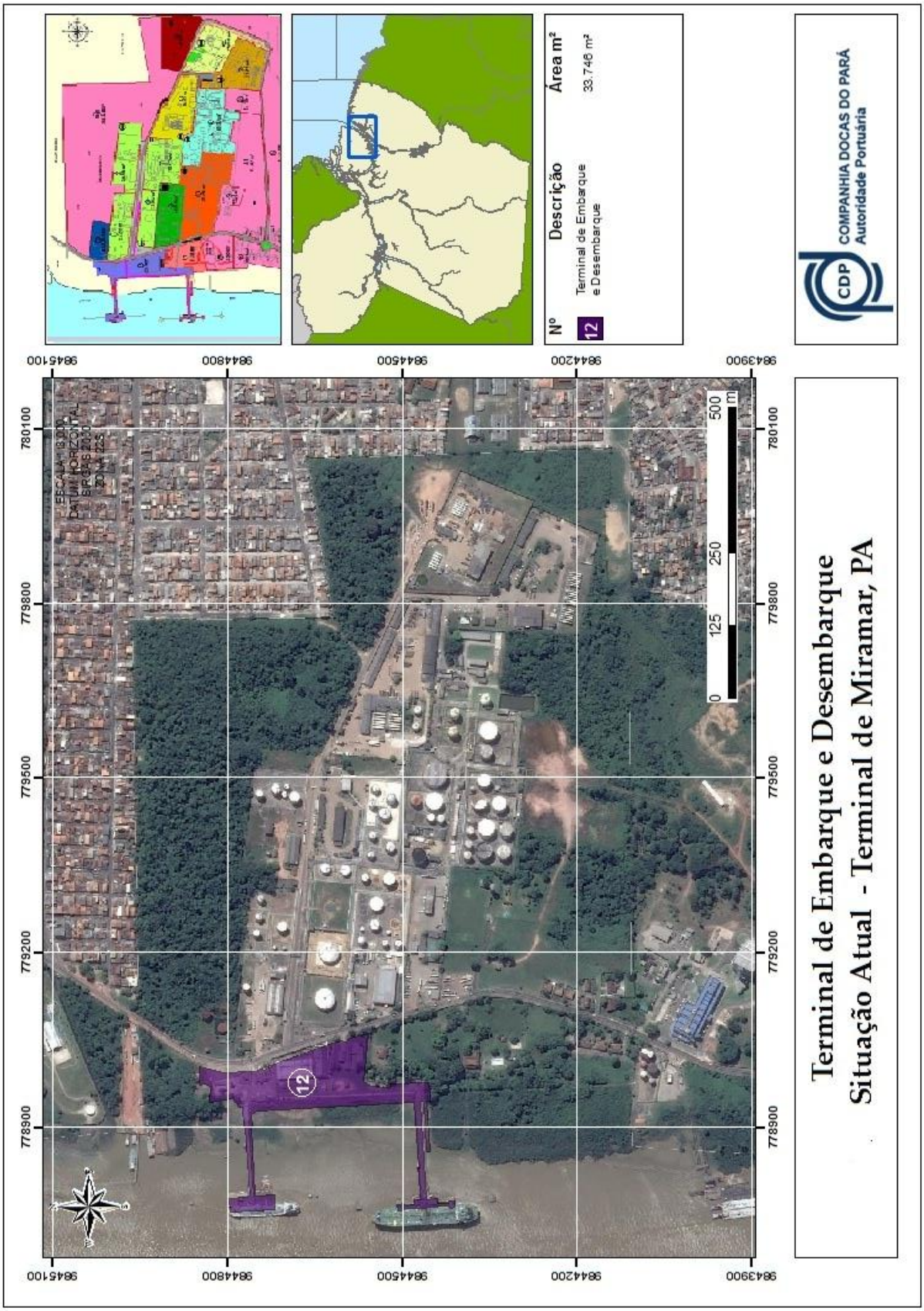

Área Para Arrendamento BEL 04 - Situação Atual
Terminal de Miramar, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Nº
Descrição
Área m²
5
Área para arrendamento BEL - 04
25.010 m²
0
125
250
500
m
9845100
9844800
9844500
9844200
9843900
780100
779800
779500
779200
778900

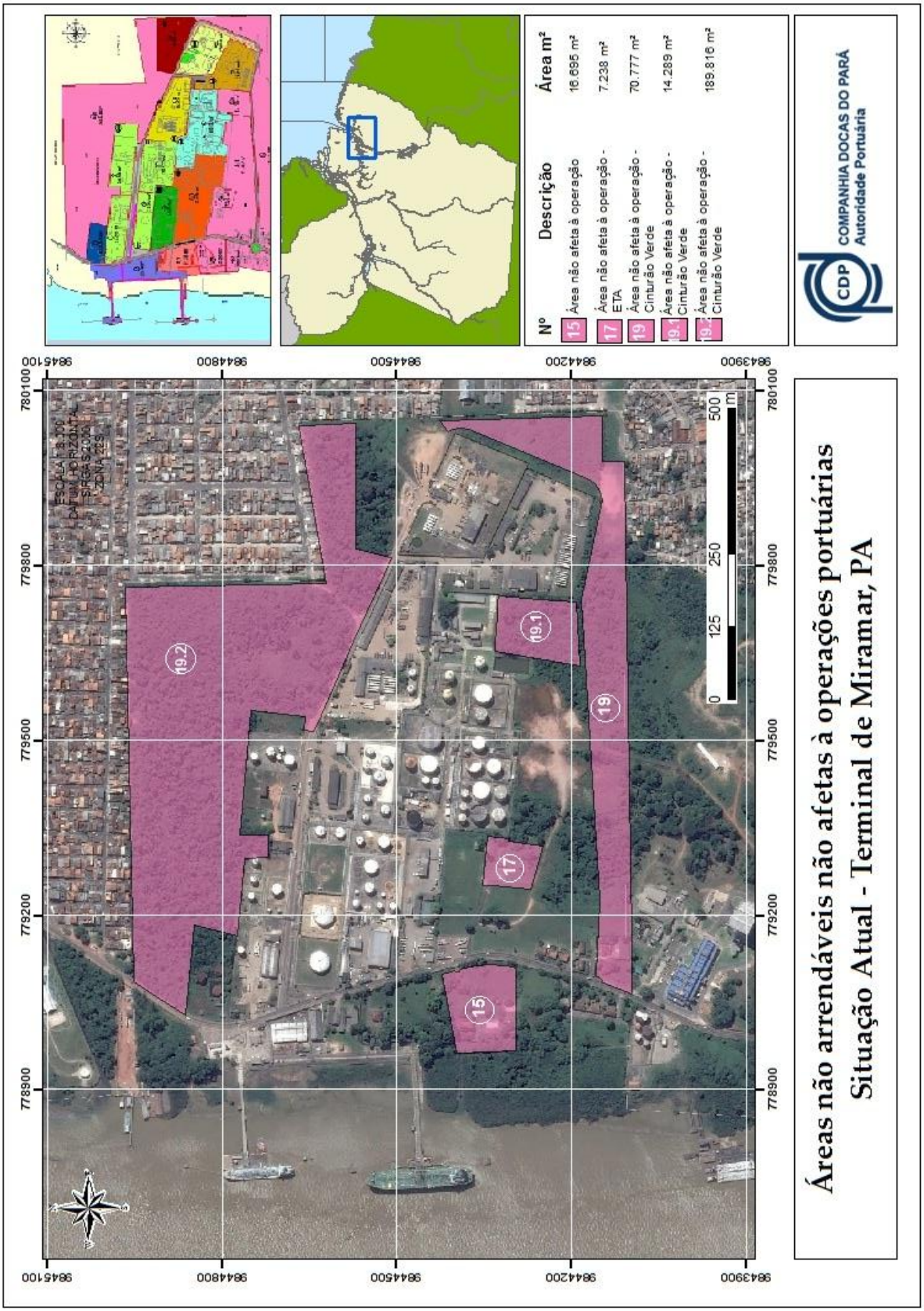

Área Para Arrendamento BEL 08 - Situação Atual
Terminal de Miramar, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Nº
Descrição
Área m²
Área para arrendamento BEL - 08
51.450 m²
0
125
250
500
m
9844200
9844500
9844800
9845100
778600
778900
779200
779500
779800

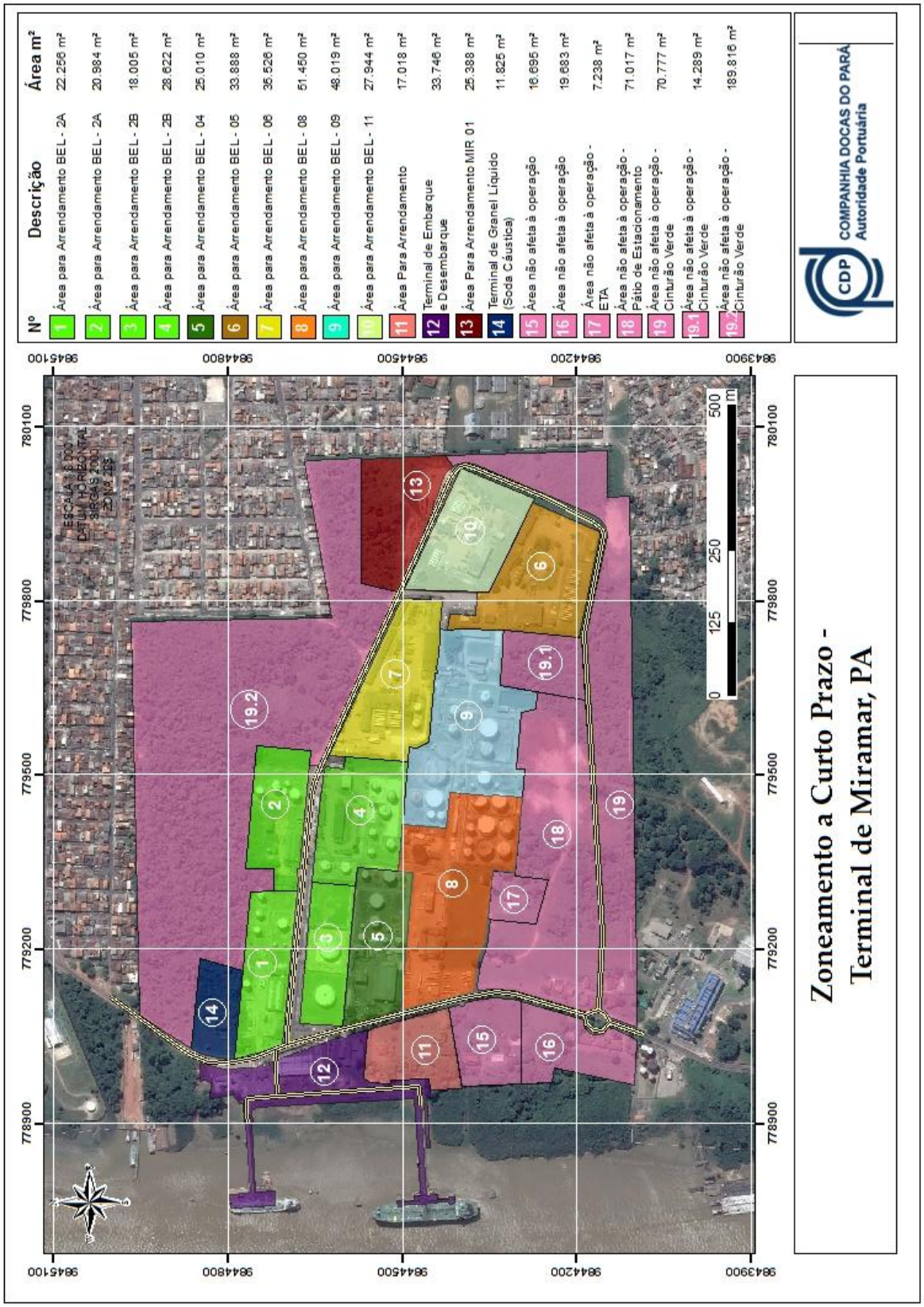

Petrobrás Transpetro S/A - Situação Atual
Terminal de Miramar, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ESCALA 1:8.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
Nº
Descrição
Área m²
Petrobrás Transpetro S/A
43.364 m²
0
125
250
500
m
9844100
9844800
9844500
9844200
9843900
780100
779800
779500
779200
778900

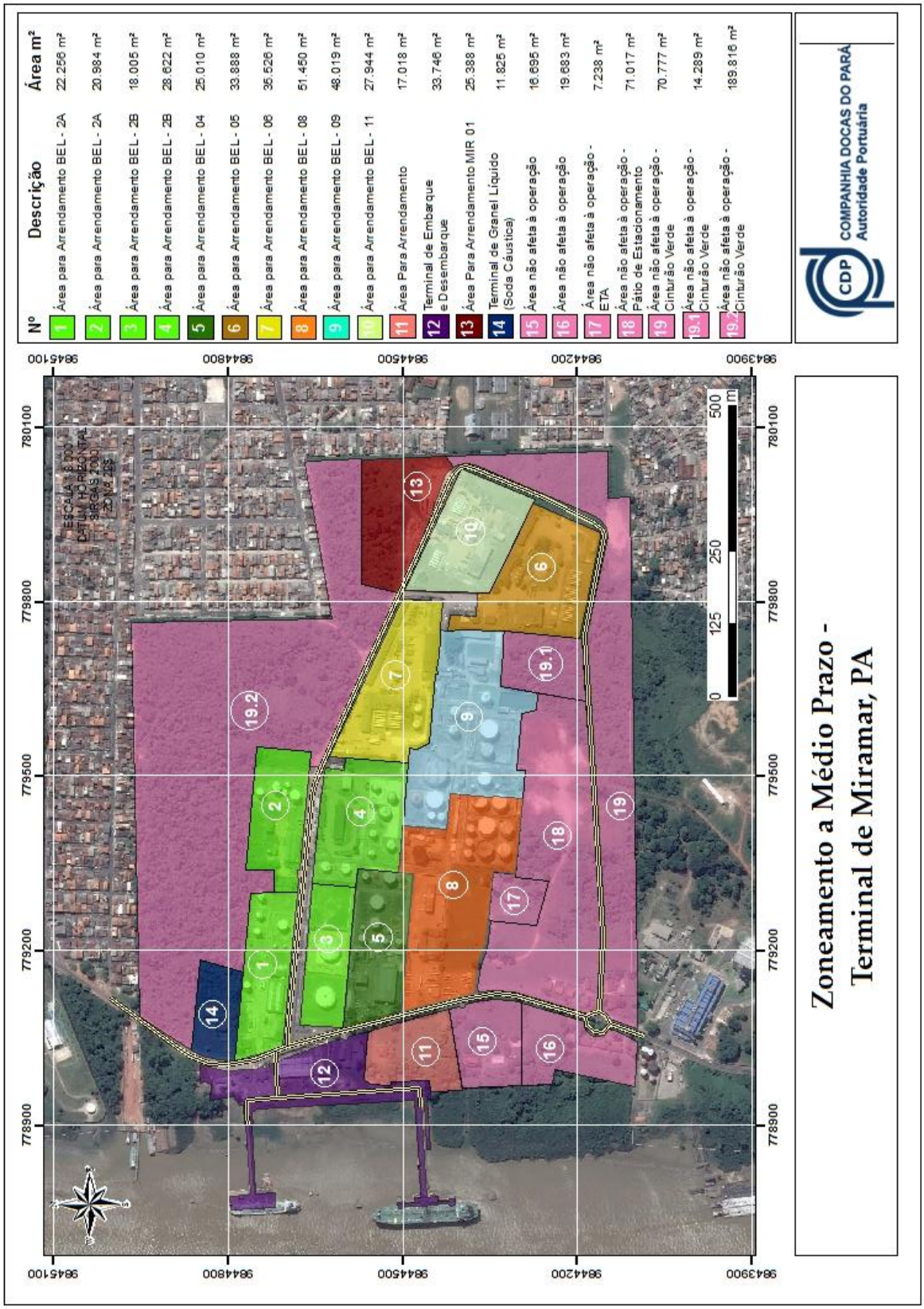

Área Para Arrendamento - Situação Atual
Terminal de Miramar, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Nº
Descrição
Área m²
Área para arrendamento
17 018 m²
11
0
125
250
500
m
9844100
9844800
9844500
9844200
9843900
780100
779800
779500
773200
778900

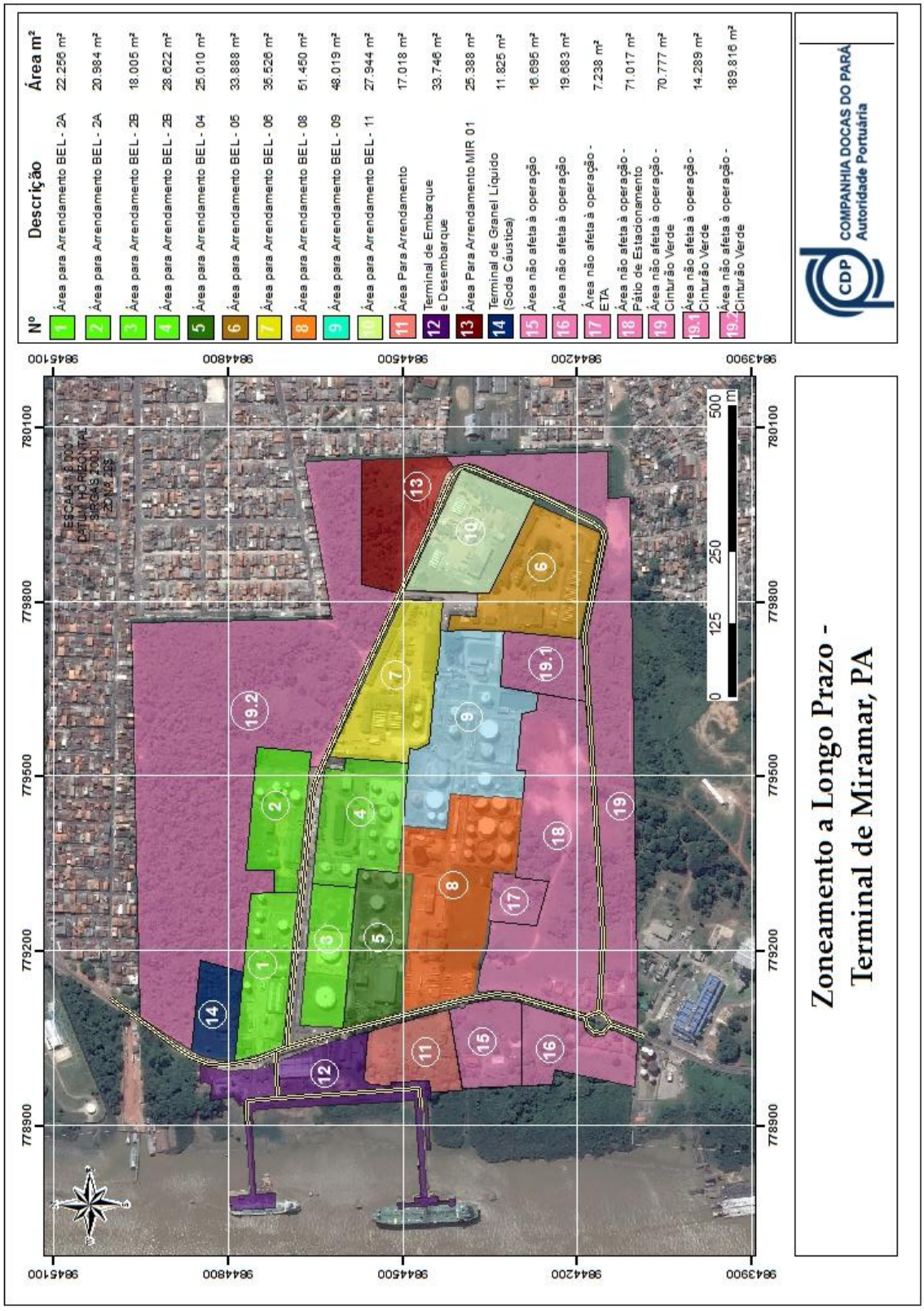

Áreas arrendáveis não afetas à operações portuárias
Situação Atual - Terminal de Miramar, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Nº
Descrição
Área m²
6 Área para Arrendamento BEL - 05 33.888 m²
7 Área para Arrendamento BEL - 06 35.526 m²
10 Área para Arrendamento BEL - 11 27.944 m²
13 Área Para Arrendamento MIR 01 25.388 m²
14 Terminal de Granel Líquido (Soda Cáustica) 11.825 m²
16 Área não afeta à operação 19.683 m²
18 Área não afeta à operação - Pátio de Estacionamento 71.017 m²
0 125 250 500 m
9844100
9844800
9844500
9844200
9843900
780100
779800
779500
779200
778900


Terminal de Embarque e Desembarque
Situação Atual - Terminal de Miramar, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Nº
Descrição
Área m²
12
Terminal de Embarque e Desembarque
33.746 m²
0
125
250
500
m
780100
779800
779500
779200
778900
9844100
9844800
9844500
9844200
9843900


Áreas não arrendáveis não afetas à operações portuárias
Situação Atual - Terminal de Miramar, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Nº
Descrição
Área m²
15 Área não afeta à operação 16.695 m²
17 Área não afeta à operação - ETA 7.238 m²
19 Área não afeta à operação - Cinturão Verde 70.777 m²
19.1 Área não afeta à operação - Cinturão Verde 14.289 m²
19.2 Área não afeta à operação - Cinturão Verde 189.816 m²
0 125 250 500 m
9844200
780100
779800
779500
779200
778900


Nº
Descrição
Área m²
1 Área para Arrendamento BEL - 2A 22.256 m²
2 Área para Arrendamento BEL - 2A 20.984 m²
3 Área para Arrendamento BEL - 2B 18.005 m²
4 Área para Arrendamento BEL - 2B 28.622 m²
5 Área para Arrendamento BEL - 04 25.010 m²
6 Área para Arrendamento BEL - 05 33.888 m²
7 Área para Arrendamento BEL - 06 35.526 m²
8 Área para Arrendamento BEL - 08 51.450 m²
9 Área para Arrendamento BEL - 09 48.019 m²
10 Área para Arrendamento BEL - 11 27.944 m²
11 Área Para Arrendamento 17.018 m²
12 Terminal de Embarque e Desembarque 33.746 m²
13 Área Para Arrendamento MIR 01 25.388 m²
14 Terminal de Granel Líquido (Soda Cáustica) 11.825 m²
15 Área não afeta à operação 16.695 m²
16 Área não afeta à operação 19.683 m²
17 Área não afeta à operação - ETA 7.238 m²
18 Área não afeta à operação - Pátio de Estacionamento 71.017 m²
19 Área não afeta à operação - Cinturão Verde 70.777 m²
19.1 Área não afeta à operação - Cinturão Verde 14.289 m²
19.2 Área não afeta à operação - Cinturão Verde 189.816 m²
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Zoneamento a Curto Prazo - Terminal de Miramar, PA
0 125 250 500 m
9845100
9844800
9844500
9844200
9843900
780100
779800
779500
779200
778900


Nº
Descrição
Área m²
1 Área para Arrendamento BEL - 2A 22.256 m²
2 Área para Arrendamento BEL - 2A 20.984 m²
3 Área para Arrendamento BEL - 2B 18.005 m²
4 Área para Arrendamento BEL - 2B 28.622 m²
5 Área para Arrendamento BEL - 04 25.010 m²
6 Área para Arrendamento BEL - 05 33.888 m²
7 Área para Arrendamento BEL - 06 35.526 m²
8 Área para Arrendamento BEL - 08 51.450 m²
9 Área para Arrendamento BEL - 09 48.019 m²
10 Área para Arrendamento BEL - 11 27.944 m²
11 Área Para Arrendamento 17.018 m²
12 Terminal de Embarque e Desembarque 33.746 m²
13 Área Para Arrendamento MIR 01 25.388 m²
14 Terminal de Granel Líquido (Soda Cáustica) 11.825 m²
15 Área não afeta à operação 16.895 m²
16 Área não afeta à operação 19.683 m²
17 Área não afeta à operação - ETA 7.238 m²
18 Área não afeta à operação - Pátio de Estacionamento 71.017 m²
19 Área não afeta à operação - Cinturão Verde 70.777 m²
19.1 Área não afeta à operação - Cinturão Verde 14.289 m²
19.2 Área não afeta à operação - Cinturão Verde 189.816 m²
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
9845100
9844800
9844500
9844200
9843900
780100
779800
779500
779200
778900
0
125
250
500
m
Zoneamento a Médio Prazo -
Terminal de Miramar, PA


Nº
Descrição
Área m²
1 Área para Arrendamento BEL - 2A 22.256 m²
2 Área para Arrendamento BEL - 2A 20.984 m²
3 Área para Arrendamento BEL - 2B 18.005 m²
4 Área para Arrendamento BEL - 2B 28.622 m²
5 Área para Arrendamento BEL - 04 25.010 m²
6 Área para Arrendamento BEL - 05 33.888 m²
7 Área para Arrendamento BEL - 06 35.526 m²
8 Área para Arrendamento BEL - 08 51.450 m²
9 Área para Arrendamento BEL - 09 48.019 m²
10 Área para Arrendamento BEL - 11 27.944 m²
11 Área Para Arrendamento 17.018 m²
12 Terminal de Embarque e Desembarque 33.746 m²
13 Área Para Arrendamento MIR 01 25.388 m²
14 Terminal de Granel Líquido (Soda Cáustica) 11.825 m²
15 Área não afeta à operação 16.695 m²
16 Área não afeta à operação 19.683 m²
17 Área não afeta à operação - ETA 7.238 m²
18 Área não afeta à operação - Pátio de Estacionamento 71.017 m²
19 Área não afeta à operação - Cinturão Verde 70.777 m²
19.1 Área não afeta à operação - Cinturão Verde 14.289 m²
19.2 Área não afeta à operação - Cinturão Verde 189.816 m²
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Zoneamento a Longo Prazo -
Terminal de Miramar, PA
9845100
9844800
9844500
9844200
9843900
780100
779800
779500
779200
778900
0
125
250
500 m

APÊNDICE B – PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO – TERMINAL DE OUTEIRO.

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTE, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO PORTUÁRIO
Porto Organizado de Belém/PA

ATUALIZAÇÃO 01 - 2017



Terminal de Outeiro

Belém - PA, Julho de 2017

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ – CDP

CNPJ: 04.933.552/0001-03

Sociedade de Economia Mista, Vinculada a Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP / PR.

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

Telefones: (55) (91) 3182-9000/3182-9110 Fax: (55) (91) 3182-1741 / 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.

Equipe Técnica

CDP - Companhia Docas do Pará

Diretor Presidente: Parsifal de Jesus Pontes

Diretor de Gestão Portuária: Maria Helena Moscoso Da Silva

Diretor Financeiro: Raimundo Rodrigues do Espírito Santo Júnior

Equipe Técnica de Coordenação e Acompanhamento - CDP

Diretor de Gestão Portuária:

Maria Helena Moscoso da Silva

Diretor Administrativo Financeiro:

Raimundo Rodrigues do Espírito Santo Júnior

Gerente de Planejamento de Mercado:

Guilherme Oliveira Braga

Supervisor de Planejamento e Desenvolvimento Portuário:

Floriano Davi Damasceno Monteiro

Gerente de Relações Comerciais e Gestão de Contrato:

Andreia Conceição da Costa Pacheco

SUMÁRIO

I. APRESENTAÇÃO 14

II. INTRODUÇÃO 15

III. JUSTIFICATIVA 17

1. INFORMAÇÕES GERAIS 19

1.1. LOCALIZAÇÃO 19
1.2. DADOS CADASTRAIS 23
1.3. HISTÓRICO 24
1.3.1. Histórico dos Estudos de Planejamento Elaborado pelo Porto 25
1.4. MARCOS LEGAIS 26
1.4.1. Aspectos Legais Específicos 27
1.5. SITUAÇÃO INSTITUCIONAL 29
1.6. ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E DE GESTÃO 30

2. SITUAÇÃO ATUAL 38

2.1. TERMINAL DE PASSAGEIROS 39
2.2. INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM 39
2.3. INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM 44
2.4. EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS 45
2.5. ÁREAS E INSTALAÇÕES ARRENDADAS 45
2.6. ÁREAS ARRENDÁVEIS 46
2.7. INSTALAÇÃO PORTUÁRIA EXPLORADA MEDIANTE AUTORIZAÇÃO DENTRO DA POLIGONAL DO PORTO 47
2.8. ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS 47
2.9. TERMINAIS DE USO PRIVADO EXISTENTES NO ENTORNO DO PORTO 48
2.10. INSTALAÇÕES RETROPORTUÁRIAS 48
2.11. INSTALAÇÕES DE SUPRIMENTOS - UTILIDADES 49
2.1.1. Energia Elétrica 49
2.1.2. Abastecimento de Água 49
2.1.3. Drenagem e Esgoto 49
2.1.4. Telecomunicações 50
2.1.5. Combate a Incêndio 50
2.1.6. Abastecimento de Combustível 51
2.12. INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS 51
2.13. SERVIÇOS DE APOIO OPERACIONAL 51
2.13.1. Sistemas de Monitoramento do Tráfego Aquaviário 51
2.13.2. Praticagem 51
2.13.3. Rebocagem 53

2.13.4. Serviços de apoio à embarcação 53
2.14. MÃO DE OBRA 54
2.15.1. OGMO 54
2.15.2. Trabalhadores portuários 60
2.15.3. Saúde e Segurança do Trabalhador 62
2.16. MEIO AMBIENTE 65
2.17.1. Diagnóstico Ambiental 68
2.17.2. Gestão Ambiental 74
2.17.3. Licenciamento ambiental 80
2.18. SEGURANÇA 83
2.19.1. ISPS Code 83
2.19.2. Segurança Patrimonial 83
2.20. ACESSOS INTERNOS DO PORTO 85
2.21.1. Vias Internas de Circulação Rodoviária 85
2.21.2. Vias de Circulação Ferroviária 86
2.22. ACESSOS TERRESTRES 86
2.23.1. Rodoviários 86
2.23.2. Ferroviários 87
2.23.3. Dutoviários 87
2.24. ACESSOS HIDROVIÁRIOS 87
2.25.1. Hidrovia Tocantins - Araguaia 88
2.25.2. Hidrovia do Rio Tocantins 89
2.25.3. Hidrovia do Rio Araguaia 91
2.26. ACESSOS AQUAVIÁRIOS 94
2.27.1. Canal de Acesso 97
2.27.2. Bacia de Evolução 98
2.27.3. Áreas de Fundeio 99
2.27.4. Barra 100
2.27.5. Sinalização Náutica 100
2.27.6. Interferências no Acesso Aquaviário 104
2.27.7. Histórico de Acidentes 106
2.27.8. Ventos 106
2.27.9. Pluviosidade 108
2.27.10. Nebulosidade 109
2.27.11. Nível de Redução e Zero Hidrográfico 110
2.27.12. Marés 110
2.27.13. Ondas 112
2.27.14. Correntes 112

2.27.15. Taxa de Assoreamento 115
2.28. INTERAÇÃO PORTO-CIDADE 117
2.29.1. Integração do Porto no Planejamento Urbano 117
2.29.2. Impacto da Atividade Portuária no Município 120
3. PLANO OPERACIONAL 122
3.1. MELHORIAS DE GESTÃO 123
3.2. MELHORIAS OPERACIONAIS 133
3.3. PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS 134
3.4. PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS EM ACESSOS 136
3.5. PROPOSIÇÃO DE REORGANIZAÇÃO DE ÁREAS 136
3.5.1. Zoneamento Atual 137
3.5.1.1 Áreas Arrendáveis Operacionais – Situação Atual 139
3.5.1.2 Áreas Arrendáveis não Afetas às Operações Portuárias – Situação Atual 149
3.5.2. Plano de Áreas Arrendáveis - Curto Prazo 150
3.5.3. Plano de Áreas Arrendáveis - Médio Prazo 152
3.5.4. Plano de Áreas Arrendáveis - Longo Prazo 154
3.6. AÇÕES AMBIENTAIS 156
3.7. LEVANTAMENTO DO FLUXO DE CARGA 157
3.7.1. Caracterização da Movimentação do Terminal de Outeiro 157
3.7.2. Projeção do Fluxo de Cargas 159
4. ANEXO 163
4.1. ANEXO I - RESOLUÇÃO Nº 2650 - ANTAQ, DE 26 DE SETEMBRO DE 2012. 163
4.2. ANEXO II – PORTARIA DA SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA Nº 03 DE 07/01/2014 164
4.3. ANEXO III - PORTARIA SEP Nº 104, DE 29 DE ABRIL DE 2009. 167
4.4. ANEXO IV - LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013. 171
4.5. ANEXO V – DECRETO Nº 8.033, DE 27 DE JUNHO DE 2013 187
4.6. ANEXO VI – PORTARIA Nº 206, DE 11 DE JULHO DE 2014 197
5. MAPAS 198

Índice de Figuras

FIGURA 1 - MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL DE OUTEIRO 19
FIGURA 2 - TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO 21
FIGURA 3 - LIMITE DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO 21
FIGURA 4 - ÁREA DE INFLUÊNCIA DO TERMINAL DE OUTEIRO 23
FIGURA 5 - ORGANOGRAMA DA CDP 32
FIGURA 6 - ORGANOGRAMA - CAP 34
FIGURA 7 - AREA PRIMARIA DO TERMINAL DE OUTEIRO 38
FIGURA 8 - INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM DO TERMINAL DO OUTEIRO. 40
FIGURA 9 - ÁREA DE ATRACAÇÃO DO TERMINAL DE OUTEIRO. 41
FIGURA 10 - PÍER 100 DO TERMINAL DE OUTEIRO. 41
FIGURA 11 - BERÇO 101 DO TERMINAL DE OUTEIRO. 42
FIGURA 12 - BER ÇO 102 E PONTE DE ACESSO DO TERMINAL DE OUTEIRO. 42
FIGURA 13 - PIER 100 COM OPERAÇÕES NOS BERÇOS 101 E 102 DO TERMINAL DE OUTEIRO. 43
FIGURA 14 - PÍER 200 E BERÇO 201 DO TERMINAL DE OUTEIRO. 43
FIGURA 15 - INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM DO TERMINAL DO OUTEIRO. 45
FIGURA 16 - ÁREAS ARRENDÁVEIS 46
FIGURA 17 - ÁREAS ALFANDEGADAS. 48
FIGURA 18 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO POR FAIXA DE IDADE 56
FIGURA 19 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS VIGIAS POR FAIXA DE IDADE 56
FIGURA 20 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS ESTIVADORES POR FAIXA DE IDADE 57
FIGURA 21 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS CONSERTADORES POR FAIXA DE IDADE 57
FIGURA 22 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS CONFERENTES POR FAIXA DE IDADE 58
FIGURA 23 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS BLOCOS POR FAIXA DE IDADE 58
FIGURA 24 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS ARRUMADORES POR FAIXA DE IDADE 59
FIGURA 25 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS MOVIMENTADORES POR FAIXA DE IDADE 59
FIGURA 26 - ACESSOS INTERNOS DO TERMINAL DO OUTEIRO. 85
FIGURA 27 - ACESSOS RODOVIÁRIOS AO TERMINAL DO OUTEIRO. 86
FIGURA 28 - HIDROVIA DO RIO TOCANTINS. 93

FIGURA 29 - ACESSOS HIDROVIÁRIOS AO TERMINAL DO OUTEIRO. 94
FIGURA 30 - ACESSO HIDROVIÁRIO AO TERMINAL DO OUTEIRO. 95
FIGURA 31 - ACESSO FLUVIAL E MARÍTIMO. 97
FIGURA 32 - CANAL DE ACESSO DO TERMINAL DE OUTEIRO 98
FIGURA 33 - BACIAS DE EVOLUÇÃO DO TERMINAL DE OUTEIRO 99
FIGURA 34 - ÁREAS DE FUNDEIO DO TERMINAL DE OUTEIRO 100
FIGURA 35 - LOCALIZAÇÃO DO BALIZAMENTO NO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM 103
FIGURA 36 - SINALIZAÇÃO NAUTICA DO TERMINAL DE OUTEIRO 104
FIGURA 37 - VELOCIDADE MÉDIA DO VENTO - M/S 106
FIGURA 38 - VELOCIDADE MÉDIA DO VENTO 107
FIGURA 39 - DIREÇÃO PREDOMINANTE MENSAL DO VENTO 107
FIGURA 40 - PRECIPITAÇÃO TOTAL (MM) 108
FIGURA 41 - NÚMERO DE DIAS COM PRECIPITAÇÃO - QNT 109
FIGURA 42 - NEBULOSIDADE MÉDIA - DÉCIMOS 109
FIGURA 43 - CORRENTE NA BAIXAMAR DE SALINÓPOLIS A BELÉM 113
FIGURA 44 - CORRENTE NA PREAMAR DE SALINÓPOLIS A BELÉM 114
FIGURA 45 - VISTA AÉREA DO TERMINAL COM CIRCUNDÂNCIA DE BAIRROS RESIDENCIAIS 117
FIGURA 46 - TERMINAL DE OUTEIRO NO CONTEXTO DO PLANO DIRETOR DE BELÉM 120
FIGURA 47 - DETALHAMENTO DAS ATIVIDADES 124
FIGURA 48 - ETAPAS DO PLANO DE TRABALHO 127
FIGURA 49 - MAPA DE PROCESSOS 128
FIGURA 50 - PLANO DE ZONEAMENTO ATUAL DO TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO 138
FIGURA 51 - PROPOSTA DE ZONEAMENTO ATUAL DO TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO 139
FIGURA 52 - ÁREA ARRENDÁVEL “OUT 01” - LOTE 16 AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 03/2013 - ANTAQ. 141
FIGURA 53 - ÁREA ARRENDÁVEL “OUT 02” - LOTE 16 AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 03/2013 - ANTAQ. 142
FIGURA 54 - ÁREA ARRENDÁVEL “OUT 03” - LOTE 16 AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 03/2013 - ANTAQ. 144
FIGURA 55 - ÁREA 1 CARGA GERAL 145
FIGURA 56 - ÁREA 2 MULTIPLO USO 147
FIGURA 57 - ÁREA 3 MÚLTIPLO USO 149

FIGURA 58 - PLANO DE ZONEAMENTO EM CURTO PRAZO DO TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO 151

FIGURA 59 - PROPOSTA DE ZONEAMENTO A CURTO PRAZO DO TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO..... 152

FIGURA 60 - PLANO DE ZONEAMENTO EM MÉDIO PRAZO DO TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO 153

FIGURA 61 - PROPOSTA DE ZONEAMENTO A MEDIO PRAZO DO TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO..... 154

FIGURA 62 - PLANO DE ZONEAMENTO EM LONGO PRAZO DO TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO 155

FIGURA 63 - PROPOSTA DE ZONEAMENTO EM LONGO PRAZO DO TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO 156

FIGURA 64 - PROJEÇÃO DE MOVIMENTAÇÃO 160

FIGURA 65 - PARTICIPAÇÃO ESPERADA POR TIPO DE CARGA - 2037 160

FIGURA 66 - COMPARAÇÃO DE PROJEÇÕES - SOJA E MILHO - TONELADAS 161

FIGURA 67 - PROJEÇÃO DE MOVIMENTAÇÃO - CLÍNQUER E COQUE..... 162

Índice de Tabelas

TABELA 1 - LOCALIZAÇÃO TERMINAL DE OUTEIRO 20
TABELA 2 - COORDENADAS GEOGRÁFICAS DO PORTO DE OUTEIRO 20
TABELA 3 - IDENTIFICAÇÃO DA CDP - RELATÓRIO DE GESTÃO INDIVIDUAL 23
TABELA 4 - ESTRUTURA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA CDP - CONSAD 33
TABELA 5 - ESTRUTURA DO CONSELHO FISCAL DA CDP - CONFIS 34
TABELA 6 - FORÇA DE TRABALHO DA CDP - SITUAÇÃO APURADA EM 31/12/13 35
TABELA 7 - DETALHAMENTO DOS CARGOS EM COMISSÃO E FUNÇÕES GRATIFICADAS DA CDP 35
TABELA 8 - QUANTIDADE DE SERVIDORES DA CDP POR FAIXA ETÁRIA 35
TABELA 9 - QUANTIDADE DE SERVIDORES DA CDP POR NÍVEL DE ESCOLARIDADE 36
TABELA 10 - QUANTIDADE DE SERVIDORES DA CDP 36
TABELA 11 - NÚMERO DE SERVIDORES POR CARGOS - SEDE CDP 37
TABELA 12 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIAS DE SE APOSENTAR 37
TABELA 13 - ARMAZÉNS DENTRO DO TERMINAL DE OUTEIRO 45
TABELA 14 - ÁREAS ARRENDÁVEIS 46
TABELA 15 - ÁREAS ALFANDEGADAS 47
TABELA 16 - PREVISÃO DO CONSUMO DE ENERGIA 49
TABELA 17 - PREVISÕES PARA O CONSUMO DE ÁGUA DO TERMIANAL DE OUTEIRO 49
TABELA 18 - DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS DE APOIO À EMBARCAÇÃO 54
TABELA 19 - RELAÇÃO DE TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO POR FAIXA DE IDADE 55
TABELA 20 - MÉDIA DE IDADE E MÉDIA SALARIAL - TPA'S 60
TABELA 21 - QUANTIDADE DE TPA'S EM VIA DE SE APOSENTAR 60
TABELA 22 - NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS POR FAIXA DE IDADE E POR CARGO 60
TABELA 23 - MÉDIA SALARIAL DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS - CDP 61
TABELA 24 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIAS DE SE APOSENTAR 61
TABELA 25 - METAS DE SEGURANÇA DO TRABALHO PARA O ANO 2017 64
TABELA 26 - AÇÕES PARA CONSTRUÇÃO DA AAP 77
TABELA 27 - SITUAÇÃO DA LICENÇA AMBENTAL DO TERMINAL DE OUTEIRO 80
TABELA 28 - ISPS CODE 83

TABELA 29 - DISPOSIÇÃO DAS BÓIAS NO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM 103
TABELA 30 - AMPLITUDE DAS MARÉS NO TERMINAL DE OUTEIRO. 110
TABELA 31 - NÍVEIS DE REDUÇÃO DA MARÉS. 111
TABELA 32 - NÍVEIS DE REDUÇÃO DAS MARÉS, PORTO DE BELÉM 114
TABELA 33 - PLANO DE AÇÕES DO TERMINAL DE OUTEIRO 122
TABELA 34 - CRONOGRAMA DAS PREVISÕES DE EXECUÇÃO DAS MELHORIAS OPERACIONAIS 134
TABELA 35 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÃO DE PROTEÇÃO À ATRACAÇÃO E OPERAÇÃO DE NAVIOS NO TERMINAL DE OUTEIRO 135
TABELA 36 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES GERAIS E DE SUPRIMENTOS, NO TERMINAL DE OUTEIRO 135
TABELA 37 - CRONOGRAMA DAS PREVISÕES DE EXECUÇÃO DAS PROPOSIÇÕES DE INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS 135
TABELA 38 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA OUT01, TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO 140
TABELA 39 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA - OUT 01 141
TABELA 40 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA OUT02, TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO 142
TABELA 41 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA - OUT 02 143
TABELA 42 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA OUT03, TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO 143
TABELA 43 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA - OUT 03 144
TABELA 44 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 01, TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO 145
TABELA 45 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA DE CARGA GERAL 146
TABELA 46 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 02, TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO 146
TABELA 47 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA DE MULTIPLO USO 148
TABELA 48 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 03, TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO 148
TABELA 49 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA DE MÚLTIPLO USO 149
TABELA 50 - PRINCIPAIS CARGAS MOVIMENTADAS - 2012 157
TABELA 51 - DESCARREGAMENTO DE CARGAS POR TIPO 158
TABELA 52 - CARREGAMENTO DE CARGAS POR TIPO 158
TABELA 53 - PROJEÇÃO DE MOVIMENTAÇÃO - CENÁRIO INTERMEDIÁRIO 159

Lista de Abreviaturas

AAP (Agência 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)

CDP (Companhia Docas do Pará)

CELPA (Centrais Elétricas do Pará)

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

CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente)

CPPA (Complexo Portuário do Pará)

DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes)

EBP (Estruturadora Brasileira de Projetos)

ENASA (Empresa de Navegação da Amazônia S.A.)

FISPQ (Ficha de Informação de Segurança de Produto Químico)

GERAMB (Gerência Ambiental)

GLP (Gás Liquefeito de Petróleo)

IQA (Índice de Qualidades das Águas Superficiais)

ISPS (International Ship and Port Facílity Security)

LO (Licença de Operação)

MZAU (Macrozona do Ambiente Urbano)

PCE (Plano de Controle de Emergências)

PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário)

PEA (Programa de Educação Ambiental)

PEI (Plano de Emergência Individual)

PETROBRAS (Petróleo Brasileiro S.A.)

PNLP (Plano Nacional de Logística e Transporte)

PPRA (Programa de Prevenção de Riscos Ambientais)

SAAEB (Sistema de Água e Esgoto de Belém)

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)

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)

SUDAM (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia)

TRANSPETRO (Petrobras Transporte S.A.)

UFPA (Universidade Federal do Pará)

ZAU (Zonas de Ambiente Urbano)

I. Apresentação

A Companhia Docas do Pará - CDP contratou a Universidade Federal do Pará - UFPA para desenvolver a atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - PDZ do Complexo Portuário do Pará.

O presente relatório trata da atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - PDZ do Terminal Portuário de Outeiro. A atualização do PDZ está inserida no contexto de um esforço recente da Secretaria de Portos da Presidência de República - SEP/PR de retomada do planejamento do setor portuário brasileiro. Sendo um avanço no quadro atual de planejamento do setor portuário, e é concebido de modo articulado e complementar ao Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP.

No âmbito portuário nacional, o planejamento estratégico é representado pela elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ de um porto. Sendo o PDZ um plano estratégico, 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 Terminal Portuário de Outeiro, 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 n° 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 SEP 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 SEP 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 SEP 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 Terminal Portuário de Outeiro 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 afetas à operações portuárias;
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.

APÊNDICE B - PDZ do Porto Organizado de Belém – Terminal de Outeiro

O presente relatório apresenta de forma consubstancial, para o Terminal Portuário de Outeiro, 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 n° 03/2014.

1. Informações Gerais

1.1. Localização

O Terminal Portuário do Outeiro está situado na ilha fluvial de Caratateua, também chamada ilha de Outeiro, localizada à margem direita da Baía do Guajará a cerca de 40 km (por terra) e 19 km (por água) do porto de Belém.

O local onde está sediado o Terminal apresenta nítida vocação exportadora, principalmente, devido as suas excelentes condições de abrigo e de profundidades. A Figura 1/ Mapa página 198.

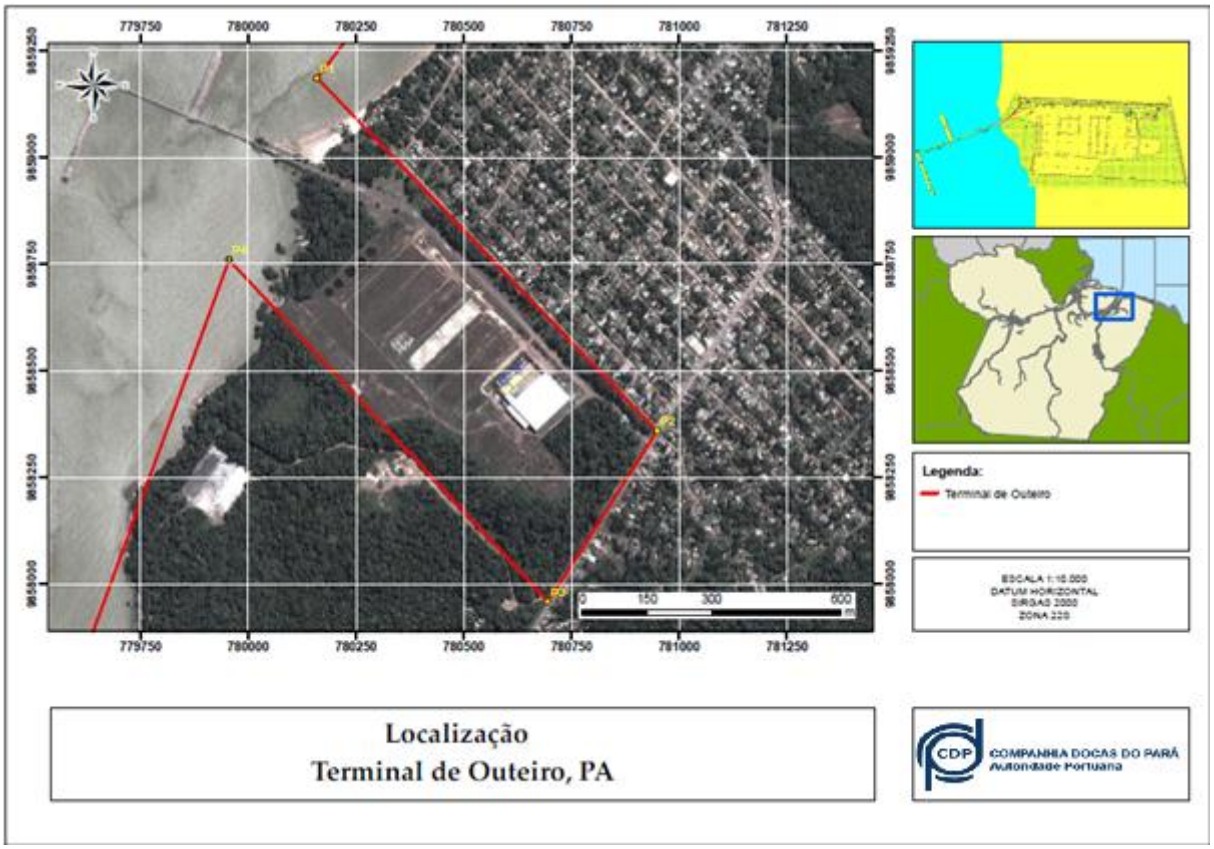


FIGURA 1 - MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL DE OUTEIRO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

A Tabela 1 mostra o endereço da sede administrativa do Terminal Portuário de Outeiro.

TABELA 1 - LOCALIZAÇÃO TERMINAL DE OUTEIRO

TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO – ATEOUT	
Nome	Terminal Portuário de Outeiro - ATEOUT
Administrador	Rita de Cássia M. Evangelista
Endereço	Ilha de Caratateua, Estrada BL 10 Icoaraci/Pará
Cep	66.000-000
Telefones	(91) 3215-3900
Contatos	(91) 98886-7922
Email	rita@cdp.com.br

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

As coordenadas geográficas do Terminal, bem como o Sistema UTM são apresentados na Tabela 2, a seguir:

TABELA 2 - COORDENADAS GEOGRÁFICAS DO PORTO DE OUTEIRO

COORDENADAS GEOGRÁFICAS ZONA 22 – SIRGAS 2000		COORDENADAS UTM ZONA 22S – DATUM SIRGAS 2000
Latitude	01° 16’ 41’’ S	E: 780.712,95m
Longitude	48° 28’ 39’’ W	S: 9.858.598,33m

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Na Figura 2 é possível ver as instalações do porto e sua localização, e na Figura3/ Mapa página 199 está delimitada o limite da área do porto organizado de Belém, que abrange também as áreas dos Terminais de Miramar e Outeiro definida conforme decreto nº 5.230 de 5 de outubro de 2004, pela Presidência da República.



FIGURA 2 - TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

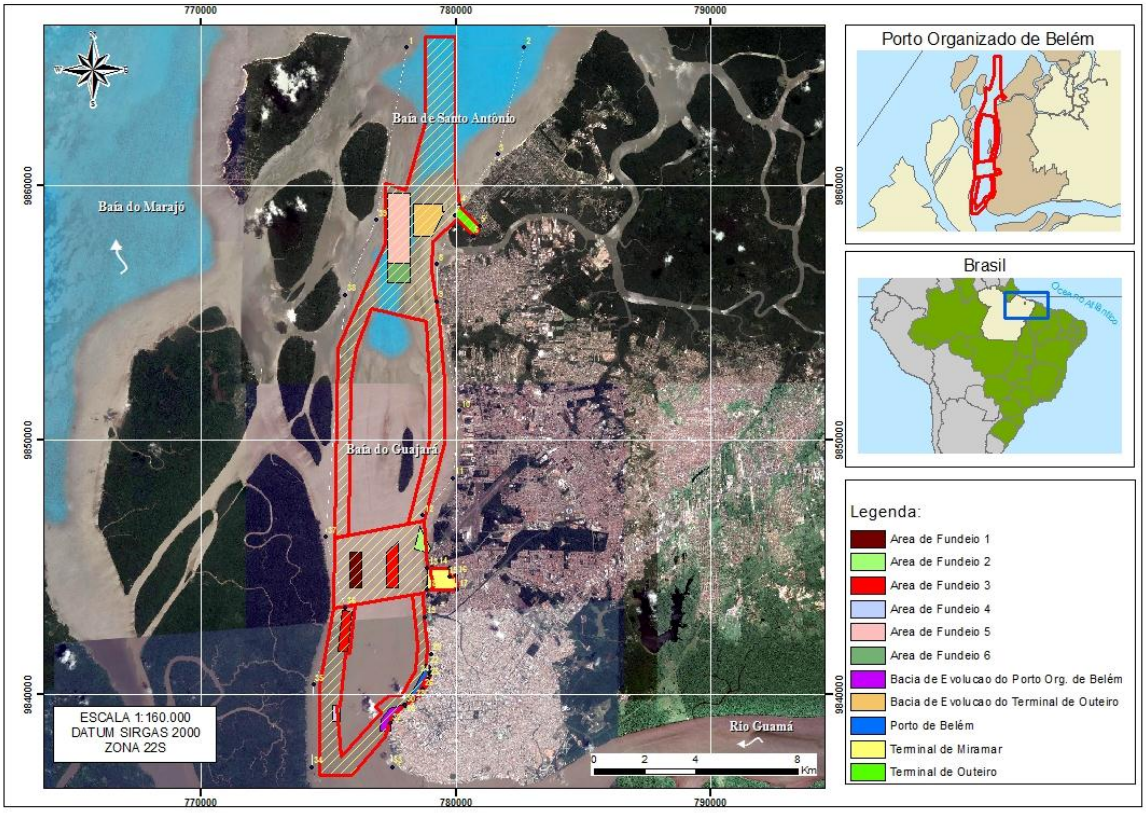


FIGURA 3 - LIMITE DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

A região a sudeste da ilha de Caratateua, distrito de Belém, onde se localiza o Terminal Portuário do Outeiro é a área de expansão natural pertencente ao porto organizado de Belém, conforme Decreto Presidencial no. 5.230 de 05 de outubro de 2004.

O *hinterland* ou área de influência no sentido do continente compreende quase a totalidade do território paraense, destacando-se a região centro-leste do estado, bem como, sul do Pará, baixo Amazonas, o extremo norte de Goiás, o sudoeste do Maranhão e o norte do Tocantins. Pode ser definido como macro regional, pois a área de influência do porto não é bem definida, podendo ocorrer superposição de área, principalmente quando executarem as obras da hidrovia Araguaia-Tocantins.

Com a conclusão das obras de eliminação do trecho de cachoeiras de Santa Izabel, a área de influência do Terminal de Outeiro se estenderá até os limites com a região norte do estado de Mato Grosso, tornando-se alternativa econômica viável para escoamento da produção de grãos daquela área.

O *foreland*, ou área de influência geoeconômica do terminal de Outeiro no sentido do mar, se constitui dos principais portos no mundo, atingindo todos os continentes onde estão os principais mercados consumidores como Estados Unidos, Europa, China, Japão e América Central.

O potencial portuário do terminal de Outeiro e sua localização estratégica, aliado à disponibilidade de áreas são fatores atrativos para a implantação de projetos industriais usuários originados do transporte hidroviário, principalmente pela hidrovia Araguaia-Tocantins.

A Figura 4/ Mapa página 200 a seguir, apresenta de forma esquemática a área de influência do Terminal de Outeiro.

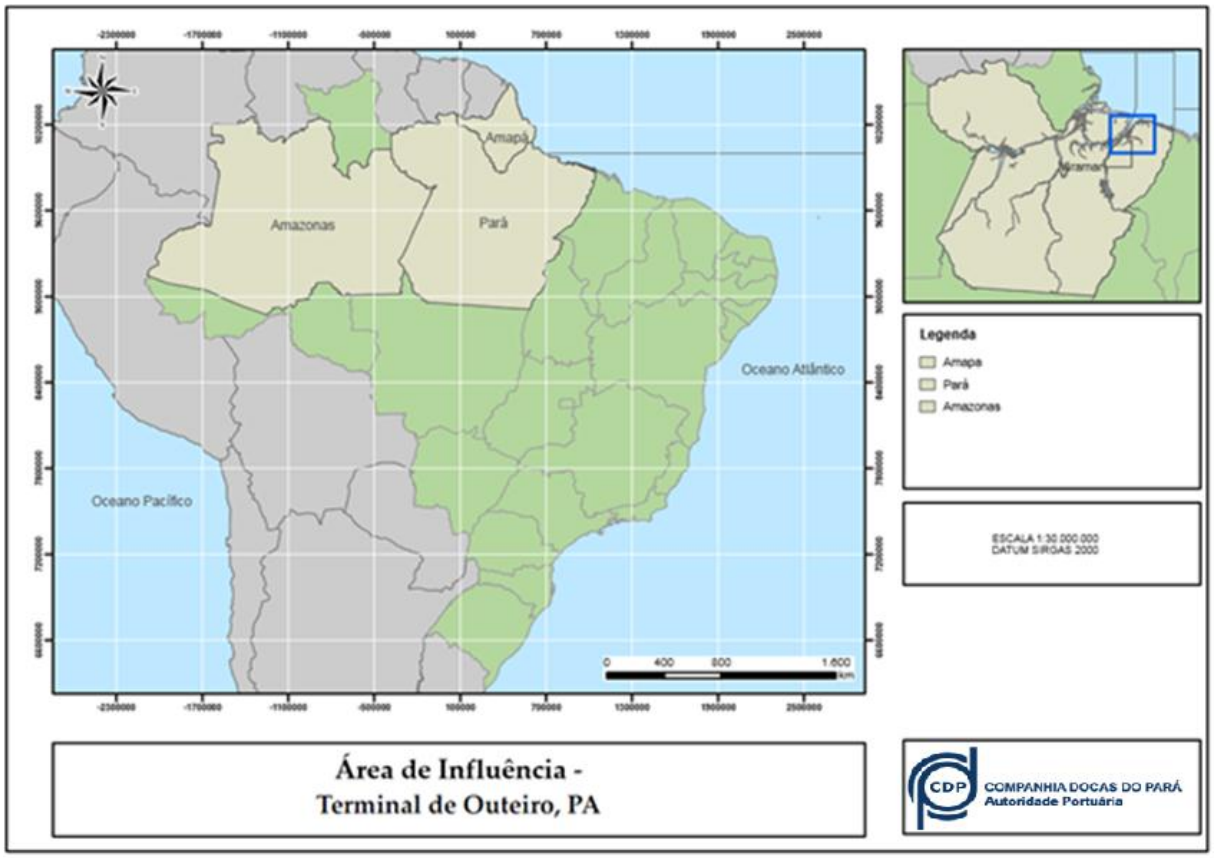


FIGURA 4 - ÁREA DE INFLUÊNCIA DO TERMINAL DE OUTEIRO

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:	Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR
IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE JURISDICIONADA	
Denominação Completa:	Companhia Docas do Pará
Denominação Abreviada:	CDP
Natureza Jurídica:	Sociedade de Economia Mista
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	Terminal Portuário de Outeiro - ATEOUT
CNPJ:	04.933.552/0001-03
Página Web:	www.cdp.com.br/terminal-de-outeiro
E-mail:	rita@cdp.com.br
Telefone:	(91) 3215-3900/ (91) 98886-7922
Regime de Exploração	Sociedade de Economia Mista

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

1.3. Histórico

O Terminal Portuário de Outeiro, antigo porto da SOTAVE, era inicialmente um terminal privado, construído para receber fertilizantes. Entretanto, em razão do tipo de carga a ser movimentada, como amônia, houve grande mobilização da população local que tinha receios quanto à contaminação das praias da ilha. Diante das preocupações ambientais e da dificuldade de acesso terrestre, as obras foram paralisadas e o Terminal nunca entrou em operação para essa finalidade.

Em razão da inutilização, o Terminal foi desapropriado pela União e passou a ser denominado de Terminal do Outeiro, administrado atualmente pela Companhia Docas do Pará. Sua viabilização, inicialmente vinculada ao acesso terrestre por meio de uma ponte que interligaria o Distrito Industrial de Icoaraci à Ilha de Caratateua, agora está centrada apenas no vetor aquaviário.

Considerado uma alternativa para os exportadores das Regiões Centro-oeste, Norte e Nordeste do Brasil, o Terminal é muito competitivo, pois permite o acostamento de navios de até 65 mil toneladas, com calado de até 14 metros. Nesse sentido, é um terminal com uma grande capacidade e perspectiva. Os principais produtos para movimentação nesse Terminal são granéis sólidos de origem vegetal (notadamente soja e trigo).

Não obstante, os investimentos e obras que estão ocorrendo no vetor Centro-Norte, notadamente na Hidrovia do Tocantins-Araguaia, na Hidrovia Capim-Caulim, Ferrovia Norte-Sul e Br-155/158 e no vetor Amazônico na Hidrovia do Madeira , Hidrovia do Tapajós, Hidrovia do Amazonas bem como na Br-163, possibilitarão que a produção agrícola e pastoril da região central e norte do Brasil (Mato Grosso, Goiás, Pará, Tocantins entre outras regiões) possa chegar até os mercados consumidores da Europa, EUA e Ásia de forma mais competitiva, o que faz do corredor hidroviário uma importante alternativa logística para o País.

Em virtude das grandes perspectivas de exportação de boa parte da produção de grãos da Região Central do Brasil pelo Corredor Centro Norte e Amazônico (rios Tocantins, Tapajós, Madeira, Capim, Guamá e Pará), houve a necessidade de se projetar um terminal com alta capacidade estática e com boa eficiência de carregamento de navios e descarregamento de barcaças.

Como vantagens competitivas para a redução dos custos de logística podem citar a excelente localização em relação aos principais polos consumidores de granéis agrícolas e o fato de que toda a carga que chegará ao terminal vira pelo modal hidroviário, que é entre os modais, o que apresenta menor custo de transporte.

Considerado uma alternativa para os exportadores do Pará, o Terminal é extremamente importante para o Estado porque permite o acostamento de navios de até 50 mil toneladas, por causa do excelente calado de 16 metros, diferente do Porto de Belém, que tem um calado menor, em torno de 7 metros. Portanto, é um terminal diferente, com uma grande capacidade e perspectiva. Seus principais produtos para movimentação são granéis sólidos (soja, trigo, cimento e cavacos de madeira) e granéis líquidos (derivados de petróleo).

A região a sudeste da ilha de Caratateua, onde se localiza o terminal de Outeiro é a área de expansão natural do porto de Belém, por dispor de maiores profundidades e terrenos amplos e de baixo custo para a implantação de novos terminais especializados.

O terminal de Outeiro está sendo destinando-se às novas instalações para granéis sólidos, principalmente a soja, em curto espaço de tempo. A organização espacial proposta no PDZ de Outeiro é, portanto, reservando os píeres atuais para uso carregamento de navios de grãos em grão, no píer principal, e para o atendimento de balsas, no segundo píer.

Com a implantação do terminal de Outeiro, onde são disponíveis as profundidades adequadas aos navios de grãos, dará uma nova opção para a o escoamento da produção de grãos, em particular a soja, do centro este brasileiro e sul do Pará, contribuindo para a redução dos custos de transporte de grãos no brasil.

1.3.1. Histórico dos Estudos de Planejamento Elaborado pelo Porto

O Terminal 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 de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário do Complexo Tapajós - Terminal de Miramar, elaborado por PETCON - Companhia Docas do Pará, 2004;
- Atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - Terminal de Miramar, elaborado por PETCON - Companhia Docas do Pará, 2005;

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 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 12.815 em seu Art. 17º, § 2º, estabelece que a autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto.

O Decreto 8.033, define em seu Art. 36º 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 12.815, no que refere ao conflito de competência entre a SEP e a ANTAQ em relação às edições de normas para elaboração do PDZ.

A Portaria nº414/2009 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 **compete 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, SEP, para aprovação.

1.4.1. 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 Terminal de Outeiro, que se situa dentro da área do Porto Organizado de Belém.

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 Belém abrange as áreas dos Terminais de Miramar e de Outeiro, onde foi definida pelo Decreto 5.230 de 05 de outubro de 2004, sendo constituída:

I. Pelas instalações portuárias terrestres existentes na cidade de Belém, quais sejam ancoradouros, docas, cais e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, existentes na margem direita da Baía de Guajará, desde a extremidade sul de o Mercado Ver-o-Peso até a ponta sudoeste da ilha de Caratateua, na foz do rio Pará e marítimas, contidas na poligonal do Porto Organizado, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, silos, rampas “rô-rô”, pátios, edificações em geral, vias de circulação rodoviária e ainda os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Belém ou sob sua guarda e responsabilidade;
II. Pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como área de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a estes, até as margens das instalações terrestres do porto organizado 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 Belém e dos Terminais de Miramar e Outeiro foram aprovados pela Ata da 8ª reunião extraordinária do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) dos portos de Belém, Vila do Conde e Santarém, de 08/10/2004. A Resolução nº 947-ANTAQ, de 18 de dezembro de 2007, autoriza o Programa de

Arrendamento de áreas e instalações do porto de Belém e dos terminais de Miramar e de Outeiro.

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 Terminal de Outeiro foi declarado juntamente com o do Porto de Belém. Por meio do Ato Declaratório Executivo da Secretaria da Receita Federal nº 21, de 27 de setembro de 2010.

1.5. Situação Institucional

A CDP é uma Sociedade de Economia Mista, CNPJ: 04.933.552/0001-03, de capital autorizado, vinculado à Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR, com sede e foro na cidade de Belém/PA, sito 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 (ENA S.A) e a Companhia das Docas do Pará - CDP, aprovado pelo Decreto nº 61.300, de 06/09/1967, regendo-se pela Lei nº 12.816, 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 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, respeito no 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 Terminal de Miramar 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 Belém, Miramar e Outeiro 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 mais eficaz” (Plano Mestre do Porto de Belém, 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 funcional 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	SEP	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	SEP	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 de Portos da Presidência da República	Ata AGE* de 14/11/2014
NUCILENE LIMA DE FREITAS FRANÇA	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 de Portos da Presidência da República	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 dos Portos de Belém e Vila do Conde 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 e trabalhadores portuários, conforme disposto no Artigo 20, parágrafo 1º do novo marco regulatório (Figura 6).

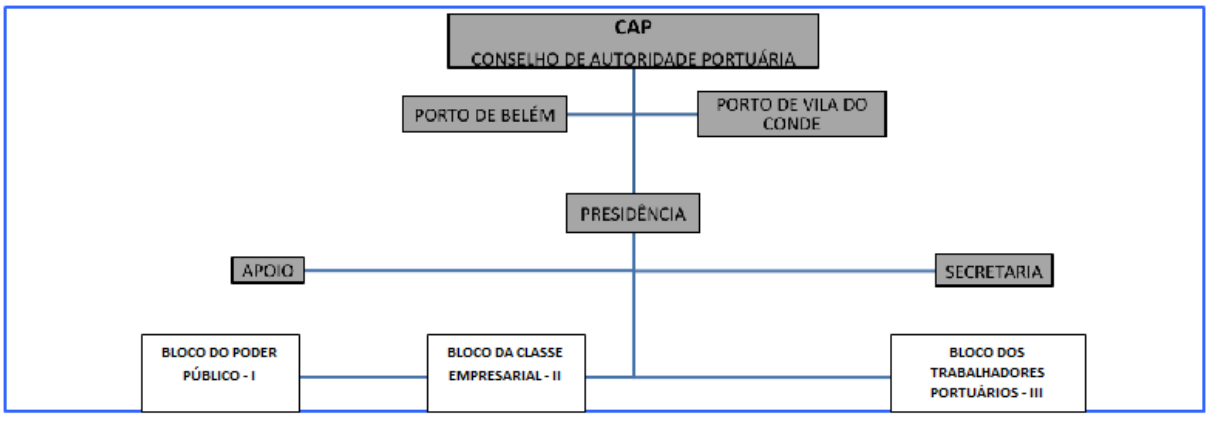


FIGURA 6 - ORGANOGRAMA - CAP

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 6 apresenta a Estrutura de Pessoal da CDP.

TABELA 6 - FORÇA DE TRABALHO DA CDP - SITUAÇÃO APURADA EM 31/12/13

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, 2013.

A Tabela 7, a seguir, apresenta o detalhamento dos cargos em comissão e funções gratificadas da CDP.

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 ASSESSORAMENTO 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, 2013.

O próximo detalhamento na Tabela 8 se refere à quantidade de servidores da CDP por faixa etária.

TABELA 8 - QUANTIDADE DE SERVIDORES 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, 2013.

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

TABELA 9 - QUANTIDADE DE SERVIDORES 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, 2013.

O resumo da quantidade de empregados da CDP por local de trabalho e por sexo é apresentado na tabela 9. 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% é do sexo masculino, de acordo com a Tabela 10.

TABELA 10 - QUANTIDADE DE SERVIDORES 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 Imbituba	2	0	2
TOTAL	**317**	**74**	**391**

Fonte: Relatório de Gestão, 2013.

A Tabela 11 apresenta o detalhamento do quantitativo de servidores locados na sede da CDP por cargo. Na Tabela 12 pode-se observar o quantitativo de trabalhadores portuários em vias de se aposentar credenciados pela CDP.

TABELA 11 - NÚMERO DE SERVIDORES POR CARGOS - 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, 2013.

TABELA 12 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIAS 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

O Terminal de Outeiro que está situado na ilha de Caratateua, na margem direita da baia do Guajará a 38 km do porto de Belém, apresenta nítida vocação exportadora, oferecendo excelentes condições de abrigo e profundidades. Dispõe como estrutura de acostagem o Píer 100, com os Berços 101 e 102, e o Píer 200, com os Berços 201 e 202. Possui área de armazenagem coberta de 15.802,5 m². A Figura 7/ Mapa página 201 mostra a área primária do Terminal de Outeiro.

Do total, 26,32% do total das operações ocorreram no Berço 101, tendo trigo como a principal carga movimentada. O berço 102 operou com 24,34%, onde os derivados de petróleo como o coque, foram a principal carga. O Berço 201 teve como carga principal o cimento, operando 23,68% do total. As operações em fundeio apresentaram 24,34 % das operações, tendo os derivados de petróleo como principal carga. O Berço 202 apresentou menor movimentação.

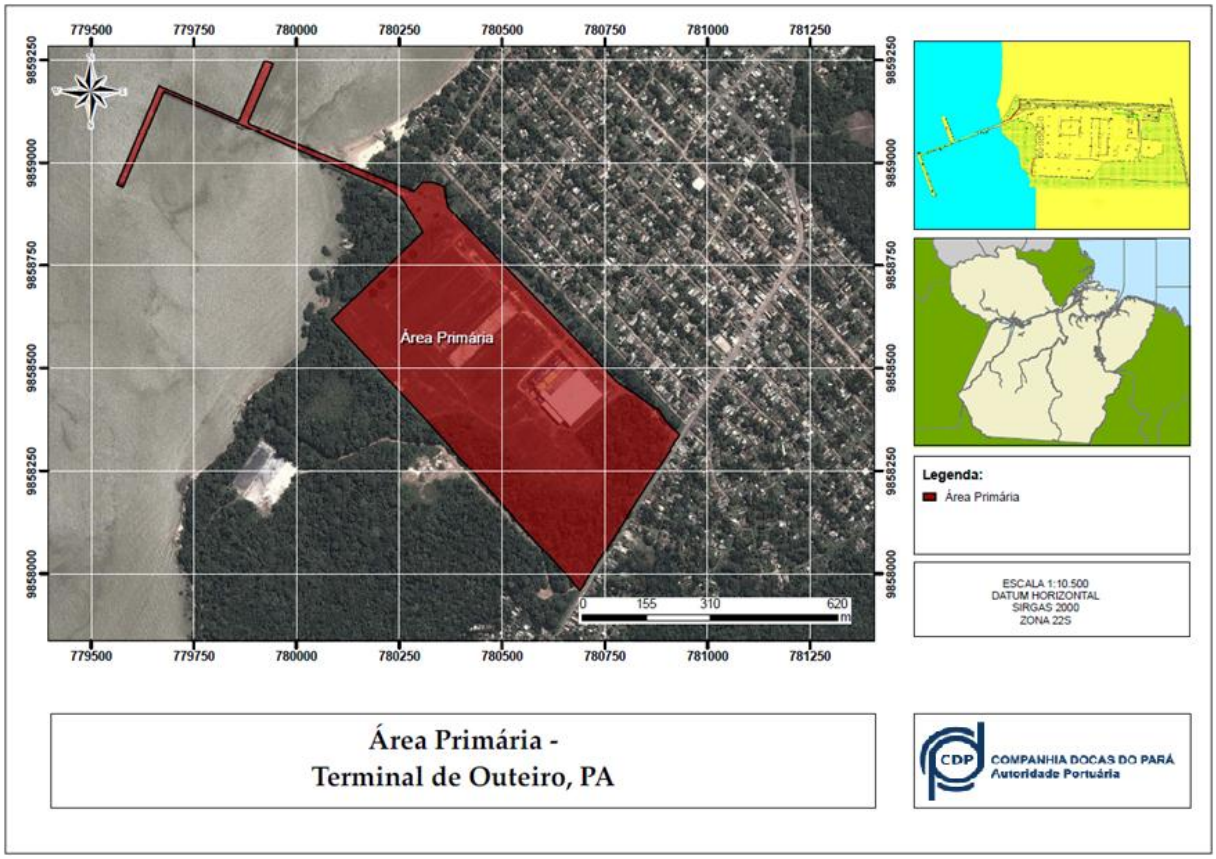


FIGURA 7 - AREA PRIMARIA DO TERMINAL DE OUTEIRO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.1. Terminal de Passageiros

O Terminal de Outeiro não opera com passageiros, dessa forma não apresenta instalações destinadas para tal.

2.2. Instalações de Acostagem

O Terminal do Outeiro em Belém, também conhecido como antigo terminal da SOTAVE, possui uma área de 420.911 m² e é dotado de dois píeres para atracação de navios e de barcaças interligadas a uma única ponte de acesso, sendo executada toda em concreto armado apresentando em sua infraestrutura, estacas de concreto armado pré-moldadas. Apresenta características e vocação para operação com cargas a granel.

Hoje o Terminal de Outeiro está operando como cais comercial. No Terminal o desembarque é predominante em relação ao embarque de produtos. As cargas movimentadas são insumos destinados a empresas regionais.

As principais cargas movimentadas são: Minérios escorias e cinzas; produtos siderúrgicos; enxofre, terras e pedras, gesso e cal; trigo; combustíveis e óleos minerais e produtos; carga de apoio; aeronaves, embarcações e suas partes; reatores, caldeiras, máquinas; abastecimento combustíveis; veículos terrestres partes e acessórios.

O terminal de Outeiro possui estrutura para atracação composta por dois píeres com características descritas a seguir:

- **Píer 100 (píer de navios)**

  Estrutura de concreto armado, medido 255 m de comprimento e 16,5 m de largura. Os berços são destinados e projetados a atracação de navios de pequeno e médio porte. O berço 101 apresenta 10,0 m de profundidade e está projetado para operar com embarcações de até 40.000 DWT. O berço 102 apresenta 8,0 m de profundidade e está projetado para operar com embarcações de até 15.000 DWT.

- **Píer 200 (píer de barcaças)**

  Estrutura de concreto armado, medido 163,35 m de comprimento e 23,10 m de largura. Os berços são destinados à atracação de barcaças

e de navios de menor porte. O berço 201 apresenta 8,0 m de profundidade e está projetado para a atracação de embarcações de até 6.000 DWT. O berço 202 apresenta 5,0 m de profundidade e está projetado para a atracação de embarcações de até 250 DWT.

A ponte de acesso que ligar os píeres à ilha é composta por dois trechos:

- **Primeiro Trecho**
  Liga a margem do terreno ao píer 200, medindo 147,9 m de comprimento e 10,75 m de largura, com pista de rolamento de 7.00m.

- **Segundo Trecho**
  Liga o píer 200 ao píer 100, medindo 302,82 m de comprimento e largura total de 7.40m, possuindo pista de rolamento de 3.50m.

A Figura 8 mostra o estado atual do Terminal de Outeiro.



FIGURA 8 - INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM DO TERMINAL DO OUTEIRO.

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Figura 9/ Mapa página 202, e figuras 10, 11,12, 13 e 14 mostram os detalhes dos Píeres, dos Berços e da Ponte de Acesso do Terminal de Outeiro.

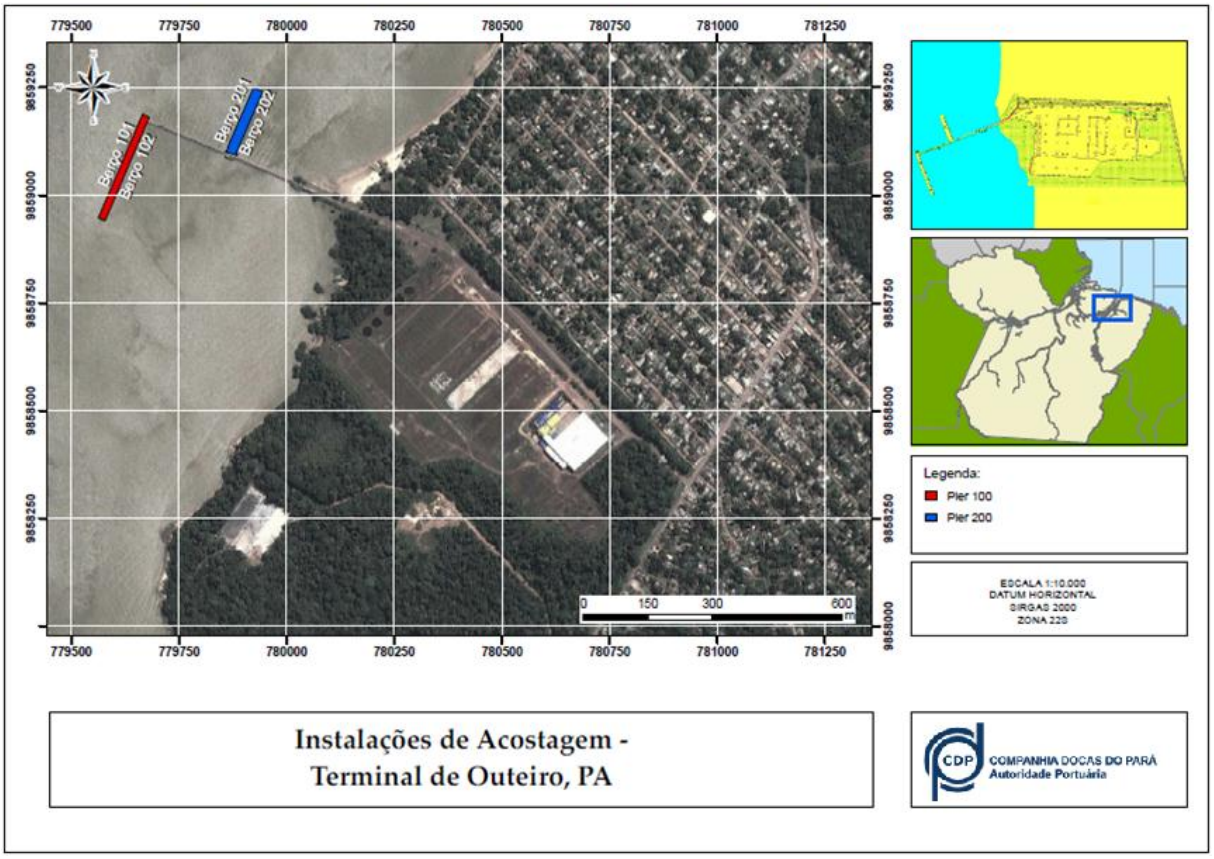


FIGURA 9 - ÁREA DE ATRACAÇÃO DO TERMINAL DE OUTEIRO.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ



FIGURA 10 - PÍER 100 DO TERMINAL DE OUTEIRO.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ



FIGURA 11 - BERÇO 101 DO TERMINAL DE OUTEIRO.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ



FIGURA 12 - BER ÇO 102 E PONTE DE ACESSO DO TERMINAL DE OUTEIRO.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ



FIGURA 13 - PIER 100 COM OPERAÇÕES NOS BERÇOS 101 E 102 DO TERMINAL DE OUTEIRO.

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará



FIGURA 14 - PÍER 200 E BERÇO 201 DO TERMINAL DE OUTEIRO.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.3. Instalações de Armazenagem

O terminal dispõe de área de armazenagem constituído por sete galpões geminados medindo 21,50m x 105,00m, perfazendo uma área total construída de 19.560m², capacidade de carga de aproximadamente 300 t e altura de fuste igual a 3,10m. A fachada dos seis galpões centrais é composta por um acréscimo de área coberta com o mesmo tipo de construção destinado à área de carga e descarga, dotada de plataforma elevada e acesso para carretas, com aproximadamente 1.500m². No interior do armazém encontra-se dois prédios administrativos de três pavimentos, medindo 10,00m x 37,50m e 10,00m x 16,00m, com áreas total de 480m² e 1.125m² cada um.

Pátios de Armazenagem 01, 02, 03, 04, 05 e 06: áreas retangulares com 10.200m² cada uma, localizam-se em sequência ao armazém, com afastamento deste de 24,50m e 14,50 entre elas.

Armazém: área coberta de 19.560m² e capacidade de carga de 300t.

A Figura 15/ Mapa página 203 mostra as instalações de armazenagem do terminal de Outeiro e a Tabela 13 mostra capacidade de carga, área e volume das instalações de Armazenagem do Terminal de Outeiro.

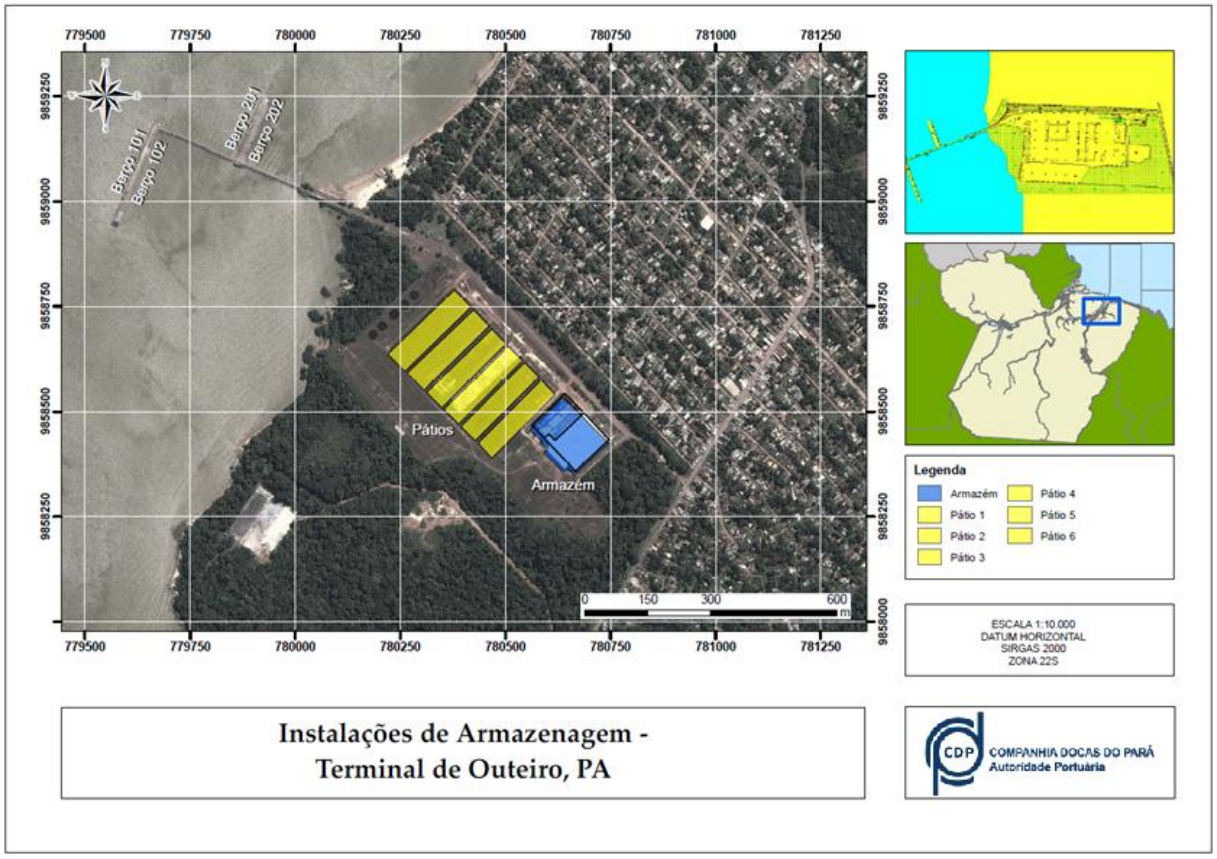


FIGURA 15 - INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM DO TERMINAL DO OUTEIRO.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 13 - ARMAZÉNS DENTRO DO TERMINAL DE OUTEIRO

ARMAZÉM	QUANTIDADE	ÁREA/ VOLUME	CAPACIDADE	REGIME DE EXPLORAÇÃO
Armazém CDP	1	19.560 m^2	300 t	Porto Público
Pátio 01	1	10.200 m^2	160 t	Porto Público
Pátio 02	1	10.200 m^2	160 t	Porto Público
Pátio 03	1	10.200 m^2	160 t	Porto Público
Pátio 04	1	10.200 m^2	160 t	Porto Público
Pátio 05	1	10.200 m^2	160 t	Porto Público
Pátio 06	1	10.200 m^2	160 t	Porto Público

*CAPACIDADE DE ACORDO COM TIPO DE CARGA.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.4. Equipamentos Portuários

O terminal portuário de Outeiro não possui equipamentos para movimentação de cargas.

2.5. Áreas e Instalações Arrendadas

O terminal portuário de Outeiro atualmente não possui áreas arrendadas.

2.6. Áreas Arrendáveis

Este item faz a descrição das áreas arrendáveis. As áreas do Terminal de Outeiro que constam do Bloco 1 de Licitações da ANTAQ/SEP são apresentadas na Tabela 14.

TABELA 14 - ÁREAS ARRENDÁVEIS

Porto	Código	Utilização	Utilização Futura	Área (m²)
Outeiro	OUT01	Área Carga Geral	Granéis sólidos vegetais	35.300 m²
Outeiro	OUT02	Área Carga Geral	Granéis sólidos vegetais	35.300 m²
Outeiro	OUT04	Área Carga Geral	Granéis sólidos vegetais	35.300 m²

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Figura 16/ Mapa página 204 mostra as áreas arrendáveis do Terminal de Outeiro, que constam do Bloco 1 das Licitações de Arrendamento da ANTAQ/SEP.

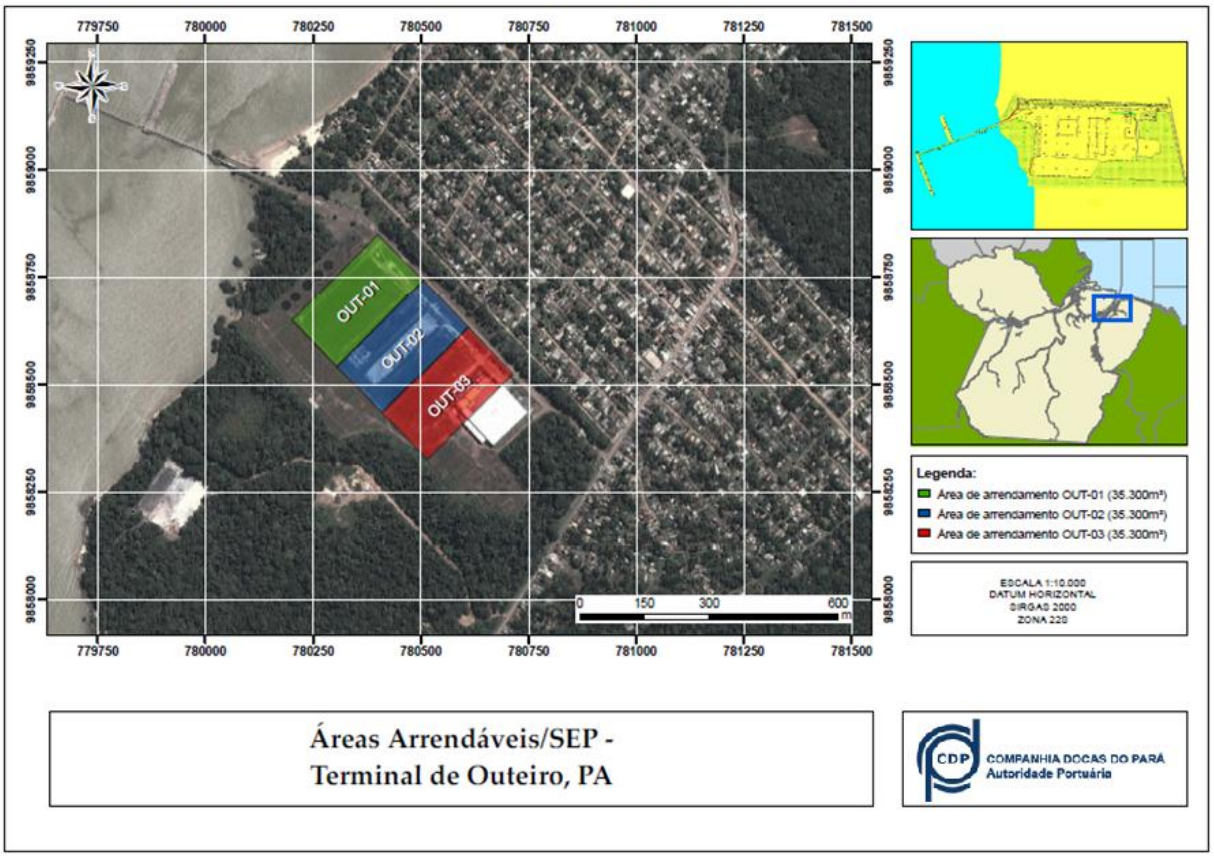


FIGURA 16 - ÁREAS ARRENDÁVEIS

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 Instalação Portuária Explorada 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 Instalação Portuária Explorada Mediante Autorização - antes Terminal de Uso Privativo. 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 Instalação Portuária Explorada Mediante Autorização.

2.8. Áreas e Instalações Alfandegadas

O Alfandegamento do Terminal de Outeiro foi declarado por meio do Ato Declaratório Executivo da Secretaria da Receita Federal nº 21 de 27 de setembro de 2010, publicado no Diário Oficial da União de 14 de outubro de 2010, conforme documento anexo (Figura 17/ Mapa página 205). Há somente uma área alfandegada no Terminal de Outeiro, área primária, que está sob responsabilidade da Companhia Docas do Pará - CDP, conforme a Tabela 15.

TABELA 15 - ÁREAS ALFANDEGADAS

ÁREAS ALFANDEGADAS DO TERMINAL DE OUTEIRO	
Área	Área Primária
Responsável	CDP - Companhia Docas do Pará

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

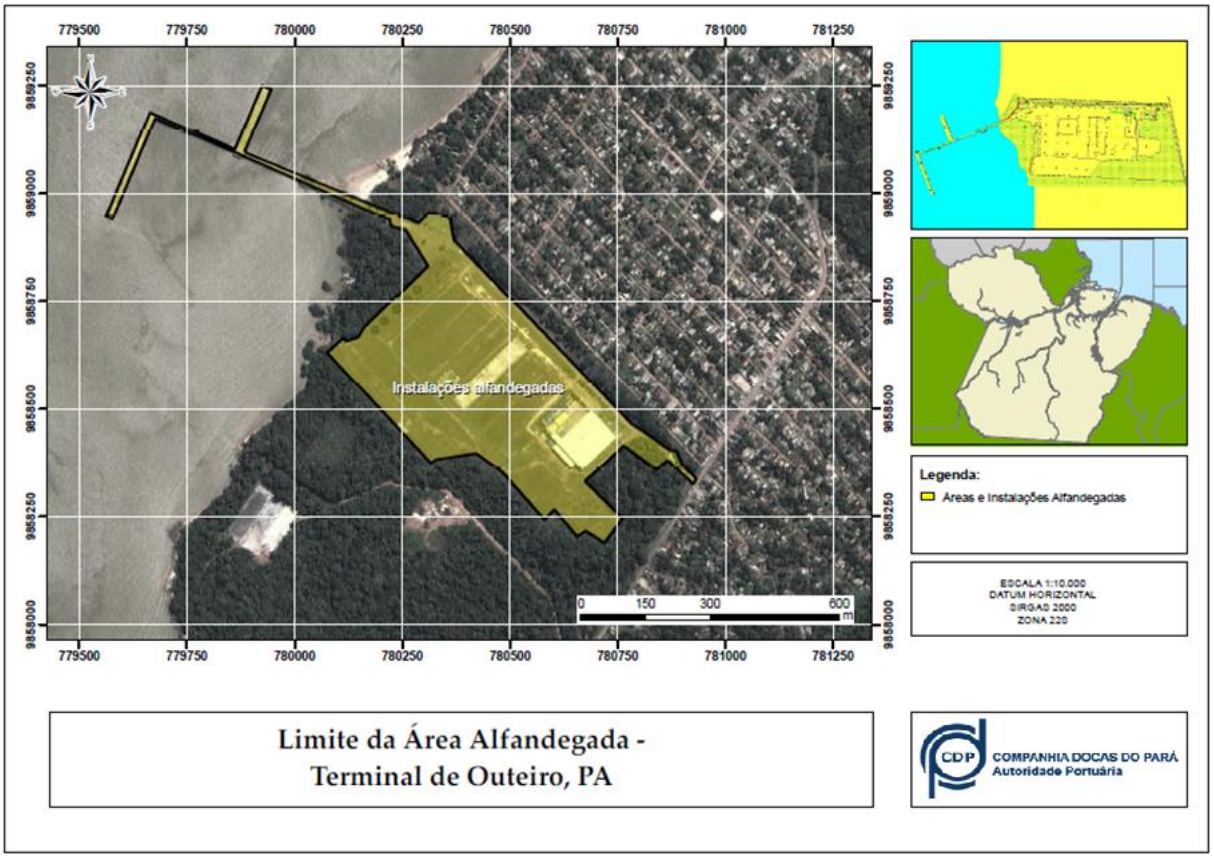


FIGURA 17 - ÁREAS ALFANDEGADAS.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.9. Terminais de Uso Privado existentes 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 Terminais de Uso Privado - TUPs no entorno do Terminal de Outeiro.

2.10. Instalações RetroPortuárias

Tendo por base o disposto no Item 2.10 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 - Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP e respectivos Planos Mestres, Planos de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ e Plano Geral de Outorgas - PGO, constata-se que no Terminal de Outeiro não existem Instalações retro portuárias integradas diretamente com o Terminal, tais como, terminais retro portuários alfandegados, REDEX, CLIAS, EADI, ZPE, áreas de apoio logístico, centros de triagem, terminais intermodais de carga, pátios de regularização de tráfego e DEPOTS.

2.11. Instalações de Suprimentos - Utilidades

2.1.1. Energia Elétrica

O suprimento de energia elétrica em alta tensão é feito pelas Centrais Elétricas do Pará S/A (CELPA) em 69,0 KV (principal) e 13,8 KV (emergencial). A recepção é feita na subestação central do Terminal e a partir disso distribuída para sete outras subestações.

O Terminal de Outeiro consumiu, na média dos primeiros meses de 2014, 53.263 KWh/mês, correspondente a uma despesa mensal média de R$ 31.103,00.

A Tabela 16 mostra a previsão do consumo de energia para curto, médio e longo prazo.

TABELA 16 - PREVISÃO DO CONSUMO DE ENERGIA

PREVISÃO	CURTO - 2020	MÉDIO - 2025	LONGO - 2030
CONSUMO DE ENERGIA (Kwh)	1.132.307,53	1.622.425,59	1.639.412,13

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.1.2. Abastecimento de Água

O Terminal de Outeiro é atualmente abastecido pela SAAEB e consome em média 100m³ de água por mês. Não realiza abastecimento de água em embarcações, pois não possui a infraestrutura necessária. Obras de implantação de uma ETA própria já estão sendo executadas.

Quando o sistema estiver concluído e os arrendamentos estiverem sido efetivados a previsão do consumo médio por tonelada movimentada para curto, médio e longo prazo estão apresentados na Tabela 16.

TABELA 17 - PREVISÕES PARA O CONSUMO DE ÁGUA DO TERMIANAL DE OUTEIRO

PREVISÃO	CURTO - 2020	MÉDIO - 2025	LONGO - 2030
CONSUMO DE ÁGUA (m³)	16.760,90	24.267,28	24.663,86

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.1.3. Drenagem e Esgoto

O Terminal de Outeiro dispõe de sistema de drenagem de águas pluviais cobrindo toda a área portuária, constituída por rede coletora em tubos de concreto

armado com diâmetro de até 1.000 mm e por galerias, que recolhem também as águas oriundas das coberturas e as encaminha para lançamento no ponto de despejo no rio.

As águas pluviais são coletadas por sarjetas de concreto ao longo dos arruamentos, por meio de bocas de lobo dispostas a cada 40 m, para os poços de visita das redes coletoras. Nas edificações, as águas pluviais são coletadas das coberturas e conduzidas por tubos de queda a caixas pluviais construídas próximas às edificações, de onde são encaminhadas aos poços de visita das redes coletoras.

Nos píeres as águas pluviais são escoadas pelo caimento do piso para tubos de ferro fundido com diâmetro de 100 mm, protegidos por ralos, que as despejam no rio.

2.1.4. Telecomunicações

A concessionária responsável pelo serviço de telefonia no Terminal de Outeiro é a VIVO S.A, e a empresa responsável pelos serviços de acesso a internet é a EMBRATEL-Empresa Brasileira De Telecomunicação.

A rede telefônica interna é composta por uma central do tipo Discagem Direta a Ramal (DDR), com seis linhas-troncos, que interligam todos os setores do porto. A rede telefônica na área portuária é quase inteiramente subterrânea.

Outros serviços de comunicação disponíveis no Porto são os de e-mail, correio, fax e rádio.

2.1.5. Combate a Incêndio

O Porto dispõe de interligação do sistema de combate a incêndio com o de abastecimento d'água. Entretanto, é utilizada para combate a incêndio no porto uma rede de abastecimento d'água de incêndio captada do rio por meio de duas bombas elétricas, com capacidade para vazão de 216 m³/h, cada.

As demais instalações do porto, armazéns e prédios administrativos dispõe de extintores em quantidade compatível com as áreas de cobertura e tipos de fogo a combater.

2.1.6. Abastecimento de Combustível

O abastecimento de combustível aos navios é feito no Terminal de Miramar, não havendo tomadas na frente acostável do Terminal de Outeiro, sendo feito também por balsas provenientes do Terminal de Miramar.

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 Terminal de Outeiro não existem área não afetas às operações portuárias.

2.13. Serviços de Apoio Operacional

Os serviços de apoio operacional são descritos a seguir.

2.13.1. Sistemas de Monitoramento do Tráfego Aquaviário

O terminal de Outeiro não possui sistema de monitoramento do tráfego aquaviário.

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.

A Praticagem “Barra do Pará, Belém, Vila do Conde e Adjacências Serviços de Praticagem S/S Ltda.” e a “Pará *River Pilot*” atuam no Rio Pará e suas Adjacências, da costa do município de Salinópolis indo até os portos de Vila do Conde, Belém e terminais de Miramar e Outeiro.

A praticagem é obrigatória para:

- Navios estrangeiros em geral, exceto os arrendados a empresa nacional com porte inferior a 1000 TAB (Tonelagem de Arqueação Bruta), desde que estejam comandados por marítimo brasileiro da categoria oficial de náutica ou mestre de cabotagem;

• Navios brasileiros tipo petroleiros propaneiros e transportadores de cargas explosivas de qualquer arqueação bruta;

• Embarcações estrangeiras de esporte e recreio com porte superior a 100 TAB;

• Demais navios nacionais de porte acima de 1000 TAB.

Os locais de embarque e desembarque de prático são:

• Para todos os navios provenientes do alto mar, ao largo de Salinópolis, marcando o farol aos 167o verdadeiros na distância de 7,5 milhas (Lat. 00° 29’30’’S / Long. 47º23’25’’ W), Carta DHN-300;

• Estão autorizados pelo Representante da Autoridade Marítima os pontos de espera mais próximos da entrada do Canal do Espadarte na posição LAT 00º20’.0S / LONG 047o49’.0W para navios provenientes do norte e oeste, e na posição LAT 00°24’. 5S / LONG 47º46’.0W para navios vindos do leste;

Estão dispensados da utilização de prático:

• Os navios da Marinha do Brasil;

• As embarcações comerciais brasileiras de porte igual ou inferior a 1000 TAB;

• Os rebocadores de alto mar, nacionais ou estrangeiros arrendados, que tenham em sua tripulação marítimos brasileiros de categoria oficial de náutica ou mestre de pequena cabotagem;

• As embarcações da classe de navegação interior;

• As embarcações nacionais de esporte e recreio, de pesca e as pertencentes a órgãos públicos.

A solicitação do prático deve ser feita pelo agente da empresa de navegação, com antecedência de 48 h antes da chegada do navio à Salinópolis. Para saída, a solicitação deve ser feita com 24 h de antecedência.

As zonas de praticagem obrigatória têm como limites os seguintes locais de embarque e desembarque de prático:

- Para navios de calado igual ou superior a 8 m (26,25 pés), ao largo da cidade de Salinópolis, na marcação 167o e distância de 7,50 mi do Farol Salinópolis;
- Para navios de calado inferior a 8,1 m (26,58 pés), ao largo da localidade de Mosqueiro, no Rio Pará, na marcação 146o e distância de 2,50 mi do Farol Chapéu Virado.

2.13.3. Rebocagem

O Terminal de Outeiro não possui serviço de rebocagem.

2.13.4. Serviços de apoio à embarcação

A Tabela 18 mostra a descrição dos serviços de apoio à embarcação no Terminal Portuário de Outeiro.

TABELA 18 - DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS DE APOIO À EMBARCAÇÃO

DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS DE APOIO À EMBARCAÇÃO	
TIPO DE SERVIÇO	**EMPRESA QUE REALIZA O SERVIÇO**
Alimentação	BRAZVESSEL COMERCIO DE ALIMENTOS LTDA
Alimentação	COMERCIAL CALHAU LTDA
Alimentação	DUARTE COMÉRCIO DE ALIMENTOS LTDA
Alimentação	FORNECEDORA OCEANO
Alimentação	J.N.S COMERCIAL ME
Alimentação	ORIZON MARITIMA SÃO LUIZ LTDA
Alimentação	PA TRADING CONSULTORIA E COMÉRCIO EXTERIOR LTDA
Retirada de resíduos	TRNSCABRAL AMBIENTAL.
Atracação/ desatracação	POLARIS LTDA - EPP.

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará/OGMO 2014

2.14. Mão de obra

A seguir serão fornecidas informações referentes ao OGMO responsável pelo Terminal de Outeiro, com os dados necessários a respeito das classes de trabalhadores registrados neste órgão.

2.15.1. 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. Para a descrição dos trabalhadores que atuam no Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) foram elaboradas, a seguir, tabelas e gráficos para apresentar informações por categoria: quantitativo de pessoal (cadastrados e registrados separadamente), média de idade (cadastrados e registrados separadamente), média salarial (cadastrados e registrados separadamente), quantitativo de trabalhadores portuários em vias de se aposentar. A Tabela 19 quantifica esse universo.

TABELA 19 - RELAÇÃO DE TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO POR FAIXA DE IDADE

Faixa de Idade	Arrumador	Bloco	Conferentes	Consertador	Estivador	Movimentador	Vigia	Total
	Quant.	Quant.	Quant.	Quant.	Quant.	Quant.	Quant.	Quant.
19 – 25	1	0	0	0	1	0	0	2
26 – 30	12	0	0	3	22	0	5	42
31 – 35	27	0	4	4	56	0	4	95
36 – 40	37	5	5	3	80	2	3	135
41 – 45	69	8	0	0	84	9	4	174
46 – 50	55	7	6	0	62	8	3	141
51 – 55	53	6	1	3	82	14	9	168
56 – 60	26	4	0	2	37	6	1	76
61 – 65	7	0	8	0	11	2	0	28
66 - 70	2	0	4	0	2	0	0	8
71 - 75	1	0	0	0	0	0	0	1
81 - 85	0	1	0	0	0	0	0	1
86 - 90	0	1	0	0	0	0	0	1
Total	290	32	28	15	437	41	29	872

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará/OGMO 2014

Observa-se no gráfico da Figura 18 que a faixa de idade de maior ocorrência de trabalhadores portuários avulsos (TPA) situa-se entre 35 e 50 anos, o que demonstra maturidade dos trabalhadores que atuam no setor portuário.

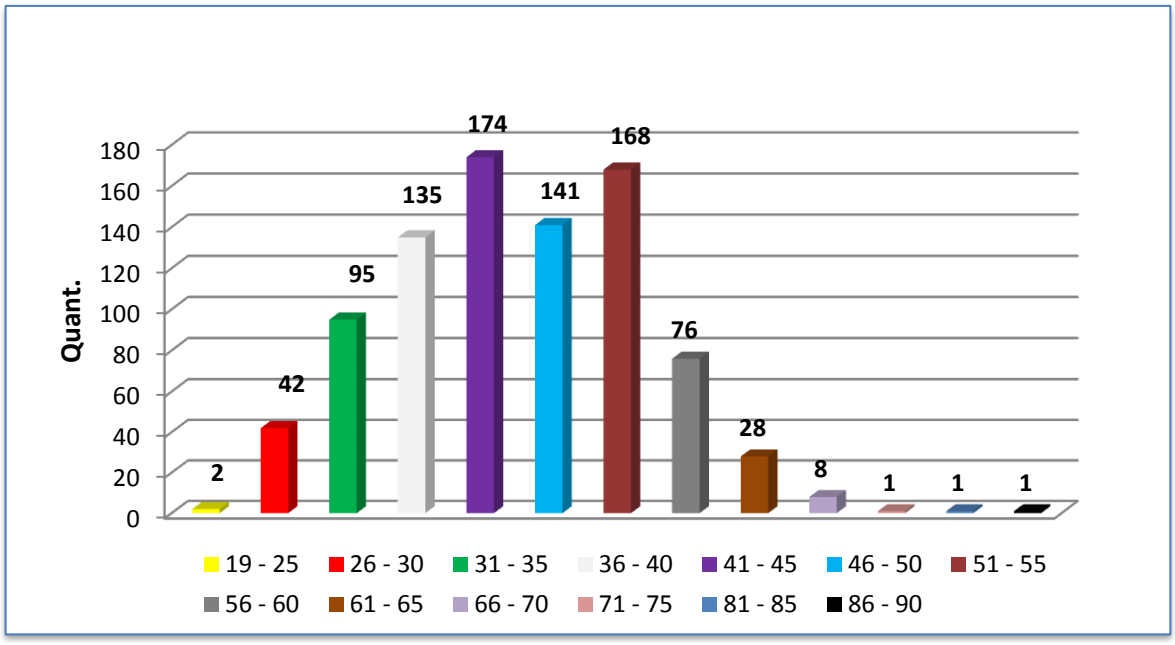


FIGURA 18 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO POR FAIXA DE IDADE

Fonte: OGMO-Belém, adaptado.

Observa-se no gráfico da Figura 19 que a faixa de idade de maior incidência dos vigias está situada entre 61 e 65 anos, mostrando a avançada idade da maioria dos vigilantes portuários registrados.

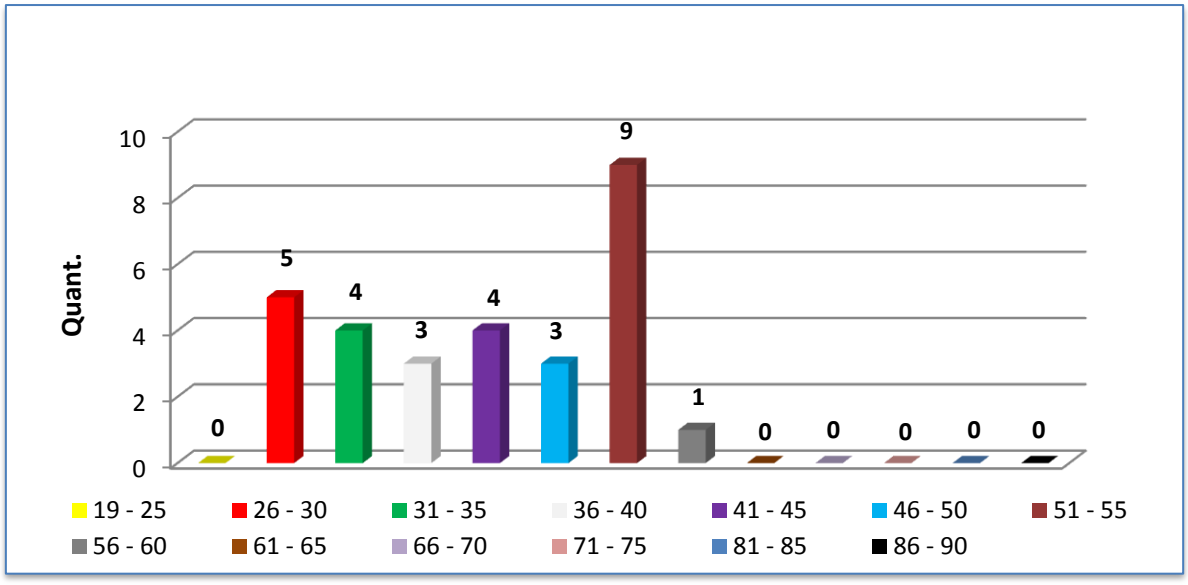


FIGURA 19 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS VIGIAS POR FAIXA DE IDADE

Fonte: OGMO-Belém, adaptado.

O gráfico da Figura 20 mostra uma grande variedade de idades. As faixas de idade de 36 a 40; 41 a 45 e 51 a 55 apresentaram maior representatividade. A força de trabalho jovem (faixa de 19 a 25 anos) apresenta baixíssima representatividade.

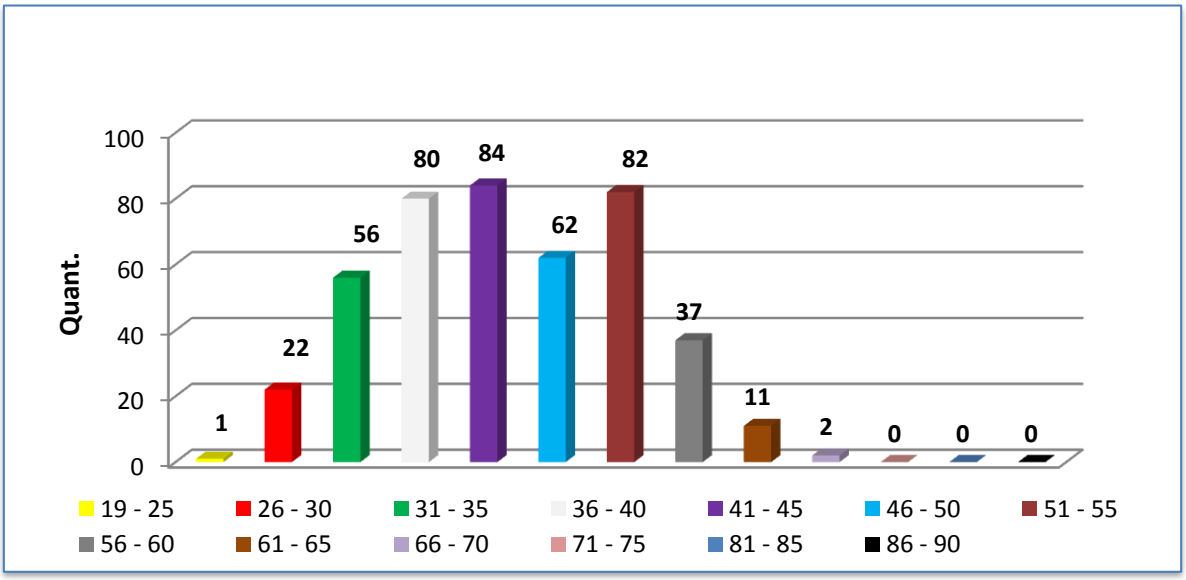


FIGURA 20 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS ESTIVADORES POR FAIXA DE IDADE

Fonte: OGMO-Belém, adaptado.

O gráfico da Figura 21 mostra que a idade da maioria dos trabalhadores consertadores registrados situa-se na faixa entre 31 a 35 anos, seguida das faixas de 26 a 30; 36 a 40 e 61 a 65. Este fato nos leva a concluir que esta categoria ainda é jovem e tem muito tempo de trabalho.

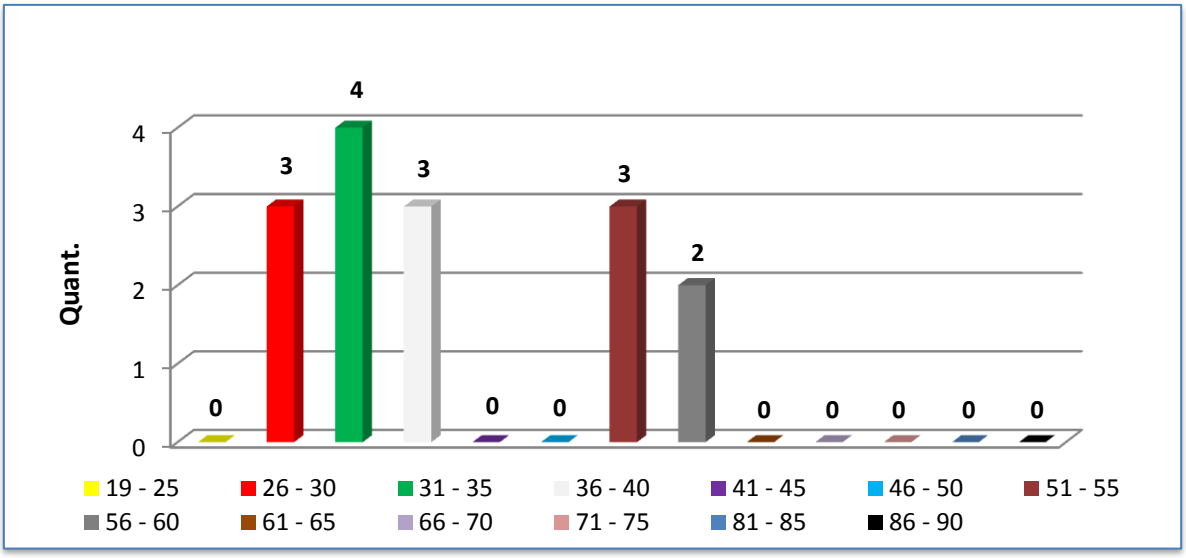


FIGURA 21 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS CONSERTADORES POR FAIXA DE IDADE

Fonte: OGMO-Belém, adaptado.

O gráfico da Figura 22 mostra que a categoria de conferentes registrados apresenta maior representatividade na faixa de 51 a 55 anos, seguida da faixa de 46 a 50 anos, demonstrando maior maturidade dos trabalhadores dessa categoria.

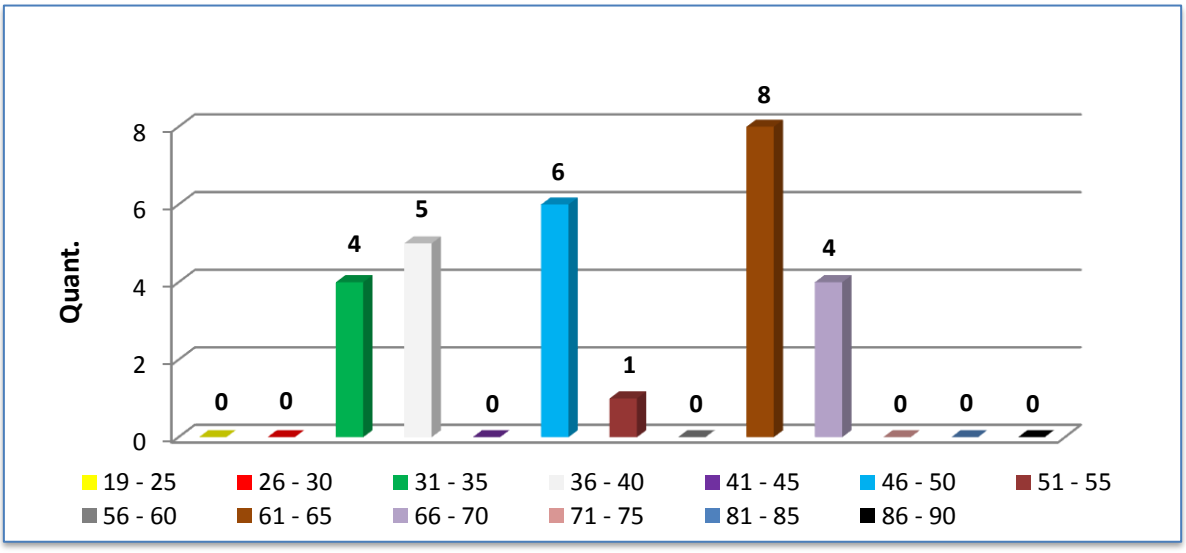


FIGURA 22 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS CONFERENTES POR FAIXA DE IDADE

Fonte: OGMO-Belém, adaptado.

O gráfico da Figura 23 mostra que a categoria de blocos registrados tem maior representatividade na faixa de 41 a 45 anos, seguida da faixa de 46 a 50 anos e 51 a 55 anos. A faixa de 36 a 40, também, apresenta uma boa participação no total da categoria. Observa-se, supreendentemente, mesmo que em pequeno número, que as faixas de 81 a 85 e 86 a 90 anos, ainda, se fazem representadas.

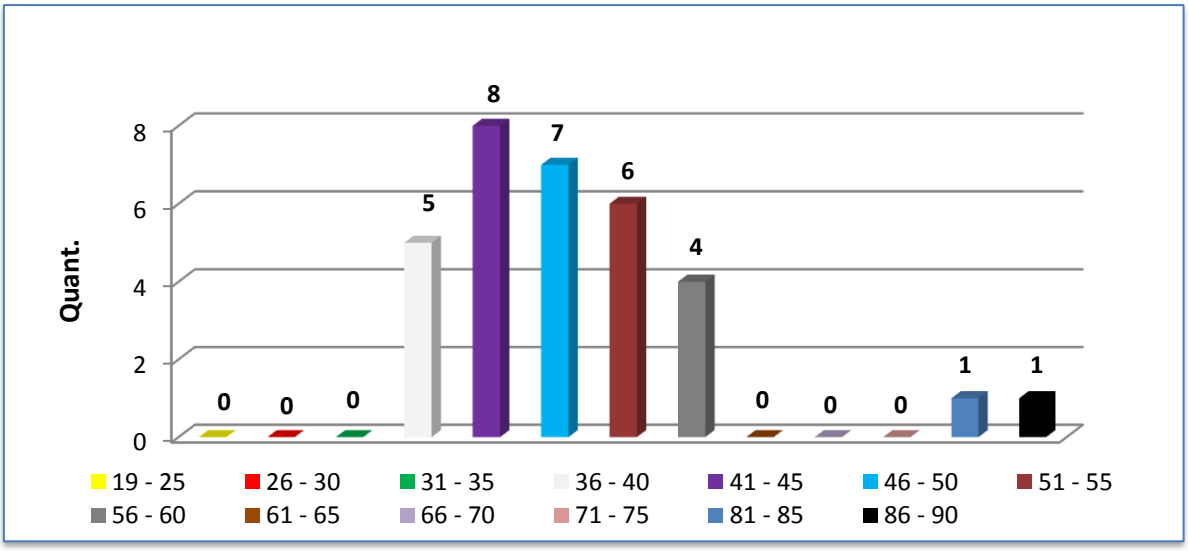


FIGURA 23 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS BLOCOS POR FAIXA DE IDADE

Fonte: OGMO-Belém, adaptado.

O gráfico da Figura 24 mostra que para a categoria de arrumadores registrados, a faixa mais significante evidencia a participação dos mais experientes.

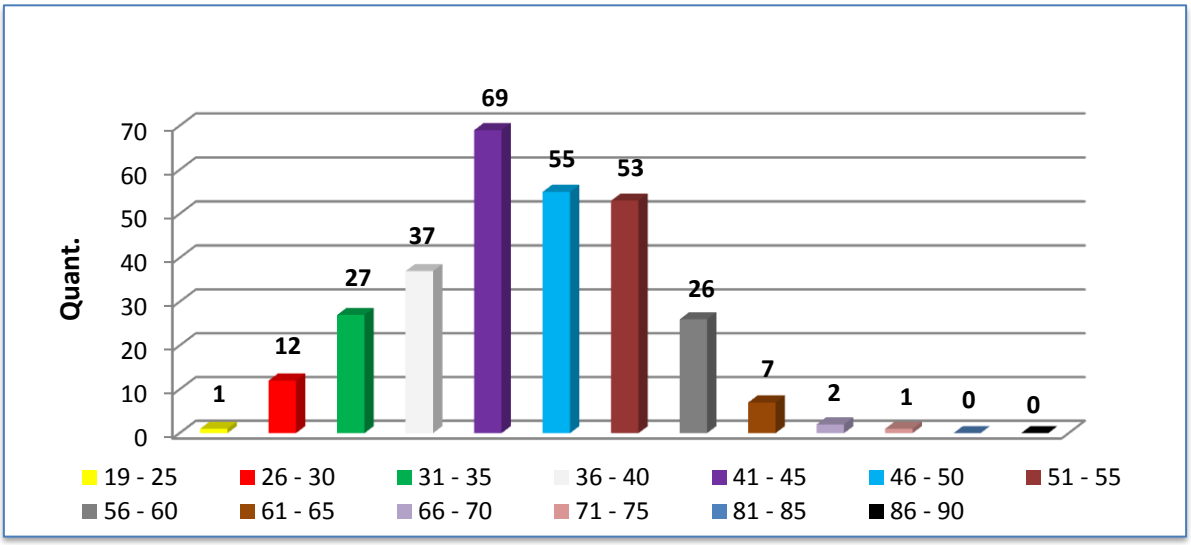


FIGURA 24 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS ARRUMADORES POR FAIXA DE IDADE

Fonte: OGMO-Belém, adaptado.

O gráfico da Figura 25 mostra que para a categoria de movimentadores registrados a maior significância dá-se para a faixa de 51 a 55 anos. Essa faixa mostra uma classe de trabalhadores experientes, com grande capacidade de trabalho produtivo.

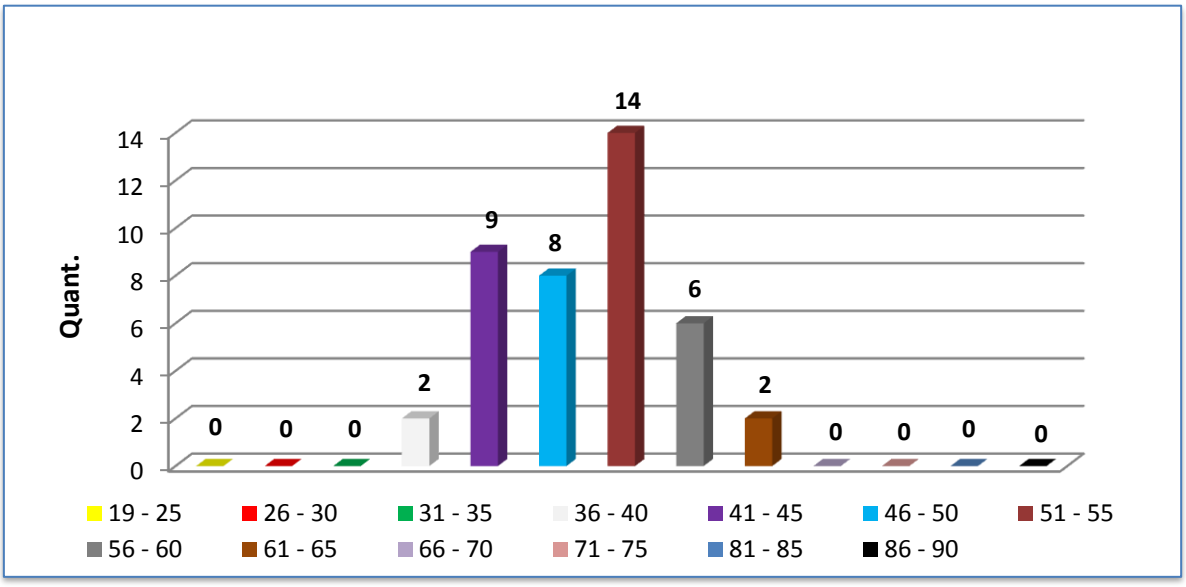


FIGURA 25 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS MOVIMENTADORES POR FAIXA DE IDADE

Fonte: OGMO-Belém, adaptado.

A Tabela 20 apresenta o número de trabalhadores por categoria e sua média de idade e média salarial. A tabela 21 mostra a quantidade de funcionários em via de se aposentar.

TABELA 20 - MÉDIA DE IDADE E MÉDIA SALARIAL - TPA'S

CATEGORIA	REGISTRADO	MÉDIA IDADE	MÉDIA SALARIAL
Arrumador	290	48 - Anos	R$ 6.107,23
Bloco	32	52 - Anos	R$ 4.086,71
Conferentes	28	54 - Anos	R$ 9.138,00
Consertador	15	43 - Anos	R$ 5.053,26
Estivador	437	47 - Anos	R$ 4.152,09
Movimentador	41	53 - Anos	R$ 1.554,91
Vigia	29	45 - Anos	R$ 4.343,95

Fonte: OGMOBVC

TABELA 21 - QUANTIDADE DE TPA'S EM VIA DE SE APOSENTAR

CARGO	QUANTIDADE
Estivador	50
Arrumador	36
Conferente	12
Consertador	2
Bloco	6
Vigia	1
Movimentador	8

Fonte: OGMOBVC

2.15.2. Trabalhadores portuários

A Tabela 22 tem o detalhamento dos trabalhadores portuários segundo o número de funcionários por faixa de idade e por cargo.

TABELA 22 - NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS POR FAIXA DE IDADE E POR CARGO

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

Na tabela 23 mostra a média salarial dos trabalhadores portuários.

TABELA 23 - 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$ 3.3501 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 24 encontra-se o quantitativo dos trabalhadores portuários em via de se aposentar credenciados pela CDP.

TABELA 24 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIAS 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

2.15.3. 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, às 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 às 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.

Laudo 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 25 estão todas as metas de segurança do trabalho para o ano de 2017, 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 25 - METAS DE SEGURANÇA DO TRABALHO PARA O ANO 2017

METAS 2017	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 2017, estabelecemos como meta a implantação desses planos, programas e acrescentamos ainda a capacitação dos nossos funcionários quanto as legislações específicas.

2.16. 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.[1]

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 terminal portuário, 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

[1] Quando da elaboração do presente trabalho estava em vigência a Portaria SEP 414/09, na qual se baseia esse relatório.

quadro da gestão ambiental do porto (ou terminal portuário) 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 Terminal de Outeiro, 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 do presente relatório.

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, quando da legislação ambiental e de regulação dos portos brasileiros.

A Gerência de Meio ambiente da Agência de Transportes Aquaviários (ANTAQ) os realizou uma vistoria em 2010, consubstanciada no Relatório 06/2010, identificando a situação da gestão ambiental desenvolvida pela GERAMB. Durante a análise a vistoria se circunscreveu no Porto de Belém e no Terminal de Miramar, porém muitas das conclusões da vistoria podem ser aplicadas ao Terminal de Outeiro; quais sejam:

> Em suas conclusões o Relatório de Vistoria afirmou: “Concluímos que a Autoridade Portuária avançou de maneira relevante no cumprimento das conformidades ambientais e que o porto está se empenhando cada vez mais para o perfeito cumprimento da legislação ambiental. Observamos, também, nas entrevistas com funcionários do porto que existe um maior comprometimento com as questões ambientais, que conforme citado pela Autoridade Portuária é resultado da educação ambiental que está sendo feita naquele porto, que mantém Convênios com Universidades e Instituições de ensino.”

Outras recomendações levantadas pelo relatório que podem ser aplicadas ao Terminal de Outeiro são:

- Elaborar e publicar a Política Ambiental da CDP;
- Incluir na revisão dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento os aspectos

ambientais, de acordo com as diretrizes da Portaria 414, de 30/12/09 da SEP;

- Atender o que dispõe a Portaria nº 104, de 29/04/09 da SEP sobre a estruturação do Setor de Gestão Ambiental e de Segurança;
- Atualizar o quadro do SESSTP de com o que determina a NR29;
- Manter atualizadas as informações referentes aos GISIS;
- Elaborar procedimentos/estratégias/programas para redução das emissões atmosféricas;
- Elaborar procedimentos/estratégias/programas para redução das emissões de material particulado e criar agenda ambiental institucional e local;
- Elaborar Auditoria Ambiental de acordo com a Resolução CONAMA nº 306/02;

Durante a visita de campo para investigação do desempenho verificou-se que a CDP está disposta a realizar um concurso público para a contratação de técnicos especializados para a atividade de gestão ambiental e de segurança do trabalho. Entretanto, foi constatada a existência de apenas dois técnicos (os supervisores), além da gerente, para desenvolver todas as demandas necessárias à gestão ambiental e a segurança do trabalho.

Outro relatório ambiental importante, que analisa a gestão ambiental do Terminal de Outeiro é o PCA – Plano de Controle Ambiental do Terminal Portuário de Outeiro (TPO). Belém-PA (2005). Apesar de passados quase 10 anos, algumas recomendações precisam ser reiteradas, quais sejam:

- Implementar sistema de coleta e tratamento deste efluente, e de implementar sistema de drenagem pluvial, evitando riscos de erosão, e proliferação de doenças.
- Monitoramento semestral de áreas sensíveis à erosão.
- Levantamento da toxicidade dos produtos químicos utilizados para a conservação de cargas de madeira estocadas, a fim de se evitar a contaminação do meio ambiente pelas águas pluviais.
- Inspeção subaquática com monitoramento de superfície nos pilares de sustentação dos píeres do TPO, devido à idade de construção dos mesmos.
- Controle e monitoramento de área adjacente ao porto, dotada de

extensa vegetação e suscetível a focos de incêndio nos meses de verão, podendo comprometer a segurança das operações portuárias.

2.17.1. Diagnóstico Ambiental

A Unidade Portuária de Outeiro está localizada no Distrito Administrativo de Icoaraci, pertencente ao município de Belém, capital do estado do Pará, distante aproximadamente 20 km da mesma. Esse distrito possui uma população de cerca de 300 mil habitantes, distribuídos nos bairros de Águas Negras, Agulha, Campina de Icoaraci, Cruzeiro, Maracacuera, Paracuri, Parque Guajará, Ponta Grossa e Tenoné.

Icoaraci é um distrito basicamente industrial, empregando boa parte de seus moradores em Indústrias de Pesca, Madeireiras, Olarias (fabricação de telhas e tijolos), Marcenarias e Industrialização de Palmito. Destaca-se também o artesanato local, transformando o Distrito em Polo do Artesanato Marajoara.

O clima é quente e úmido, tipicamente equatorial, influência direta da floresta amazônica, onde as chuvas são constantes. O índice pluviométrico é de 2889 mm (ano). Nos meses mais quentes de julho a novembro a temperatura pode chegar a 35 graus, porém a temperatura média anual é de 26 °C.

Aspectos Geológicos

Segundo Araújo Jr e Azevedo (2013) a ilha de Caratateua por conta das suas condições topográfico-morfológicas, litológico-geomorfológicas, morfoestruturais, climato-hidrológicas, apresenta ocorrências de fluxos gravitacionais nas falésias erosivas da Praia dos Artistas e Praia da Brasília, localizadas no noroeste da referida área e as condições antrópicas influenciam estas praias, bem como as praias do Amor e Grande.

A costa transicional Guajará-Marajó no nordeste do Pará, onde se localiza a Ilha de Caratateua, é constituída por arranjo de blocos losangulares ativos desde o Terciário. Esses blocos resultam da articulação de dois feixes principais de falhas normais e transcorrentes, com direções gerais N50- 60E e N45- 55W, respectivamente.

Ainda, de acordo com o referido autor, a ilha de Caratateua foi resultado do retrabalho das rochas sedimentares do Grupo Barreiras e delineiam as falhas

normais dos blocos em geral basculados para SE, segundo um leque listrico com convergência para NNW e N.

Os níveis sedimentares Terciários mostram um processo de laterização mais intenso ao longo das micro e meso-transcorrentes, fazendo com que os horizontes lateríticos concrecionários, nos cantos W dos blocos basculados, aflorem e sofram forte ação erosiva atual, uma vez que constituem as feições positivas predominantes e delimitadoras das praias, mostrando um importante critério de definição do cruzamento falha normal *e* falha transcorrente.

As características citadas acima são imprescindíveis à compreensão do processo da neotectônica da área de estudo e, por conseguinte dos processos endógenos de formação da costa noroeste da ilha de Caratateua. Ressaltando, também, o papel dos agentes exógenos (vento, onda, maré), bem como, da ação antropomórfica como fatores responsáveis pela remodelagem das formas do relevo.

As ações humanas que influenciam a estrutura de relevo da ilha estão ligadas ao uso e a ocupação, principalmente pela instalação de moradias nas falésias, as quais atuam na aceleração de processos erosivos. Outro aspecto importante para contribuir para a aceleração do processo erosivo na ilha é a expansão urbana, especialmente a implantação de vias que potencializam a ocorrência de formas (erosivas e deposicionais) devido a retirada da cobertura vegetal, a impermeabilização do solo e o incremento do escoamento superficial.

Recursos hídricos

De acordo com o Relatório de Impacto Ambiental do Terminal Pesqueiro Público de Belém, o território da cidade de Belém encontra-se em uma região estuarina, definida pela presença do estuário de Guajará, o qual faz parte do Golfo Marajoara, que compõem o sistema hidrográfico da foz do rio Amazonas (Matta, 2005).

A zona urbana de Belém foi edificada em uma área que configura uma península sedimentar estuarina de desembocadura amazônica (Pinheiro, 1987, apud Pereira, 2001). Representa uma área intensamente irrigada, com diversos corpos d'água que apresentam volumes extraordinários de aporte de água superficial e subterrânea e do encontro destes com as águas do Oceano Atlântico. A

caracterização como península advém do fato de cerca de 60% do território de Belém ser ocupado por sua rede hidrográfica, a presença da Baía de Guajará, o sistema de ilhas fluviais, e a proximidade com o Oceano Atlântico (Pereira, 2001).

O estuário Guajarino é formado por um sistema de drenagens continentais em regime de descarga em ambiente marinho. A Baía do Guajará localiza-se em frente à parte noroeste da cidade de Belém e prolonga-se até a Ilha do Mosqueiro, a norte, onde se encontra com a Baía do Marajó, no rio Pará. É formada pela confluência dos rios Acará e Guamá.

A margem esquerda da Baía do Guajará é composta por um conjunto de ilhas e canais, sobressaindo-se as ilhas das Onças, Jararaca, Mirim, Paquetá Açu e Jutubá. Na margem direita está localizada a cidade de Belém. Ao norte, nesta mesma margem, encontram-se as ilhas do Mosqueiro e de Outeiro, onde se localiza o Terminal de mesmo nome.

Maré

A velocidade da onda de maré, segundo informativo/CDP (1977, apud Pinheiro, 1988), varia de local para local precisando de 3h 40mim para percorrer o trecho de Salinópolis, no litoral do Estado do Pará, ao extremo sul do Cais do Porto de Belém, traduzindo-se numa velocidade de cerca de 1,30 a 1,71 m/s.

No estuário Guajará, onde o atrito de fundo produz uma acentuada assimetria nas curvas de marés, a subida do nível d'água leva cerca de 5 horas em contraste com a descida que dura em média 7 horas, notadamente nas marés de sizígia.

Correntes de Maré - Dados correntométricos da INHP PORTOBRÁS (1980) foram analisados, por Pinheiro (1988), com o objetivo de fornecer subsídios para o estudo do transporte de material sólido em suspensão na Baía do Guajará e de sedimentação na área do Porto. Obtidos tanto em marés de sizígia quanto de quadratura.

Dessa forma, as velocidades de correntes máximas médias na Baía de Guajará, ocorrem nas marés de sizígia, durante a enchente. Já a velocidade máxima média mais baixa associa-se as marés de quadratura, durante a vazante. As velocidades máximas absolutas ocorrem nas marés de sizígia, sendo que no período observado as máximas ocorrem durante a vazante (1,74m/s), e durante as

enchentes (2,10m/s).

Sobre as correntes no Rio Guamá, elas alcançaram valores máximos absolutos, nas enchentes, principalmente nas marés de sizígia, onde podem atingir até 1,89m/s. Nas vazantes, as velocidades máximas de correntes atingem 1,5m/s e 1,72m/s. Com médias das velocidades máximas situando-se entre 1,04m/s e 1,60m/s sendo sempre maiores nas enchentes que nas vazantes.

Segundo Pinheiro (1988), a análise do comportamento das correntes de marés, bem como de suas características em marés de sizígia e de quadratura e suas variações em função das suas distribuições no ambiente estuarino, para os canais de enchente e vazante da Baía de Guajará e Rio Guamá, mostrou que, as correntes de marés nos canais de enchente ocorrem irregularmente, enquanto que no canal de vazante (mais profundo) as velocidades crescem e decrescem, progressivamente, num curto espaço de tempo, após alcançar valores máximos.

No canal de enchente (mais raso) o atrito com o fundo é mais pronunciado que no canal de vazante, onde as profundidades são maiores. No Rio Guamá, as marés estão sujeitas à influência fluvial, com predomínio de correntes de vazante, principalmente durante as marés de sizígia. Nas enchentes em quadratura, quanto o volume das águas de marés é reduzido, o fluxo fluvial parece ser responsável pelas oscilações que as velocidades de correntes sofrem em oposição a este.

Maré Salina - A maré salina é a invasão da água marinha, salgada, no estuário em direção oposta ao fluxo fluvial. A ordem de grandeza e o mecanismo dessa invasão são fatores que definem o tipo de estuário e refletem diretamente o padrão de circulação do mesmo (Schubel, 1971, apud Pinheiro, 1988). Sendo responsável pelos principais processos físico-químicos, biológicos e oceanográficos, nos estuários.

Para Ottmann (1968, apud Pinheiro, 1988) os principais fatores que interagem na penetração da maré salina, são as oscilações das marés. A morfologia do estuário, a vazão de água doce fluvial, a evaporação e a precipitação pluviométrica na bacia estuarina.

Dessa feita, o mecanismo de entrada da maré salina no estuário se dá, quando no período entre o final da vazante e início da enchente, as águas

provenientes dos Rios Guamá e Guajará-Açu, com valores de salinidade relativamente baixos (0,04-0,12%) ocupam todo o canal de vazante pela margem esquerda do estuário. Por outro lado, no canal de enchente, registram-se valores de salinidade variando entre 0,15-0,42%, indicando nitidamente a entrada das águas mais condutivas salobras e não fluviais, portanto, nesta região da Baía de Guajará. Destaca-se que os valores mais elevados de salinidade ocorrem próximos do fundo indicando a penetração da maré salina sob a forma de cunha que adentra no canal de enchente.

Os períodos "chuvosos" e "menos chuvosos", propiciam variações sazonais no regime dos rios que compõem o estuário, sobressaindo-se àquelas decorrentes da intrusão salina. No período "chuvoso" (dezembro a abril/maio) as altas descargas fluviais impedem por completo a penetração das águas salobras, enquanto nos meses correspondentes a "estiagem" (julho a novembro) a maré salina penetra de modo decisivo, mesmo nas porções mais internas do estuário, notadamente durante a preamar das marés de sizígia. Nestas condições a salinidade pode alcançar valores da ordem de até cerca de 0,5 % em frente a cidade de Belém. Nas marés de quadratura, mesmo no período de baixa vazão dos rios a penetração salina é menos efetiva.

Ictiofauna

A baía do Guajará[2] é grandemente influenciada pela cidade de Belém. Esta cidade localiza-se a 1°10’ S e 1°30’ S e 48°25’ W e 48°35’ W a uma altitude de 15 m acima do nível do mar sendo limitada ao sul com o rio Guamá, ao norte com a baía do Marajó até o extremo oriental da ilha de Mosqueiro e a oeste com a baia do Marajó, Guajará e Santo Antônio (MAZZEO, 1991).

A baía está localizada em um ambiente altamente dinâmico, com fortes correntes de marés e com ondas geradas pelo vento com poder suficiente para propiciar a mistura das águas e suspensão dos sedimentos de fundos. No período de baixa pluviosidade, as águas ficam salobras devido à penetração da água marinha (RIBEIRO, 2004). A superfície da água, mesmo em condições de ventos fracos, caracteriza um ambiente relativamente agitado, sobretudo pela ação das

[2]Informações coletadas na dissertação de Andréa Pontes Viana, intitulada: “Ictiofauna como indicadora da qualidade Ambiental na baía do Guajará (Belém-PA), Estuário Amazônico”, 2006.

correntes de marés, com a presença de frequentes ondulações irregulares definindo um regime de fluxo turbulento. A dinâmica da maré apresenta característica semi-diurna como é observado pelos intervalos periódicos de aproximadamente 6 horas que separam a preamar da baixa-mar. Com a maré vazante e o vento geral (N-NE, mais forte as tardes) formam-se na baía ondas de até 1,5m.

Pinheiro (1987) encontrou valores de salinidade na baia do Guajará que variaram de 0,9 a 1 no período menos chuvoso e, no período mais chuvoso, as águas desta baia são doces devido à força da descarga do rio Amazonas que impede a entrada da cunha salina.

Ecologicamente a baía do Guajará apresentou baixa diversidade de espécies quando comparados com outros ambientes estuarinos, justificado principalmente pela elevada hidrodinâmica da área e grande fluxo de embarcações, tornando o ambiente inóspito para o aparecimento de algumas espécies.

Dentre as espécies que se destacaram em termos de abundância relativa tem-se no canal *Anchoa spinifer* (sardinha arapaia), *Ageneiosus aff. Ucayalensis* (mandubé), *Brachyplatystoma rousseauxi* (dourada), *Lithodoras dorsalis* (bacu), *Plagioscion squamosissimus* (pescada branca) e *Pellona flavipinnis* (sarda) e nos igarapés *Curimata inornata* (branquinha), *A. spinifer e ypostomus plecostomus* (acari).

Grande parte das espécies que frequentam a baía do Guajará foi visitante. A presença destas na área esteve relacionada principalmente a utilização do ambiente como área de reprodução e berçário, devido à proteção contra predadores e pela disponibilidade alimentar.

A maior procura pela baía ocorreu no segundo semestre (setembro e dezembro), resultado da maior disponibilidade alimentar que ocorre nesta época devido a deposição de matéria orgânica transportada pelo rio Amazonas e depositada na parte mais interna do estuário e também pela migração de algumas espécies que frequentam a baía do Marajó, entretanto não suportam muitas variações na salinidade.

Em relação ao diagnóstico da qualidade ambiental na baía do Guajará, no ambiente canal não houve diferenças significativas entre áreas consideradas

contaminadas e as referências. Nesta parte da baía do Guajará a hidrodinâmica e a grande vazão de água acabam se tornando eficientes autodepuradores, diluindo a carga poluente. Deve-se salientar também que as principais espécies que habitam o canal são de hábitos migratórios.

Na baía do Guajará o enriquecimento por nutrientes proveniente dos esgotos urbano está causando a bioestimulação.

2.17.2. 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 de 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 - GERAMB, 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 SGA deverá subordinar-se ao Diretor-Presidente das Autoridades Portuária.

As competências gerais do SGA 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;
I. proposição das diretrizes de gestão ambiental e respectivo Plano Anual de Gestão Ambiental Integrada;
II. coordenação, controle, administração e execução das atividades de gestão constantes do Plano Anual de Gestão Ambiental Integrada ou de caráter emergencial;
III. 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;
IV. elaboração, análise e revisão dos documentos referentes à gestão ambiental portuária;
V. supervisão e fiscalização da execução de medidas de prevenção, mitigação e compensação referentes aos impactos ocasionados pelas operações e obras portuárias;

VI. realização da interlocução com os demais setores do porto, arrendatários da área do porto organizado, terminais privativos, prestadores de serviço terceirizado e órgãos intervenientes;

VII. previsão das necessidades de recursos financeiros, logística e de pessoas para seu desempenho;

VIII. apresentação do Relatório Anual de Atividades à administração do porto e à Secretaria Especial de Portos.

IX. articulação institucional e estabelecimento de parcerias com órgãos governamentais e instituições técnicas e científicas afins com o setor;

X. desenvolvimento de programas, estudos, análises e pesquisas ambientais de interesse do porto;

XI. análise e gerenciamento de riscos;

XII. incentivo à formação e ao aperfeiçoamento profissional da equipe do SGA, para atendimento das necessidades específicas do porto;

XIII. 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 SGA 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 autoridades 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 26 apresenta as ações a serem realizadas, para cada objetivo da AAP.

TABELA 26 - 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 agentos do setor público para a a importância do papel da Unidade de Gerenciamento Ambiental;
Implantar as unidades de gestão ambiental	Inclluir cláusulas ambientais no contratos de arrendamento;
Regulamentar procedimentos ambientais da atividade portuária	Implantar os Compromissos Internacionais como a Concenção 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 Outeiro, realizada pela CDP, já vem desenvolvendo muitas ações que estão inseridas no âmbito da AAP, ressaltando que: (i) não são realizadas as auditorias ambientais sistemáticas; (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 locacionais 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 Terminal de Outeiro possui os seguintes planos, estudos e/ou programas:

Plano de Controle Ambiental - PCA - realizado em 2005 para o Terminal de Outeiro.

Programa de Educação Ambiental - **PEA** - As ações do Projeto de Educação Ambiental desenvolvidas, em 2008, tiveram como objetivo geral: promover o fortalecimento da consciência ambiental crítica, refletida em ações referentes à problemática dos resíduos que comprometem a qualidade de vida, através da construção de estratégias educativas que contribuam para a diminuição dos resíduos sólidos produzidos no Terminal. O PEA, realizado pela Universidade Feral Rural da Amazônia (UFRA); desenvolveu seminário de sensibilização, além de cursos e palestras.

Plano de Ação de Emergência - **PAE** - 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).

Plano de Gerenciamento de Riscos - **PGR** - elaborado em 2012, pela PMS o PGRS: (i) define os objetivos; (ii) estabelece a justificativa e caracteriza o empreendimento; (iii) identifica as características físico-químicas e toxicológicas dos produtos; (iv) procede a identificação de perigos e hipóteses acidentais identificadas; e, (v) define as medidas preventivas e mitigadoras. É importante destacar que o PGR foi desenvolvido a partir da hipótese de que o Terminal de Outeiro irá movimentar carga viva (gado) e pellets de madeira, além de abastecer navios, através de barcaças com óleo combustível tipo bunker.

Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS - Elaborado em 2012 no âmbito da GERAMB 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 terminal.

Plano de Emergência Individual - PEI - estudo realizado em 2004, quando o terminal era denominado SOTAVE. 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 Mestre - Elaborado em 2013, para o Complexo portuário de Belém, que inclui o Porto de Belém e os Terminais de Miramar e Outeiro. O plano tem os seguintes objetivos: (i) A obtenção de um cadastro físico atualizado do porto; (ii) A análise dos seus limitantes físicos e operacionais; (iii) A projeção da demanda prevista para o porto em um horizonte de 20 anos; (iv) A projeção da capacidade de movimentação das cargas e eventuais necessidades de expansão de suas instalações ao longo do horizonte de planejamento; (v) A proposição das melhores alternativas para superar os gargalos identificados visando uma eficiente atividade

do porto; e (vi) A análise do modelo de gestão e da estrutura tarifária praticada atualmente pelo porto.

Estudos Ambientais Preliminares - Elaborados em 2013, para áreas do Terminal. 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.

2.17.3. 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.

A situação da Licença de Operação pode ser vislumbrada na Tabela 27, ressaltando que a CDP já tomou providências junto à Secretaria do Meio Ambiente e Sustentabilidade – SEMAS, do Estado do Pará, para obter a sua renovação.

TABELA 27 - SITUAÇÃO DA LICENÇA AMBENTAL DO TERMINAL DE OUTEIRO

UNIDADE PORTUÁRIA	LICENÇAS AMBIENTAIS			
	TIPO DE LICENÇA	Nº. DA LICENÇA	OBSERVAÇÕES	DATA DE VALIDADE
Terminal Portuário de Outeiro	Licença de Operação	4811/2010	Porto para movimentação de carga seca não perigosa com movimentação restrita por via fluvial e movimentação de óleo Diesel, gasolina e querosene de aviação de navio supridor para navio recebedor e balsas - tanque.	20/07/2014

Fonte: Relatório de Gestão Ambiental, CDP - 2013

A Licença de Operação atual pode ser vislumbrada em detalhes a seguir:

- **Licença de Operação – LO 4811/2010**, para o porto organizado, emitida pela Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Pará (SEMA/PA). Essa licença tem validade até junho de 2014. As principais exigências dessa Licença de Operação foram:

a) Para o prazo de 90 dias:
   - Apresentar Plano de Atendimento de Emergência de acordo com a Resolução CONAMA 398/2008.
   - Apresentar o Programa de gestão de qualidade das águas, com o respectivo plano de monitoramento;

b) Para o prazo de 365 dias:
   - Apresentar Relatório Ambiental Anual;

c) Para o prazo de 1460 dias:
   - Exercer a atividade em conformidade com a legislação ambiental e normas técnicas aplicáveis;
   - Comunicar à SEMA quaisquer acidentes que venham causar dano ambiental;
   - Informar quaisquer modificações pretendidas para a atividade.
   - Apresentar os projetos executivos das unidades que comporão as obras de adequação do terminal;
   - Apresentar a ART dos projetos executivos;
   - Informar cronograma executivo das obras;
   - Solicitar outorga do uso dos recursos hídricos.

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

- **Monitoramento Ambiental -** A Companhia Docas do Pará, durante o ano de 2013, efetuou no Terminal de Outeiro, 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. No ano de 2013 estes serviços foram realizados no Porto de Belém, 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 Terminal de Outeiro, e no edifício sede da CDP, estando inclusos serviços de desratização, des-insetização e descupinização.

b) 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 Terminal de Outeiro, 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 Víbria Cholearae.

Ainda em 2013, a CDP desenvolveu as seguintes ações para o Terminal de Outeiro:

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 GERAMB N.º 40/2013.

b) Elaboração e Revisão dos Planos de Emergência Individuais - Objetivando adequar os Planos de Emergência Individuais do Porto de Belém, a CDP contratou, e dezembro de 2013 a revisão dos PEIs. A empresa contratada foi a Paulo Manoel da Silva Engenharia (contrato nº 51/2013), e o início previsto é para janeiro de 2014.

c) Controle Operacional das Estações de Tratamento de Água – O sistema de abastecimento de todo o Parque portuário de Belém, incluindo o Terminal de Outeiro, é realizado por meio de poços, e a água é tratada na respectiva Estação de Tratamento de Água (ETA). A CDP, por meio do Contrato n° 06/2012, realiza os serviços relativos à limpeza e desinfecção de sistemas fixos de abastecimento de água potável para consumo humano no Parque Portuário de Belém, bem como serviços relativos ao Controle Operacional das ETA's. Igualmente, são feitos os serviços de higienização e limpeza dos sistemas fixos que compõe as ETA`s (reservatórios elevados, cisternas e outros componentes do sistema), a cada quadrimestre.

2.18. Segurança

2.19.1. 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 28).

TABELA 28 - ISPS CODE

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS / DC	CONCESSÃO DA DC	VALIDADE DA DC
Terminal de Outeiro	Ainda sem número	41759	33/40/2019

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.19.2. Segurança Patrimonial

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

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

CFTV: A CDP dispõe de quatro sistemas de CFTV próprios funcionando normalmente. O sistema operacional DIGIFORT foi atualizado para a versão 6.7. A empresa contratada VALETEL é responsável pela manutenção preventiva e corretiva no sistema de CFTV. O sistema de CFTV do Terminal de Outeiro é locado. A GERSEG está trabalhando em projeto de ampliação dos sistemas, visando atender às exigências legais, cobrir as retro áreas, e reduzir custo com vigilância terceirizada.

Controle de Acesso: O Controle de Acesso nas unidades portuárias é feito através do Sistema Informatizado de Gerência de Acesso – SIGA. CDP adquiriu novas e modernas catracas para uso nos portões em substituição as anteriores. A manutenção preventiva e corretiva é feita pelo pessoal do quadro técnicos da Companhia e pela empresa NEOKROS. Há coletores de dados portáteis disponíveis nas unidades em pleno funcionamento.

Detectores de Metais: A CDP adquiriu novos portais detectores de metais para verificação mais eficiente durante o processo de revistas, os mesmos usados em aeroportos e presídios federais. Há detectores portáteis disponíveis na unidade portuária em pleno funcionamento.

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 radio comunicadores portáteis.

Viaturas: As equipes de segurança das unidades portuárias são dotadas de viaturas e lanchas para patrulhamento terrestre e aquático assim distribuídas: Complexo Portuário Bélem, Miramar e Outeiro – 04 Veiculos (Etios Hach) e 01 lancha.

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 revolveres Cal. 38, de propriedade da empresa contratada.

Além do armamento letal, os agentes de segurança têm à disposição, dispositivos não letais como: Sprays de gás pimenta e cassetetes tipo tonfa.

2.20. Acessos Internos do Porto

2.21.1. Vias Internas de Circulação Rodoviária

O Terminal de Outeiro possui vias de circulação interna para o modal rodoviário. Não dispõe de ramais ferroviários. O arruamento permite o acesso e tráfego de veículos aos setores da retro área do Terminal.

A partir da portaria do Terminal, toma-se a rua principal para ter acesso às instalações gerais da administração e outros. É uma via em duas pistas, asfaltadas, com extensão aproximada de 500 m, separadas por canteiro central.

A Figura 26/ Mapa página 206 mostra os acessos internos do Terminal de Outeiro.

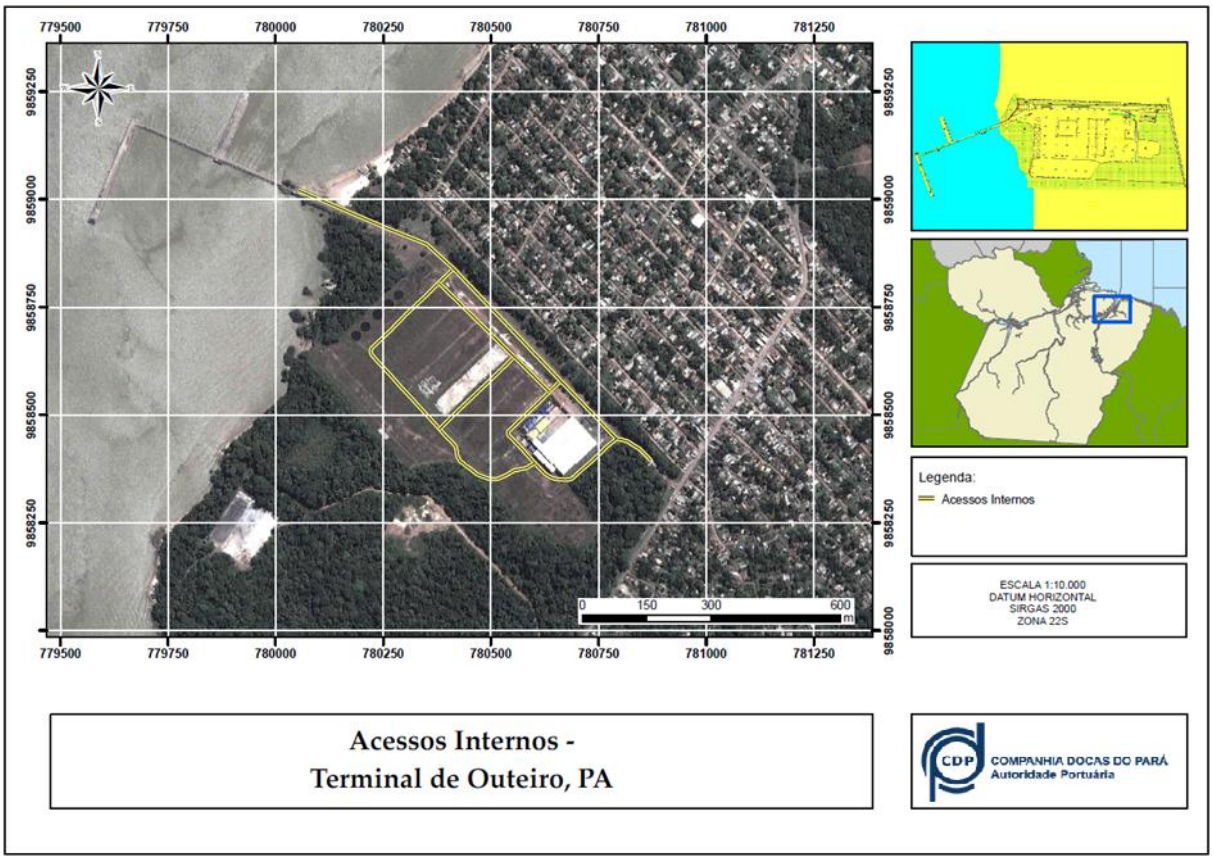


FIGURA 26 - ACESSOS INTERNOS DO TERMINAL DO OUTEIRO.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.21.2. Vias de Circulação Ferroviária

Não há vias de circulação ferroviária.

2.22. Acessos Terrestres

2.23.1. Rodoviários

O acesso ao Terminal de Outeiro se dá pelas Rodovias BR 010 e BR 316, que acessam ao município de Belém, além de vias de revestimento primário, ponte de concreto sobre o rio Maguari e rampa rodo fluvial no rio Maguari (Figura 27/ Mapa página 207).

As rodovias estaduais se conectam às federais para formarem uma densa malha interligada à rede radial. As principais vias estaduais existentes que atendem o município de Belém são a PA-124; PA- 127; PA-136; PA-140; PA-151; PA-252; PA-318; PA-391; PA-483; PA-391; PA-444.

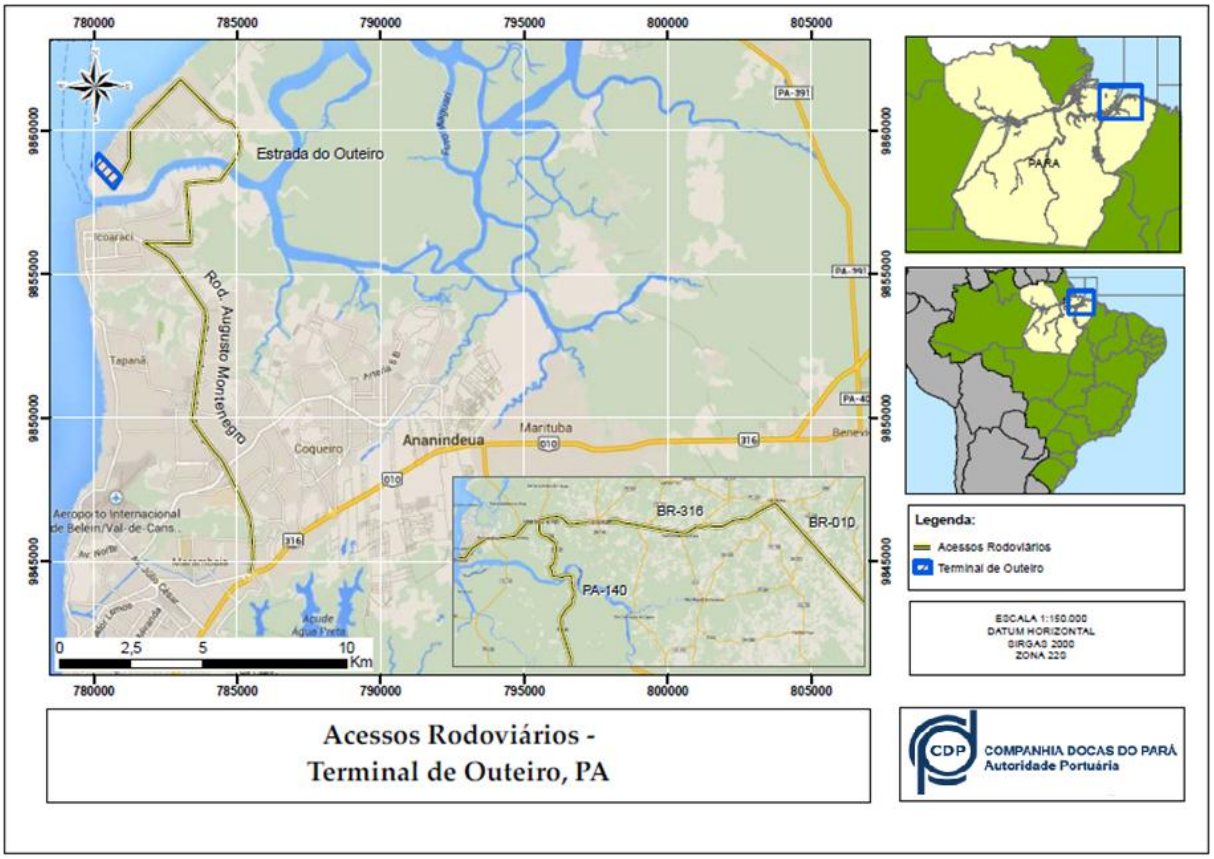


FIGURA 27 - ACESSOS RODOVIÁRIOS AO TERMINAL DO OUTEIRO.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

Por rodovia, a ligação de Belém ao terminal de Outeiro pode ser feita pela Av. Augusto Montenegro até o Distrito de Icoaraci, seguindo após pela ponte que liga o referido distrito a ilha de Outeiro. Todo o trajeto tem cerca de 30 km. A partir do município de Belém o terminal liga-se com o restante do país, por meio de rodovias estaduais e federais.

As rodovias federais que passam pela cidade de Belém são a BR-316 e a BR-010, sendo que, a leste, a BR-316 faz a ligação com o estado do Maranhão, seguindo pelo interior até a cidade de Maceió, no estado de Alagoas, fazendo conexão com diversas outras rodovias federais para alcançar todo o território brasileiro, inclusive o litoral, por meio de da BR-101.

Ao sul, a principal conexão é a rodovia federal BR-010, implantada até Estreito, no Maranhão. Em conexão com a BR-153, que percorre todo o estado de Tocantins e parte de Goiás, alcança-se Anápolis, já na BR-060, e daí o Distrito Federal.

2.23.2. Ferroviários

Não há acesso ferroviário ao porto.

2.23.3. Dutoviários

Não há acesso duto viário ao porto.

2.24. Acessos Hidroviários

Para acesso hidroviário ao Terminal de Outeiro a profundidade do berço externo no píer 100 (berço 101) é de 10,9 m, na baixa mar, e de 8 m no berço interno (berço 102). O berço externo do píer 200 (berço 201) tem 8 m de profundidade e foi projetado para atracação de embarcações de até 6.000 TPB, já o berço interno desse píer tem 5 m de profundidade.

O acesso de embarcações que aportam ao Terminal é feito com manobras de atracação e de desatracação sem o auxílio de rebocadores. A praticagem realiza manobras, quando necessárias, somente nos estofos de maré por causa da intensa corrente fora desses períodos.

2.25.1. Hidrovia Tocantins - Araguaia

O Rio Tocantins é do tipo canalizado, com estreita planície de inundação. Nasce com o nome de Rio Maranhão, passando a ser denominado Tocantins após a confluência com o Rio Paranã. Flui em direção Norte por cerca de 2.400 km até desaguar na Baía de Marajó. Corredeiras e cachoeiras são comuns ao longo de seu curso. As lagoas marginais são raras, mas integram importantes planícies de inundação no seu curso superior, na confluência com o Araguaia e logo abaixo da represa de Tucuruí.

O Rio Araguaia nasce nos contrafortes da Serra dos Caiapós, na divisa entre Goiás e Mato Grosso, e flui quase paralelo ao Tocantins por cerca de 2.115 km. Apesar de ser um rio de planície, apresenta quatro trechos de cachoeiras e corredeiras. Nos trechos de planície, encontram-se a Ilha do Bananal (a maior ilha fluvial do mundo) e inúmeras lagoas marginais. Durante a época de cheia, o rio Araguaia e seus principais afluentes, Rio das Mortes e Cristalino, formam uma enorme planície inundada.

Principal afluente do Tocantins, o Rio Araguaia nasce na serra do Caiapó, na divisa entre Goiás e Mato Grosso, numa altitude aproximada de 850 m. Corre quase paralelamente ao Tocantins e nele desemboca, após percorrer cerca de 2.115 Km, na cota de 84 m.

No Rio Tocantins, a época de cheia estende-se de Outubro a Abril, com pico em Fevereiro, no curso superior, e Março, nos cursos médio e inferior. No Araguaia, as cheias são maiores e um mês atrasadas em decorrência da inundação da planície do Bananal. Ambos secam entre Maio e Setembro, com picos de seca em Setembro.

Durante as cheias o Rio Tocantins é navegável numa extensão de 1.900 km, entre as cidades de Belém/PA e Peixes/GO e seu potencial hidrelétrico é parcialmente aproveitado na Usina de Tucuruí, localizada no Pará. O Araguaia cruza o Estado de Tocantins de norte a sul e é navegável num trecho de 1.100 km. A construção da Hidrovia Araguaia-Tocantins visa criar um corredor de transporte intermodal na região Norte.

A descrição dos trechos navegáveis dos Rios Tocantins e Araguaia bem como suas restrições de navegação são descritos no Anexo 2.

2.25.2. Hidrovia do Rio Tocantins

Nos primeiros 1.060 km do rio, o desnível é de 925 m. Os 980 Km de extensão seguintes sofrem um desnível de 149 m. Os últimos 360 Km apresentam o trecho do lago de Tucuruí, encobrindo antigos desníveis que ali existiam, seguindo pelo trecho até a foz, com declividade insignificante, sofrendo, inclusive, a influência das marés.

Os principais trechos são:

Barragem de Tucuruí/PA a São João do Araguaia/PA

Nos 268 km entre Tucuruí e São João do Araguaia, têm-se três situações diferentes: o reservatório da UHE Tucuruí, que possibilita a navegação sem embaraços, de Praia Alta a Marabá, trecho diretamente influenciado pela variação de níveis do reservatório, e de Marabá a São João do Araguaia, apresentando uma série de corredeiras que limitam as dimensões da via.

O trecho entre a represa de Tucuruí e a cidade de Marabá pode ser dividido em dois:

- Entre a represa e Praia Alta, numa extensão de 160 km, é o trecho que independe da flutuação do Lago de Tucuruí e apresenta condições extremamente favoráveis à navegação, podendo ser navegado sem qualquer restrição.
- Entre Praia Alta e Marabá com 55 km de extensão, o rio apresenta alguma restrição à navegação em determinadas condições de nível d'água do lago e de vazão afluente. É importante mencionar que após o enchimento do lago, algumas dificuldades surgiram na região de Praia Alta, Ilha do Jacaré e Pedra do Lourenço.

Praia Alta

Para determinados níveis d'água, verifica-se velocidade indesejável para embarcações, principalmente nos meses de Fevereiro a Abril, acarretando assim

dificuldades nas manobras para se evitar os afloramentos rochosos. Admite-se que a navegação deste trecho se faça sem empecilhos em 90% do tempo.

Pedral do Lourenço

Na entrada de montante do canal de Santo Antônio, em decorrência das características morfológicas e da velocidade da água no local em determinadas épocas do ano, as embarcações são arremessadas na direção da rocha. Foi realizada nos anos 80 a derrocagem de parte desta rocha, isto, porém, não resolveu definitivamente o problema.

Ilha do Jacaré e entorno

São verificados intensos processos morfológicos que tornam a rota pouco definida, além de reduzir em muitos pontos os calados disponíveis. Nesse local é necessário manter intenso controle sobre os bancos de areia e manutenção quanto à sinalização indicativa da rota a ser percorrida.

Em alguns locais são verificados intensos processos morfológicos (bancos de areia) que tornam a rota pouco definida, além de reduzir em muitos pontos os calados disponíveis.

Barragem de Tucuruí à foz do Rio Tocantins (Ilha de Marajó)

O extremo a jusante, compreendido entre a barragem do Tucuruí e a foz do Tocantins, com cerca de 250 km de extensão tem seu regime alterado pelas vazões efluentes da Usina Hidrelétrica (UHE) de Tucuruí, e pela variação das marés.

Seu trecho apresenta navegabilidade favorável, no seu estado natural, em todas as épocas do ano e tem sido utilizado para o transporte por comboios e pequenos automotores com calado de até 2,50 m.

O subtrecho entre a foz e Cametá apresenta profundidades e morfologia favoráveis ao traçado de rotas amplas. De Cametá a Tucuruí, embora na maior parte do ano apresente gabarito favorável a grandes comboios, existem pontos de passagem difícil devido a pedrais e bancos de areia.

O trecho entre as cidades de Nazaré dos Patos e Tucuruí apresenta profundidades mínimas de 3,0 m, no entanto se dá sobre afloramentos rochosos no chamado Baixo Travessão, que tornam a rota sinuosa.

A construção da represa promoveu uma regularização das vazões durante o ano, com sensível redução de material sólido transportado, reduzindo assim os problemas de assoreamento de trechos dragados bem como de movimentação de bancos de areia. O canal de navegação deste trecho encontra-se balizado.

2.25.3. Hidrovia do Rio Araguaia

Os 450 km compreendidos pelo Alto Araguaia apresentam um desnível de 570 m. O médio Araguaia sofre um desnível de 185 m nos seus 1.505 km de extensão. O baixo Araguaia, nos seus últimos 160 Km, até a foz, tem um desnível de 11 m.

A Ilha do Bananal é um acidente importante no rio. Está situada, aproximadamente entre os Km 760 e 1.156 e compreendida entre os dois braços do Araguaia, possuindo uma área de cerca de 20.000 Km².

Trecho de Confluência com Rio Tocantins a Conceição do Araguaia/PA

Da confluência com o Tocantins até Xambioá/TO (225 Km), o Rio Araguaia apresenta uma profundidade mínima de 0,90 m nos períodos de águas baixas (set/out). É um dos trechos com maiores restrições de calado.

O local mais crítico neste subtrecho é o Baixio do Surubim, entre os Km 31 e 35, onde pode haver a necessidade de desmembramento dos comboios.

Os 80 km seguintes, de Araguatins/TO até Vila de Santa Isabel, apesar dos aspectos hidromorfológicos semelhantes ao subtrecho da jusante, dispõem de melhores condições de navegabilidade. Não há restrições quanto ao cruzamento das embarcações, nem necessidade de desmembramento dos comboios.

Seguindo 61 km para montante, até Xambioá/TO, tem-se a região rochosa denominada Corredeiras de Santa Isabel, sendo a região mais acidentada, não apenas do trecho, como de toda a hidrovia. Os pedrais aí existentes não impedem a navegação, porém, acabam por torná-la precária nas épocas de estiagem do ano.

Com aproximadamente 14 Km de extensão e um desnível total da ordem de 13 m, as Corredeiras de Santa Isabel constituem-se de uma série de canais e rápidos, que apresentam condições de escoamento muito diferentes nas estiagens, águas médias e altas.

Apresentando condições de navegação críticas, porém, mais favoráveis que as de Santa Isabel, existem ainda neste subtrecho as corredeiras de Santa Cruz (Km 185 a 186) e de São Miguel (Km 218,5 a 227), além do Travessão do Chiqueirão (Km 217) que oferece restrições às embarcações de maior boca.

A construção da barragem de Santa Isabel, com a incorporação de um sistema de eclusas, para vencer cerca de 60 m do desnível a ser criado, irá propiciar o aumento da segurança da navegação entre o baixo e o médio Araguaia, e melhorando condições de navegabilidade em qualquer época do ano.

Entre Xambioá/TO e Conceição do Araguaia/PA tem-se um trecho com 278 Km, onde as condições de navegabilidade são razoavelmente boas aparecendo alguns travessões rochosos profundos e bancos de areia que, por efeito da auto-dragarem, oferecem passagens relativamente profundas. Nos 98 Km seguintes, de Pau d'Arco/PA a Conceição do Araguaia/PA (Km 503,5), ocorrem travessões rochosos rasos que, em estiagem, restringem consideravelmente as profundidades, deixando apenas passagens estreitas e sinuosas.

Trecho Conceição do Araguaia/PA a Baliza/GO

O estirão compreendido entre Conceição do Araguaia/PA e Baliza/GO, com 1.254 km, deve ser também analisado em subtrechos. No geral, possui características típicas de rio de planície, tendo uma calha maior, por onde passam as cheias, e outra menor serpenteando dentro da primeira, por onde se escoam as vazões de estiagem.

O subtrecho de Conceição do Araguaia/PA e Araguacema/TO, com cerca de 80 km de extensão, apresenta alguns travessões rochosos (portões), que necessitam de balizamento e propicia dificuldades.

No subtrecho de Araguacema/TO à Aruanã/GO, as condições de navegabilidade são bastante favoráveis. No entanto apresenta numerosas ilhas e bancos de areia, que emergem nas águas baixas, de tal forma que, nos períodos de estiagem, o leito se apresenta totalmente sinuoso em relação ao do leito principal. Por outro lado, o leito de cheia é bastante estável, pois as margens são, em geral, baixas e alagadiças, não sofrendo processos acentuados de erosão.

O último sub trecho, de Aruanã, GO à Baliza, GO, apresenta, nos seus 256 km, características morfológicas semelhantes ao trecho de jusante, entretanto, as condições de navegabilidade são bem mais precárias. A Figura 28 mostra os trechos analisados anteriormente e localização das principais restrições à navegação.

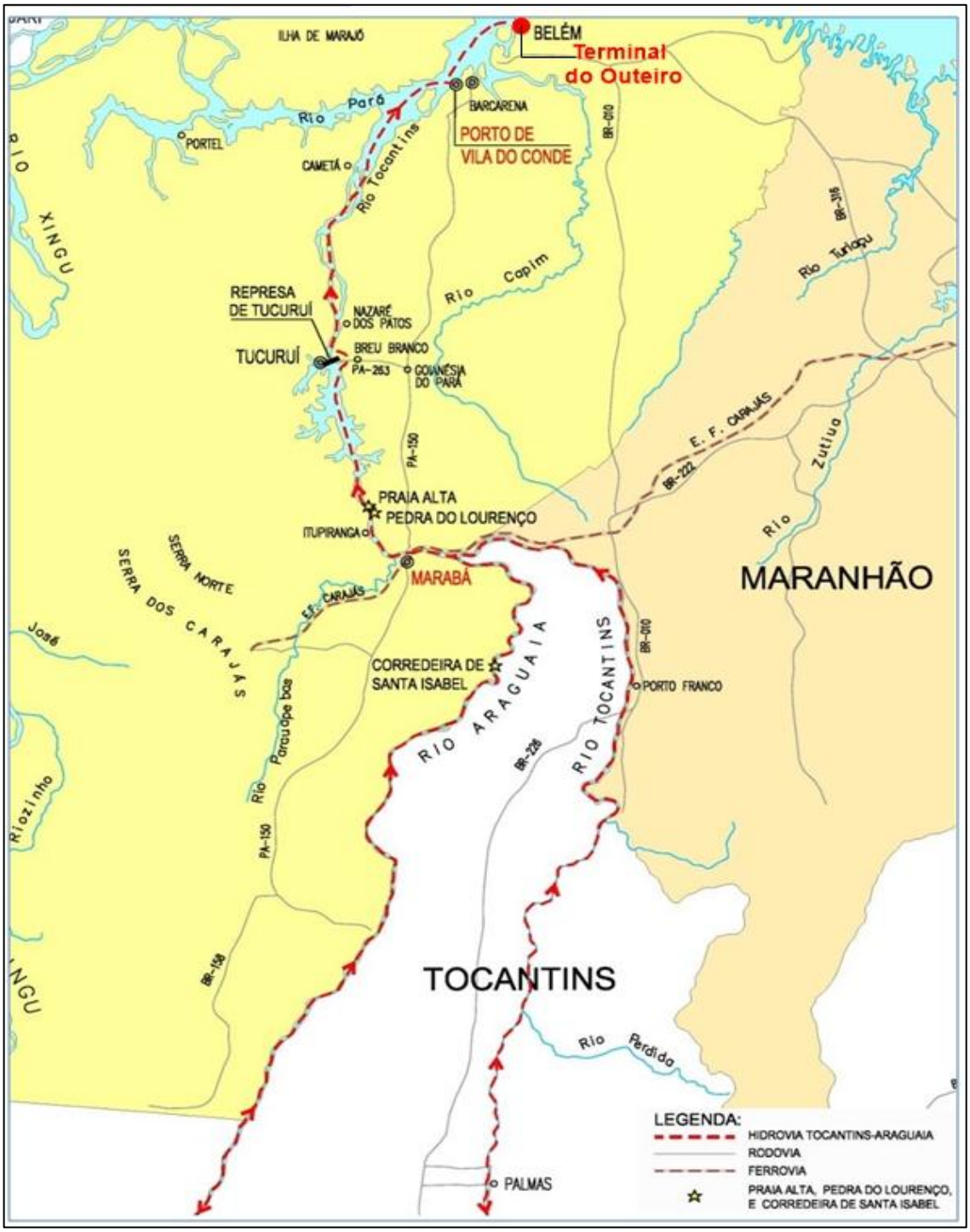


FIGURA 28 - HIDROVIA DO RIO TOCANTINS.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.26. Acessos Aquaviários

O acesso aquaviário ao Terminal de Outeiro se dá através de um canal denominado de Oriental com largura variando de 90 a 180 m.

A principal entrada marítima do Terminal situa-se entre a ilha do Fortim e a Barra (Figura 29/ Mapa página 208, Figura 30 e Figura 31).

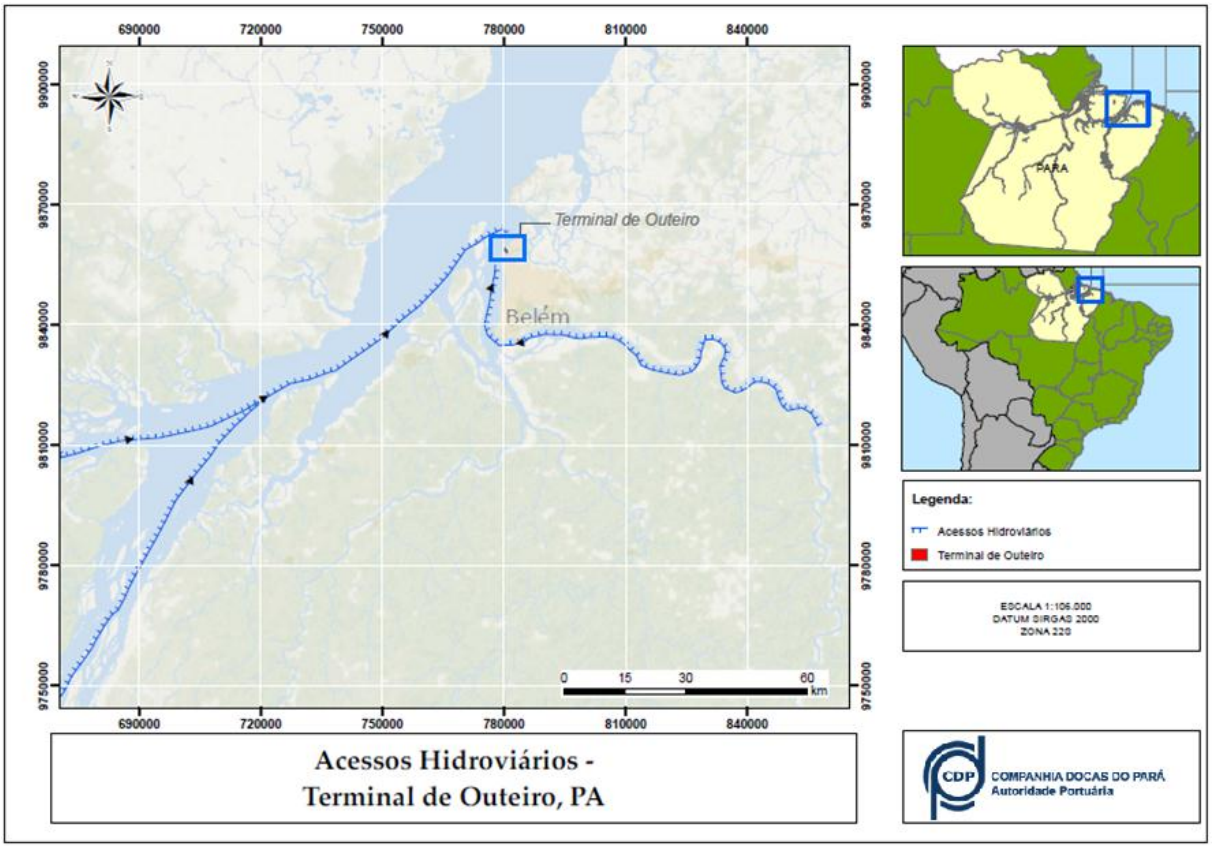


FIGURA 29 - ACESSOS HIDROVIÁRIOS AO TERMINAL DO OUTEIRO.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ



FIGURA 30 - ACESSO HIDROVIÁRIO AO TERMINAL DO OUTEIRO.

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

O acesso aquaviário ao Terminal de Outeiro apresentado foi elaborado com base constante no Roteiro Costa Norte da DHN. O acesso marítimo é feito pela Baía de Marajó. A partir daí o acesso será fluvial pelo Rio Pará até o Terminal de Outeiro.

A foz do Rio Pará tem como extremo oeste o cabo Maguari, na Ilha de Marajó, e extremo leste a Ponta da Tijoca, na Ilha dos Guarás, sendo envolvida por bancos de areias e canais. Da Ponta da Tijoca à cidade de Salinópolis, a costa é baixa e sinuosa, com várias baías, ilhas, pontas e desembocaduras de pequenos rios. O Rio Pará separa as costas leste, sudeste e sul da Ilha de Marajó do continente, apresentando largura considerável, havendo trechos onde o navegante situado no meio do rio não avista suas margens. Este rio comunica-se com o Rio Amazonas por meio de canais conhecidos por estreitos ou furos que separam diversas ilhas localizadas entre a costa sudoeste da Ilha de Marajó e o continente. O Rio Tocantins e outros rios menores desembocam no Rio Pará, dentre os quais se destaca o Rio Guamá onde está localizada a cidade de Belém. Pela Hidrovia Tocantins-Araguaia é possível ligar o centro-oeste ao norte do Brasil pelo Rio Pará.

O navegante procedente do Norte tem dificuldade para reconhecimento da costa para aterragem, por ser baixa, com vegetação uniforme e sem acidentes

geográficos notáveis. Na barra dos rios Amazonas e Pará há a ocorrência de muitos bancos de areia, motivo pelo qual se recomenda a navegação em profundidades acima de 20 m, aproando em direção ao radiofarol Salinópolis. Vindo do Leste, o navegante pode situar-se com segurança na distância de 10 mi da costa, em profundidades de 10 m até reconhecer Salinópolis e demandar o fundeadouro de espera do prático.

Na barra do Rio Pará, deve-se navegar pelos canais do Espadarte (canal continental-leste) e do Quiriri (canal insular-oeste). No Canal do Espadarte, o trecho crítico situa-se, entre o baixo do Espadarte e os bancos da Tijoca, e é balizado com quatro boias luminosas de boreste e bombordo. No canal do Quiriri, os trechos críticos situam-se, respectivamente no través do cabeço do Joca (oito milhas náuticas a nordeste da cidade de Soure) e na coroa seca (cinco milhas náuticas a sudeste da cidade de Salvaterra). Ambos os trechos são balizados. Ainda com relação ao canal do Espadarte, que apesar de menor profundidade segue como o de maior tráfego, entre o baixio do Espadarte e a coroa das Gaivotas, a maré vazante provoca o caimento do navio sobre a coroa. No canal do Mosqueiro há pedras a nordeste da Ilha Tatuoca, balizadas por boia luminosa de boreste.

Da Ilha do Mosqueiro à Ilha Carnapijó, quando ambos os canais convergem, o Rio Pará apresenta cerca de 7 milhas náuticas (nmi) de extensão entre suas margens, formando a Baía de Marajó. Em todo este trecho do Rio Pará, as profundidades da área navegável variam de 10 m a 40 m e as margens são baixas, sem acidentes geográficos notáveis, constituídas por barrancos cobertos de vegetação densa ou por campos alagados, onde desembocam inúmeros rios.

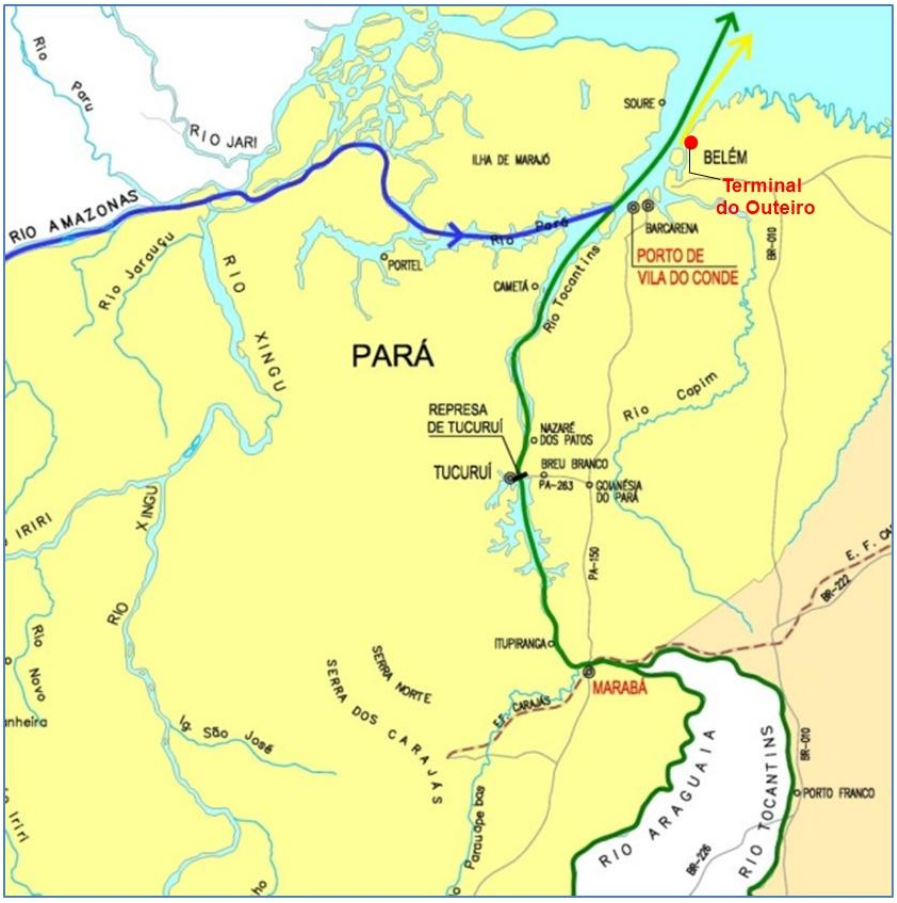


FIGURA 31 - ACESSO FLUVIAL E MARÍTIMO.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.27.1. Canal de Acesso

O canal de acesso ao terminal de Outeiro é o mesmo do Porto de Belém, sendo de navegação franca, considerada para atuação da Praticagem, em função da maré. O calado máximo recomendado será limitado pela passagem à jusante da ilha Jutuba, onde se prumam 12,50m (41,0 pés) na preamar e 10,50m (34,4 pés) na baixa-mar.

As profundidades no canal de acesso ao terminal são: Canal do QUIRIRI: 13,0m (42,6 pés) e Canal do ESPADARTE (Baixo do Taipu): 12,20m (40,0 pés) na preamar. O Calado para o fundeadouro de Icoaraci é de 10,67m (35,0 pés). O Calado para os fundeadouros de Val-de-Cães e Minas Gerais é de 7,92m (26,0 pés).

O Terminal possui dois píeres, sendo o píer 100 (navios) e o píer 200 (barcaças), onde as profundidades médias nos berços sem acréscimo de maré são: Berço 101: Profundidade = 11,80m; Berço 102: Profundidade = 6,80m; Berço 201:

Profundidade = 4,20m; Berço 202: Profundidade = 3,20m (não afeto à operações portuárias); O material de fundo é constituído por areia siltosa.

O canal de navegação, com 500 m de largura média e cerca de 120 km de comprimento, vai de Outeiro até a foz do Rio Pará. As profundidades variam de 13,0m a 15,0m. O canal de acesso ao Terminal de Outeiro não sofre grandes interferências, dividindo sua utilização com o Terminal de Miramar e o Porto de Belém. O canal de acesso do Terminal de Outeiro pode ser observado na Figura 32/ Mapa página 209.

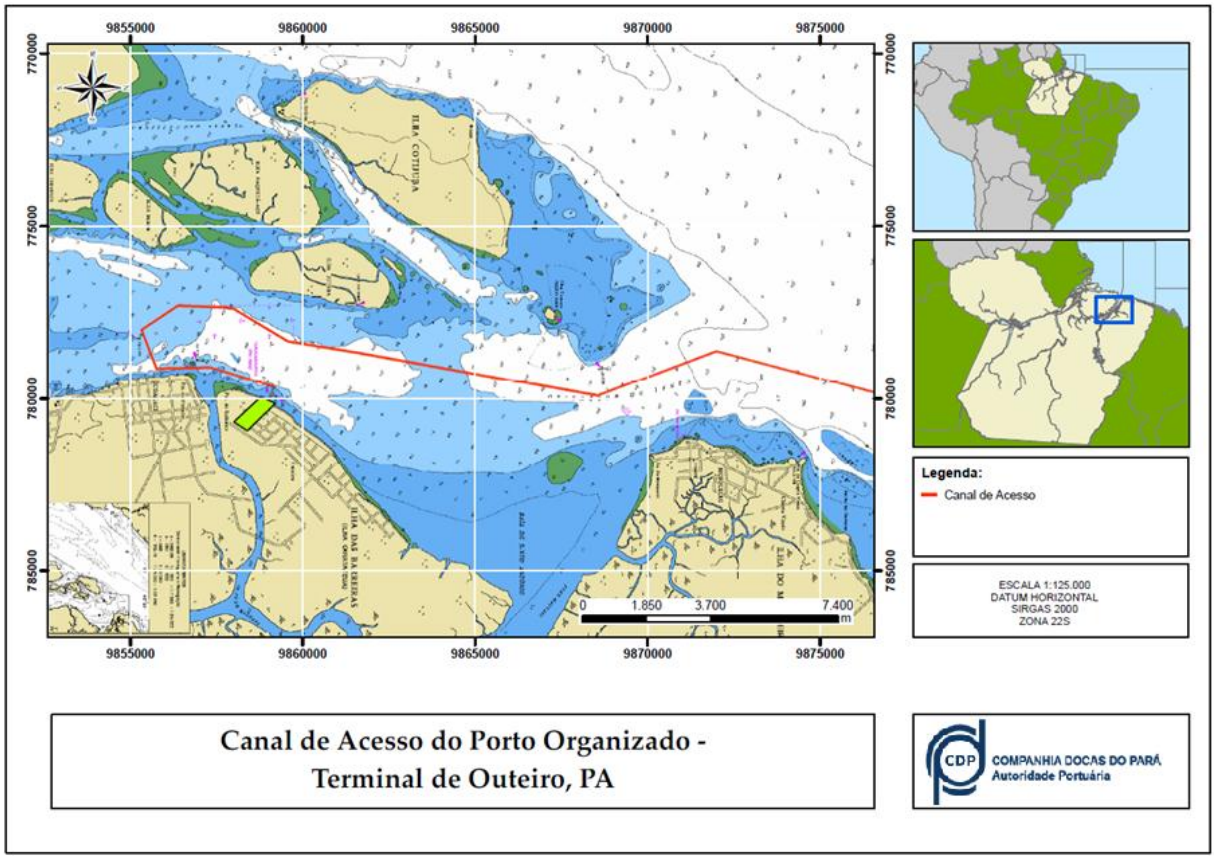


FIGURA 32 - CANAL DE ACESSO DO TERMINAL DE OUTEIRO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.27.2. Bacia de Evolução

A bacia de evolução do Porto Organizado de Belém, consequentemente também do Terminal de Outeiro, está situada à frente do trecho sul do cais comercial, com limites no alinhamento do armazém nº 1 até a doca do Ver-o-Peso, com comprimento e largura em torno de 500 m e profundidade variando de 5 a 6 m, tendo fundo de areia siltosa muito fina. A bacia de evolução limita a 180 m o

comprimento dos navios que demandam o Porto Organizado de Belém conforme pode ser observado na carta náutica da Figura 33/ Mapa página 210.

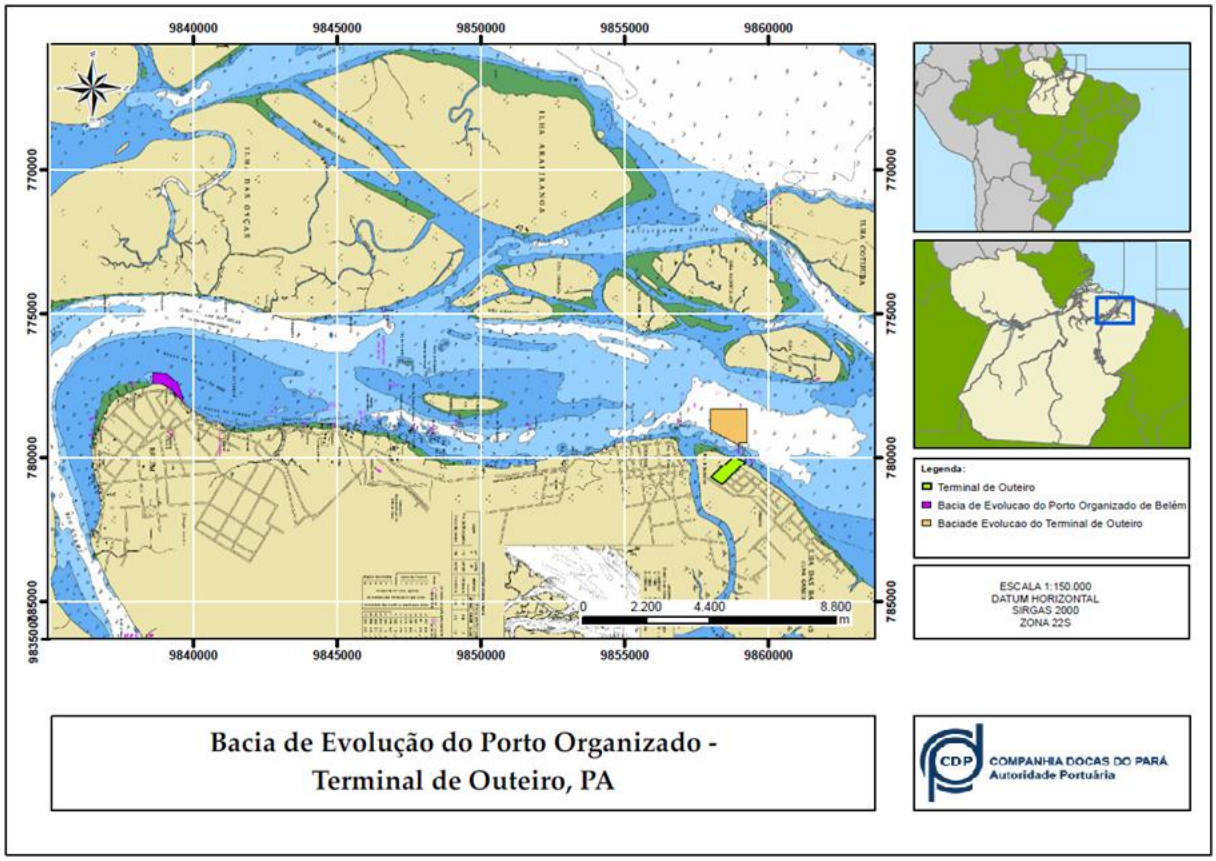


FIGURA 33 - BACIAS DE EVOLUÇÃO DO TERMINAL DE OUTEIRO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.27.3. Áreas de Fundeio

Existem duas áreas de fundeio para o terminal; em todas elas o material de fundo é constituído por areia siltosa muito fina. O tempo do fundeadouro até a atracação ao píer é por volta de 0,5 h. A localização é apresentada na Figura 34/ Mapa página 211.

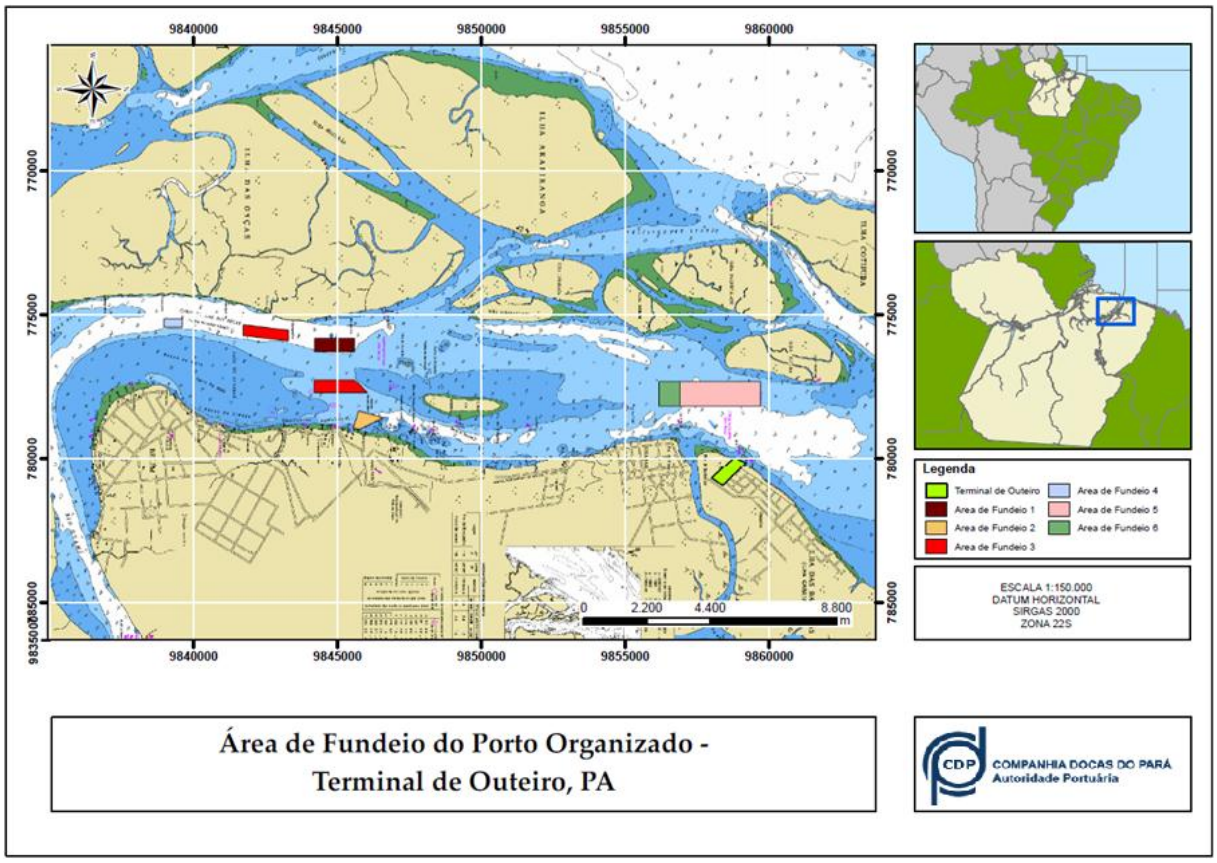


FIGURA 34 - ÁREAS DE FUNDEIO DO TERMINAL DE OUTEIRO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.27.4. Barra

A barra raramente é considerada impraticável. O número de práticos que atendem o complexo é de 20 (18 na Belém Pilots e 2 na Pará Pilots). Na barra dos rios Amazonas e Pará há a ocorrência de muitos bancos de areia, motivo pelo qual recomenda-se a navegação em profundidades acima de 20 m, aproando em direção ao radiofarol Salinópolis. Na barra do Rio Pará, deve-se navegar pelo canal do Espadarte, cujo trecho crítico, entre o baixo do Espadarte e os bancos da Tijoca, é balizado com 4 bóias luminosas de boreste e bombordo.

2.27.5. Sinalização Náutica

A barra e o canal de acesso estão sinalizados e balizados pela Diretoria de Hidrografia e Navegação, em conformidade com as normas do Sistema de Balizamento Marítimo, Região “B”, da Associação Internacional de Sinalização Marítima. Os sinais que auxiliam a aproximação de Belém são constituídos por

acidentes geográficos, faróis, faroletes, torres e bóias luminosas, conforme descrito a seguir:

- **Salinópolis -** Cidade de veraneio e estância hidromineral situada a 223 Km de Belém, por rodovia asfaltada, onde estão localizados o farol e o radiofarol Salinópolis;
- **Farol Salinópolis -** Armação metálica com coluna central, encarnada, com 39 m de altura, luz na altitude de 61 m com alcance de 46 milhas;
- **Radiofarol Salinópolis -** Tem funcionamento contínuo na freqüência de 315 KHz, com alcance de 300 milhas, sendo bem visíveis suas duas torres, bem como outras duas de comunicações;
- **Ponta da Marieta -** Elemento geográfico situado a 8,80 milhas a leste da Ponta do Algodoal, onde destacam-se duas dunas baixas e cobertas de vegetação rasteira;
- **Ponta do Algodoal -** Elemento geográfico situado a 8,80 milhas a sudeste da Ponta da Piraquembáua, e no extremo norte da Ilha do Algodoal, destacam-se duas dunas próximas. A costa leste da ilha apresenta vegetação densa e alta e barreiras vermelhas;
- **Farol Marapanim -** Armação quadrangular metálica com faixas horizontais brancas e encarnadas, com 32 m de altura, luz na altitude de 34 m com alcance de 16 milhas situada na ponta do Algodoal;
- **Ponta de Piraquembáua -** Elemento geográfico situado a 10,50 milhas a leste da Ponta da Tijoca, na margem norte da Ilha de Cajutuba, destacam-se dunas baixas e cobertas de vegetação;
- **Farol Curuçá -** Armação quadrangular metálica com placa de visibilidade, faixas horizontais brancas e encarnadas, com 42 m de altura, luz na altitude de 44 m com alcance de 18 milhas, situado próximo à localidade de Tamarutéua, na Ponta de Piraquembáua;
- **Farol Ponta da Tijoca -** Armação quadrangular metálica, com faixas horizontais encarnadas e brancas, 5 m de altura, luz na altitude de 35 m, com alcance de 13 milhas, situado na Ilha dos Guarás, Ponta da Tijoca;

- **Farol C.S. Rio Guaíba -** Mastro de casco soçobrado, branco, com placa de visibilidade, 16 m de altura, luz na altitude de 20 m, com alcance de 13 milhas, situado no baixo do Espadarte. Posição 00º 27’ 10”S - 47º 52’ 80” W;
- **Farolete Coroa das Gaivotas -** Um tubulão metálico, com faixas horizontais verdes e brancas, 8 m de altura, luz de lampejo na altitude de 8 m, com alcance de oito milhas, situado na margem oeste da Coroa das Gaivotas, margem direita do Rio Pará. Posição 00º 34’ 67”S - 48º 01’ 88” W;
- **Ponta Taipu -** Avistada desde o baixo do espadarte, aparece inicialmente como uma ilha onde se distinguem duas torres, do antigo farol e do atual Farol Taipu;
- **Farol Taipu -** Armação quadrangular metálica, branca, com 30 m de altura, luz de lampejo triplo na altitude de 39 m, com alcance de 16 milhas, situado na Ponta da Taipu;
- **Farol Ponta Maria Teresa -** Torre quadrangular metálica em treliça revestida de placas, branca, com 40 m de altura, luz de lampejo na altitude de 42 m, com alcance de 15 milhas, situado na Ponta Maria Teresa;
- **Colares -** Localidade na margem direita do rio, onde se destaca uma igreja branca;
- **Farolete Colares -** Coluna metálica com placa de visibilidade, branca, com 10 m de altura, luz de lampejo duplo na altitude de 14 m com alcance de 10 milhas, situado na ilhota Quati, próxima a Colares;
- **Ilha do Mosqueiro -** Localidade balneária de Mosqueiro, muito edificada e iluminada;
- **Farol do Chapéu Virado -** Coluna metálica com placa de visibilidade, branca, com 10 m de altura, e luz isofásica na altitude de 11 m com alcance de 13 milhas, situado na Ponta do Chapéu Virado, na Ilha do Mosqueiro. Posição 01º 09’ 00”S - 48º 28’ 00” W;
- **Farolete Tatuoca -** Armação quadrangular metálica em treliça, branca, com placa de visibilidade, com 11 m de altura, luz rápida na altitude de 12 m, com alcance de nove milhas, situado na Ilha Tatuoca;

- **Farolete Forte da Barra** - Torre de concreto armado, branca, com placa de visibilidade, 12 m de altura e luz rápida na altitude de 13 m com alcance de 9 milhas, instalado sobre pequena ilha rochosa situada junto à margem direita do canal de acesso ao Porto de Belém.

O Canal de Acesso ao Porto de Belém possui um balizamento, composto por 6 (seis) sinais náuticos, do tipo lateral, sendo 1 (uma) bóia de Bombordo e 5 (cinco) bóias de Boreste, de acordo com a Tabela 29.

TABELA 29 - DISPOSIÇÃO DAS BÓIAS NO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM

NOME DO SINAL	NRORD	CARACTERÍSTICA LUMINOSA	POSIÇÃO GEOGRAFICA (Lista de Faróis – Datum: WGS-84)	
			Latitude (S)	Longitude (W)
BL Porto de Belém nº 1	236	Lp. E. 3s – E.0,3 - Ecl. 2,7	01º 24,46’	048º 29,90’
BL Porto de Belém nº 2	238	Lp. V. 3s – V.0,3 -Ecl. 2,7	01º 25,73’	048º 29,62’
BL Porto de Belém nº 3	240	Lp. E. 3s – E.0,3 - Ecl. 2,7	01º 25,31’	048º 29,75’
BL Porto de Belém nº 5	244	Lp. E. 3s – E.0,3 - Ecl. 2,7	01º 25,66’	048º 29,69’
BL Porto de Belém nº 7	248	Lp. E. 3s – E.0,3 - Ecl. 2,7	01º 26,35’	048º 29,77’
BL Porto de Belém nº 9	252	Lp. E. 3s – E.0,3 - Ecl. 2,7	01º 26,80’	048º 30,05’

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

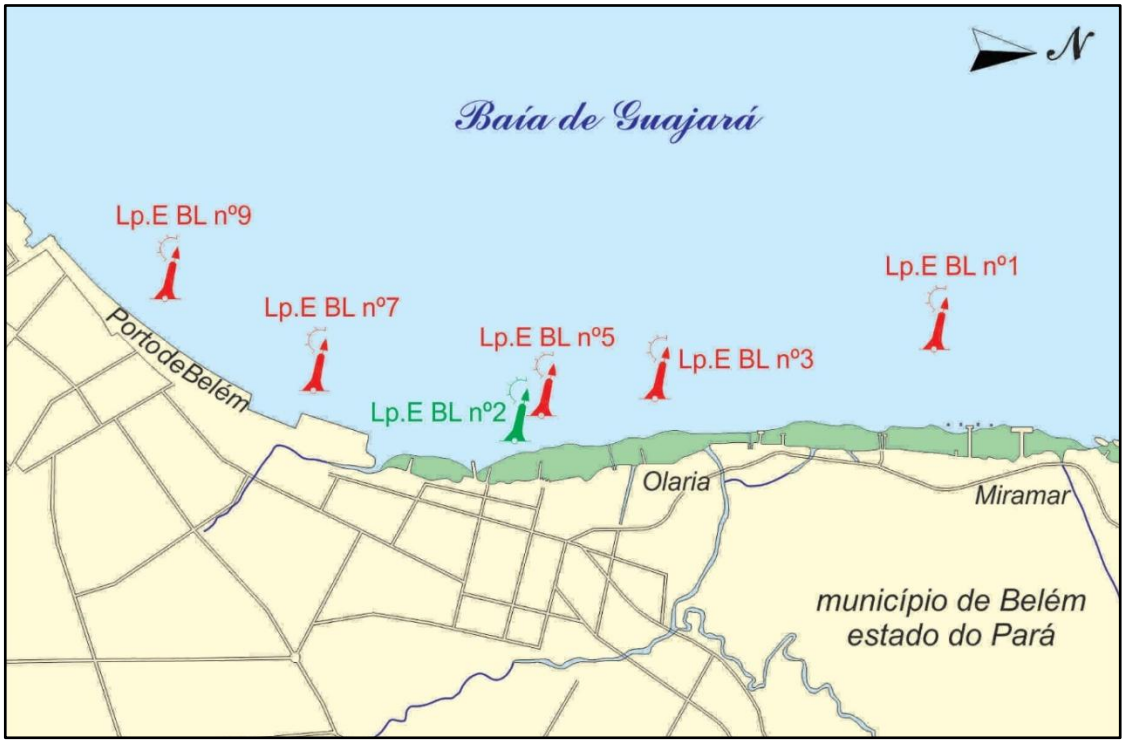


FIGURA 35 - LOCALIZAÇÃO DO BALIZAMENTO NO PORTO ORGANIZADO DE BELÉM

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Na Figura 36/ Mapa página 212 pode-se observar a sinalização náutica no trecho do canal do Mosqueiro.

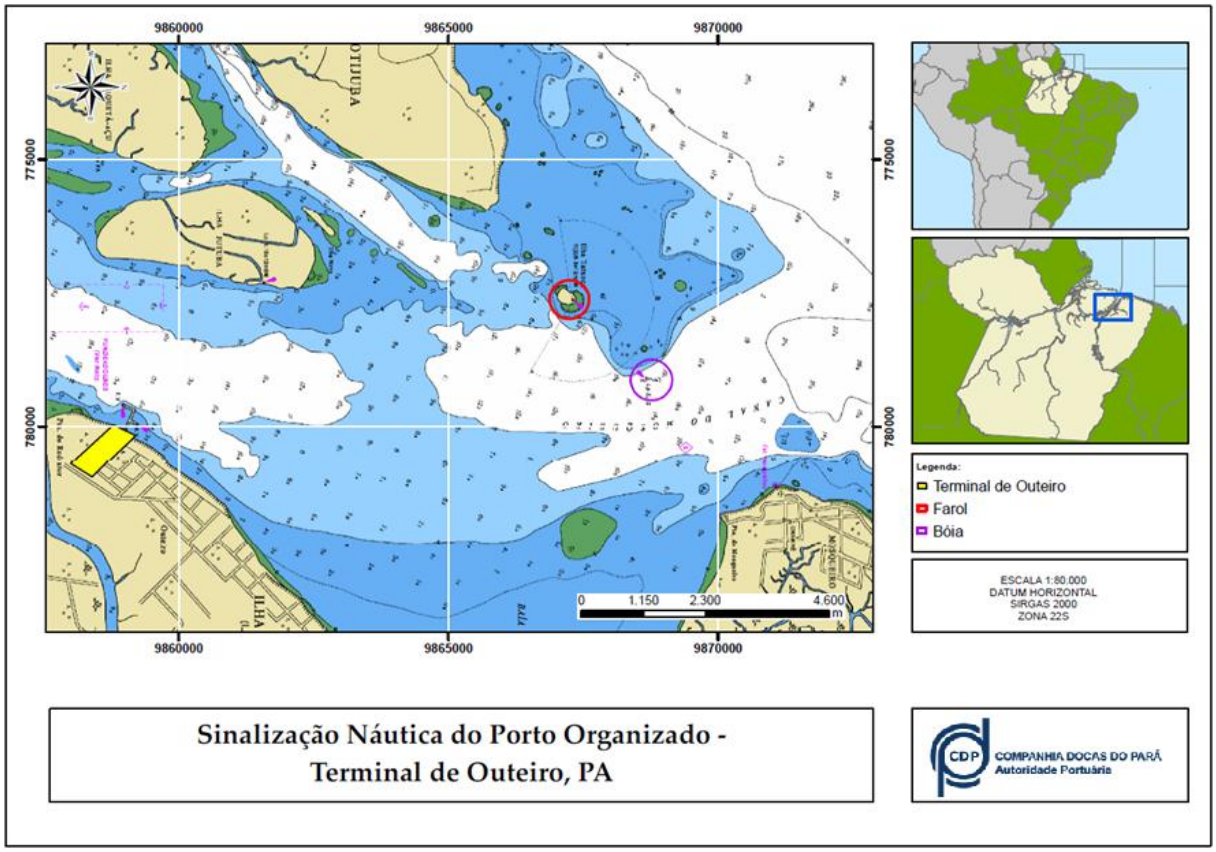


FIGURA 36 - SINALIZAÇÃO NAUTICA DO TERMINAL DE OUTEIRO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

2.27.6. Interferências no Acesso Aquaviário

No Rio Pará é frequente as variações de profundidade e mudanças de posição dos bancos, assim como as alterações das suas margens por erosão. Ocorrem casos de bancos que há poucos anos estavam sujeitos a cobertura e descobrimento nas marés, que foram transformados em ilhas; altos-fundos, que logo quando afloram, ficam cobertos por vegetação, formando novas ilhas em curto espaço de tempo. Troncos de árvore e a vegetação à deriva, na superfície ou submersos, também se constituem em perigos constantes à navegação no Rio Pará.

No acesso ao terminal de Outeiro alguns locais constituem perigo a navegação, a saber:

- **Pedra da Corvina**: Pedras submersas em profundidade de 5 m, distante 6,8 mi do Farol de Salinópolis, balizada por boia luminosa cardinal Norte;
- **Baixio do Espadarte (ou Banco do Bragança)**: Banco de areia situado entre 5,40 mi e 8,90 mi do Farol da Tijoca apresenta sua área sudoeste descoberta na baixa-mar. É balizado por duas boias luminosas de Bombordo, numeradas;
- **Banco da Tijoca:** Banco de areia estendendo-se por 11 mi ao longo da margem oeste do Canal do Espadarte, possui três cabeços onde o mar arrebenta na baixa-mar, apresentando profundidades inferiores a 10 m, sendo balizado por duas bóias luminosas de Boreste, numeradas;
- **Coroa das Gaivotas** - Banco de areia, começando a descobrir com 1/4 da maré de vazante;
- **Pedras de Carnapijó** - Pedras sempre descobertas e sinalizadas pelo Farolete Carnapijó, distantes deste 0,30 mi;
- **Pedras das Lavadeiras** - Pedras descobrindo na baixa-mar, com outras submersas, distantes 1,60 mi do Farolete Itaguari.
- **Cabeço do Joça** – Pedra situada a 8 nmi a nordeste da cidade de Soure (ilha do Marajó), na extremidade leste (sentido jusante) do canal do Quiriri. Devidamente balizado por bóia luminosa.
- **Coroa seca** – Alto fundo situado a 5 nmi a sudeste da cidade de Salvaterra (ilha do Marajó), na extremidade oeste (sentido jusante) do canal do Quiriri. Devidamente balizado por bóia luminosa.

Segundo Resolução N° 17/2002 da CDP (Anexo 9) o calado máximo recomendado no Terminal de Outeiro é limitado pelas profundidades dos canais de acesso, quais sejam:

- Canal do Espadarte (Baixo do Taipu) com 12,20 m na preamar;
- Canal do Quiriri com 13,70 m.

Todavia, é oportuno salientar que de acordo com as Normas e Procedimentos das Capitanias dos Portos (NPCP), da Amazônia Oriental, o calado do canal do Quiriri está limitado a um máximo de 13,0 m, dependendo inclusive, da preamar.

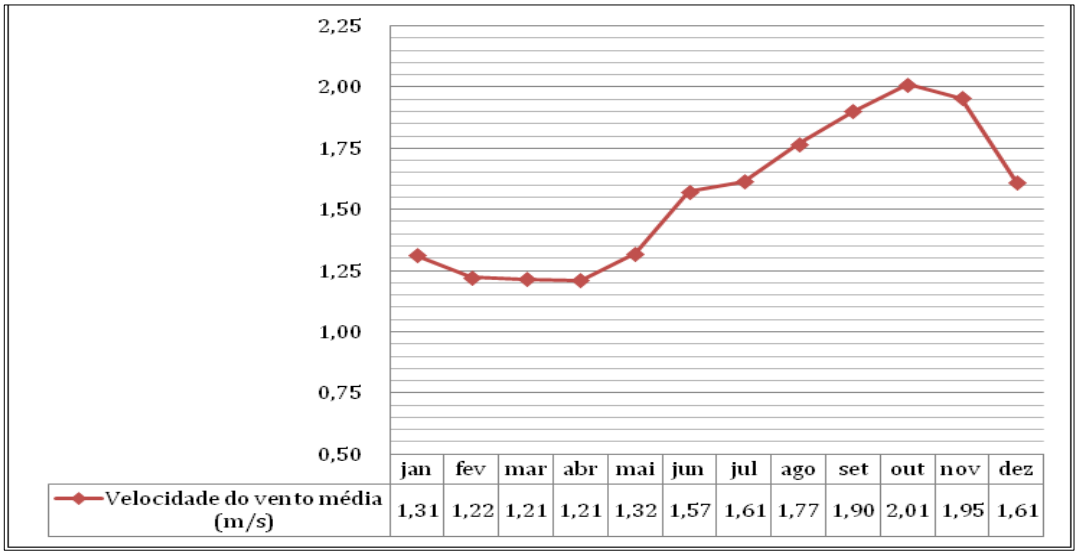
Como em relação à Segurança da Navegação prevalece o determinado pela Autoridade Marítima. É mandatório registrar que essa limitação de 13 m permanecerá até que se conclua pela Autoridade Portuária e eventualmente se aprove junto à Autoridade Marítima. O acesso do Rio Amazonas ao Terminal de Outeiro feito pelo Estreito de Breves só permite a passagem de navios de até 160 m de comprimento e 7,0 m de calado, na baixa mar.

2.27.7. Histórico de Acidentes

Não há registros de acidentes ocorridos no Terminal de Outeiro até o momento.

2.27.8. Ventos

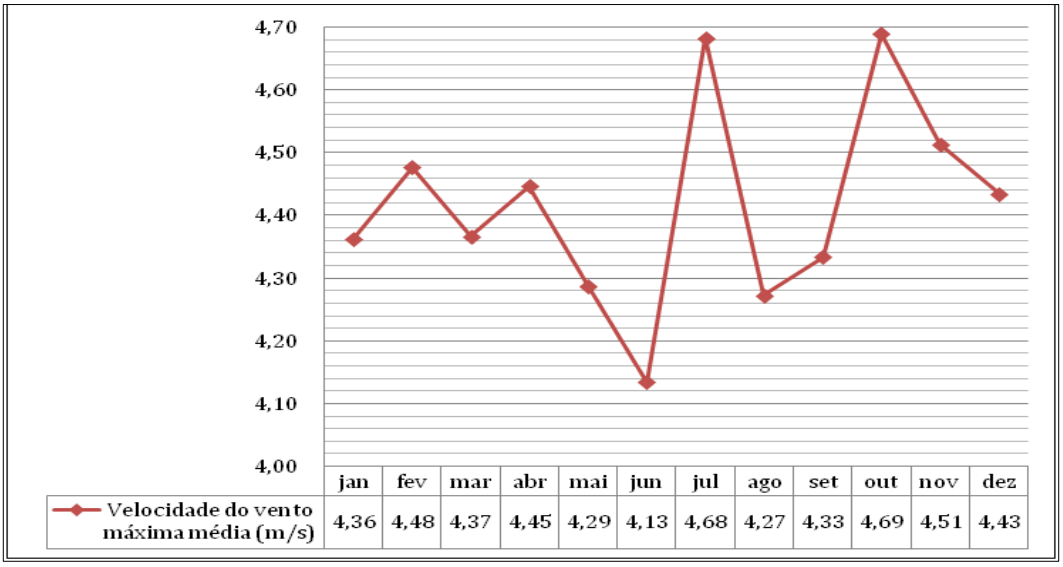
A intensidade e a direção do vento são fundamentais às operações portuárias, seja na atração ou no carregamento. O Gráfico da Figura 37 evidência uma oscilação entre 1.2 a 2.01 m/s na velocidade do vento média ao longo dos trinta anos analisados. O Gráfico da Figura 38 evidência que a média da velocidade máxima do vento oscila em torno de 4.3 e 4.7 m/s, com exceção do mês de junho.



	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
Velocidade do vento média (m/s)	1,31	1,22	1,21	1,21	1,32	1,57	1,61	1,77	1,90	2,01	1,95	1,61

FIGURA 37 - VELOCIDADE MÉDIA DO VENTO - M/S

Fonte: INMET



	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
Velocidade do vento máxima média (m/s)	4,36	4,48	4,37	4,45	4,29	4,13	4,68	4,27	4,33	4,69	4,51	4,43

FIGURA 38 - VELOCIDADE MÉDIA DO VENTO

Fonte: INMET

Para a análise da direção do vento, foram coletados dados das médias mensais da direção do vento de 1983 a 2012, onde foi sintetizado 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 39. Vale ressaltar que não há equipamento de monitoramento de ventos no Terminal de Outeiro.

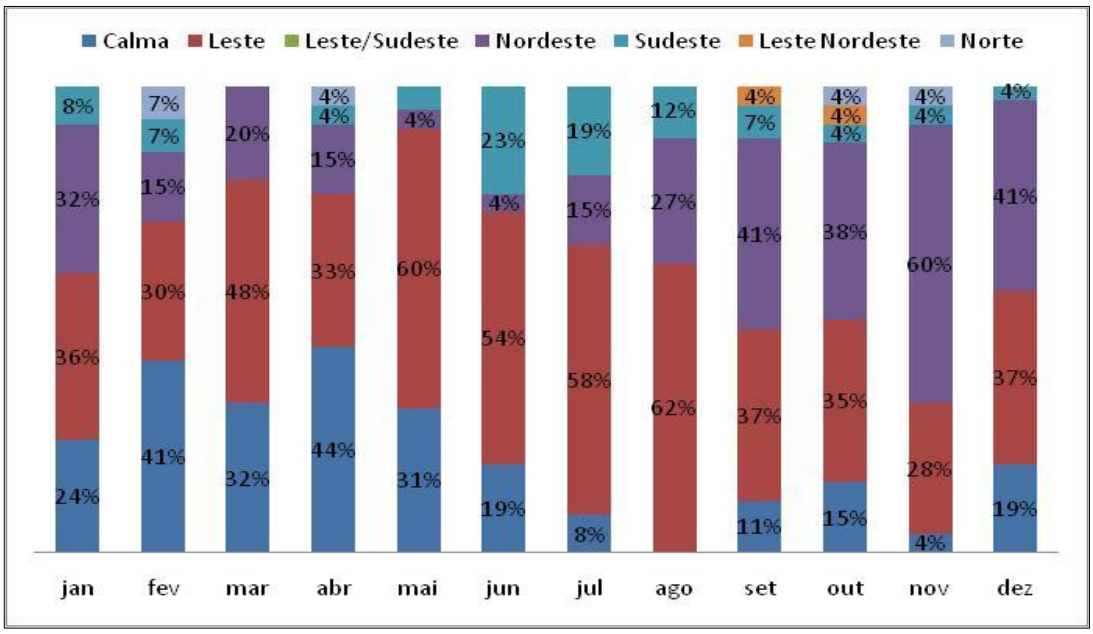


FIGURA 39 - DIREÇÃO PREDOMINANTE MENSAL DO VENTO

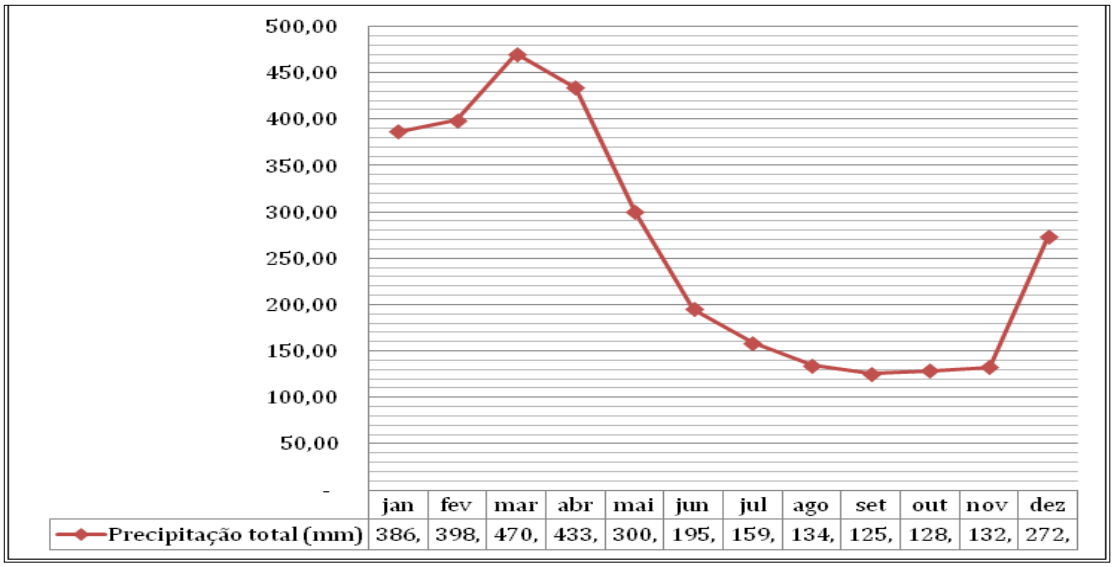
Fonte: INMET

2.27.9. Pluviosidade

Os meses chuvosos repercutem negativamente na atividade portuária, especialmente na movimentação de granéis sólidos. Nas chuvas mais intensas, ocorre a suspensão dos trabalhos de carregamento e descarga com a necessidade de fechamento dos porões, o mesmo verificando-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 300 e 470 mm. No período de agosto a novembro foram registrados os menores índices de precipitação, entre 125 e 134 mm. A distribuição média mensal da precipitação é mostrada na Figura 40. O gráfico da Figura 41 mostra a média do número de dias com precipitação mensal ao longo do período analisado.

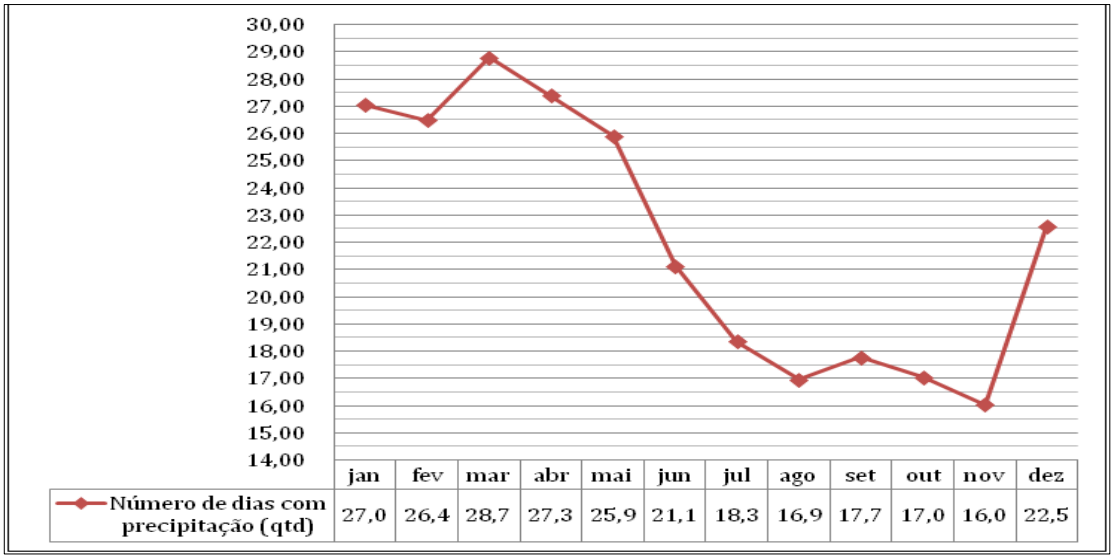
Vale ressaltar que não há equipamento de monitoramento pluviométrico no Terminal de Outeiro.



	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
Precipitação total (mm)	386,	398,	470,	433,	300,	195,	159,	134,	125,	128,	132,	272,

FIGURA 40 - PRECIPITAÇÃO TOTAL (MM)

Fonte: INMET



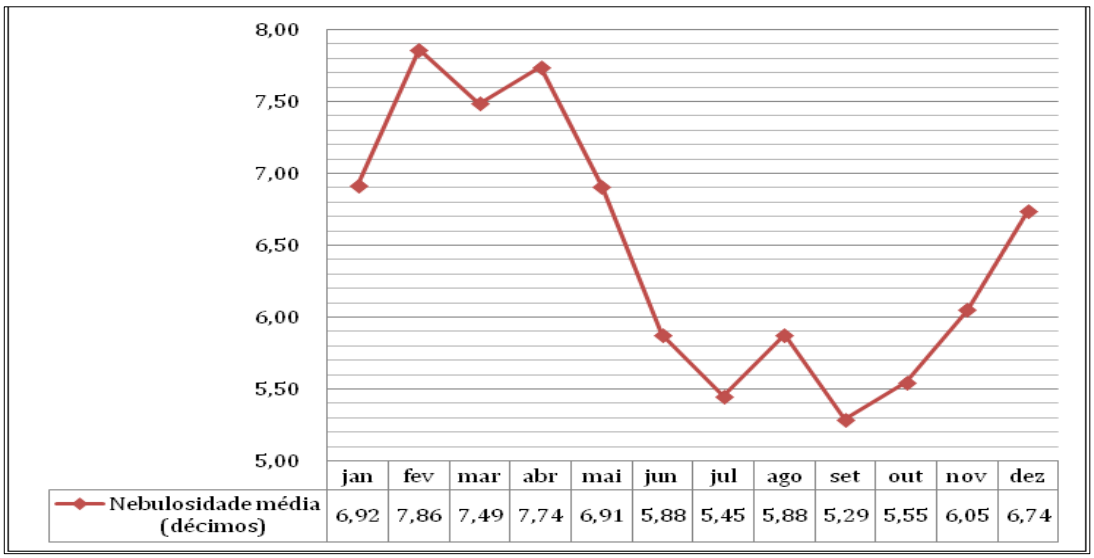
	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
Número de dias com precipitação (qtd)	27,0	26,4	28,7	27,3	25,9	21,1	18,3	16,9	17,7	17,0	16,0	22,5

FIGURA 41 - NÚMERO DE DIAS COM PRECIPITAÇÃO - QNT

Fonte: INMET

2.27.10. 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 janeiro e maio, conforme pode ser observado no Gráfico da Figura 42. O maior valor observado foi de 7,86 dm em Fevereiro. A menor nebulosidade registrada foi de 5,29 dm no mês de Setembro.



	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
Nebulosidade média (décimos)	6,92	7,86	7,49	7,74	6,91	5,88	5,45	5,88	5,29	5,55	6,05	6,74

FIGURA 42 - NEBULOSIDADE MÉDIA - DÉCIMOS

Fonte: INMET

2.27.11. Nível de Redução e Zero Hidrográfico

Com relação ao terminal de Outeiro o nível de referência é o zero hidrográfico da CDP - Companhia Docas do Pará, onde o mesmo está localizado a 0,4565m acima do nível de redução da DHN (Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil), onde o mesmo corresponde ao nível médio das baixa-mares de sizígia.

O porto possui três referências de nível, a saber:

- **RN-IBGE (2-IAGS)**, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, constituída por uma chapa cravada no cais da CDP, aproximadamente a 60 cm a nordeste do cabeço 111, situada a 4,948m acima do nível de redução da DHN;
- **RN-PORTOBRÁS,** da Companhia Docas do Pará, localizada na extremidade norte do cais da CDP, junto à casa dos marégrafos, estando 4,859m acima do nível de redução da DHN;
- **RN-DHN,** da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, situado, também, na extremidade norte do cais da CDP, a 4,9946m acima do nível de redução da DHN.

O nível médio do mar, adotado pela DHN, está situado a 1,811m acima do nível de redução da DHN.

2.27.12. Marés

A maré no terminal de Outeiro tem característica semidiurna, com a amplitude decrescendo à medida que se aproxima dos estreitos, com as alturas do nível médio do rio sobre o nível de redução das Cartas Náuticas 304, 305 e 306, variando entre 0,60 e 1,9 m, conforme pode ser observado na Tabela 30.

TABELA 30 - AMPLITUDE DAS MARÉS NO TERMINAL DE OUTEIRO.

Localidade	Altura
Mosqueiro	1,80 m
Abaetetuba	1,90 m
Vila Malato	1,60 m
Cocalzinho	1,40 m
Curralinho	0,70 m
Santa Helena	0,60 m

Fonte: Roteiro – Costa Norte

Nas proximidades da Baía de Marapanim, a maré tem amplitude de aproximadamente 95% e atraso de 30 min em relação à maré em Salinópolis, conforme Carta Náutica 312. Os níveis de redução apresentam-se na Tabela 31.

TABELA 31 - NÍVEIS DE REDUÇÃO DA MARÉS.

Referência	Valores
MHWS (média das preamares de sizígia)	2,710 m
MHWN (média das preamares de quadratura)	2,360 m
MLWN (média das baixa-mares de quadratura)	0,600 m
MLWS (média das baixa-mares de sizígia)	0,240 m

Fonte: Roteiro – Costa Norte

A velocidade da onda de maré, segundo informativo/CDP (1977, apud Pinheiro, 1988), varia de local para local precisando de 3h 40mim para percorrer o trecho de Salinópolis, no litoral do Estado do Pará, ao extremo sul do Cais do Porto de Belém, traduzindo-se numa velocidade de cerca de 1,30 a 1,71 m/s.

No estuário Guajará, onde o atrito de fundo produz uma acentuada assimetria nas curvas de marés, a subida do nível d'água leva cerca de 5 horas em contraste com a descida que dura em média 7 horas, notadamente nas marés de sizígia.

Maré Salina - A maré salina é a invasão da água marinha, salgada, no estuário em direção oposta ao fluxo fluvial. A ordem de grandeza e o mecanismo dessa invasão são fatores que definem o tipo de estuário e refletem diretamente o padrão de circulação do mesmo (Schubel, 1971, apud Pinheiro, 1988). Sendo responsável pelos principais processos físico-químicos, biológicos e oceanográficos, nos estuários.

Para Ottmann (1968, apud Pinheiro, 1988) os principais fatores que interagem na penetração da maré salina, são as oscilações das marés. A morfologia do estuário, a vazão de água doce fluvial, a evaporação e a precipitação pluviométrica na bacia estuarina.

Dessa feita, o mecanismo de entrada da maré salina no estuário se dá, quando no período entre o final da vazante e início da enchente, as águas provenientes dos Rios Guamá e Guajará-Açu, com valores de salinidade relativamente baixos (0,04-0,12%) ocupam todo o canal de vazante pela margem esquerda do estuário. Por outro lado, no canal de enchente, registram-se valores de salinidade variando entre 0,15-0,42%, indicando nitidamente a entrada das águas

mais condutivas salobras e não fluviais, portanto, nesta região da Baía de Guajará. Destaca-se que os valores mais elevados de salinidade ocorrem próximos do fundo indicando a penetração da maré salina sob a forma de cunha que adentra no canal de enchente.

Os períodos "chuvosos" e "menos chuvosos" propiciam variações sazonais no regime dos rios que compõem o estuário, sobressaindo-se àquelas decorrentes da intrusão salina. No período "chuvoso" (dezembro a abril/maio) as altas descargas fluviais impedem por completo a penetração das águas salobras, enquanto nos meses correspondentes a "estiagem" (julho a novembro) a maré salina penetra de modo decisivo, mesmo nas porções mais internas do estuário, notadamente durante a preamar das marés de sizígia. Nestas condições a salinidade pode alcançar valores da ordem de até cerca de 0,5 % em frente a cidade de Belém. Nas marés de quadratura, mesmo no período de baixa vazão dos rios a penetração salina é menos efetiva.

Atualmente não existem equipamentos do tipo marégrafo.

2.27.13. Ondas

O Terminal de Outeiro está protegido das ondas geradas em alto mar, devido à sua localização, sofrendo apenas com as ondas formadas na superfície do rio, geradas por ventos na região. A altura máxima provável das ondas é de 0,84 m de amplitude com período de 3,5 s. Estas intensidades não afetam as manobras de navios acima de 50.000 TPB.

Atualmente não existem equipamentos do tipo ondômetro.

2.27.14. Correntes

Nas marés de sizígia, a velocidade média das correntes superficiais é de cerca de 1,2 m/s no Porto de Belém, com máximas de aproximadamente de 2,6 m/s em frente a ilha de Mosqueiro.

No trecho entre o Baixo do Espadarte e a Coroa das Gaivotas a corrente de enchente afasta o navio da Coroa, enquanto a corrente de vazante o aproxima. No cais do Porto de Belém, as correntes de enchente e de vazante empurram o navio para o cais e podem atingir até 3,5 nós, perdurando por duas horas após a preamar.

Vale ressaltar que atualmente no Terminal de Outeiro não possui aparelhos do tipo correntômetros. As Figuras 43 e 44 ilustram o movimento das correntes de maré na preamar e na baixa mar em frente ao Porto Organizado de Belém.

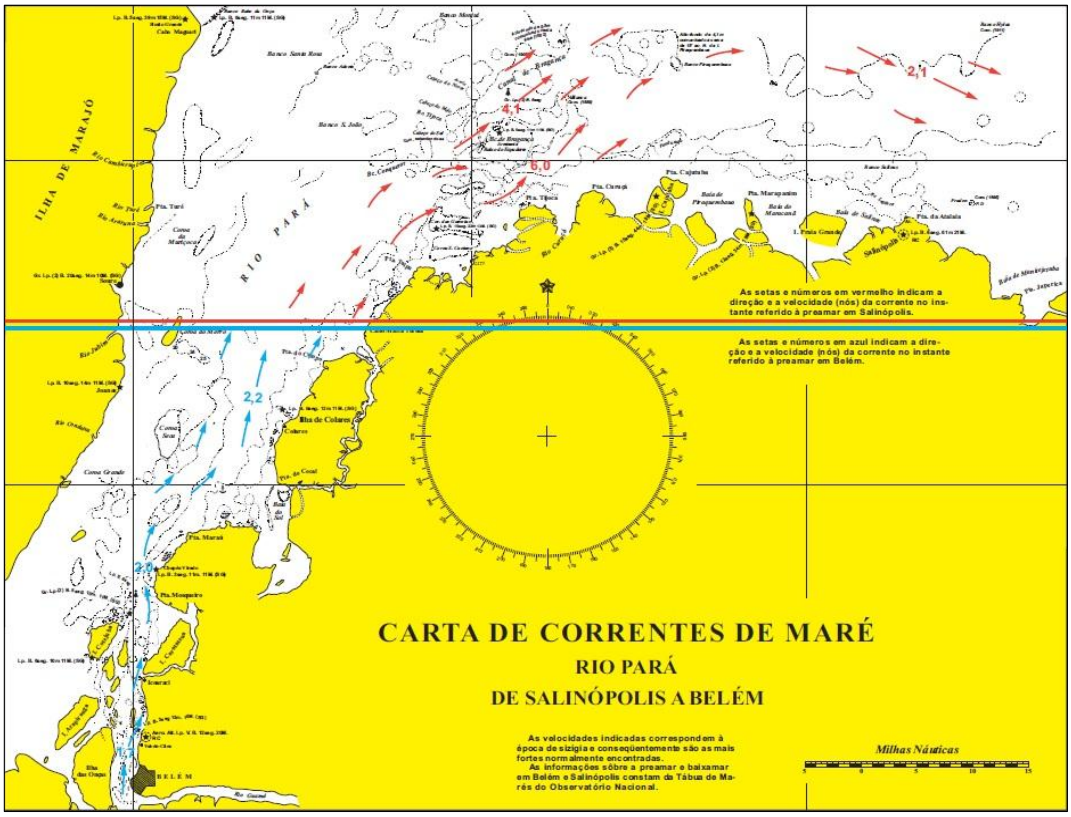


FIGURA 43 - CORRENTE NA BAIXAMAR DE SALINÓPOLIS A BELÉM

Fonte: DHN

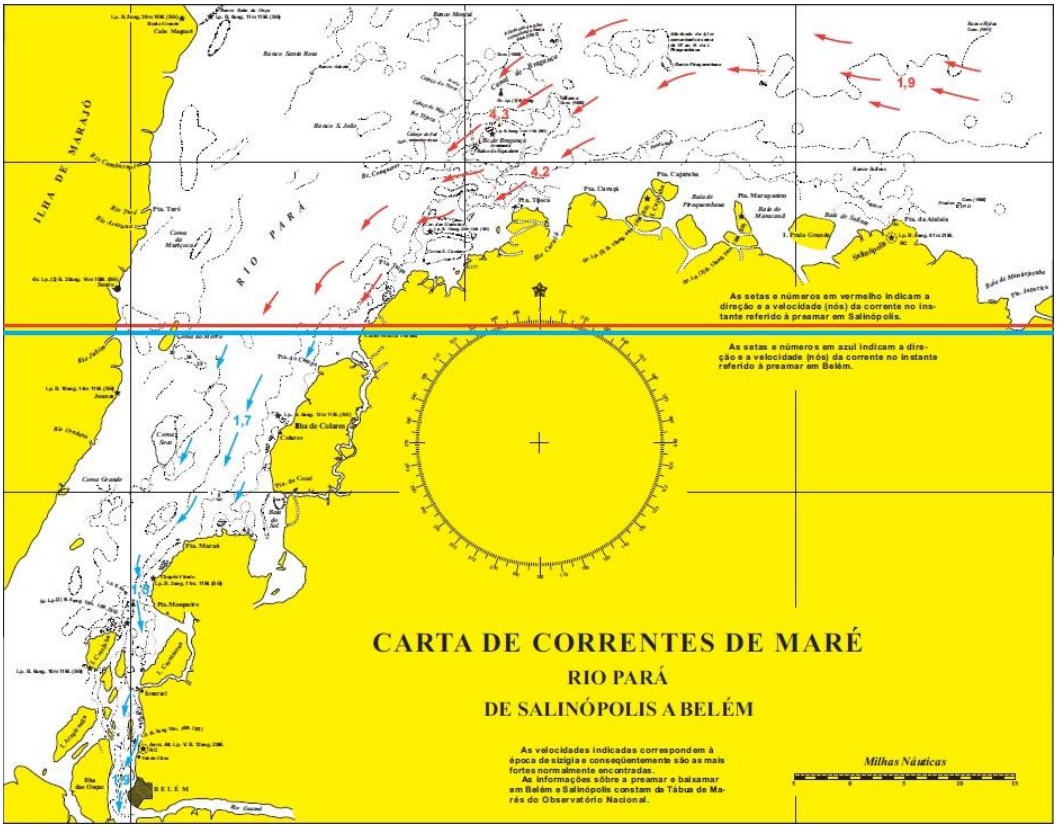


FIGURA 44 - CORRENTE NA PREAMAR DE SALINÓPOLIS A BELÉM

Fonte: DHN

Os níveis de redução apresentam-se na Tabela 32 a seguir:

TABELA 32 - NÍVEIS DE REDUÇÃO DAS MARÉS, PORTO DE BELÉM

Referência	Valores
MHWS (média das preamares de sizígia)	3,306 m
MHWN (média das preamares de quadratura)	2,6404 m
MLWN (média das baixa-mares de quadratura)	0,9804 m
MLWS (média das baixa-mares de sizígia)	0,3148 m

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

As últimas medições de corrente na região foram realizadas pelo Instituto de Pesquisas Hidroviárias - IPH, em 1980, em cinco pontos, sendo dois localizados na Baía de Guajará, um no Rio Carnapijó, um no Rio Moju e um último no Rio Guamá, tendo sido constatada a formação de sistema de calhas fluviais em frente ao cais do porto de Belém, em situação onde as velocidades de correntes concentram maior intensidade no Canal do Meio durante a enchente e no Canal Minas Geral, durante a vazante.

2.27.15. Taxa de Assoreamento

O Terminal de Outeiro encontra-se na margem direita da baía de Guajará, que é formada pelos rios Moju, Guamá, Acará e Pará. É um porto abrigado, praticamente isento de ventos fortes.

O regime hidrológico e hidráulico da baía do Guajará é francamente do tipo estuarino, onde são predominantes regimes fluviais, característicos de rios sob regime de maré, onde afluem água doce dos rios, com vazões e descargas sólidas que variam continuamente e as águas salgadas do mar influenciadas pelas ondas, marés e outros fenômenos costeiros.

O transporte de sedimentos na baía do Guajará é francamente induzido pelo movimento das águas, decorrente principalmente das contribuições dos rios Guamá e Maguari, em primeira proximidade, e dos rios Amazonas e Tocantins, bem como das correntes de maré, cuja amplitude máxima média, na sizígia, é da ordem de 3,0 m.

As correntes são de intensidade apreciáveis nas marés de sizígia, da ordem de 1,3 m/s, tanto na enchente como na vazante, sendo ligeiramente maiores para as marés de enchente. O fundo arenoso da área de influência do porto está em movimento constante, induzido pelas correntes de maré, tal como se verifica usualmente em zonas estuarinas.

O transporte sólido médio do local é no sentido do continente para o mar, porém devido à alternância das correntes induzidas pelas marés, as partículas sólidas estão em constante movimento, ora num sentido e ora noutro. Assim sendo, escavações submersas poderão ser preenchidas pelo movimento dos materiais constituintes do fundo móvel do leito do curso d' água, até alcançar as profundidades de equilíbrio atualmente existentes na área.

Observa-se que a baía do Guajará, vem há décadas passando por um processo irreversível de assoreamento de seu fundo, o que para breve pode implicar em impactos para o transporte hidroviário na região. Caso não sejam efetuados investimentos em medidas de prevenção, o fenômeno natural persistirá e poderá prejudicar a navegação de grandes embarcações e o próprio funcionamento de portos tradicionais e importantes para o Estado do Pará, como o de Belém e o

terminal de Outeiro.

Canais (de enchente e de vazante), depósitos sedimentares (bancos, barras e planícies areno-lamosas) e afloramentos rochosos são os três tipos de feições fisiográficas que podem ser encontradas no assoalho da Baía de Guajará. Os canais da baía são os da Ilha das Onças, do Meio, Oriental e do rio Guamá. Correntes de enchente e de vazante podem ser observadas em todos os canais, sendo que no Canal da Ilha das Onças há o predomínio de correntes de vazante, enquanto nos canais do Meio e Oriental predominam as correntes de enchente.

Segundo MENDES et al. (2004), os bancos do Meio e da Cidade são barras longitudinais dispostas paralelamente ao eixo principal da baía e são limitadas pelo Canal da Ilha das Onças, à oeste, e pelo Canal do Meio, à leste. Estudos demonstram que esses dois bancos eram pouco individualizados até o início dos anos 80 e essa separação era determinada pelo Canal do Meio (SANTOS, 1982 apud MIRANDA & MENDES, 2007). Porém, no final da década de 80 o Canal do Meio já não tinha influência definitiva na separação destes bancos, pois começou a apresentar um assoreamento progressivo (SILVEIRA, 1989).

Estudos hidro morfológicos da área de influência dos píeres de Belém e do Terminal de Miramar indicam que a região é fortemente influenciada por correntes de maré.

O material de fundo do leito do curso d'água é constituído por partículas silto-arenosas de pequeno diâmetro, da ordem de 0,2 mm de diâmetro médio, característicos da região estuarina dos rios Guamá e Amazonas, que se encontram em constante movimento de vai e vem, induzido pelas correntes de maré, com vazão sólida predominante na direção do mar.

Devido a falta de dados de levantamentos de campo que possam aferir com precisão taxas de assoreamento na região estuarina onde se encontra o porto de Vila do Conde, estima-se que essa seja ordem de 0,70 cm por ano.

Por outro lado, prognostica-se a necessidade de se realizar dragagens de manutenção da área aprofundada do leito do rio com o decorrer do tempo, pois a hidrodinâmica dos sedimentos do leito do rio levará ao preenchimento da mesma devido à movimentação dos sólidos de fundo existentes no leito da baia do Guajará.

Recomenda-se, portanto, realizar levantamento de campo e estudos mais aprofundados com vista à quantificação física e temporal do transporte de sedimentos a fim de se programar, com a devida magnitude e periodicidade, as necessidades de dragagens de manutenção juntos aos canais de acesso, bacia de evolução a áreas de atracação do Terminal de Outeiro.

2.28. Interação Porto-Cidade

Essa sessão 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.

2.29.1. Integração do Porto no Planejamento Urbano

As imediações do Terminal de Outeiro, por sua vez, são marcadas pela presença de uma comunidade pobre. Há grande quantidade de comércio ilegal, bem como ambulantes, pedestres, ciclistas e carroças que se misturam ao tráfego de passagem em direção ao terminal ou proveniente dele. Os loteamentos se proliferaram em função da atratividade turística das praias locais. A Figura 45 ilustra este conflito e o portão de acesso ao terminal.



FIGURA 45 - VISTA AÉREA DO TERMINAL COM CIRCUNDÂNCIA DE BAIRROS RESIDENCIAIS

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

Segundo o Plano Diretor Urbano, a área do terminal encontra-se macrozona do Ambiente Natural (MZAN), contígua a estrutura urbana da ilha identificada como Zona do Ambiente Urbano II (ZAU II).

A Macrozona do Ambiente Natural (MZAN) corresponde às áreas não urbanizadas das ilhas de Caratateua, Mosqueiro e Cotijuba, às demais ilhas do Município em sua totalidade, e a Área de Proteção Ambiental dos Mananciais de Abastecimento de Água de Belém (APA-Belém). No âmbito da Macrozona (MZAN) existem as Zonas do Ambiente Natural (ZAN), que caracterizam-se pela presença de cursos e corpos d'água estruturadores das bacias hidrográficas do Município, áreas de preservação permanente, ecossistemas preservados, áreas e prédios de interesse à preservação histórico, arqueológico e cultural, assentamentos habitacionais e ocupações informais. Os objetivos da MZAN são:

- Preservar, proteger e recuperar os recursos naturais do Município de Belém;
- Promover o desenvolvimento socioeconômico e ambiental das ilhas, garantindo a sua sustentabilidade;
- Promover a melhoria das condições de acessibilidade e habitabilidade.

Especificamente a área do Terminal de Outeiro, situa-se na ZAN 2 - Setor IV, e caracteriza-se por apresentar cobertura vegetal significativa, presença antrópica e ecossistemas de várzea e de terra firme.

A ZAN 2 – Setor IV tem como objetivos:

- Manter as matas ciliares nas florestas de várzea e terra firme;
- Conservar os ecossistemas existentes, com manutenção do patrimônio ambiental;
- Recuperar o ambiente degradado;
- Identificar e qualificar os assentamentos existentes;
- Desenvolver atividades econômicas compatíveis com os ecossistemas existentes;
- Promover o acesso da população aos serviços de saneamento ambiental;
- Integrar as comunidades às atividades produtivas de caráter local, não agressivas ao meio ambiente.

As diretrizes da ZAN 2 – Setor IV são:

- Compatibilizar as atividades produtivas com a conservação ambiental;
- Estabelecer critérios de controle do adensamento populacional;
- Promover o ordenamento e monitoramento das atividades econômicas sem degradação do patrimônio cultural e ambiental;
- Realizar estudos com a finalidade de criação de unidades de conservação;
- Promover infraestrutura compatível com as atividades econômicas desenvolvidas na ilha, sem degradar o meio ambiente;
- Promover a regularização fundiária dos assentamentos existentes, quando possível.

Chama-se atenção para o fato do Plano Diretor incluir o Terminal em Zona de Ambiente Natural, ao mesmo tempo que se estimula a regularização fundiária na zona, e não menciona a atividade portuária como uma importante infraestrutura local. Essas diretrizes podem, no futuro, gerar dois possíveis entraves à atividade do Terminal: (i) respaldar a legitimação de posse das invasões residenciais e comerciais que vem acontencendo na faixa de servidão das vias de acesso ao terminal, e (ii) impedir a criação de um novo acesso (exclusivo) de saída e chegada de carga ao Terminal, pois a alternativa se localiza em área de floresta ainda preservada.

Recomenda-se que, durante a revisão do Plano Diretor, a CDP fique atenta para essas diretrizes no sentido de fazer valer seus interesses.

Ressalta-se ainda a necessidade de se implantar uma área non-edificandi (buffer zone) entre o terreno do Terminal e as áreas residenciais circundantes para assegurar a segurança da operação e, ao mesmo tempo, evitar que a expansão urbana comprometa a atividade portuária.

A Figura 46 mostra a delimitação da Zona de Ambiente Natural 2 onde se localiza o Terminal de Outeiro.

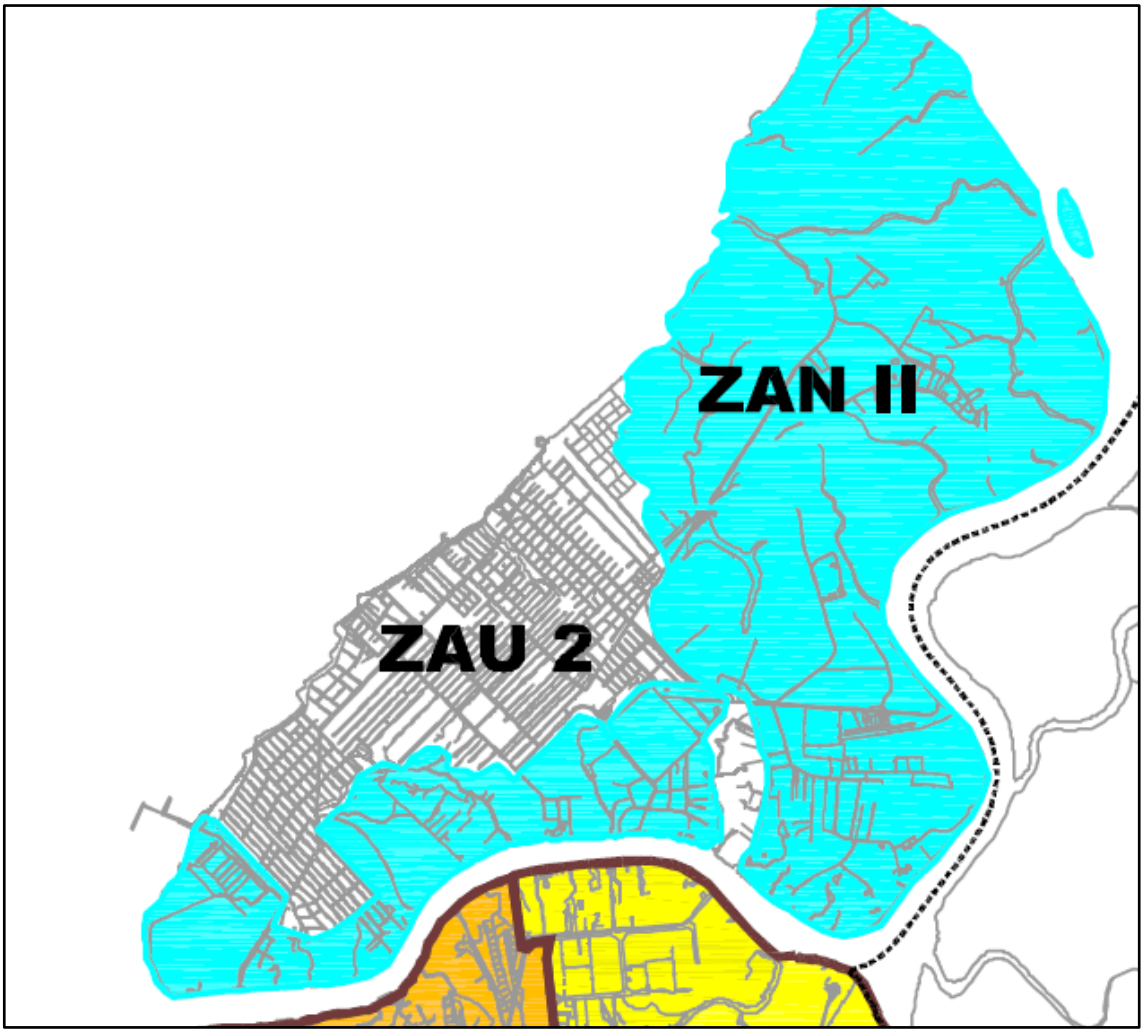


FIGURA 46 - TERMINAL DE OUTEIRO NO CONTEXTO DO PLANO DIRETOR DE BELÉM

Fonte: Plano Diretor

2.29.2. Impacto da Atividade Portuária no Município

O Terminal Portuário do Outeiro, situado ao norte da cidade de Belém, à margem direita da baía do Guajará, na Ilha do Caratateua, consiste em uma importante instalação de auxílio e suporte ao Porto de Vila do Conde, principalmente na movimentação de granéis vegetais.

Atualmente, o terminal encontra-se subutilizado. Possui área de 321.720 m² e seus dois atracadouros permitem navios de calado de 14 metros de profundidade, além de possuir um grande armazém, onde serão localizadas várias salas que servirão de escritório para as empresas que ali porventura se instalarem (UFPA, 2012, p. 5).

Conforme a CDP (2012), o Termo de Transferência celebrado em 28/12/2010, entre o Ministério dos Transportes e a SEP/PR, instaurando o Convênio de Descentralização nº. 06/2005 passou a responsabilidade pela posse, guarda, conservação, manutenção, recuperação e segurança de bens do Terminal Portuário de Outeiro, à Companhia Docas do Pará. A partir desse momento, passaram a ser estudadas alternativas para o terminal que, conforme mencionado anteriormente, poderá auxiliar as operações de Vila do Conde, principalmente no que se refere à movimentação de granéis vegetais.

Nesse sentido, o projeto que está em desenvolvimento pela CDP trata da revitalização do Terminal de Outeiro tornando-o um Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal.

O projeto, conforme dados da UFPA (2012) prevê uma área construída da ordem de 160 mil m², com uma área para armazenagem de 119.625 m², dividido em três lotes, sendo cada um com 39.875 m² (275 m x 145 m). Para a armazenagem dos grãos (soja, milho), o terminal contará com 6 armazéns de 135.000 t de capacidade estática cada, totalizando 810.000 t de capacidade de armazenagem no terminal.

O investimento previsto totaliza 663 milhões (CDP, 2012) a serem implementados em duas fases a primeira estruturante para 7,5 milhões de toneladas anuais e a segunda fase para outros 7,5 milhões de toneladas anuais, totalizando uma movimentação anual de 15 milhões de toneladas.

Caso o projeto seja levado a cabo, Outeiro trará uma nova configuração a movimentação de cargas no Município de Belém.

Há que se ressaltar, porém a necessidade de se implantar uma via exclusiva de acesso ao Terminal sem conflitos com a malha urbana local existente – caso contrário os planos não poderão se lograr, ou ao mínimo, as atividades portuárias só poderão fazer operações de carga e descarga via água – sem utilizar o acesso terrestre.

3. Plano Operacional

O Plano Mestre estabelece um programa de melhorias operacionais e de investimentos em super e infraestrutura capaz de viabilizar o atendimento de demanda futura de movimentação de cargas e de passageiros.

O Porto de Belém possui terminais especializados e que contam com grandes áreas de expansão, como é o caso do Terminal de Outeiro. Essas condições permitem que a CDP possa dar vazão a seus projetos de expansão nessas áreas, bem como explorar as áreas arrendáveis disponíveis.

O Plano Mestre evidenciou a necessidade de melhorais operacionais para a movimentação de combustíveis, cujo déficit deve se manifestar a partir de 2015.

A seguir, na Tabela 33, o plano de ações do Terminal de Outeiro.

TABELA 33 - PLANO DE AÇÕES DO TERMINAL DE OUTEIRO

Descrição da Ação	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Melhorias Operacionais													
Dragagem do canal de acesso ao porto público	P												
Implantação de sistema de monitoramento do tempo de armazenagem	P												
Aumento da produtividade operacional do Terminal de Miramar			P										
Revitalização da zona portuária	P												
Implantação do sistema de controle de tráfego de embarcações - VTMS/VTS		P											
Gestão Portuária	P												
Atualização dos preços dos arrendamentos vigentes	P												
Reestruturação do balanço contábil do porto	Pr	P											
Atualização dos contratos de arrendamento do Terminal de Miramar	Pr	Pr	P										
Projeto de monitoramento de indicadores de produtividade	Pr	Pr	P										
Atualização da tarifa portuária a partir de métodos de custeio por atividade	Pr	Pr	P										
Programa de treinamento de pessoal	Pr	P	Pr	Pr	P	Pr	Pr	P	Pr	Pr	P	Pr	Pr

Legenda:
Preparação
Prontidão

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 de Portos (SEP/PR) 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 SEP – Pregão Eletrônico n° 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 SEP – Pregão Eletrônico n° 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 Frentes 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.



FIGURA 47 - 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, forma 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 barcaças 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 constituída 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 possuí 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.

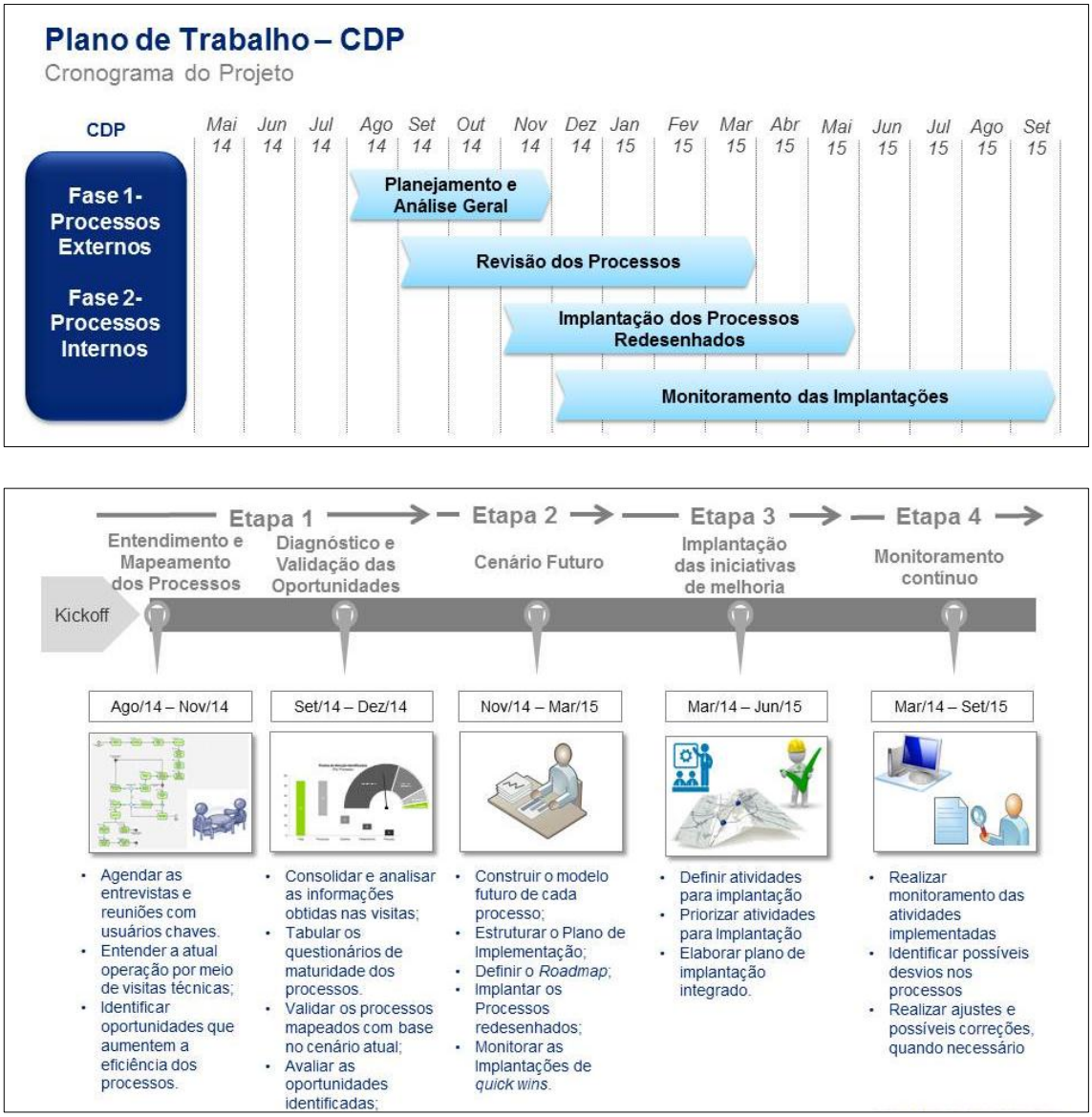


FIGURA 48 - ETAPAS DO PLANO DE TRABALHO

Fonte: Deloitte Touche Tohmatsu

Nesse contexto, a dinâmica para definição do modelo futuro, chamado de Redesenho dos Processos - To Be, seguem as diretrizes da Secretaria dos Portos – SEP, 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, conforme são consolidados conforme Figura 49.

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 49 - 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 SEP, 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 SEP, 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 afetas 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 a 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 executas pelos Arrendatários estejam em conformidade com os contratos, normas e legislação vigentes. E para garantir que os processos de fiscalizam 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 a atracação e desatracação das embarcações, através do controle do tráfego para programação e alocação de berços, acompanhamento das atividades da praticagem 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 SEP 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 à 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 cliente 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 Macro processo 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 munícipio.

3.2. Melhorias Operacionais

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

- Dragagem do canal de acesso ao porto público;

  Se faz necessário para permitir que navios de maior porte possam atracar no Terminal de Miramar uma vez que na baixa mar de sizigia o canal apresenta pontos de restrição de 5,10 m (16,7 pés) limitando a entrada de embarcações ou o retardamento da atracação até a estofa de maré, haja vista que o terminal pertime a atracação de embarcações de até 7 m de calado.

- Implantação de sistema de monitoramento do tempo de armazenagem;

Para um maior controle e planejamento das operações no terminal é de fundamental importância um controle sistêmico do monitoramento do tempo de armazenagem das mercadorias, garantindo uma maior gestão e eficiência na ocupação dos tanques de armazenagem.

- Implantação do sistema de controle de tráfego de embarcações - VTMS/VTS.

  O Sistema de gerenciamento e informação do tráfego de embarcações traria ao terminal uma ferramenta operacional que facilitaria o controle e a programação de atracações de embarcações, haja vista que o terminal 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 variação de maré.

O cronograma da Tabela 34 ilustra as previsões para as melhorias operacionais acima descritas.

TABELA 34 - CRONOGRAMA DAS PREVISÕES DE EXECUÇÃO DAS MELHORIAS OPERACIONAIS

CRONOGRAMA DE PREVISÕES DE EXECUÇÃO												
AÇÃO	dez/17	jan/18	fev/18	mar/18	abr/18	mai/18	jun/18	jul/18	ago/18	set/18	out/18	2019
Dragagem do Canal de Acesso												
Implantação do Sistema de Monitoramento da Carga												
Implantação do Sistema VTMS/VTS												
Legenda:	PREVISÃO											

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.3. Proposição de Investimentos Portuários

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

- **Ação A1** - Adequação de Instalação de Proteção à Atracação e Operação de Navios no Terminal de Outeiro através da adequação de

Instalação de Proteção à Atracação e Operação de Navios no Terminal de Outeiro.

- **Ação B1** - Adequação de Instalações Gerais e de Suprimentos, no Terminal de Outeiro através da Execução de muro de arrimo, tipo gabião, para proteção do talude, no Terminal Portuário de Outeiro.

O cronograma da Tabela 37 ilustra as previsões para as proposições de investimentos portuários acima descritos.

TABELA 35 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÃO DE PROTEÇÃO À ATRACAÇÃO E OPERAÇÃO DE NAVIOS NO TERMINAL DE OUTEIRO

Unidade Portuária - TERMINAL DE OUTEIRO										
144L	GENÉRICA: Adequação de Instalação de Proteção à Atracação e Operação de Navios no Terminal de Outeiro		459.113,15		12,7%	3.617.028,01	97,8%	3.700.000,00	0,00	82.972,00
Código	Discriminação	Executado em 2013	%/2013	Executado em 2014	%/2014	EMPENHADO	%/2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
Ação: Adequação de Instalação de Proteção à Atracação e Operação de Navios no Terminal de Outeiro		0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	100.000,00	697.798,00	797.798,00

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 36 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES GERAIS E DE SUPRIMENTOS, NO TERMINAL DE OUTEIRO

Unidade Portuária - TERMINAL DE OUTEIRO										
144W	GENÉRICA: Adequação de Instalações Gerais e de Suprimentos, no Terminal de Outeiro		555.283,40		11,9%	4.670.386,00	81,8%	700.000,00	5.007.983,00	3.000.440,00
Código	Discriminação	Executado em 2013	%/2013	Executado em 2014	%/2014	EMPENHADO	%/2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
Ação: Execução de muro de arrimo, tipo gabião, para proteção do talude, no Terminal Portuário de Outeiro, GEMAC GEOSOLO CTO 15/2014 - VALOR R$ 409.897,92		0,00	0,0%	0,00	0,0%	409.897,92	51,2%	800.000,00	0,00	390.102,08

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 37 - CRONOGRAMA DAS PREVISÕES DE EXECUÇÃO DAS PROPOSIÇÕES DE INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS

CRONOGRAMA PRELIMINAR DE EXECUÇÃO															
AÇÃO	2013	2014	jan/15	fev/15	mar/15	abr/15	mai/15	jun/15	jul/15	ago/15	set/15	out/15	nov/15	dez/15	2016
Ação A1															
Ação B1															
Legenda:	A SER EXECUTADO														

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.4. Proposição de Investimentos em Acessos

Não existem proposições de investimentos em acessos, principalmente rodoviários, para o Terminal Outeiro, uma vez que o Terminal foi projetado para recepção e expedição via hidroviária.

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. Compondo-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 operacionais atuais e futuras do Terminal Portuário de Outeiro, 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 Terminal Portuário de Outeiro 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 do lote 16 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 Terminal Portuário de Outeiro, assim como, as atividades a serem desempenhadas pelos arrendatários.

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

- Zoneamento Atual;

- Zoneamento de Curto Prazo;
- Zoneamento de Médio Prazo; e
- Zoneamento de 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 até 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 de 20 anos.

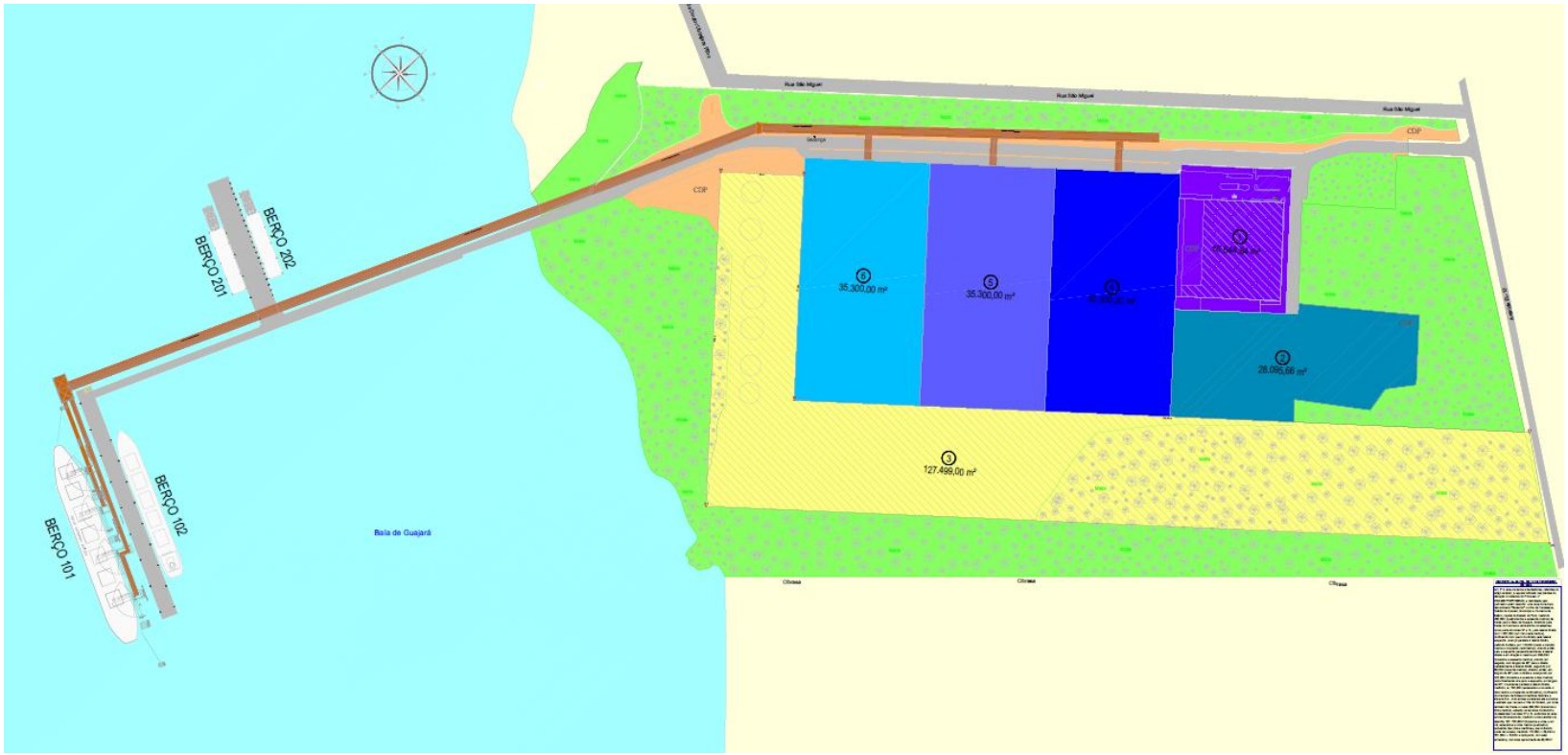
3.5.1. Zoneamento Atual

O plano de áreas arrendáveis do zoneamento atual elaborado para o Terminal Portuário de Outeiro teve como diretriz locacional das propostas de arrendamento, a vocação operacional de cada área e as orientações preconizadas nos Editais e Anexos do lote 16 da Audiência Pública nº 03/2013 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ. Para o Terminal Portuário de Outeiro está previsto a licitação para arrendamento de três áreas destinadas à movimentação de granéis sólidos vegetais.

O plano de arrendamento da situação atual foi elaborado para atender as áreas que se encontram em licitação na ANTAQ e aquelas potencialmente arrendáveis que se encontram dentro da área do porto organizado, visando o atendimento das necessidades de movimentação e armazenagem de carga em vigor.

A estruturação do plano de áreas arrendáveis em situação atual do Terminal Portuário de Outeiro foi desenvolvida tendo por base as áreas arrendadas operacionais, as áreas arrendadas não afetas às operações portuárias e as áreas não arrendáveis.

A Figura 50 e Figura 51/ Mapa página 213 apresentam a planta com uma proposta de zoneamento atual do Terminal Portuário de Outeiro.



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²	Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²
1	Área de Carga Geral	18.544,84 m²	4	Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 01	35.300,00 m²
2	Área de Múltiplo Uso	28.095,66 m²	5	Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 02	35.300,00 m²
3	Área de Interesse Portuário	127.499,00 m²	6	Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 03	35.300,00 m²

FIGURA 50 - PLANO DE ZONEAMENTO ATUAL DO TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

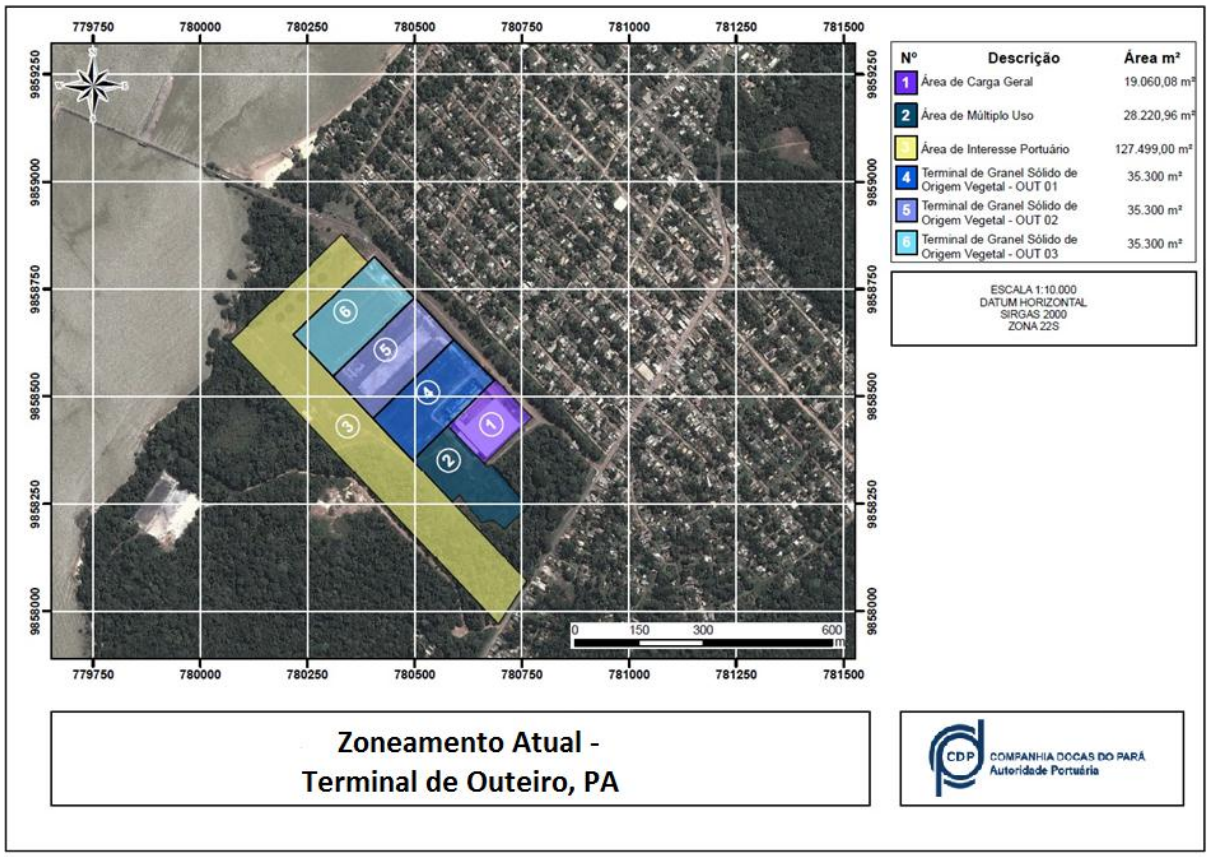


FIGURA 51 - PROPOSTA DE ZONEAMENTO ATUAL DO TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.1 Áreas Arrendáveis Operacionais – Situação Atual

Apresentam-se a seguir as áreas arrendáveis operacionais consideradas no zoneamento atual do Terminal Portuário de Outeiro. 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.

Tendo por base a situação atual, dos lotes de arrendamento inclusos na Audiência Pública nº 03/2013 da ANTAQ e daqueles que não fazem parte desse processo licitatório, apresentam-se, para cada proposta de área a ser arrendada e para aquelas já arrendadas, informações operacionais básicas como: código de área SEP; finalidade; tipos de carga; área do lote; capacidade estática; capacidade de movimentação anual; berço; prazo arrendamento e coordenadas da poligonal do arrendamento.

3.5.1.1.1 OUT01

Tendo por base a seção D do lote 16 Audiência Pública nº 03/2013, referentes aos requisitos do projeto, para os arrendamentos das áreas OUT01, o terminal será usado para a movimentação e armazenagem de granéis sólidos não possui nenhuma instalação de armazenagem existente e conta com aproximadamente 35.300m² de área total. O terminal fará uso compartilhado com os terminais OUT02 e OUT03 das seguintes instalações de acostagem:

Existentes:

- Ponte de acesso para píeres de barcaças existentes;
- Píer para navios com aproximadamente 250m de comprimento;
- Píer para barcaças com aproximadamente 150m de comprimento.

A serem desenvolvidas pelo Arrendatário, em conjunto com os arrendatários dos terminais OUT02 e OUT03: Sistemas de esteiras transportadoras e torres de transferência de uso comum; Píer adicional suficiente para o atendimento do navio tipo previsto no item 6; Parâmetros de Dimensionamento e Operação; Píer adicional para barcaças com aproximadamente 150 metros de comprimento.

No que se refere à eficiência no carregamento de navios para a área OUT01, o mínimo de 1.200 toneladas por hora em média durante o tempo de ocupação dos píeres para navios deverá ser alcançado.

A Tabela 38 indica as características resumidas da área OUT01 e a Figura 52/ Mapa página 214 mostra a localização da área. A Tabela 38 mostra as coordenadas da área.

TABELA 38 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA OUT01, TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área SEP	OUT 01
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Granéis Sólidos Vegetais
Área m²	35.300 m²
Capacidade estática	100.000
Capacidade de mov. Anual	3.400.000
Berço	101
Outras informações	2014/ 25 anos

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

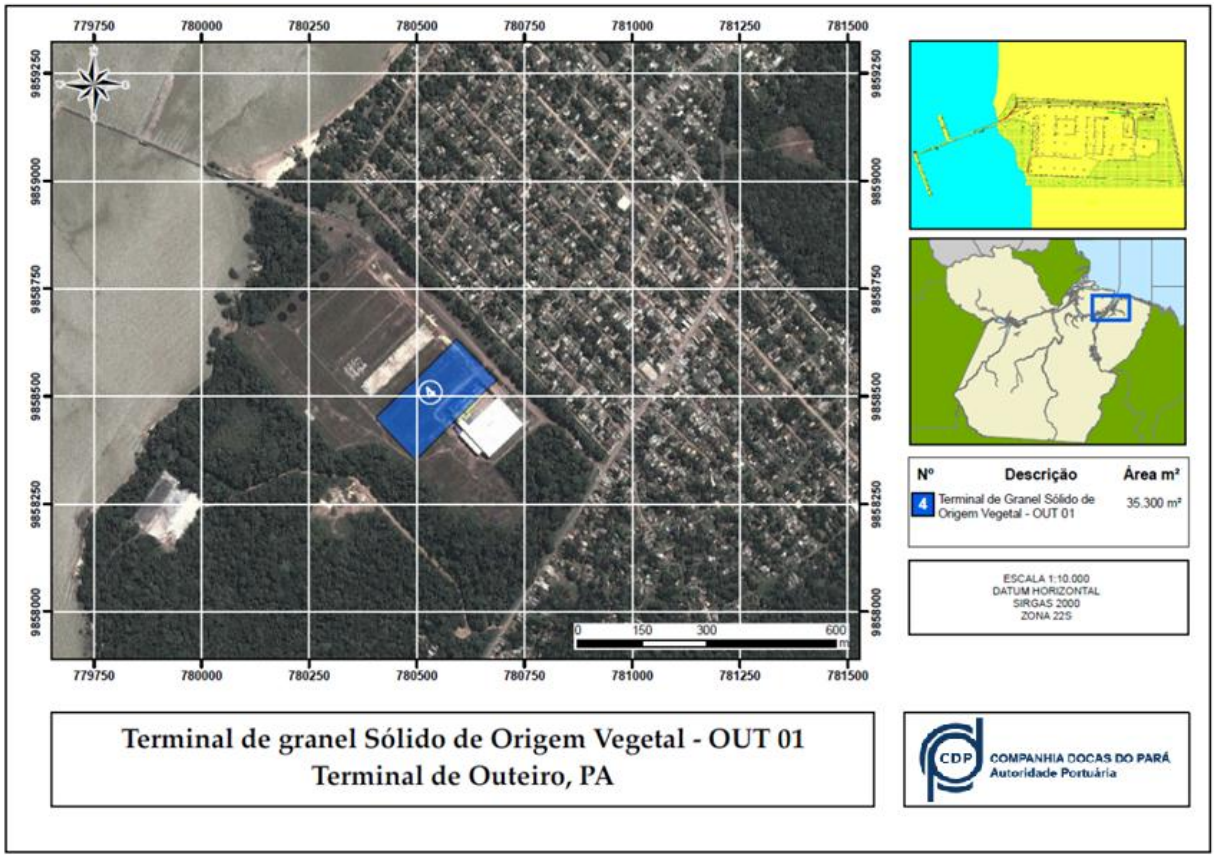


FIGURA 52 - ÁREA ARRENDÁVEL "OUT 01" - LOTE 16 AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 03/2013 - ANTAQ

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 39 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA - OUT 01

TERMINAL DE GRANEL SÓLIDO DE ORIGEM VEGETAL OUT-01	
COORDENADAS UTM – POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
780.592,10	9.858.628,92
780.685,17	9.858.531,06
780.495,75	9.858.350,91
780.402,68	9.858.448,77

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.1.2 OUT2

A área OUT02, assim como a área OUT01, possui um total de 35.300m² e também tem o objetivo de realizar operações de movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais. Como foi descrito anteriormente no item acima, o terminal fará uso compartilhado entre as áreas OUT01 e OUT03, onde a infraestrutura existente e proposta foram expostas também no item anterior. A Tabela 40 indica as

características resumidas da área OUT02 e a Figura 53/ Mapa página 215 mostra a localização da área. A Tabela 41 mostra as coordenadas da área.

TABELA 40 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA OUT02, TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área SEP	OUT 02
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Granéis Sólidos Vegetais
Área m²	35.300 m²
Capacidade estática	100.000
Capacidade de mov. Anual	3.400.000
Berço	101
Outras informações	2014/ 25 anos

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

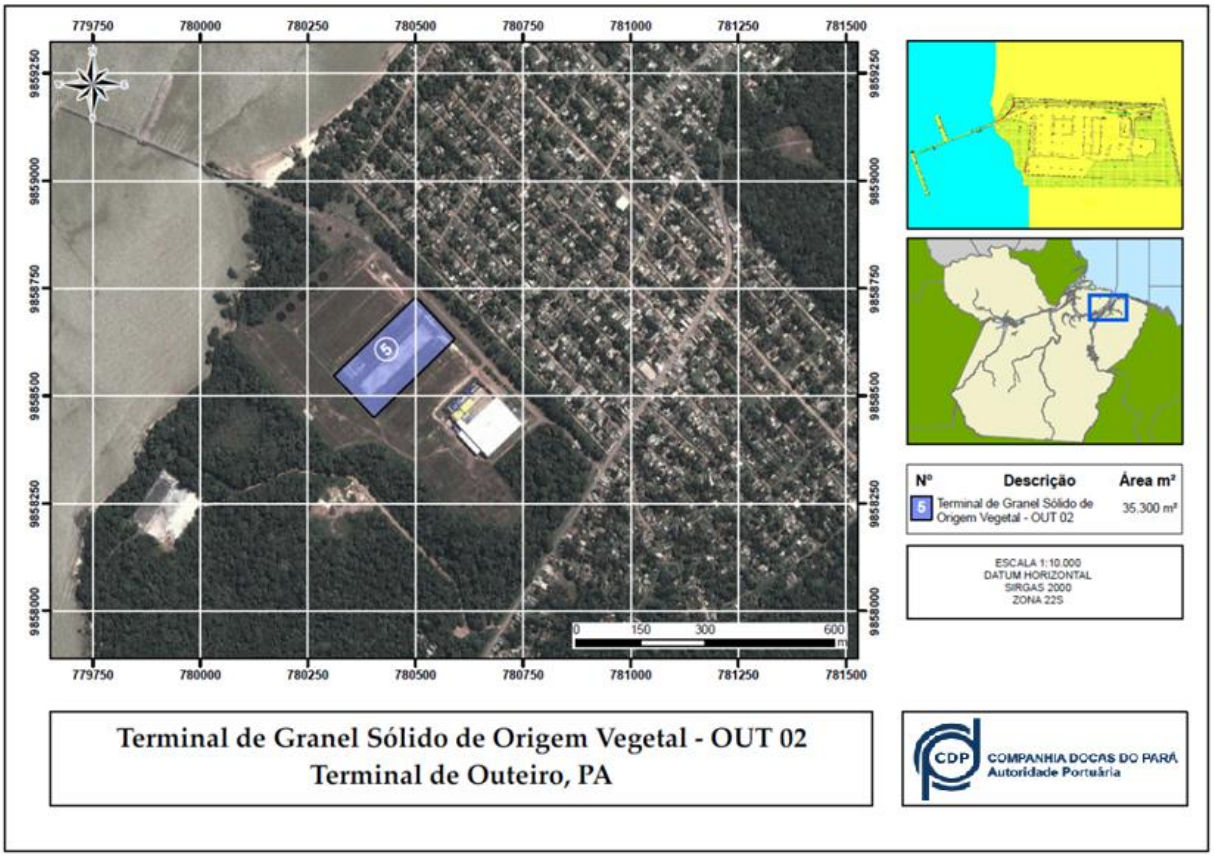


FIGURA 53 - ÁREA ARRENDÁVEL "OUT 02" - LOTE 16 AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 03/2013 - ANTAQ.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 41 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA - OUT 02

TERMINAL DE GRANEL SÓLIDO DE ORIGEM VEGETAL OUT-02	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
780.499,03	9.858.726,79
780.592,10	9.858.628,92
780.402,68	9.858.448,77
780.309,61	9.858.546,64

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.1.3 OUT03

A área OUT03, assim como a área OUT01 e OUT02, possui um total de 35.300m² e também tem o objetivo de realizar operações de movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais. Como foi descrito anteriormente no item acima, o terminal fará uso compartilhado entre as áreas OUT01 e OUT02, onde a infraestrutura existente e proposta foram expostas também no item anterior.

A Tabela 42 indica as características resumidas da área OUT03 e a Figura 54/ Mapa página 216 mostra a localização da área. A Tabela 43 mostra as coordenadas da área.

TABELA 42 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA OUT03, TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área SEP	OUT 03
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Granéis Sólidos Vegetais
Área m²	35.300 m²
Capacidade estática	100.000
Capacidade de mov. Anual	3.400.000
Berço	101
Outras informações	2014/ 25 anos

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

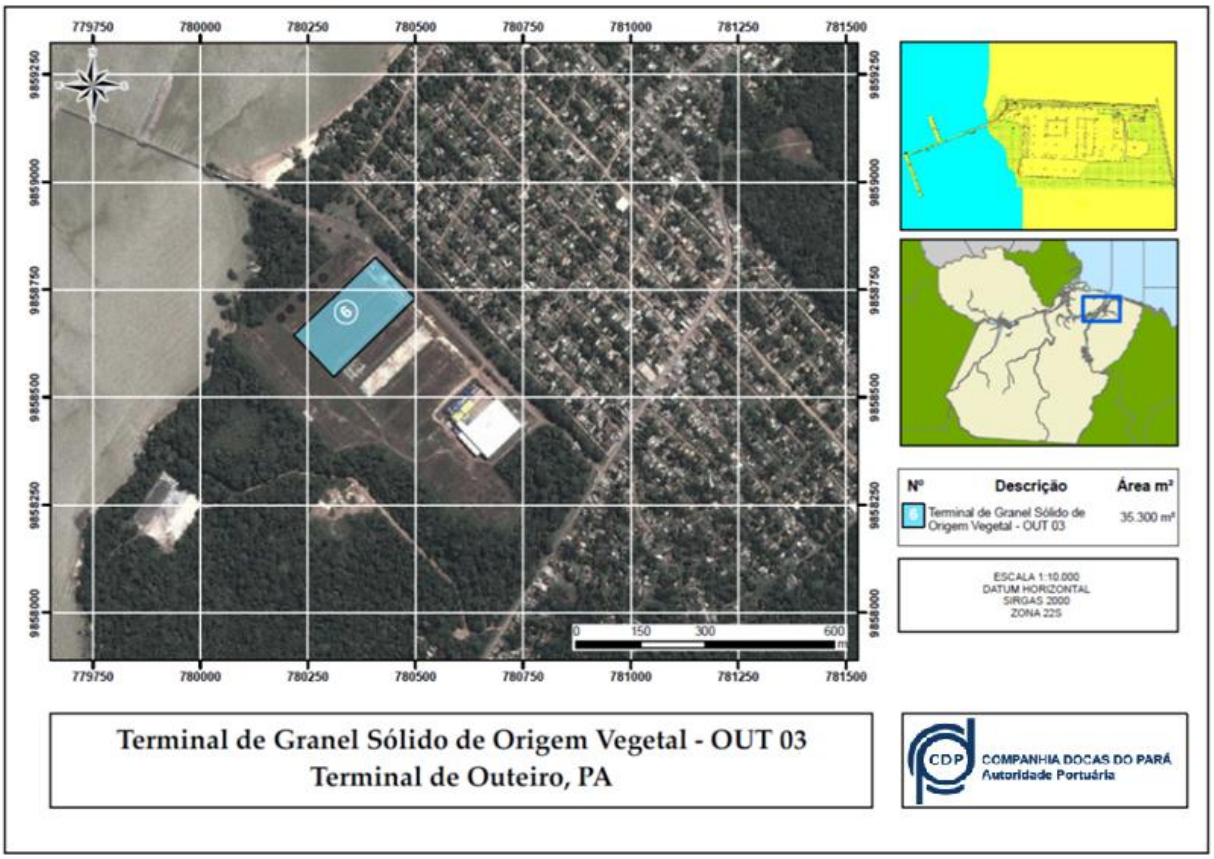


FIGURA 54 - ÁREA ARRENDÁVEL "OUT 03" - LOTE 16 AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 03/2013 - ANTAQ.

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 43 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA - OUT 03

TERMINAL DE GRANEL SÓLIDO DE ORIGEM VEGETAL OUT-03	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
780.405,96	9.858.824,65
780.499,03	9.858.726,79
780.309,61	9.858.546,64
780.216,53	9.858.644,52

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.1.4 Área 1 – Carga Geral

Área destinada à armazenagem de carga geral em ambiente fechado. Esta área tem por finalidade a flexibilização da utilização do porto para pequenas quantidades de cargas que precisam ser armazenadas abrigadas das intempéries (sol e chuva).

Esta solução torna o terminal de outeiro um importante entreposto de armazenagem de cargas que precisam chegar a Belém em navios de maior calado,

atendendo a hinterlândia da região metropolitana de Belém, em especial o distrito de Icoaraci e os municípios de Ananindeua e Marituba.

A Tabela 44 indica as características resumidas da área 01 e a Figura 55/ Mapa página 217 mostra a localização da área. A Tabela 45 mostra as coordenadas da área.

TABELA 44 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 01, TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	01
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Carga Geral
Área m²	19.060,08 m²
Capacidade estática	90.000 m³
Berço	102
Outras informações	-

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

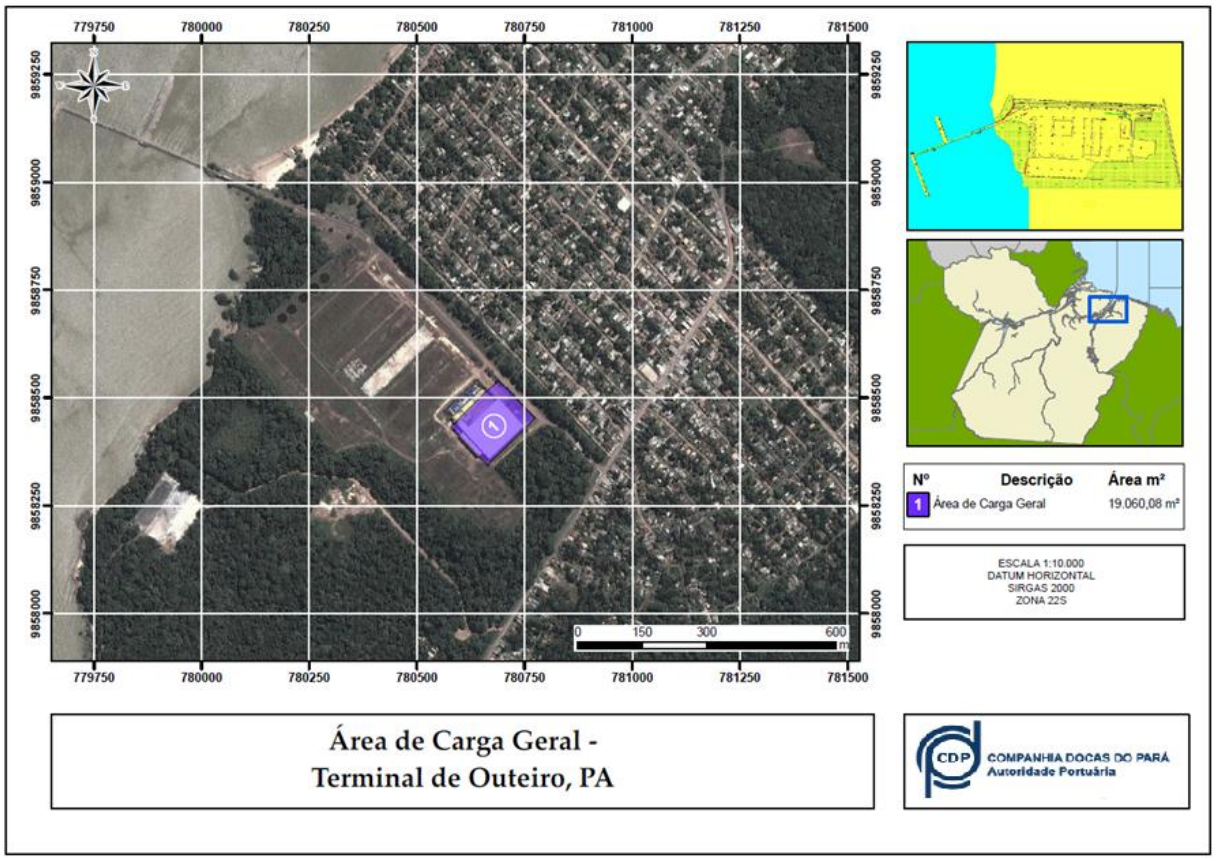


FIGURA 55 - ÁREA 1 CARGA GERAL

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 45 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA DE CARGA GERAL

ÁREA DE CARGA GERAL	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
780.692,31	9.858.537,78
780.685,17	9.858.531,06
780.579,40	9.858.430,46
780.662,49	9.858.344,15
780.775,05	9.858.452,09
780.770,80	9.858.455,40
780.762,47	9.858.463,30

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.1.5 Área 2 – Múltiplo uso

Área destinada à armazenagem de carga geral em área aberta. Esta área tem por finalidade a flexibilização da utilização do porto para pequenas quantidades de cargas que precisam ser armazenadas, sema necessidade de abrigo. Esta solução possibilita que o Terminal Portuário de Outeiro se enquadre como um entreposto de armazenagem de cargas que precisam chegar a Belém em navios de maior calado, atendendo a hinterlândia da região metropolitana de Belém, em especial o distrito de Icoaraci e os municípios de Ananindeua e Marituba.

A Tabela 46 indica as características resumidas da área 02 e a Figura 56/ Mapa página 218 mostra a localização da área. A Tabela 47 mostra as coordenadas da área.

TABELA 46 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 02, TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	02
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Carga Geral
Área m²	28.220,96 m²
Capacidade estática	28.000 t
Berço	102
Outras informações	-

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

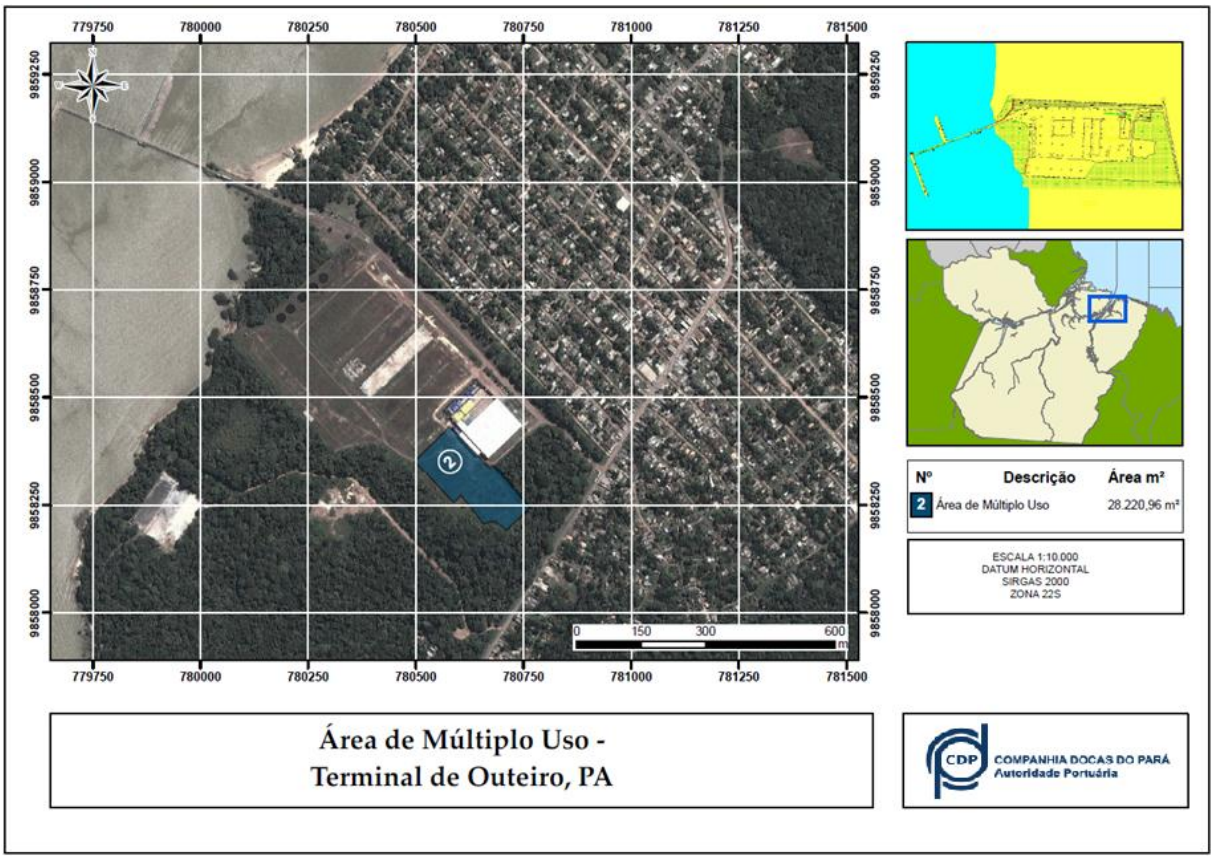


FIGURA 56 - ÁREA 2 MULTIPLO USO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 47 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA DE MULTIPLO USO

ÁREA DE MULTIPLO USO	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
780.495,75	9.858.350,91
780.587,46	9.858.254,47
780.604,90	9.858.271,16
780.655,68	9.858.206,39
780.683,30	9.858.211,34
780.710,22	9.858.191,53
780.764,75	9.858.243,18
780.679,58	9.858.342,69
780.671,43	9.858.334,88
780.662,49	9.858.344,15
780.598,22	9.858.410,92
780.579,40	9.858.430,46

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.1.6 Área 3 – Múltiplo Uso

A área 3 é uma área de múltiplo uso para possível expansão, se necessária, do Terminal Portuário de Outeiro.

A Tabela 48 indica as características resumidas da área 03 e a Figura 57/ Mapa página 219 mostra a localização da área. A Tabela 49 mostra as coordenadas da área.

TABELA 48 - CARACTERÍSTICAS DA ÁREA 03, TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO

TIPO	DESCRIÇÃO
Código da área	03
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Carga Geral
Área m²	127.499,00 m²
Outras informações	-

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

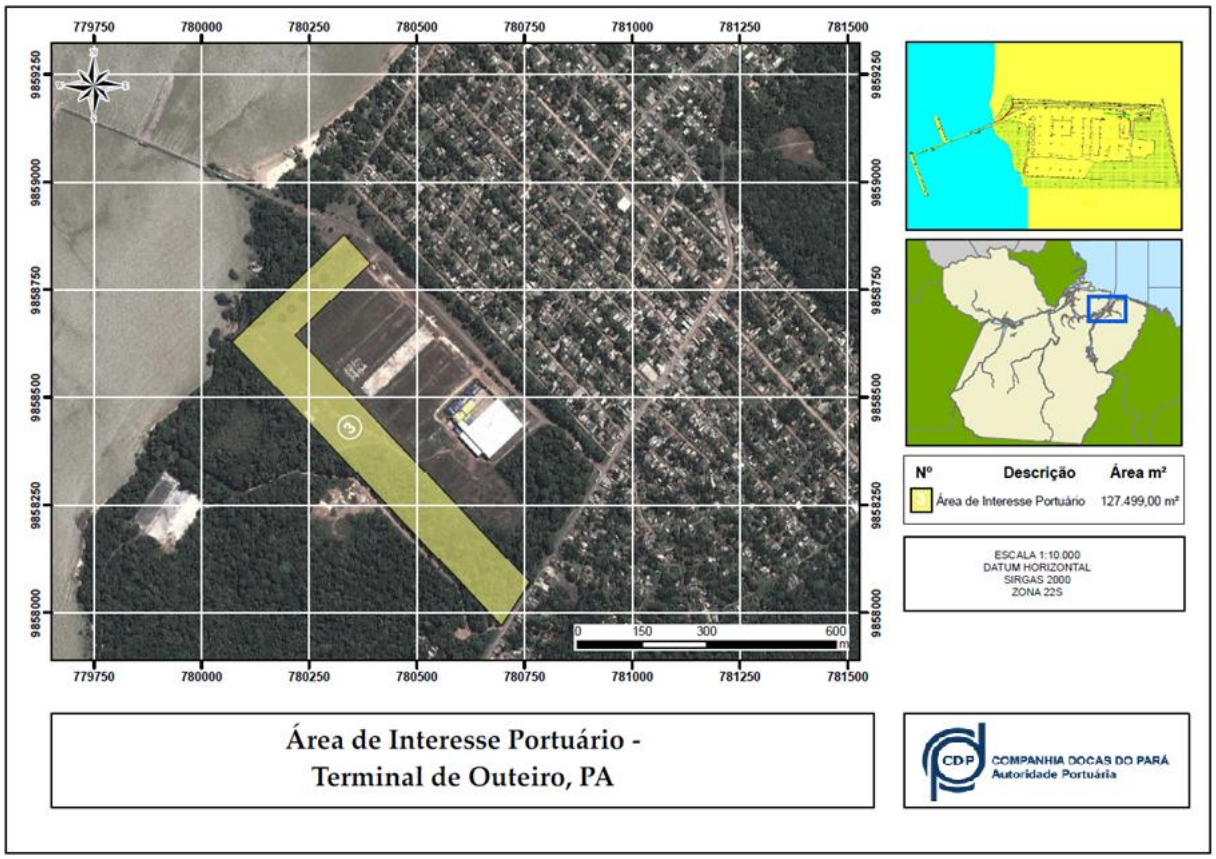


FIGURA 57 - ÁREA 3 MÚLTIPLO USO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

TABELA 49 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA DE MÚLTIPLO USO

ÁREA DE MÚLTIPLO USO	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	**Latitude**
780.216,46	9.858.644,57
780.391,83	9.858.811,33
780.329,81	9.858.876,55
780.068,93	9.858.628,47
780.695,58	9.857.969,52
780.762,59	9.858.070,29

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 21

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.1.2 Áreas Arrendáveis não Afetas às Operações Portuárias – Situação Atual

Para o Terminal Portuário de Outeiro não existem planos de área arrendáveis não afetas às operações portuárias na situação atual.

3.5.2. Plano de Áreas Arrendáveis - Curto Prazo

Para o Terminal Portuário de Outeiro não existe plano de áreas arrendáveis em curto prazo. Todas as áreas já foram arrendadas na situação atual (Editais e Anexos do lote 16 da Audiência Pública nº 03/2013 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ) e o porto se especializará em terminal de grãos.

A Figura 58 e Figura 59/ Mapa página 220 apresentam a planta com uma proposta de zoneamento em médio prazo do Terminal Portuário de Outeiro, a qual é a mesma do plano de áreas arrendáveis no zoneamento atual.



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²	Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²
1	Área de Carga Geral	18.544,84 m²	4	Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 01	35.300,00 m²
2	Área de Múltiplo Uso	28.095,66 m²	5	Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 02	35.300,00 m²
3	Área de Interesse Portuário	127.499,00 m²	6	Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 03	35.300,00 m²

FIGURA 58 - PLANO DE ZONEAMENTO EM CURTO PRAZO DO TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

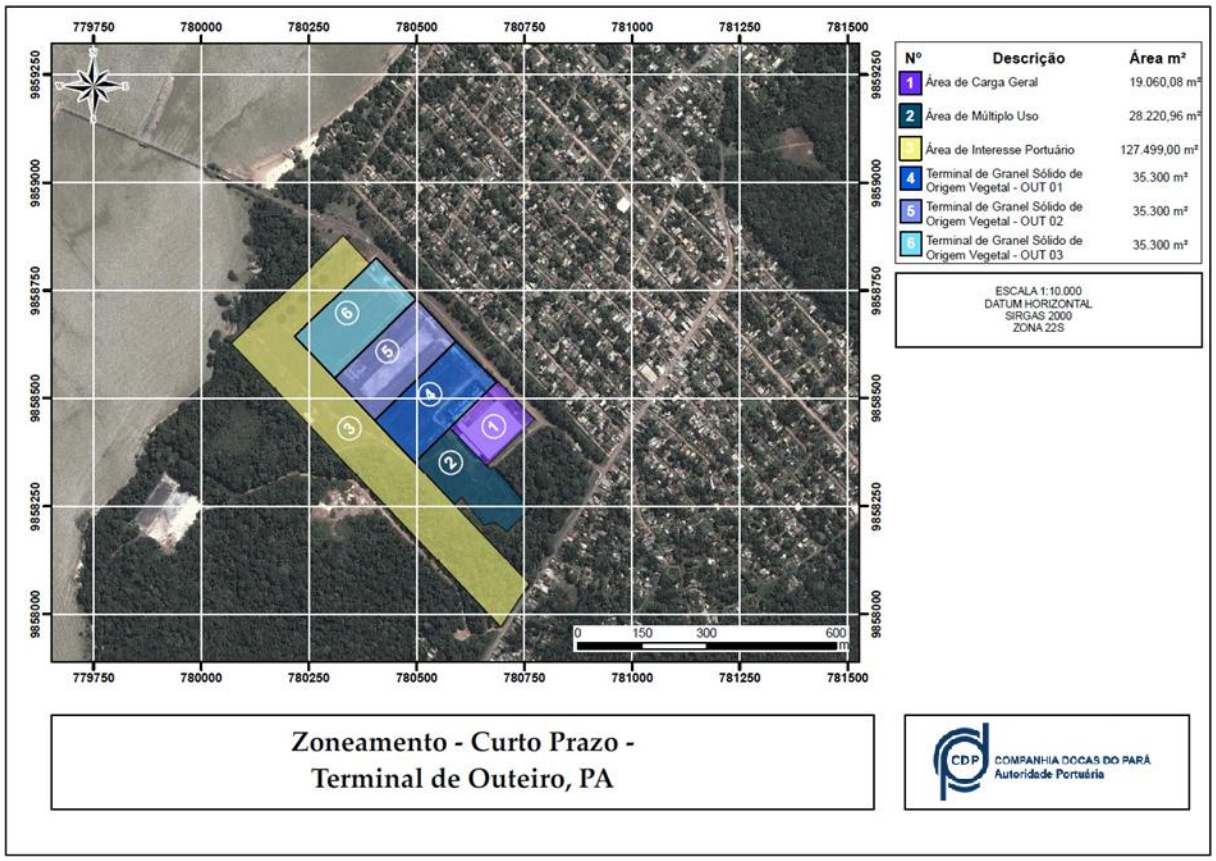


FIGURA 59 - PROPOSTA DE ZONEAMENTO A CURTO PRAZO DO TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.3. Plano de Áreas Arrendáveis - Médio Prazo

Para o Terminal Portuário de Outeiro não existe plano de áreas arrendáveis em médio prazo. Todas as áreas já foram arrendadas na situação atual (Editais e Anexos do lote 16 da Audiência Pública nº 03/2013 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ) e o porto se especializará em terminal de grãos.

A Figura 60 e Figura 61/Mapa página 221 apresentam a planta com uma proposta de zoneamento em médio prazo do Terminal Portuário de Outeiro, a qual é a mesma do plano de áreas arrendáveis em curto prazo.



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²	Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²
1	Área de Carga Geral	18.544,84 m²	4	Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 01	35.300,00 m²
2	Área de Múltiplo Uso	28.095,66 m²	5	Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 02	35.300,00 m²
3	Área de Interesse Portuário	127.499,00 m²	6	Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 03	35.300,00 m²

FIGURA 60 - PLANO DE ZONEAMENTO EM MÉDIO PRAZO DO TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

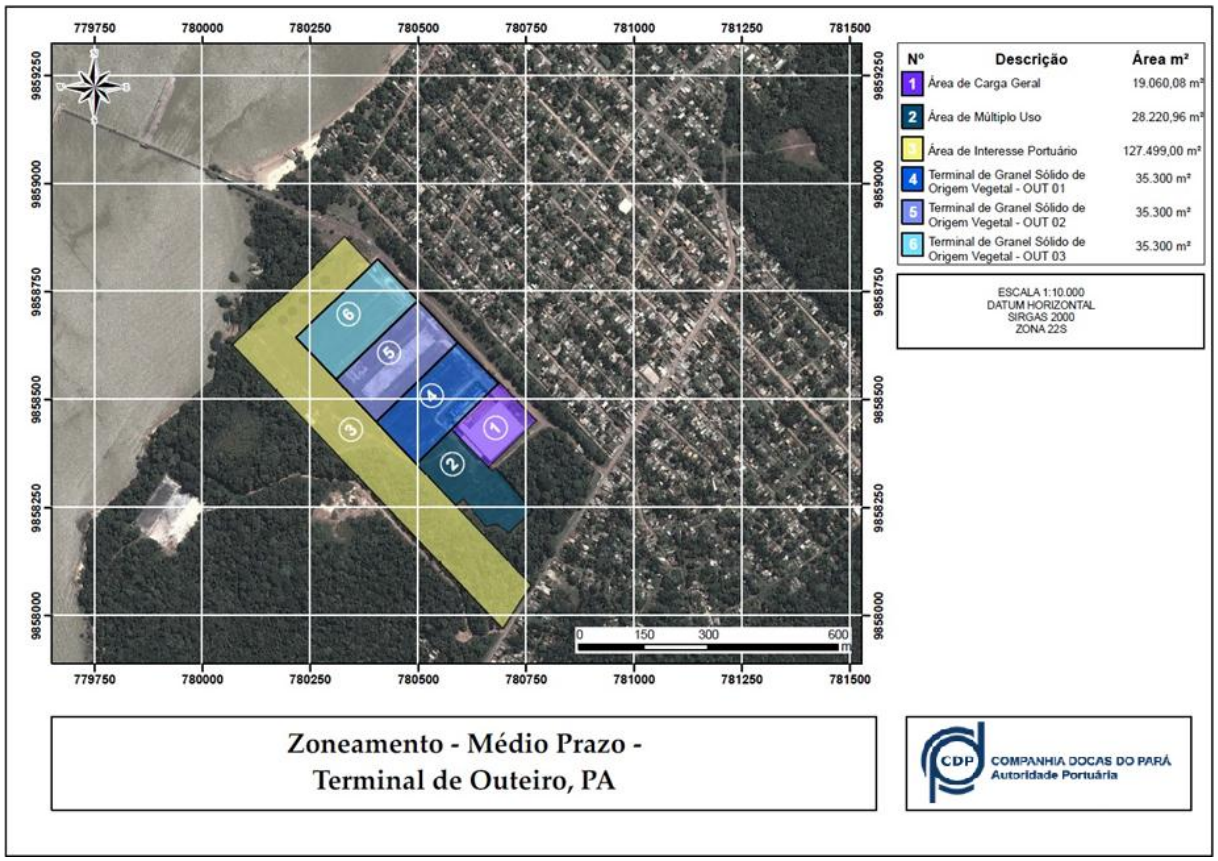


FIGURA 61 - PROPOSTA DE ZONEAMENTO A MEDIO PRAZO DO TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.5.4. Plano de Áreas Arrendáveis - Longo Prazo

Para o Terminal Portuário de Outeiro não existe plano de áreas arrendáveis em longo prazo, pois todas as áreas já foram arrendadas em curto prazo (Editais e Anexos do lote 16 da Audiência Pública nº 03/2013 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ) e o porto se especializará em terminal de grãos.

A Figura 62 e Figura 63/Mapa página 222 apresentam a planta com uma proposta de zoneamento em longo prazo do Terminal Portuário de Outeiro, a qual é a mesma do plano de áreas arrendáveis em curto prazo.



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²	Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m²
1	Área de Carga Geral	18.544,84 m²	4	Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 01	35.300,00 m²
2	Área de Múltiplo Uso	28.095,66 m²	5	Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 02	35.300,00 m²
3	Área de Interesse Portuário	127.499,00 m²	6	Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 03	35.300,00 m²

FIGURA 62 - PLANO DE ZONEAMENTO EM LONGO PRAZO DO TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

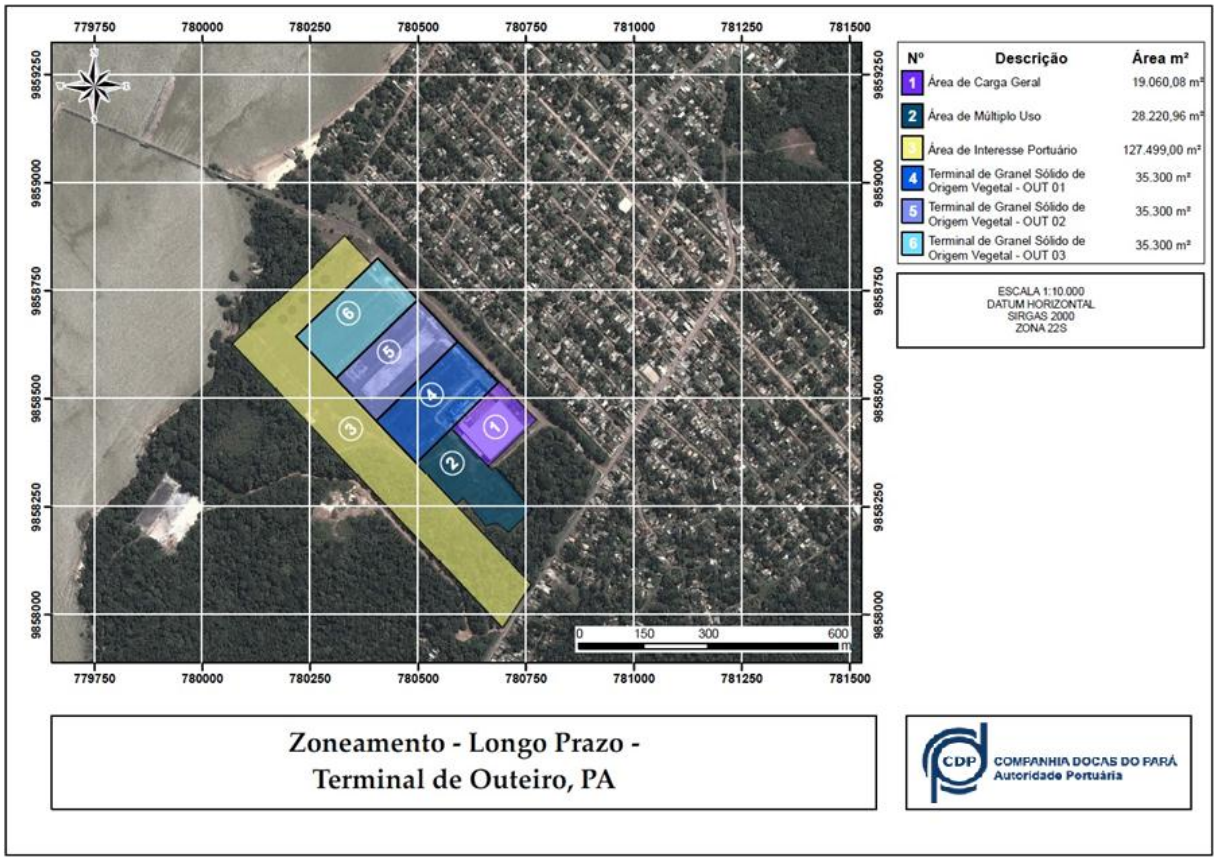


FIGURA 63 - PROPOSTA DE ZONEAMENTO EM LONGO PRAZO DO TERMINAL PORTUÁRIO DE OUTEIRO

Fonte: CDP - COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

3.6. Ações Ambientais

O Plano Mestre recomenda que a equipe da GERAMB 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 e química; geologia;
- Meio biótico: biólogo, ecólogo; meio socioeconômico: geógrafo, economista,
- Historiador, arqueólogo, sociólogo, arquiteto, engenheiro civil;
- Saúde no trabalho: médico do trabalho, médico sanitarista, engenheiro sanitarista, técnicos em saúde pública, técnicos em saúde no trabalho;
- Segurança no trabalho: engenheiro de segurança, técnicos de segurança;
- Gestão/legislação/coordenação institucional: profissional especializado em gestão ambiental; advogado especializado em direito ambienta.

Finalmente, o Plano Mestre conclui que há necessidade de adequação da equipe técnica da GERAMB, incluindo nesse processo o aumento de responsáveis

pela gestão integrada de meio ambiente, saúde e segurança no trabalho no Terminal, 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 de técnicos no porto para garantia do cumprimento das cláusulas contratuais e da qualidade dos serviços. Também faz parte da gestão ambiental do Terminal o acompanhamento dos arrendamentos, bem como da coordenação de ações de prevenção de riscos, controle e atendimento emergencial, e eventual recuperação de danos ambientais.

3.7. Levantamento do Fluxo de Carga

3.7.1. Caracterização da Movimentação do Terminal de Outeiro

No terminal de Outeiro, onde são operados granéis sólidos, predominam os desembarques de coque, clínquer e cimentos, a maior parte dos quais são ao largo para barcaças de transferência. A Tabela 50 apresenta as principais cargas movimentadas.

TABELA 50 - PRINCIPAIS CARGAS MOVIMENTADAS - 2012

TIPOS DE MERCADORIAS	TOTAL (t)	%
Clíquer e Cimentos	359.943	63,2%
Coque e Petróleo	158.812	27,9%
Produtos Siderúrgicos	31.895	5,6%
Produtos Químicos Inorgânicos	16.141	2,8%
Máq, Aparelhos e Mat. Elétricos	1.883	0,3%
Reatores, Caldeiras, Máquinas	694	0,1%
Abastecimento Cumbustíveis	475	0,1%
Outros	14	0,0%
TOTAL	569.857	100,0%

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

A Tabela 51 apresenta o detalhamento do fluxo de cargas nos últimos dois anos no sentido de descarregamento, tipo de navegação e tipo de carga. A Tabela 52 apresenta o detalhamento do fluxo de cargas nos últimos dois anos no sentido de carregamento, tipo de navegação e tipo de carga.

TABELA 51 - DESCARREGAMENTO DE CARGAS POR TIPO

CARGA GERAL NÃO - CONTENEIRIZADA		
LONGO CURSO	2011 (t)	2012 (t)
Enxofre, Terras e Pedras, Gesso e Cal		96.248
Equipamentos	4.836	347
Outros	6.413	48.036
TOTAL LONGO CURSO	11.249	144.631
Cabotagem	-	941
TOTAL APOIO PORTUÁRIO	39	-
TOTAL CARGA GERAL NÃO - CONTENEIRIZADA	**11.288**	**145.572**
GRANEL SÓLIDO		
LONGO CURSO	2011 (t)	2012 (t)
Enxofre, Terras e Pedras, Gesso e Cal	187.095	159.704
Coque	91.229	90.401
Outros	-	-
TOTAL LONGO CURSO	**278.324**	**250.105**
TOTAL GRANEL SÓLIDO	**278.324**	**250.105**
GRANEL LÍQUIDO		
APOIO PORTUÁRIO	2011 (t)	2012 (t)
Outros	450	-
TOTAL INTERIOR	450	-
TOTAL GRANEL LÍQUIDO	450	-
TOTAL DESCARREGAMENTO	**290.061**	**395.677**

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 52 - CARREGAMENTO DE CARGAS POR TIPO

CARGA GERAL NÃO - CONTENEIRIZADA		
LONGO CURSO	2011 (t)	2012 (t)
TOTAL LONGO CURSO	**18.277**	**11**
APOIO INTERIOR	2011 (t)	2012 (t)
Enxofre, Terras e Pedras, Gesso e Cal	-	24.130
Outros	4.834	928
TOTAL INTERIOR	**4.834**	**25.058**
APOIO PORTUÁRIO	2011 (t)	2012 (t)
Coque e Petróleo		2.011
Água	1	**-**
Outros	24	**-**
TOTAL APOIO PORTUÁRIO	**25**	**2.011**
TOTAL CARGA GERAL NÃO - CONTENEIRIZADA	23.136	27.080
GRANEL SÓLIDO		
INTERIOR	2011 (t)	2012 (t)
Coque		66.400
Enxofre, Terras e Pedras, Gesso e Cal	42.408	79.861
Outros	-	-
TOTAL INTERIOR	**42.408**	**146.261**
TOTAL GRANEL SÓLIDO	**42.408**	**146.261**
GRANEL LÍQUIDO		
APOIO PORTUÁRIO	2011 (t)	2012 (t)
TOTAL LONGO CURSO	**-**	**475**
TOTAL INTERIOR	**350**	**-**
TOTAL GRANEL LÍQUIDO	**350**	**475**
TOTAL DESCARREGAMENTO	**65.894**	**173.816**

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

O clínquer e outros cimentos são descarregados pela aparelhagem de bordo com grabs para barcaças. Em 2011 cerca de 245 mil t foram movimentadas ao largo e 114 mil o foram no berço 101 do terminal do Outeiro. Em 2012 esse montante passou para 360 mil toneladas. Mesmo na movimentação com o navio atracado no berço 101 a descarga é feita diretamente para uma barcaça a contrabordo. O coque de petróleo também apresentou grande aumento na movimentação entre 2011 e 2012, passando de 91 mil para 158 mil toneladas anuais.

3.7.2. Projeção do Fluxo de Cargas

A Tabela 53 mostra a projeção geral feita para o terminal de Outeiro, que considera como base o histórico de movimentação e indicadores de projeção utilizados por outros estudos, como o PNLT e o Plano Mestre do porto de Belém.

TABELA 53 - PROJEÇÃO DE MOVIMENTAÇÃO - CENÁRIO INTERMEDIÁRIO

ANO	CLÍNQUER E CIMENTOS	COQUE DE PETRÓLEO	SOJA E MILHO	TOTAL
2011	229.503	91.229	0	320.732
2012	359.943	158.812	0	518.755
2013	367.142	161.988	0	529.130
2014	374.485	165.228	0	539.713
2015	381.974	168.533	0	550.507
2016	389.614	171.903	0	561.517
2017	397.406	175.341	2.667.000	3.239.747
2018	405.354	178.848	3.113.000	3.697.202
2019	413.461	182.425	3.573.000	4.168.886
2020	421.731	186.074	4.048.000	4.655.804
2021	430.165	189.795	4.537.000	5.156.960
2022	438.769	193.591	5.040.000	5.672.359
2023	447.544	197.463	5.644.800	6.289.807
2024	456.495	201.412	6.000.000	6.657.907
2025	465.625	205.440	6.000.000	6.671.065
2026	474.937	209.549	6.000.000	6.684.486
2027	484.436	213.740	6.000.000	6.698.176
2028	494.125	218.015	6.000.000	6.712.139
2029	504.007	222.375	6.000.000	6.726.382
2030	514.087	226.823	6.000.000	6.740.910
2031	424.369	231.359	6.000.000	6.755.728
2032	534.856	235.986	6.000.000	6.770.843
2033	545.553	240.706	6.000.000	6.786.259
2034	556.465	245.520	6.000.000	6.810.985
2035	567.594	250.431	6.000.000	6.818.024
2036	578.946	255.439	6.000.000	6.834.385
2037	590.525	260.548	6.000.000	6.851.073

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Figura 63 ilustra a evolução esperada da movimentação de cargas. Com a futura implantação do Terminal Grãos de Origem Vegetal, espera-se um grande aumento da movimentação total.

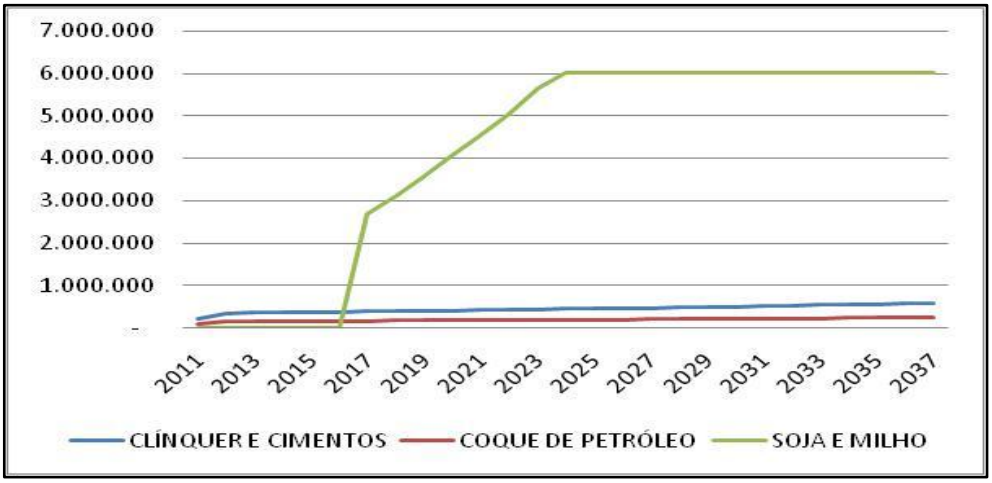


FIGURA 64 - PROJEÇÃO DE MOVIMENTAÇÃO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

No final do período, espera-se que a movimentação de grãos de origem vegetal componha 87% da movimentação do terminal, conforme ilustra a Figura 64.

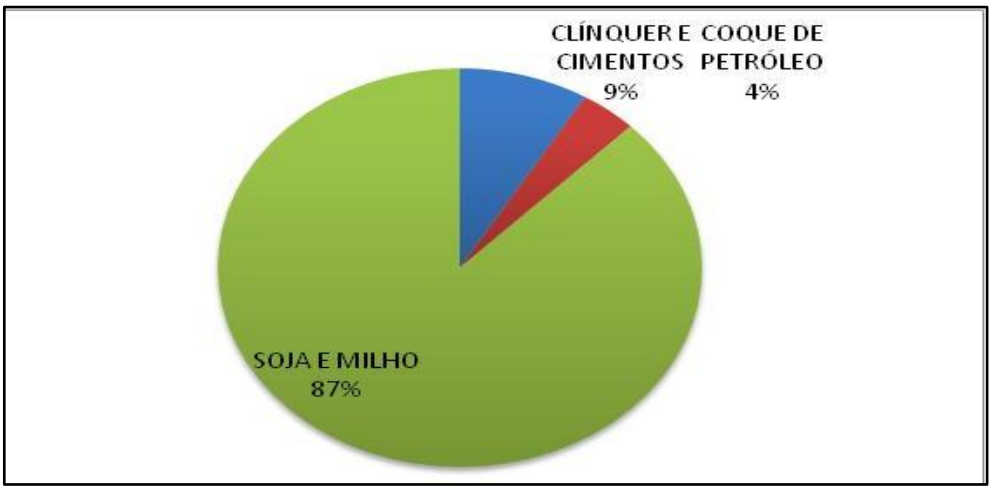


FIGURA 65 - PARTICIPAÇÃO ESPERADA POR TIPO DE CARGA - 2037

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A seguir, é feito o detalhamento das projeções específicas por produto.

Soja e Milho

Atualmente, não há movimentação de soja e milho no Complexo Portuário de Belém. Espera-se, porém, que o Terminal de Outeiro passe a exportar parte da

produção de soja e milho da região da área de influência, especialmente produzida na região Centro-Oeste.

Com as mudanças logísticas e de infraestrutura citadas, espera-se que o início da demanda de movimentação de soja e milho no Terminal de Outeiro ocorra a partir de 2014, primeiramente atraindo parte da demanda de Porto Velho e, a partir de 2016, atraindo parte da soja que passa por Miritituba. Ao final do período projetado, a soja deve se tornar a segunda principal carga do Complexo Portuário de Belém, em toneladas, com participação de 30,2% do total movimentado.

A figura a seguir apresenta projeções feitas por duas fontes distintas. O Plano Mestre do porto de Belém (2013) considera uma movimentação conservadora que atinge 2,4 milhões de toneladas em 2030. Esse valor considera a divisão da demanda total na região entre Outeiro e o TUP TERFRON, localizado em Barcarena.

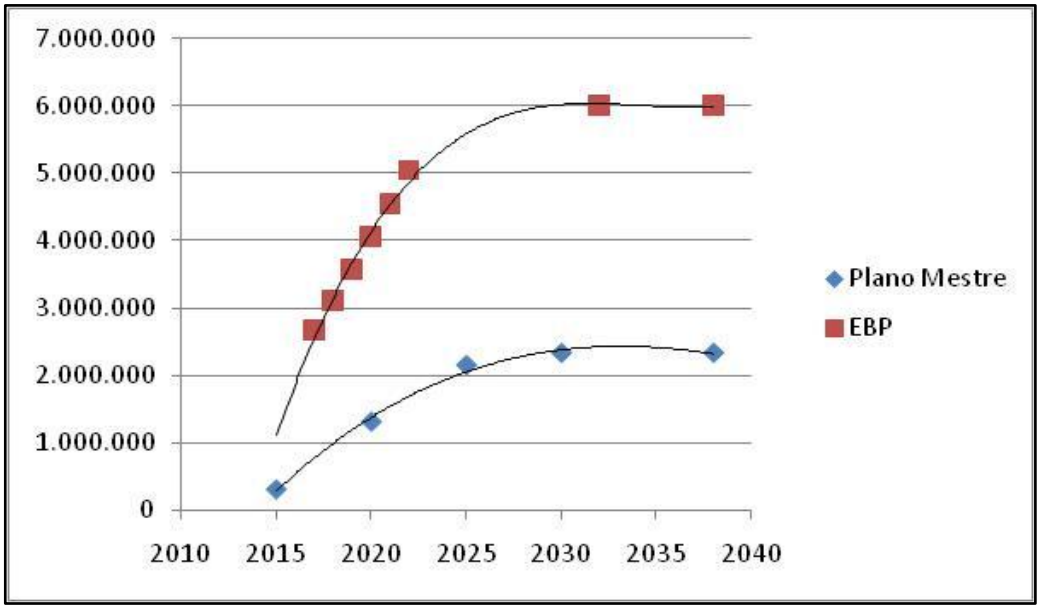


FIGURA 66 - COMPARAÇÃO DE PROJEÇÕES - SOJA E MILHO - TONELADAS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Clínquer, Cimentos e Coque

As projeções para a movimentação de clínquer, cimentos e coque de petróleo terão se baseiam em duas fontes. A primeira é a taxa de crescimento prevista pelo PNLT (2007) para a indústria de transformação do Vetor Logístico Centro-Norte entre 2002 e 2023, de 2,1% ao ano. A segunda fonte é o Plano Mestre do porto de

Belém, que utiliza para a projeção de ambas as cargas o valor de 1,8% ao ano, baseado em projeções de PIB regional, global, e da taxa de câmbio.

Sendo assim, dada à convergência observada dos indicadores, será utilizada a taxa de crescimento constante de 2,0% ao ano para a movimentação de clínquer e coque. Nota-se a observação de que o início da movimentação de grãos pelo terminal pode limitar a capacidade de movimentação de clínquer e coque no longo prazo. Entretanto, a projeção aqui feita não considera essa possível limitação.

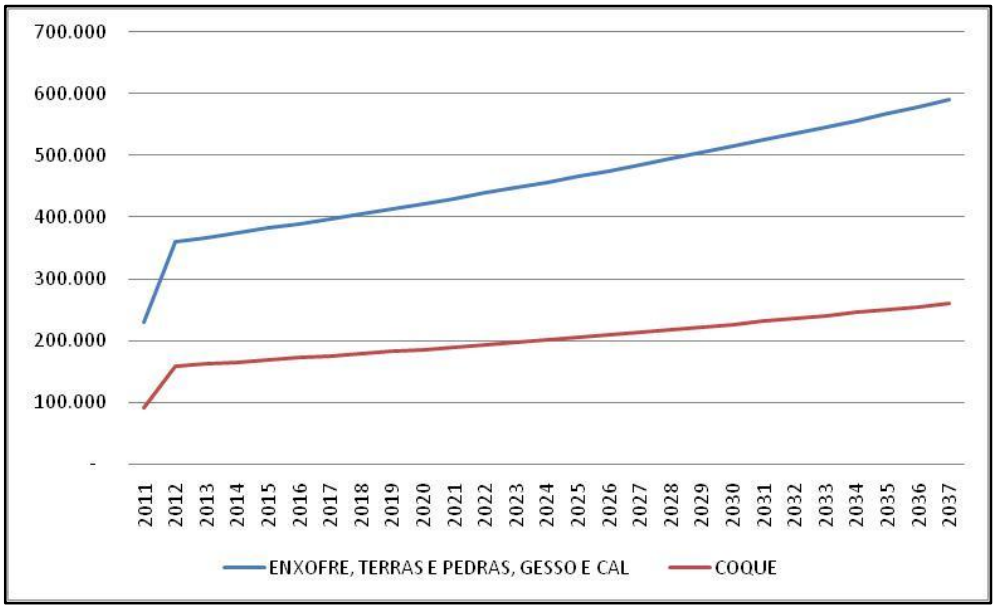


FIGURA 67 - PROJEÇÃO DE MOVIMENTAÇÃO - CLÍNQUER E COQUE

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Outra observação a ser feita é que as projeções parte da base de movimentação de 2012, que foi substancialmente maior do que a de 2011, e pode representar um pico temporário da movimentação. No final do período de 25 anos, é esperada uma movimentação de 590 mil toneladas de clínquer e cimentos e 260 mil toneladas de coque.

4. Anexo

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-GERALEM 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 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 afetas à operações portuárias;

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 nos 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 nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nos 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.

§ 4 º (VETADO).

§ 5 º 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.

§ 4 º (VETADO).

Art. 9 º 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 aAntaq, 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 afetas 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 caputserá 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 rechego;

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 n° 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. 7odesta 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 nºs 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, autorizatários 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 instruam, 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 no12.815, 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 assuma 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. Exauridos 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 do 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 conteinerizada.

§ 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 representante 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 caputserá 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 da 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.

28 ISSN 1677-7042 **Diário Oficial da União - Seção 1** Nº 197, quinta-feira, 14 de outubro de 2010

trata o art. 3º da Portaria Cosit nº 3, de 8 de maio de 2008, e tendo em vista o disposto no § 7º do art. 24 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e nos §§ 2º e 4º do art. 7º da Instrução Normativa SRF nº 118, de 28 de dezembro de 2000, declara:

Artigo único. Para efeito da apuração do ganho de capital na alienação de moeda estrangeira mantida em espécie, no mês de setembro do ano-calendário de 2010, deve ser utilizada na conversão para reais:

I - do valor de alienação, a cotação média mensal do dólar dos Estados Unidos da América, para compra, correspondente a R$ 1,7179;

II - do valor de custo de aquisição, a cotação média mensal do dólar dos Estados Unidos da América, para venda, correspondente a R$ 1,7187.

CLAUDIA LÚCIA PIMENTEL MARTINS DA SILVA

SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS
1ª REGIÃO FISCAL
DELEGACIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM ANÁPOLIS

ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO Nº 33, DE 13 DE OUTUBRO DE 2010

Outorga o credenciamento de peritos para prestação de assistência técnica na identificação e quantificação de mercadorias importadas ou a exportar.

O Delegado da Receita Federal do Brasil em Anápolis, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12 da Instrução Normativa nº 1.020, de 31/03/2010, c/c art. 292 do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil, aprovado pela Portaria MF nº 125, de 04/03/2009, publicada no DOU de 06/03/2009 e suas alterações, tendo em vista a conclusão dos trabalhos de recrutamento e seleção executados pela Comissão designada pela Portaria ALF/BSB nº 12, de 12/05/2010, e ainda com base nos documentos constantes do processo nº 10111.000526/2010-76, resolve:

Art. 1º Homologar o resultado do processo de recrutamento e seleção a que se refere o Edital ALF/BSB e DRF/Anápolis nº 001, de 19 de julho de 2010.

Art. 2º Outorgar o credenciamento por 2 (dois) anos, durante o período de 25/10/2010 a 24/10/2012, prorrogável, a critério do Delegado, uma única vez, por igual período, a título precário e sem vínculo empregatício, para a prestação de serviços de assistência técnica na identificação e quantificação de mercadorias, importadas ou a exportar, no procedimento fiscal aduaneiro, aos candidatos relacionados no anexo I.

Art. 3º Os profissionais não selecionados deverão comparecer à SAPOL da Alfândega do Aeroporto Internacional de Brasília, no período de 08 a 12/11/2010, de 14h às 17h, para retirar seus documentos. Após o prazo fixado os documentos não retirados serão inutilizados.

PAULO SERGIO PEPERÁRIO

ANEXO I

Cidade	Área	Nome	CPF
Anápolis	Química	[illegible]	[illegible]
Anápolis	Engenharia Mecânica	[illegible]	[illegible]
Anápolis	Farmácia	[illegible]	[illegible]
Anápolis	Engenharia Elétrica - Telecomunicações	[illegible]	[illegible]

DELEGACIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM CAMPO GRANDE

ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO Nº 89, DE 7 DE OUTUBRO DE 2010

Declara Inapta, de ofício, a inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ, que menciona.

O DELEGADO DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM CAMPO GRANDE - MS, no uso das atribuições que lhe confere o art. 280 do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil, aprovado pela Portaria MF Nº 125, de 4 de março de 2009, e tendo em vista o disposto no artigo 39 inciso I e II e art. 40 da Instrução Normativa RFB Nº 1.005 de 08 de fevereiro de 2010 e o constante no processo administrativo Nº 19711.000113/2010-05, declara:

Art. 1º - Inapta, de ofício, a inscrição Nº 37.208.725/0001-80 no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ, em nome da empresa FRIGORIFICO WM LTDA, em razão de omissão de declarações e demonstrativos e da não localização no endereço informado no CNPJ.

Art. 2º - Este Ato Declaratório entra em vigor na data de sua publicação.

EDSON ISHIKAWA

2ª REGIÃO FISCAL

ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO Nº 21, DE 27 DE SETEMBRO DE 2010

O SUPERINTENDENTE DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL NA 2ª REGIÃO FISCAL, tendo em vista a competência prevista no artigo 1º da Portaria SRF Nº 602, de 10 de maio de 2002, considerando o disposto nos artigos 18 a 20 e artigo 25 da Portaria RFB Nº 1.022, de 30 de março de 2009, e atendendo à solicitação de inclusão da área referente ao Terminal de Outeiro à área alfandegada do Porto Organizado de Belém, formalizada no processo administrativo Nº 10209.000110/96-96, declara:

Art. 1º - Alfandegado, a título permanente e em caráter precário, com fiscalização aduaneira exercida de forma ininterrupta, o Porto Organizado de Belém, com as áreas abaixo especificadas, administrado pela Companhia Docas do Pará - CDP, inscrita no CNPJ Nº 04.933.552/0001-03:

a) Porto de Belém, localizado na Avenida Marechal Hermes, Praça Pedro Teixeira, Centro, Belém/PA.

área Nº 3, medindo 71.646,80 m²;

área Nº 4, medindo 12.936,83 m²;

área Nº 5, medindo 33.751,55 m².

b) Terminal de Miramar, localizado na Avenida Arthur Bernardes, s/nº, Val de Cães, Belém/PA, medindo 42.825,00 m².

c) Terminal de Outeiro, localizado na Ilha de Caratateua, estrada BL 10, Icoaraci/PA, medindo 399.120,00 m².

Art. 2º - O recinto ora alfandegado permanecerá sob a jurisdição da Alfândega da RFB no Porto de Belém que baixará regras, condições e exigências, bem como rotinas operacionais que se fizerem necessárias ao controle fiscal.

Art. 3º - O alfandegamento do Porto Organizado de Belém compreenderá as seguintes operações, previstas no art. 21 da Portaria RFB Nº 1.022, de 30 de março de 2009:

a) Porto de Belém:

I - entrada ou saída, atracação, estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados;

II - carga, descarga, transbordo, baldeação, redestinação, armazenagem ou passagem de mercadorias ou bens procedentes do exterior ou a ele destinados;

III - embarque, desembarque ou trânsito de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados;

IV - despacho de importação para consumo ou de exportação definitiva;

V - despacho de mercadorias em regime de trânsito aduaneiro;

VI - despacho de admissão em outros regimes aduaneiros especiais, na importação ou na exportação;

VII - despacho aduaneiro de bagagem desacompanhada; e

VIII - unitização e desunitização de mercadorias em unidades de cargas destinadas a exportação e armazenagem de unidades de carga.

b) Terminal de Miramar:

I - entrada ou saída, atracação, estacionamento ou trânsito de veículos do transporte de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados procedentes do exterior ou a ele destinados;

II - carga, descarga, transbordo, baldeação, redestinação, armazenagem ou passagem de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados procedentes do exterior ou a ele destinados;

III - embarque, desembarque ou trânsito de tripulantes e viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados, conduzidos em veículos do transporte de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados;

IV - despacho de importação de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados, para consumo ou para exportação definitiva;

V - despacho de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados em regime de trânsito aduaneiro;

VI - despacho para admissão em outros regimes aduaneiros especiais, para combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados, na importação ou na exportação; e

VII - despacho aduaneiro de bagagem acompanhada de tripulantes e viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados, conduzidos em veículos do transporte de combustíveis líquidos, petróleo e seus derivados.

c) Terminal de Outeiro:

I - entrada, saída, atracação, estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados;

II - carga, descarga, transbordo, baldeação, redestinação, armazenagem ou passagem de mercadorias ou bens procedentes do exterior ou a ele destinados, limitada a carga seca, não perigosa e não viva;

III - despacho de importação para consumo ou de exportação definitiva de carga seca, não perigosa e não viva;

IV - despacho de mercadorias em regime de trânsito aduaneiro; e

V - despacho de admissão em outros regimes aduaneiros especiais, na importação ou na exportação.

Art. 4º - O recinto em questão manterá o código de recinto alfandegado Nº 2.93.16.05-7 no Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX), conforme estabelece a Instrução Normativa SRF Nº 15, de 22 de fevereiro de 1991.

Art. 5º - Cumprirá à autorizada ressarcir, o Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização - FUNDAF, instituído pelo Decreto-Lei Nº 1.437, de 17 de dezembro de 1975, adotando para esse fim a sistemática estabelecida pela Instrução Normativa Nº 48, de 23 de agosto de 1996.

Art. 6º - Sem prejuízo de outras penalidades, este alfandegamento poderá ser suspenso ou cancelado por aplicação de sanção administrativa, nos termos do art. 76 da Lei Nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, bem como poderá ser ampliado ou reduzido, por, respectivamente, anexação e desanexação de áreas de pátio, armazéns, silos, tanques ao recinto, por solicitação formalizada pelo interessado, e processada nos termos dos art. 18 a 20 da Portaria RFB Nº 1.022/2009, podendo ainda a RFB revê-lo a qualquer momento para sua eventual adequação às normas.

Art. 7º - Ficam revogados os Atos Declaratórios Nº 77, de 31/08/1999, e Nº 22, de 05/07/2002, publicados no Diário Oficial da União nos dias 02/09/1999 e 08/07/2002, respectivamente.

Art. 8º - Este ato entra em vigor na data de sua publicação.

ESDRAS ESNARRIAGA JUNIOR

3ª REGIÃO FISCAL
DELEGACIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM FORTALEZA

ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO Nº 185, DE 13 DE OUTUBRO DE 2010

Autoriza a pessoa jurídica que menciona a adquirir selos de controle, destinados à importação com selagem no exterior conforme especificada.

A DELEGADA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM FORTALEZA - CE, usando das atribuições que lhe são conferidas pelos incisos VII e IX, dos artigos 203 e 280, respectivamente, do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil, aprovado pela Portaria MF Nº 125, de 4 de Março de 2009, publicada no DOU de 6 de março de 2009, como também, em observância à Apelação em Mandado de Segurança (AMS) Nº 92026/CE (2003.81.00.022732-5), conforme documentos constantes das fls.05 a 14 e despacho de fls.15, do processo administrativo fiscal Nº 10380.012584/2010-72, declara:

Art.1º. Fica autorizada a pessoa jurídica GAC IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA., inscrita no CNPJ Nº 63.385.587/0001-14 e no Registro Especial sob o Nº 03176/0051, a adquirir selos de controle (Tipo Uísque), no total de 15.600(quinze mil e seiscentas) unidades, destinados à importação, com selagem no exterior, de produto classificado no código 2208.30 da TIPI, a serem exportadas por QUALITY SPIRITS INTERNATIONAL LTD, com endereço em PHOENIX CRESCENT - STRATHCLYDE BUSINESS PARK - BELLSHILL- SCOTLAND, referente à ProForma Invoice Number TBC Q571, datada de 30/04/10, conforme especificações abaixo:

JAMES KING BLENDED WHISKY 12Y0 BLENDED SCOTCH WHISKY - JAMB 24 X 35CL RO SHR 40.0 OV - 300 caixas com 24 unidades de 35 CL, 350 mls, com preço de comercialização em varejo pela empresa de aproximadamente R$29,99, TOTALIZANDO 7.200 UNIDADES;

JAMES KING BLENDED WHISKY 3Y0 BLENDED SCOTCH WHISKY - JAMB 12 X 100CL 1C WRA 40.0 SQ - 700 caixas com 12 unidades de 100CL, 1000 mls, com preço de comercialização em varejo pela empresa de aproximadamente R$39,99, TOTALIZANDO 8.400 UNIDADES;

Art.2º. Este ato entra em vigor na data da sua publicação.

MARIA GÊNOVA FREITAS DA SILVA

ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO Nº 186, DE 13 DE OUTUBRO DE 2010

Autoriza a pessoa jurídica que menciona a adquirir selos de controle, destinados à importação com selagem no exterior conforme especificada.

A DELEGADA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM FORTALEZA - CE, usando das atribuições que lhe são conferidas pelos incisos VII e IX, dos artigos 203 e 280, respectivamente, do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil, aprovado pela Portaria MF Nº 125, de 4 de Março de 2009, publicada no DOU de 6 de março de 2009, como também, em observância à Apelação em Mandado de Segurança (AMS) Nº 92026/CE (2003.81.00.022732-5), conforme documentos constantes das fls.05 a 14 e despacho de fls.15, do processo administrativo fiscal Nº 10380.012586/2010-61, declara:

Art.1º. Fica autorizada a pessoa jurídica GAC IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO LTDA., inscrita no CNPJ Nº 63.385.587/0001-14 e no Registro Especial sob o Nº 03176/0051, a adquirir selos de controle (Tipo Uísque), no total de 15.600(quinze mil e seiscentas) unidades, destinados à importação, com selagem no exterior, de produto classificado no código 2208.30 da TIPI, a serem exportadas por QUALITY SPIRITS INTERNATIONAL LTD, com endereço em PHOENIX CRESCENT - STRATHCLYDE BUSINESS PARK - BELLSHILL- SCOTLAND, referente à ProForma Invoice Number TBC Q571, datada de 30/04/10, conforme especificações abaixo:

40754016 - JAMES KING BLENDED WHISKY 3Y0 BLENDED SCOTCH WHISKY - JAMB 24 X 35CL RO SHR 40.0 OV - 300 caixas com 24 unidades de 35CL, 350 mls, com preço de comercialização em varejo pela empresa de aproximadamente R$14,55, TOTALIZANDO 7.200 UNIDADES;

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico http://www.in.gov.br/autenticidade.html, pelo código 00012010101400028

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.

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.

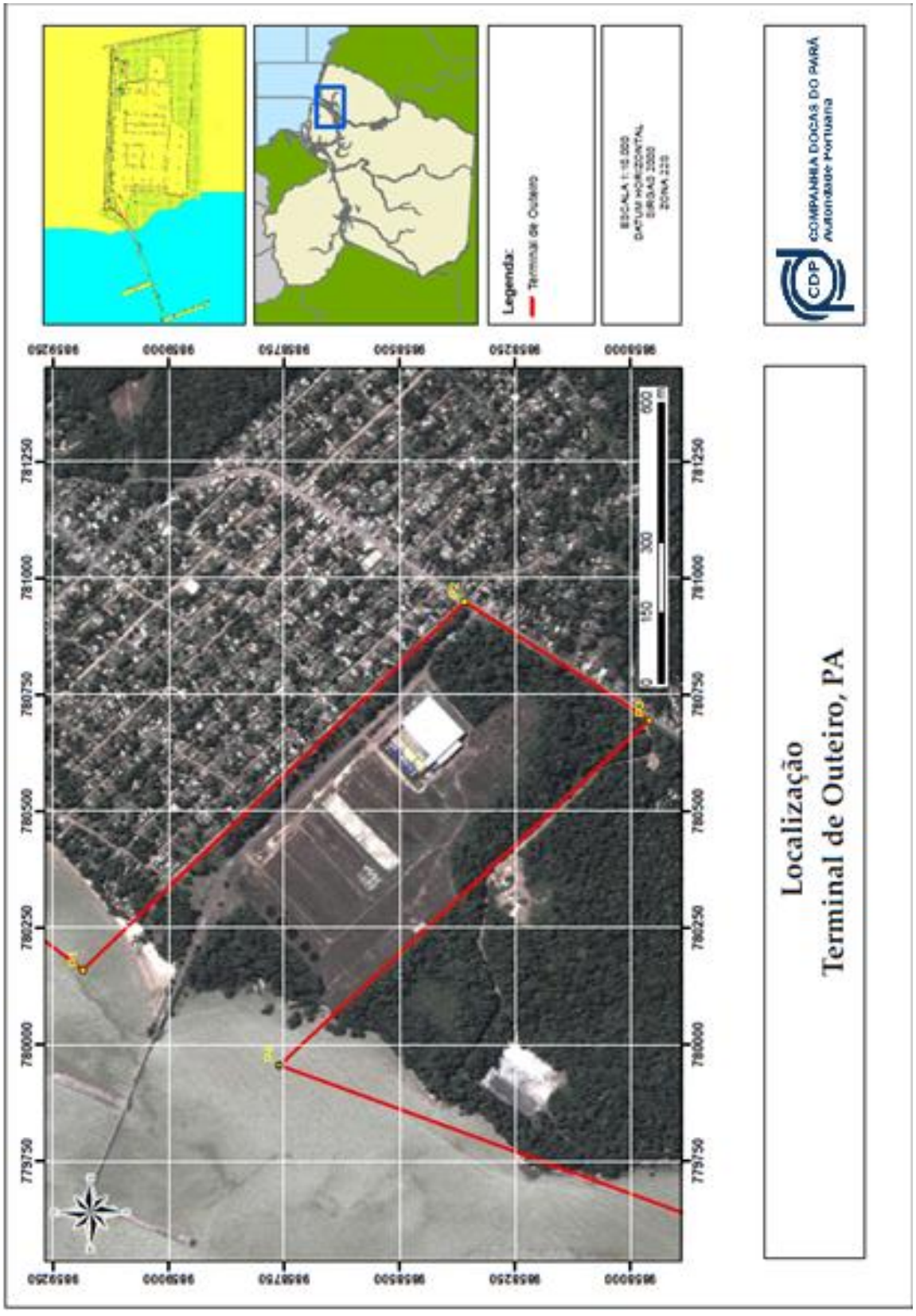
Art. 2º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

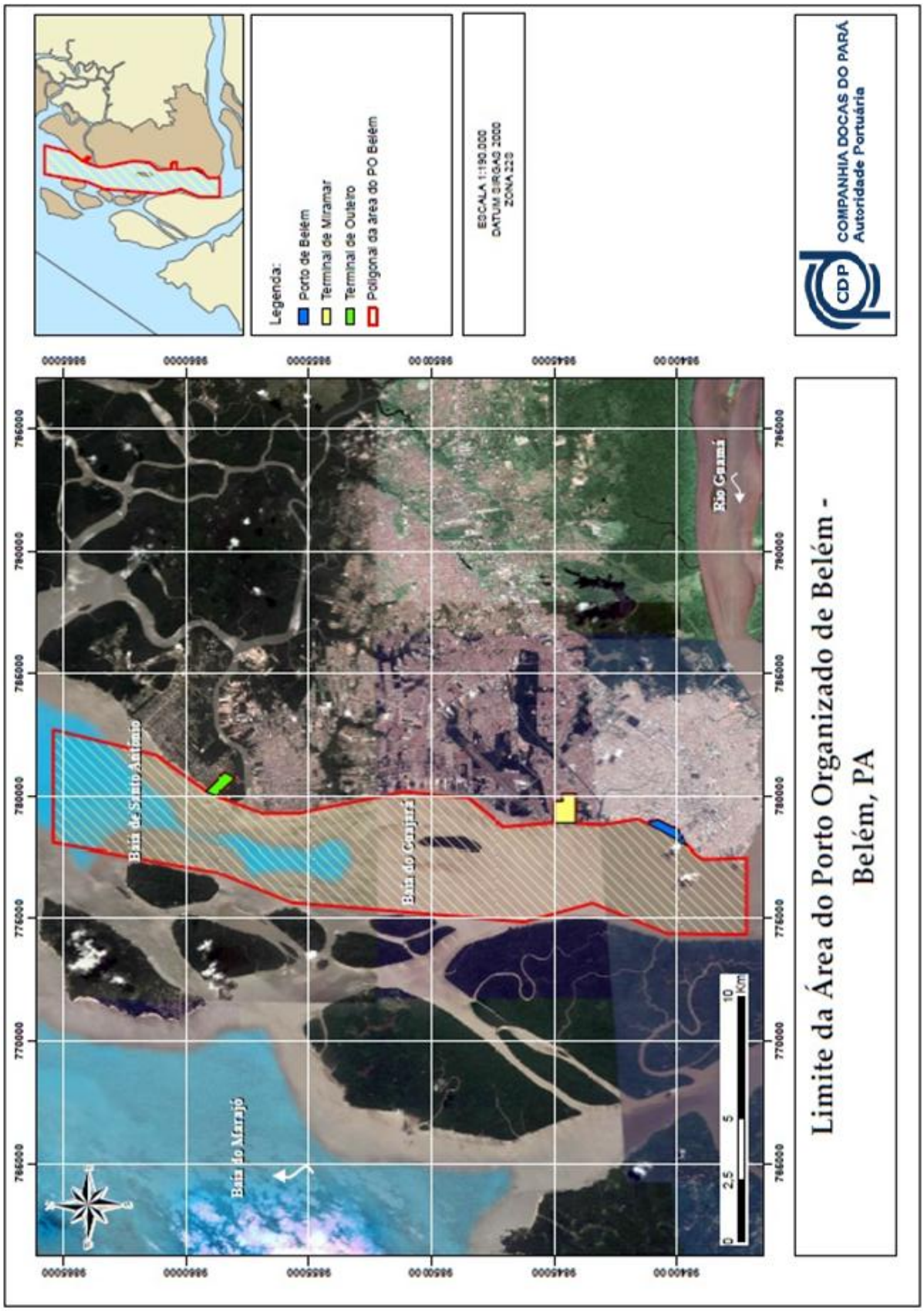
CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES

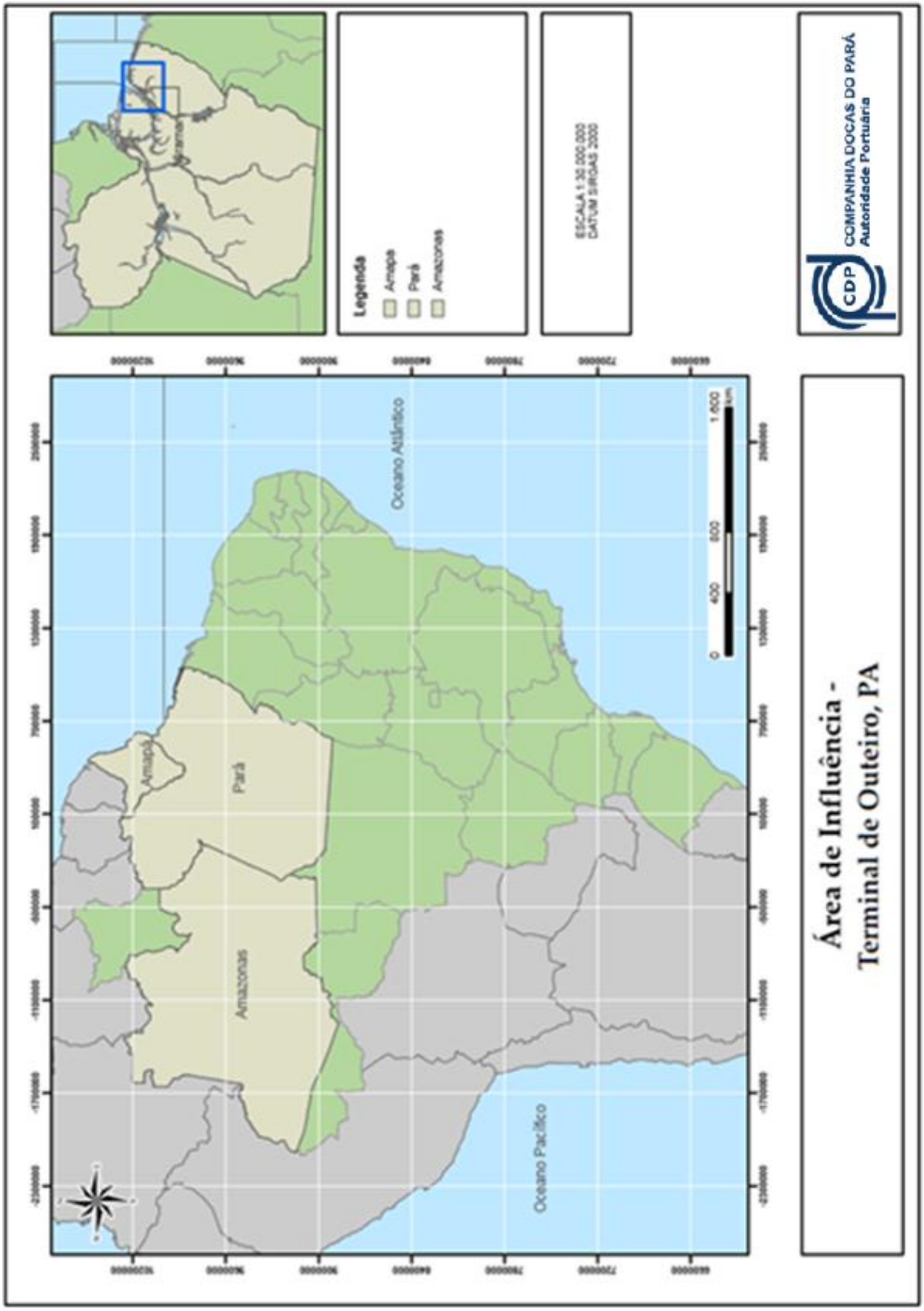
ANEXO I

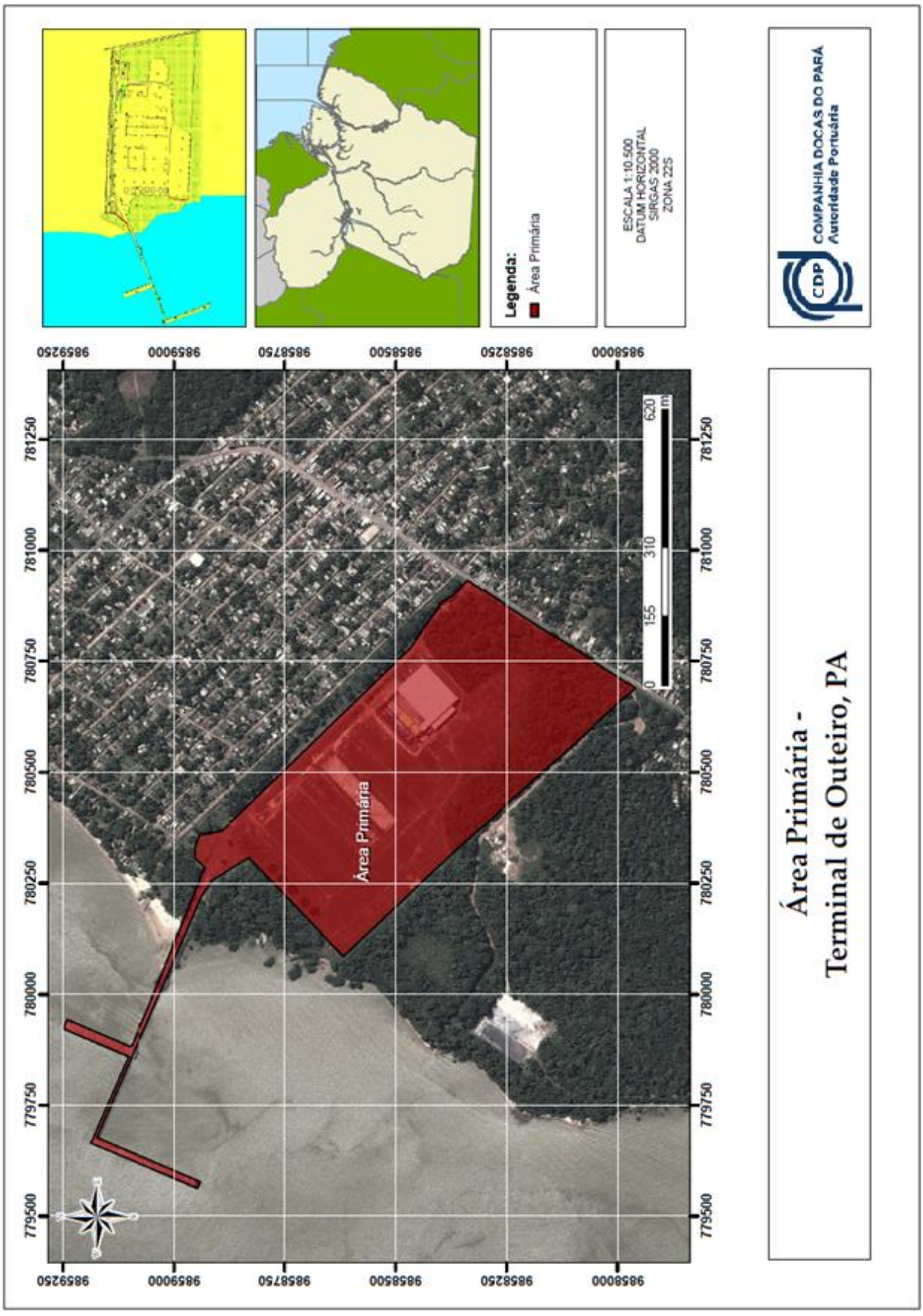
	Porto	Data da Entrega
1	São Francisco do Sul	30/11/2014
2	Imbituba	30/11/2014
3	Ilhéus	30/11/2014
4	Manaus	30/11/2014
5	Belém	30/11/2014
6	Santarém	30/11/2014
7	Vila do Conde	30/11/2014
8	Antonina	30/11/2014
9	Paranaguá	30/11/2014
10	Santana	30/11/2014
11	Rio Grande	30/11/2014
12	Porto Alegre	30/11/2014
13	Pelotas	30/11/2014
14	Cabedelo	30/11/2014
15	Itaqui	*
16	Rio de Janeiro	*
17	Forno	*
18	Itaguai	*
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	*

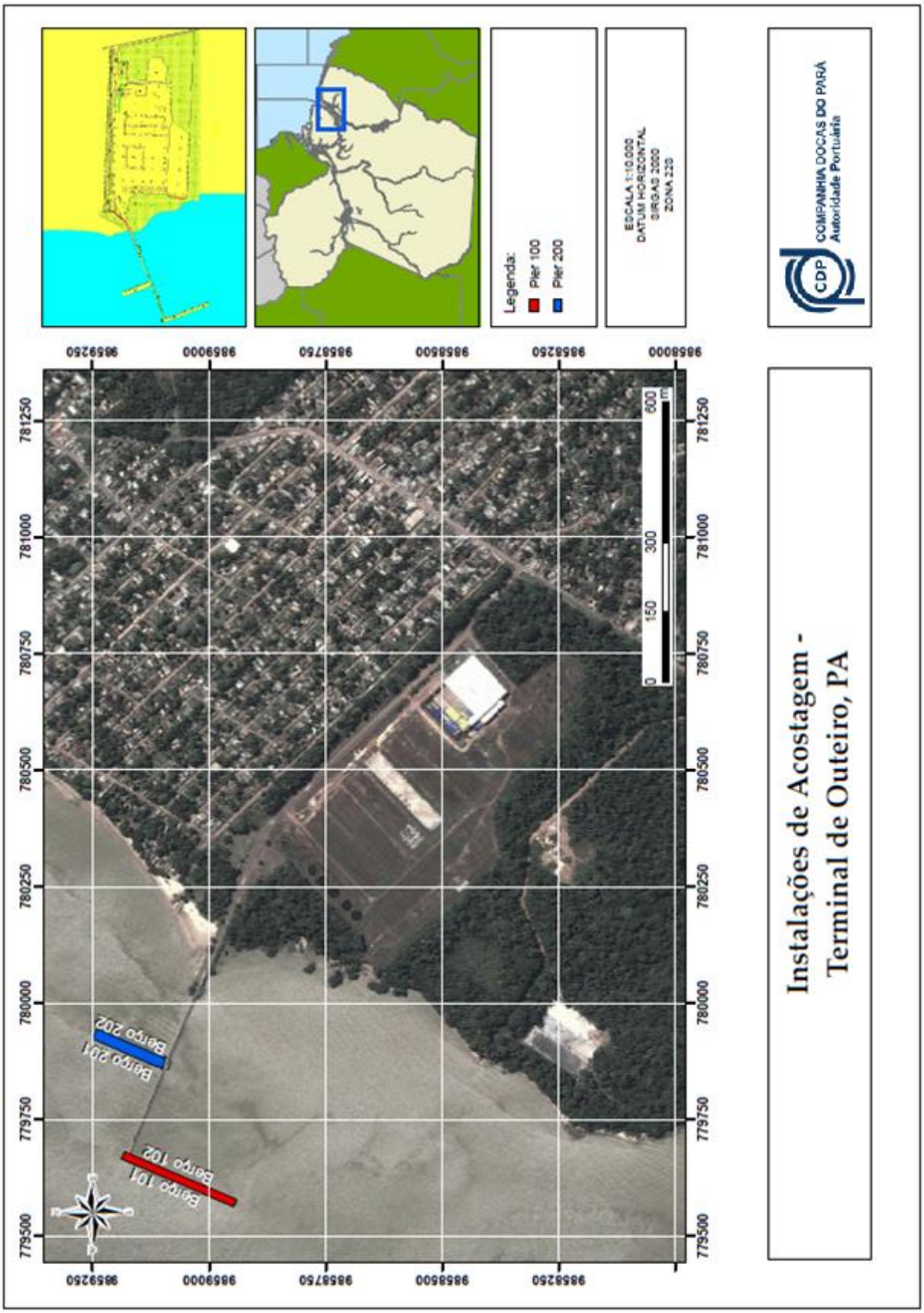
5. Mapas

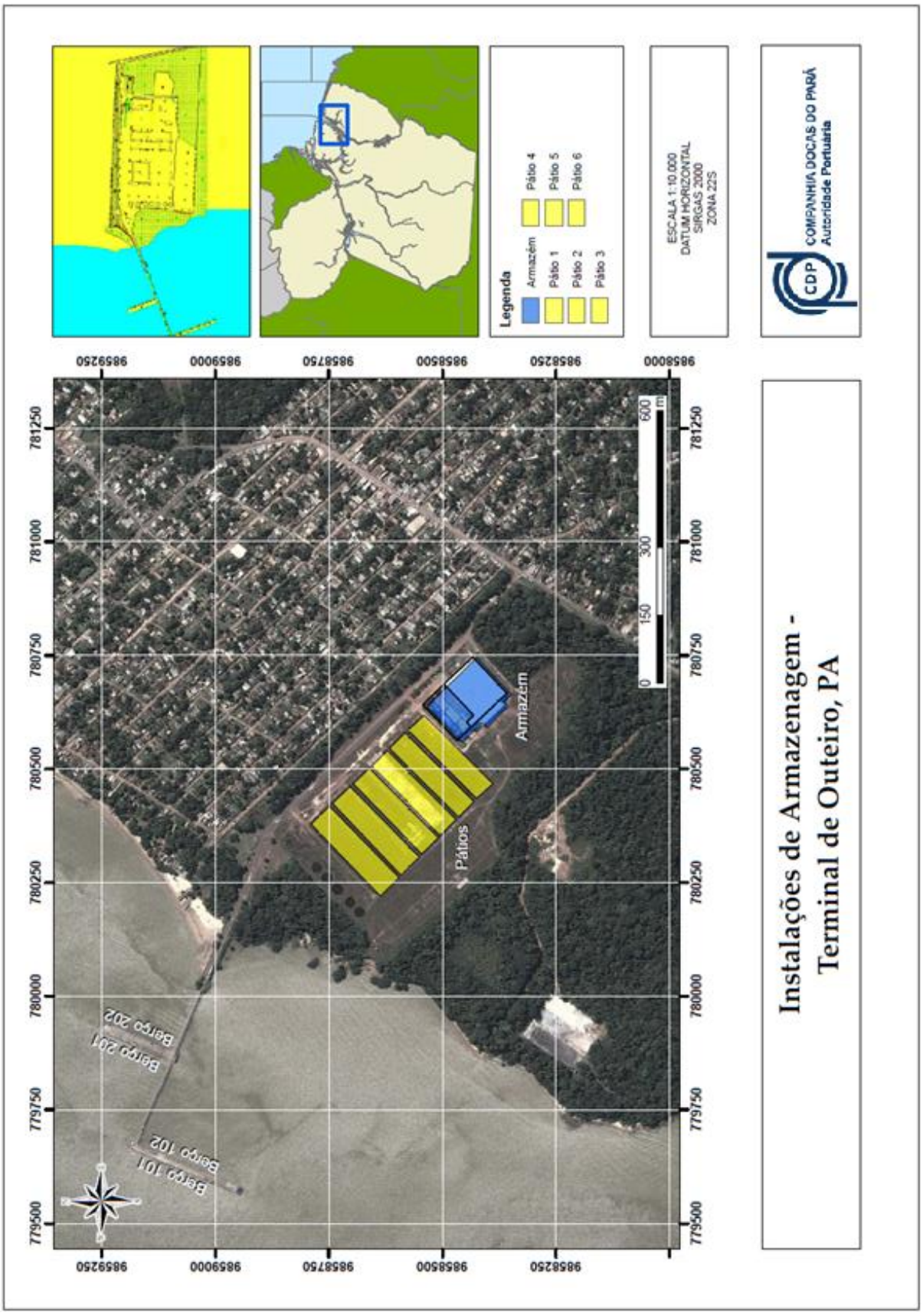

Legenda:
Terminal de Outeiro
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Localização
Terminal de Outeiro, PA

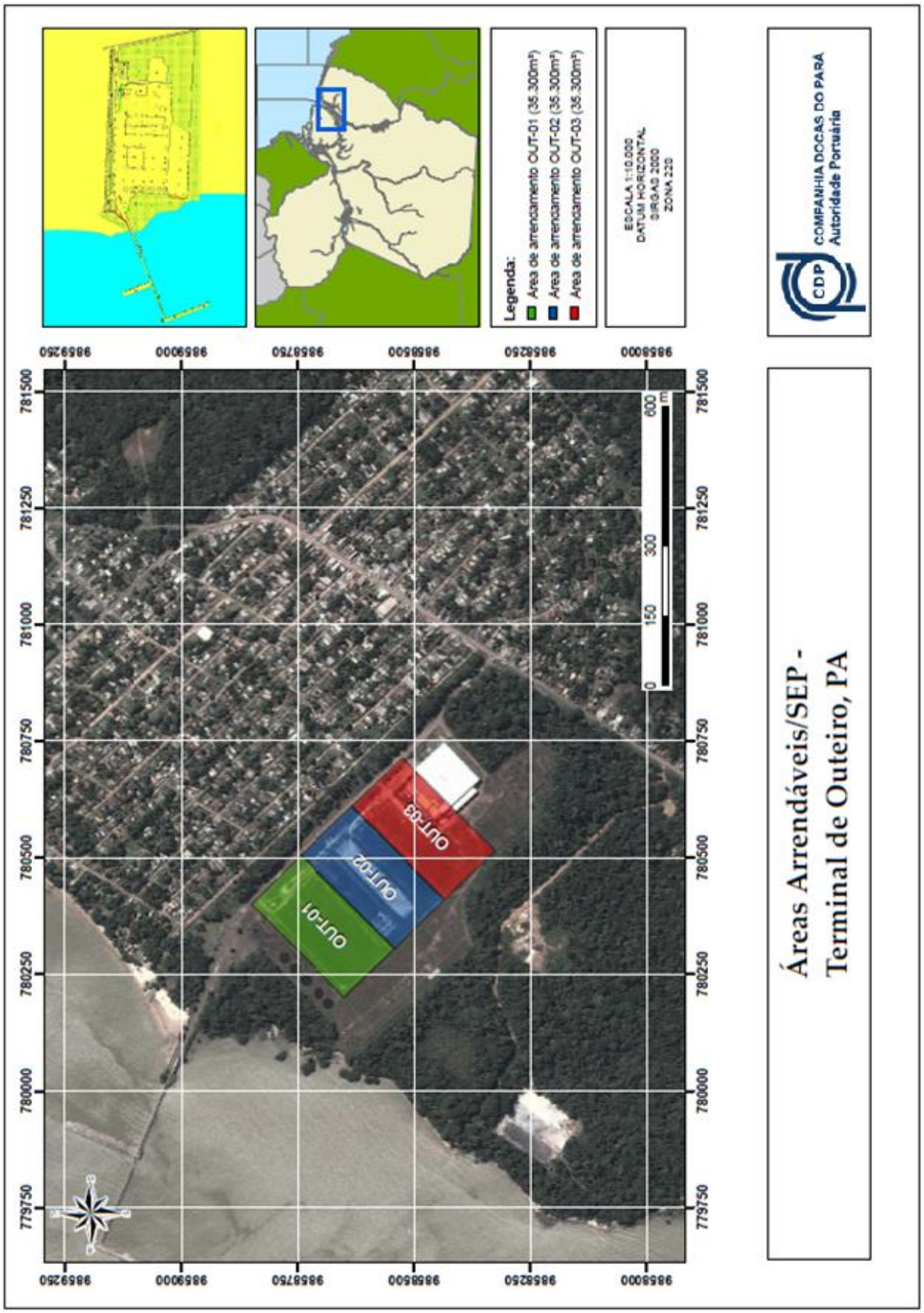

Limite da Área do Porto Organizado de Belém - Belém, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ESCALA 1:190.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
Legenda:
Porto de Belém
Terminal de Miramar
Terminal de Outeiro
Poligonal da área do PO Belém
Baía de Santo Antônio
Baía do Guajará
Baía do Marajó
Rio Guamá
0
2,5
5
10
Km

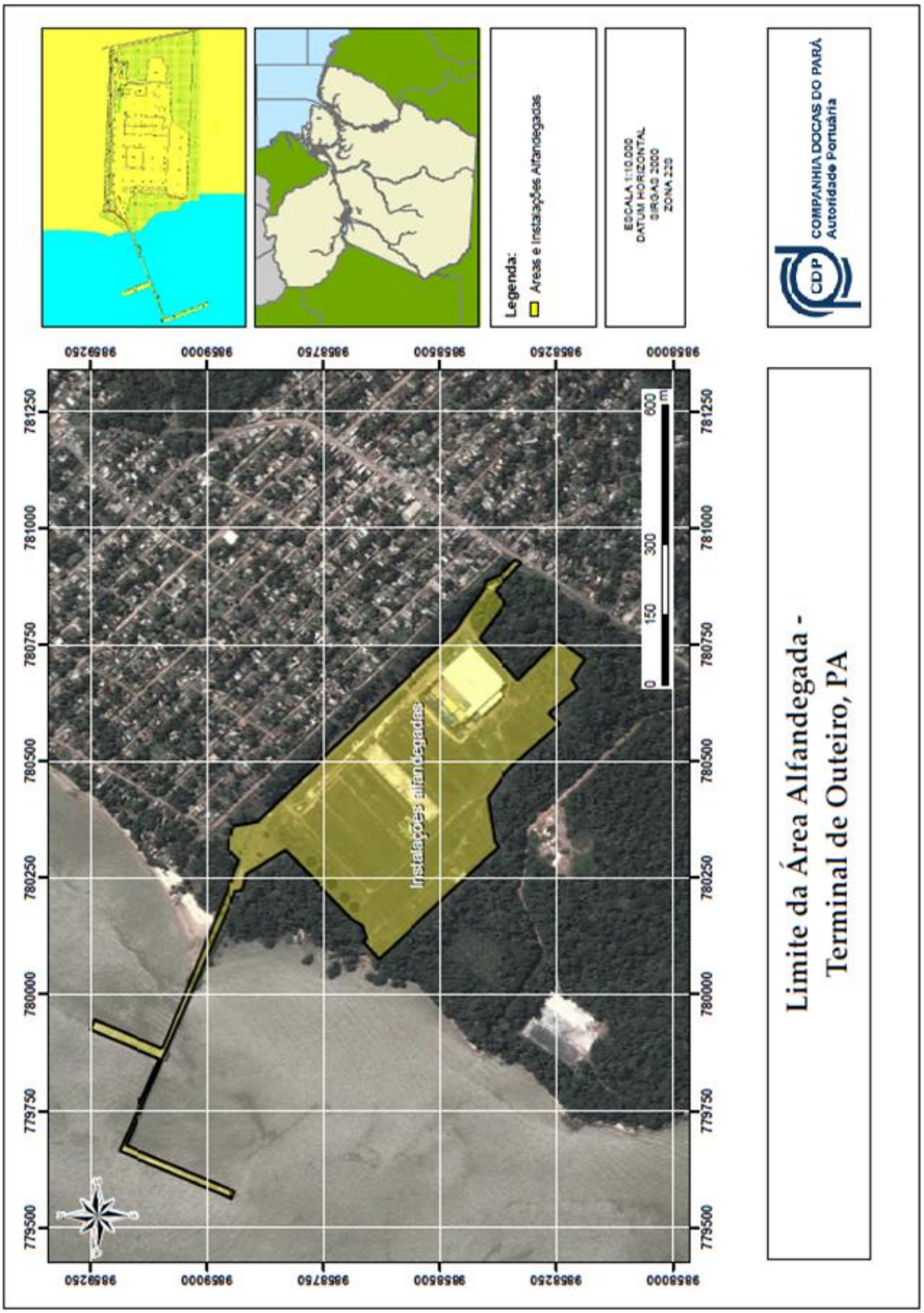

Área de Influência -
Terminal de Outeiro, PA
Oceano Atlântico
Oceano Pacífico
Amapá
Pará
Amazonas
Legenda
Amapa
Pará
Amazonas
ESCALA 1:30.000.000
DATUM SIRGAS 2000
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP

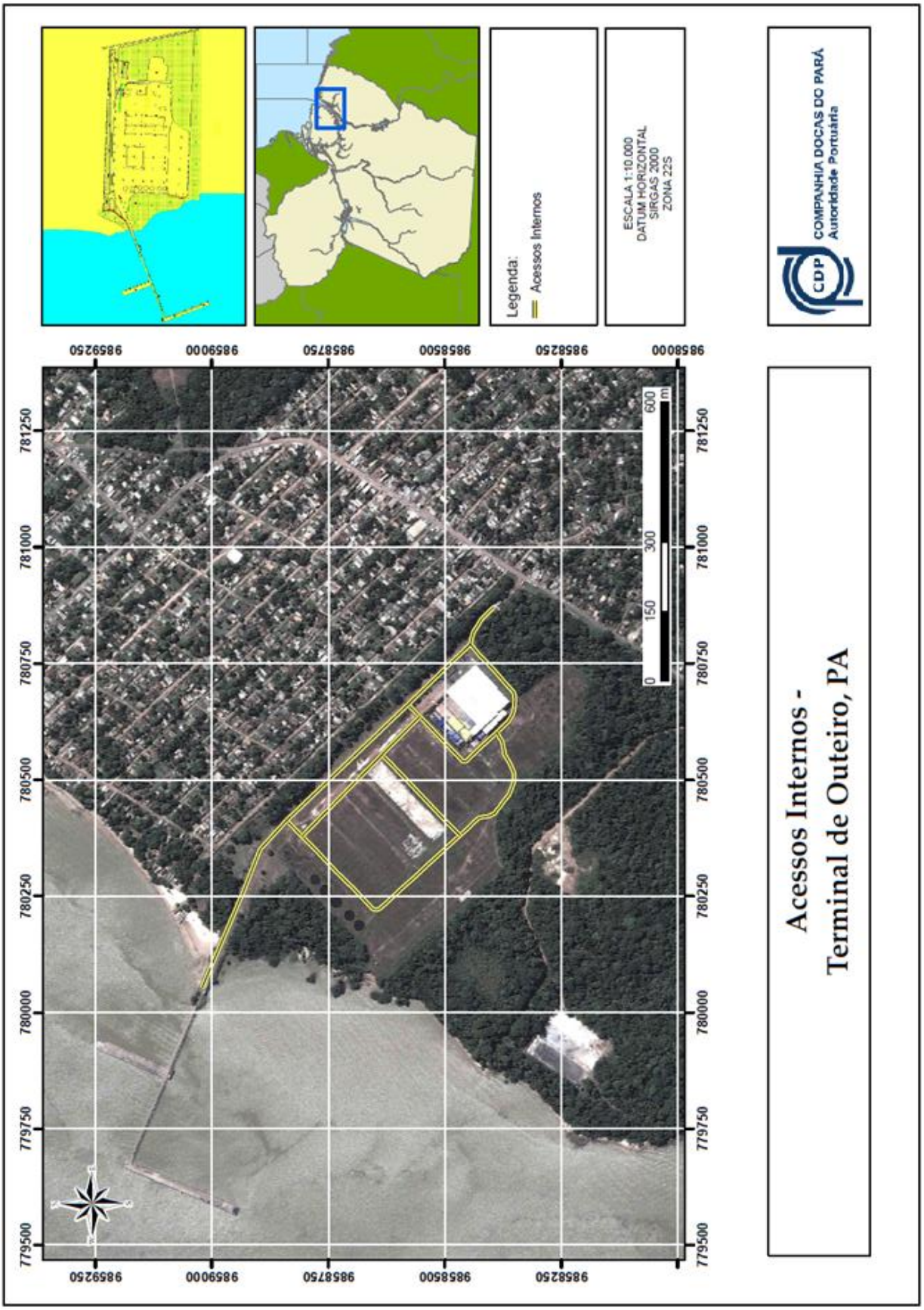

Área Primária -
Terminal de Outeiro, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
ESCALA 1:10.500
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
Legenda:
Área Primária
Área Primária
0
155
310
620
m
985250
985000
984750
984500
984250
984000
781250
781000
780750
780500
780250
780000
779750
779500

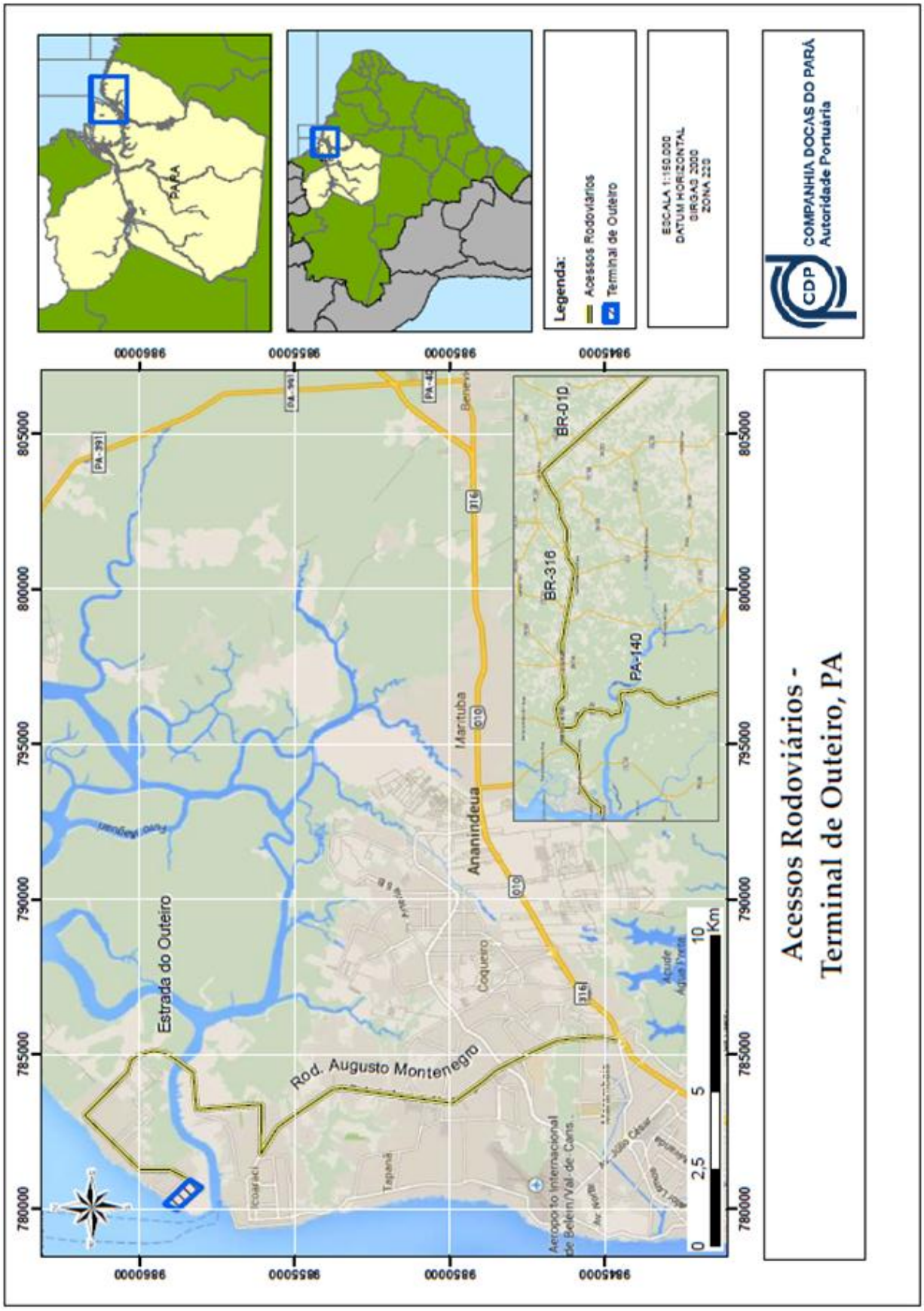

Instalações de Acostagem -
Terminal de Outeiro, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Legenda:
Píer 100
Píer 200
ESCALA 1:10.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 23S
Berço 202
Berço 201
Berço 102
Berço 101
9859250
9859000
9858750
9858500
9858250
9858000
781250
781000
780750
780500
780250
780000
779750
779500
0
150
300
600
m

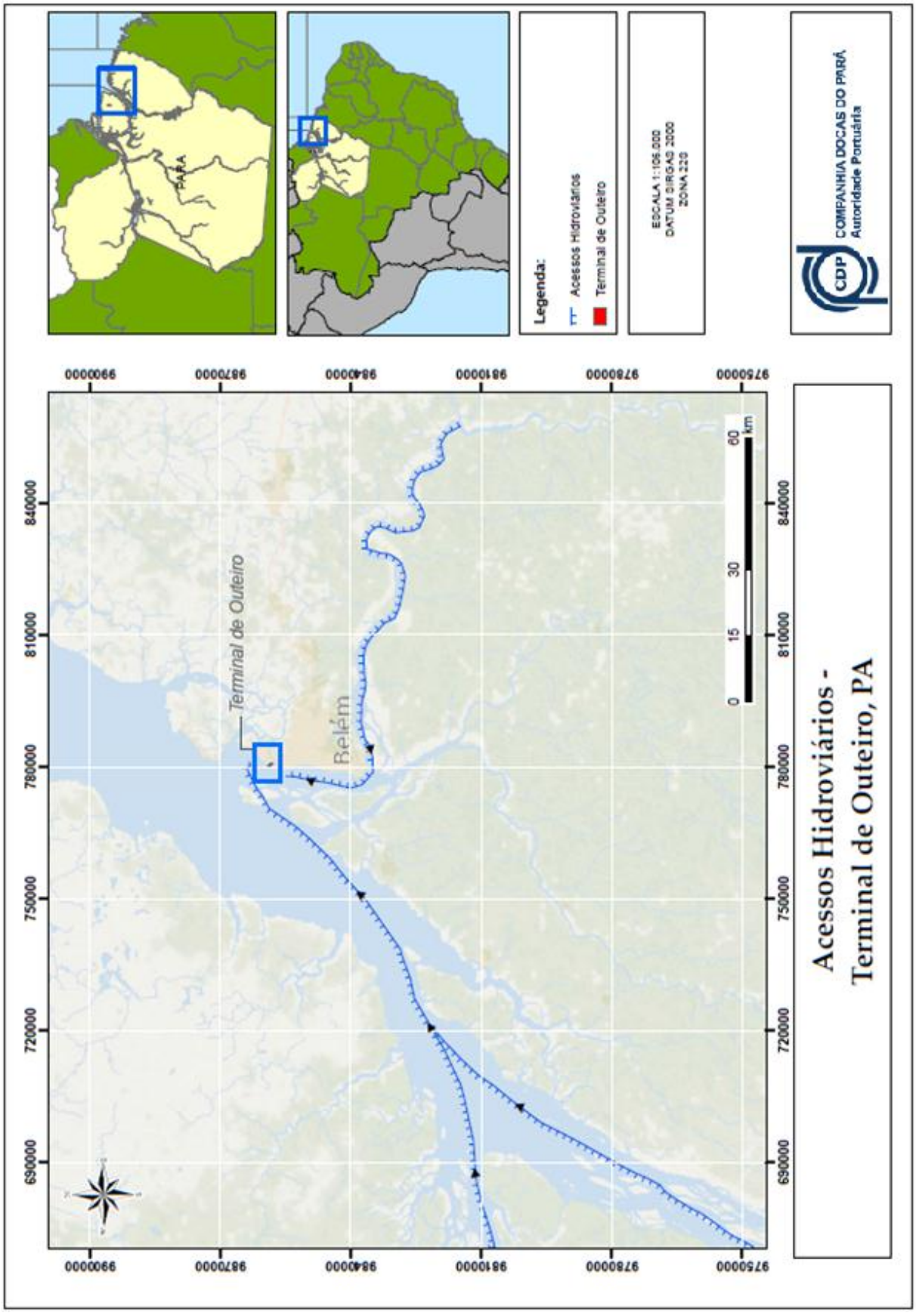

Legenda
Armazém
Pátio 1
Pátio 2
Pátio 3
Pátio 4
Pátio 5
Pátio 6
ESCALA 1:10.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Instalações de Armazenagem -
Terminal de Outeiro, PA
Armazém
Pátios
Berço 201
Berço 202
Berço 101
Berço 102
0
150
300
600
m
781250
781000
780750
780500
780250
780000
779750
779500
9858250
9858500
9858750
9859000
9859250

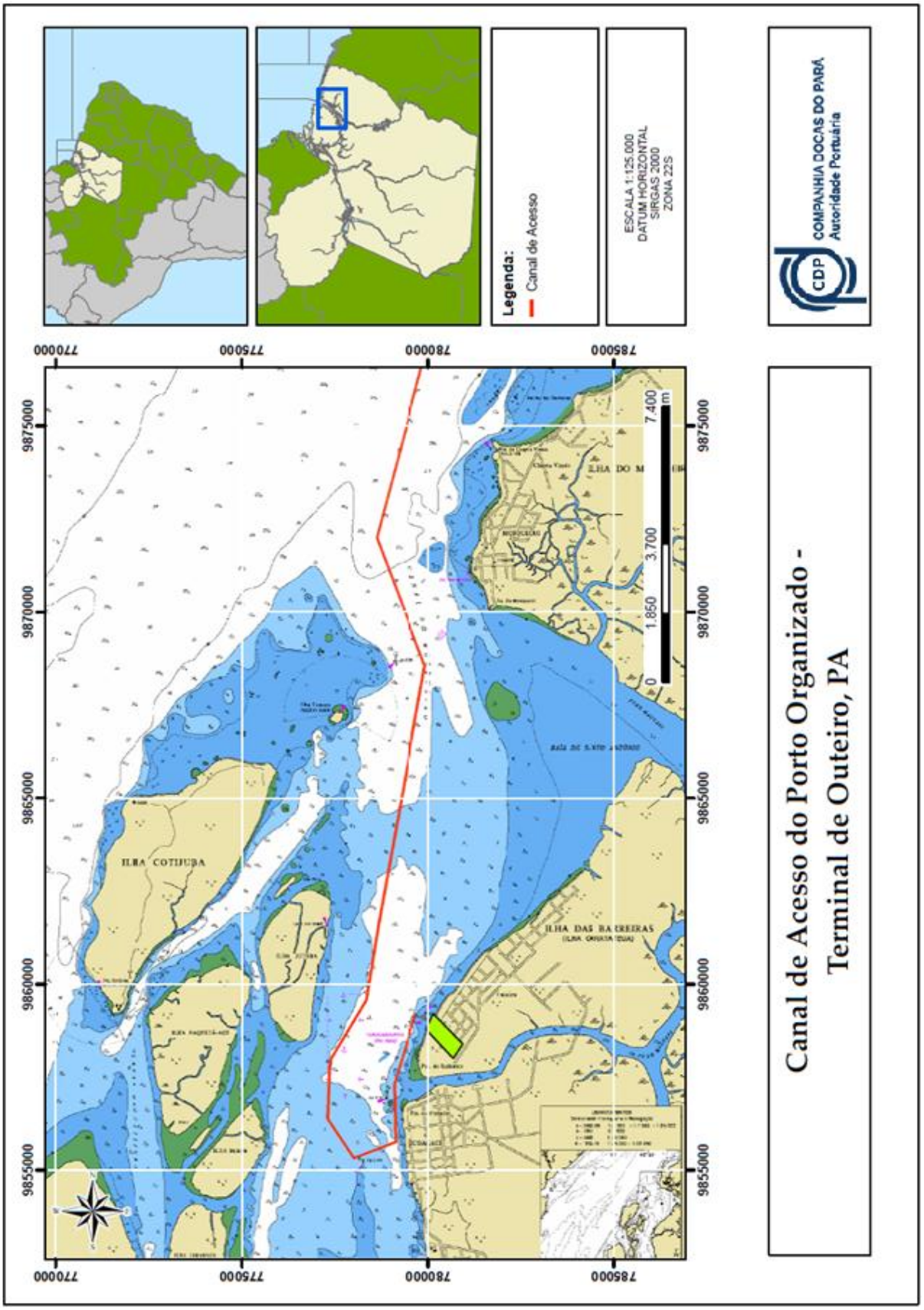

Legenda:
Area de arrendamento OUT-01 (35.300m²)
Area de arrendamento OUT-02 (35.300m²)
Area de arrendamento OUT-03 (35.300m²)
ESCALA 1:10.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Áreas Arrendáveis/SEP -
Terminal de Outeiro, PA
OUT-03
OUT-02
OUT-01
0
150
300
600
m
9859250
9859000
9858750
9858500
9858250
9858000
781500
781250
781000
780750
780500
780250
780000
779750

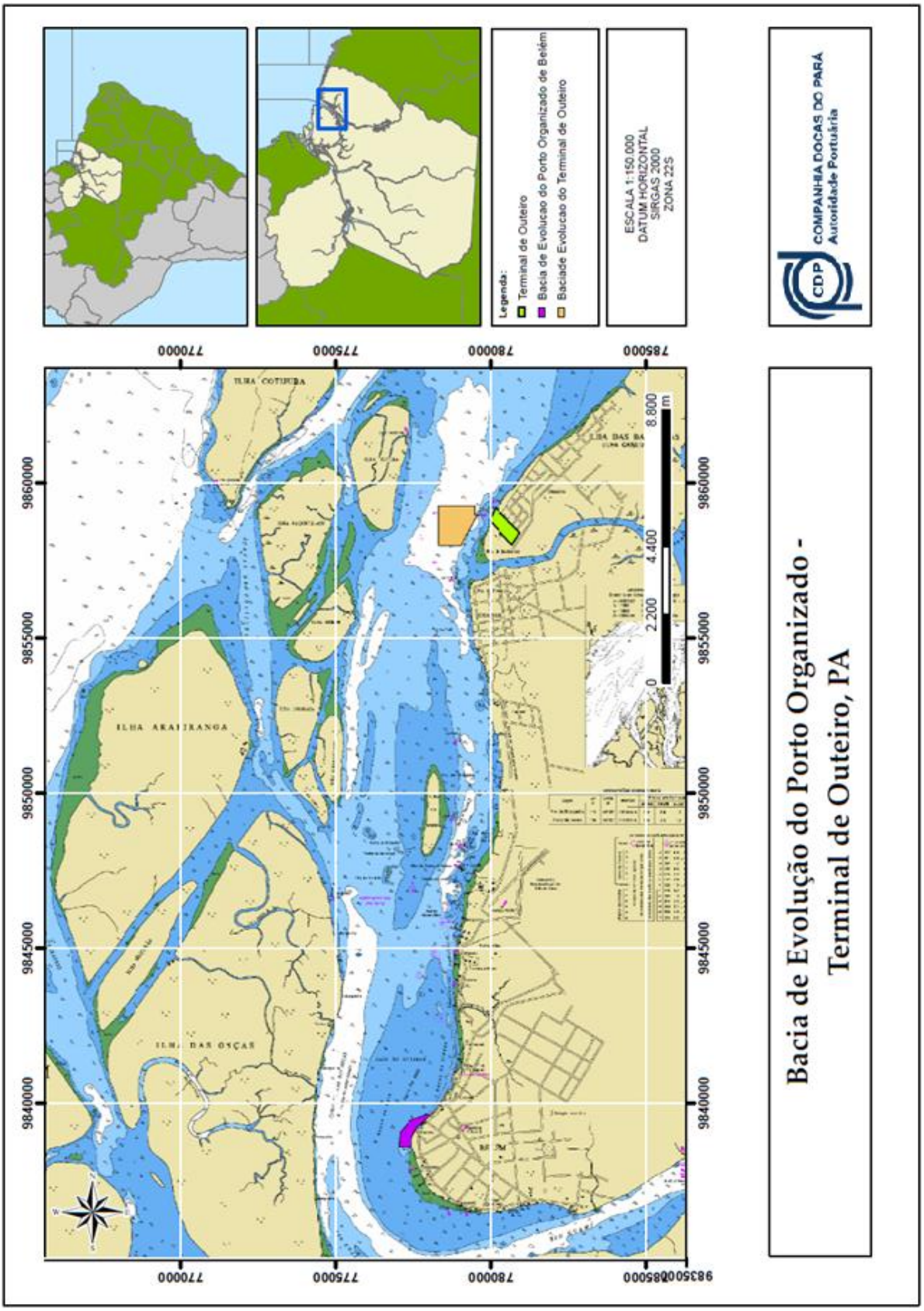

Legenda:
Áreas e Instalações Alfandegadas
ESCALA 1:10.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Limite da Área Alfandegada -
Terminal de Outeiro, PA
Instalações alfandegadas
0
150
300
600
m
9858260
9859000
9858750
9858500
9858250
9858000
781250
781000
780750
780500
780250
780000
779750
779500

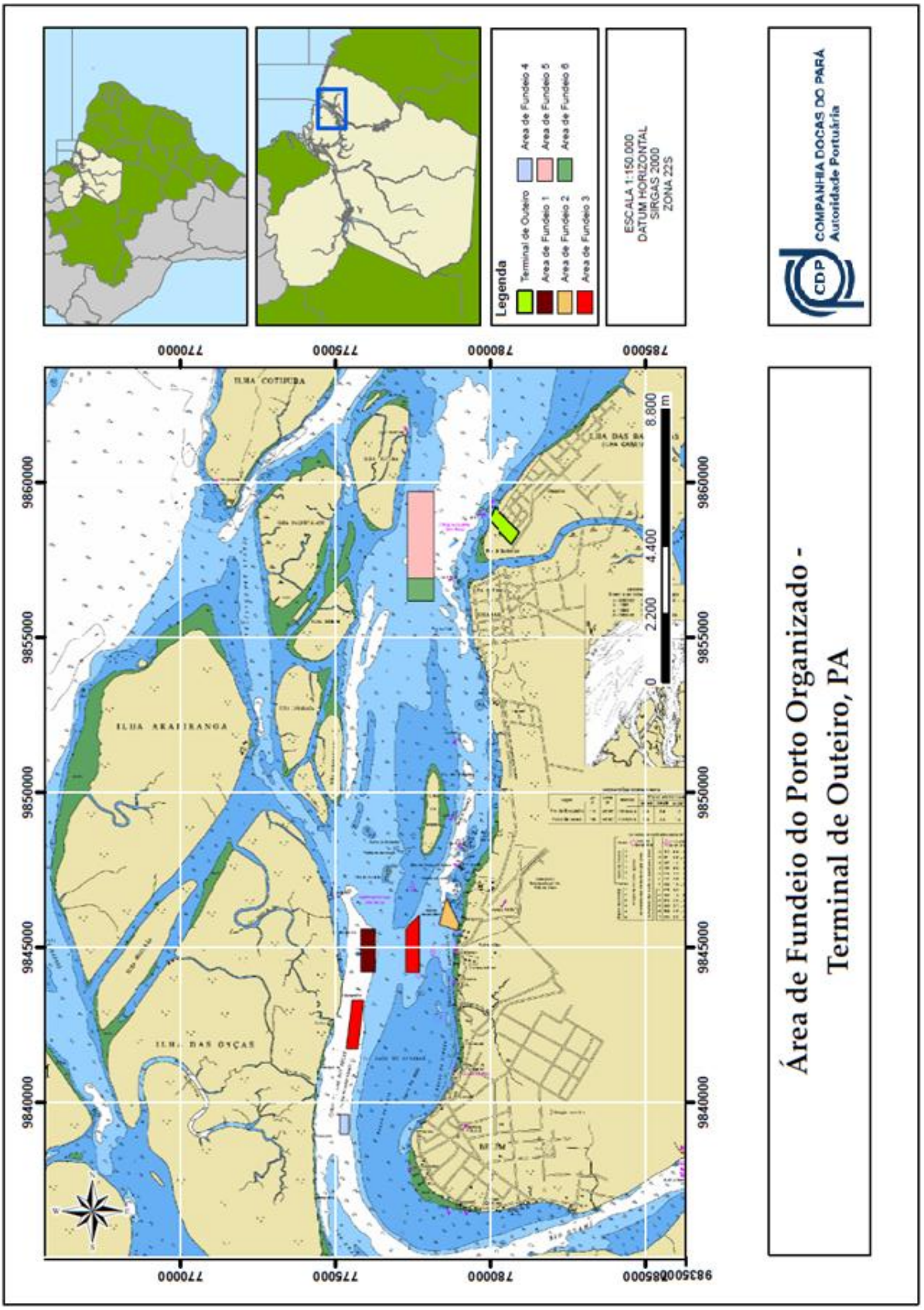

Acessos Internos -
Terminal de Outeiro, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
ESCALA 1:10.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
Legenda:
Acessos Internos
0
150
300
600
m
9858000
9858250
9858500
9858750
9859000
9859250
781250
781000
780750
780500
780250
780000
779750
779500


PARÁ
Legenda:
Acessos Rodoviários
Terminal de Outeiro
ESCALA 1:150.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Acessos Rodoviários -
Terminal de Outeiro, PA
BR-010
BR-316
PA-140
Ananindeua
Marituba
Estrada do Outeiro
Rod. Augusto Montenegro
Coqueiro
Icoaraci
Tapanã
Aeroporto Internacional de Belém/Val-de-Cans
0
2,5
5
10
Km
805000
800000
795000
790000
785000
780000
986000
985500
985000
984500

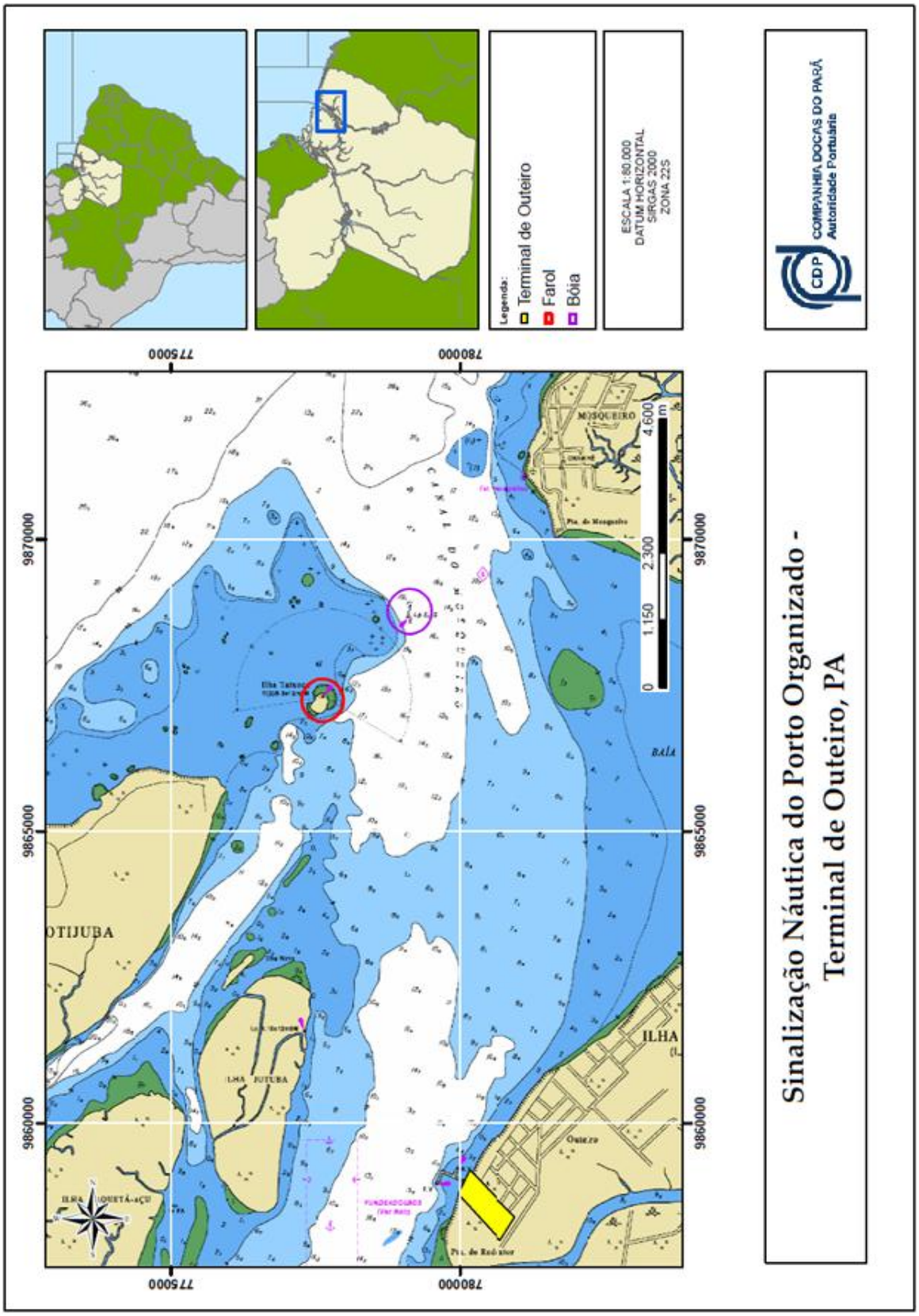

PARÁ
Legenda:
Acessos Hidroviários
Terminal de Outeiro
ESCALA 1:106.000
DATUM SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Terminal de Outeiro
Belém
0
15
30
60
km
Acessos Hidroviários -
Terminal de Outeiro, PA

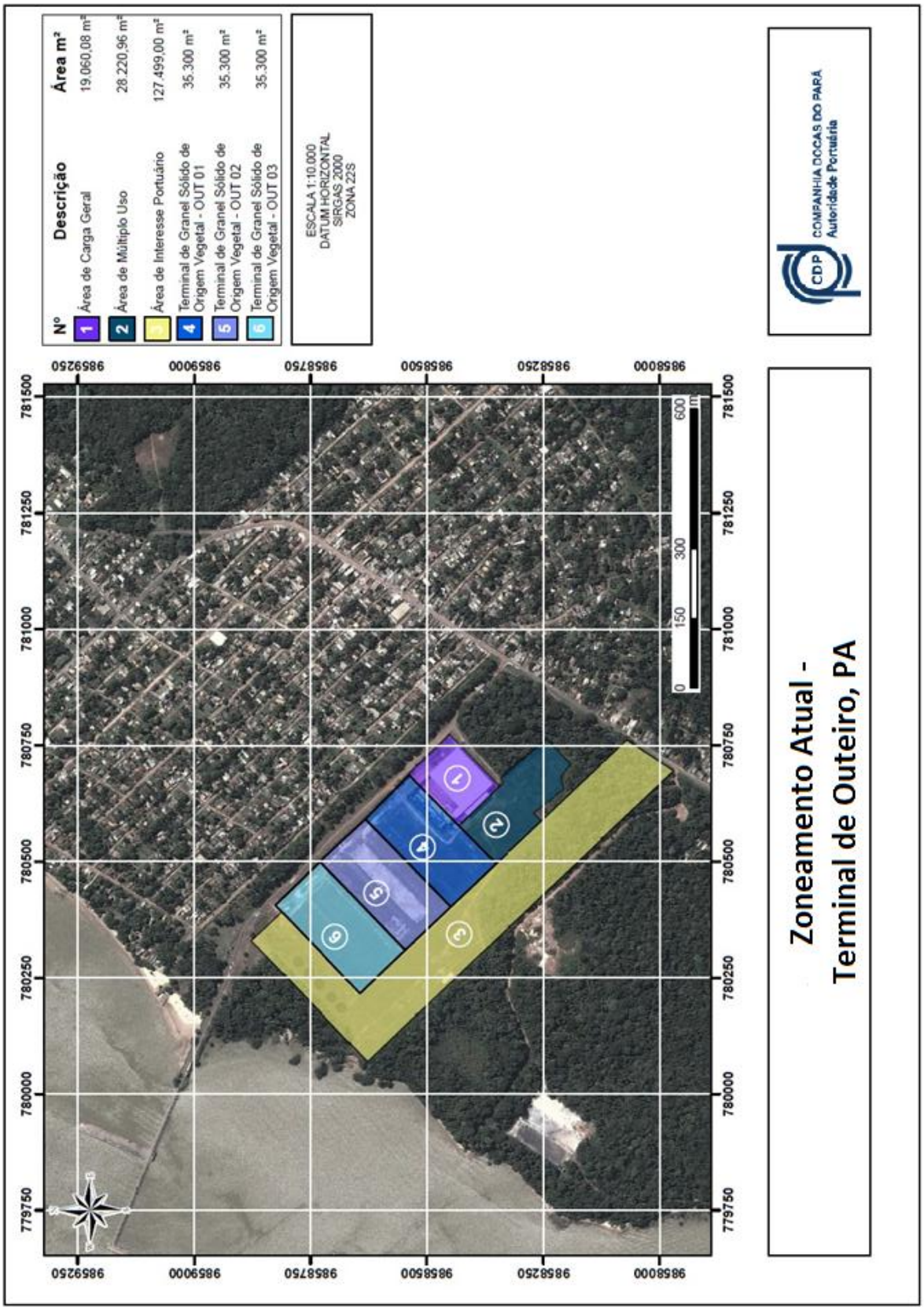

Legenda:
Canal de Acesso
ESCALA 1:125.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Canal de Acesso do Porto Organizado -
Terminal de Outeiro, PA
ILHA COTIJUBA
ILHA DAS BARREIRAS
7.400
3.700
1.850
0
m
9875000
9870000
9865000
9860000
9855000
770000
775000
780000
785000

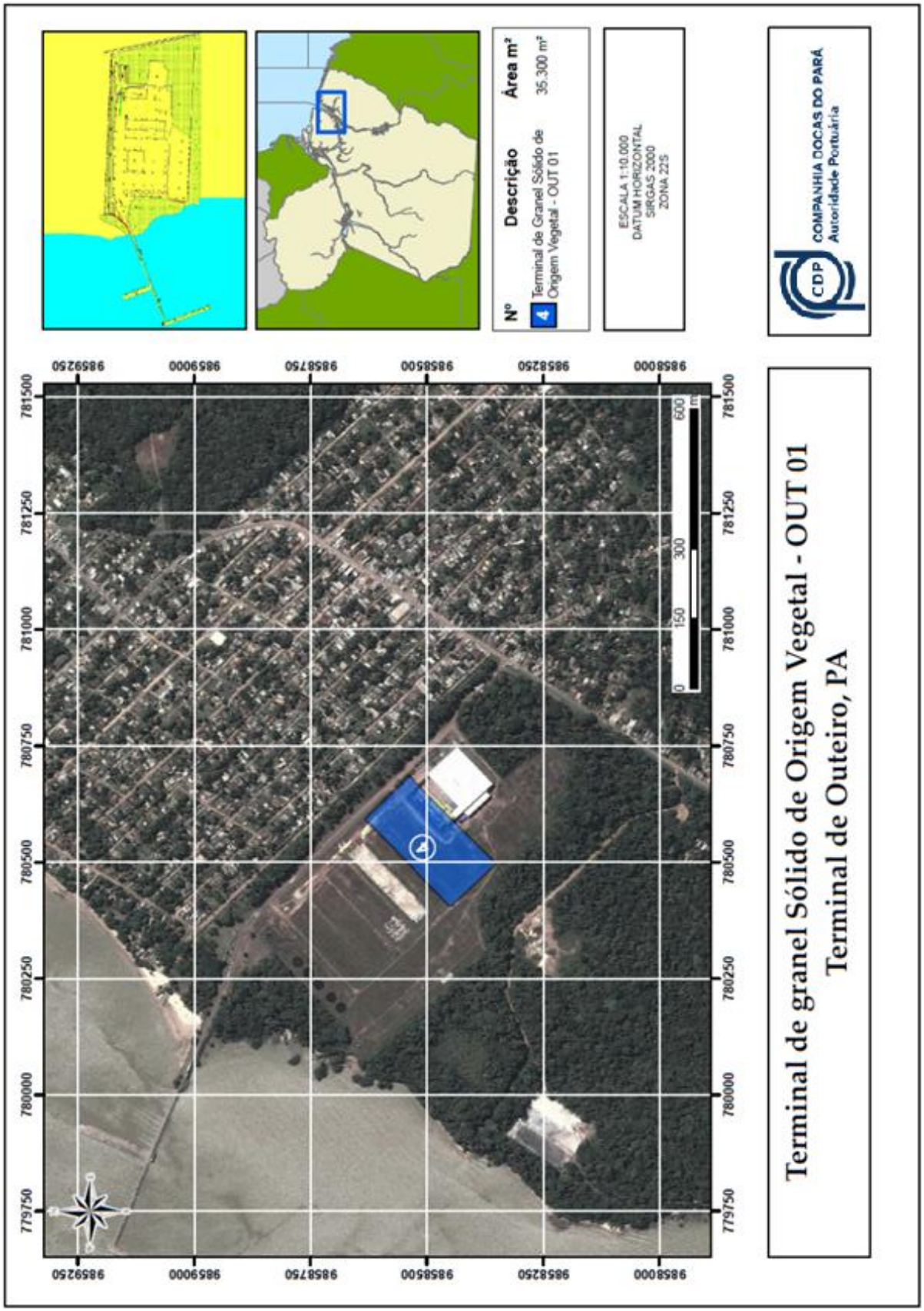

Legenda:
Terminal de Outeiro
Bacia de Evolucao do Porto Organizado de Belém
Baciade Evolucao do Terminal de Outeiro
ESCALA 1:150.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Bacia de Evolução do Porto Organizado -
Terminal de Outeiro, PA
ILHA COTIJUBA
ILHA ARAITRANGA
ILHA DAS OSÇAS
8.800
4.400
2.200
0
m
9860000
9855000
9850000
9845000
9840000
770000
775000
780000
785000

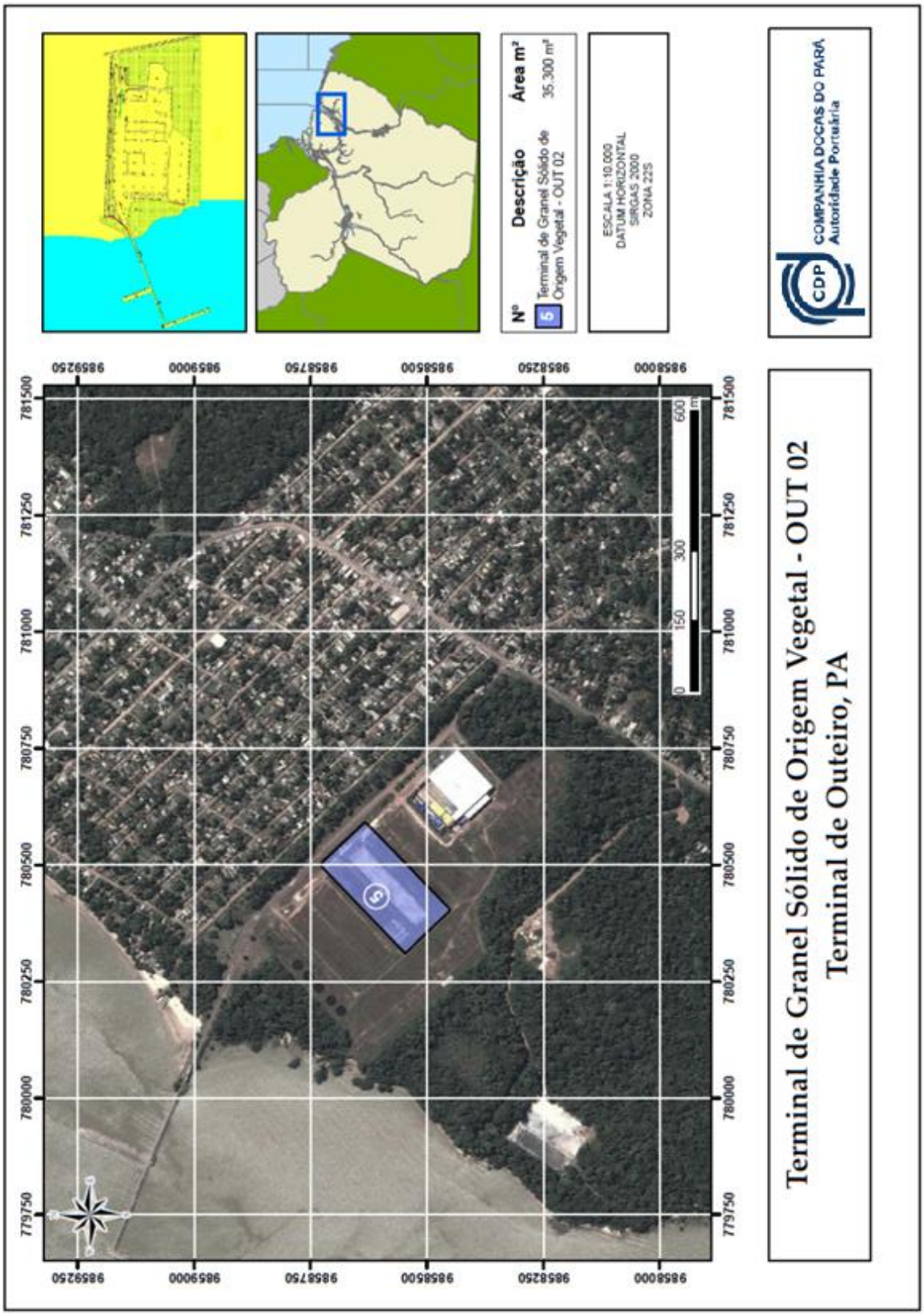


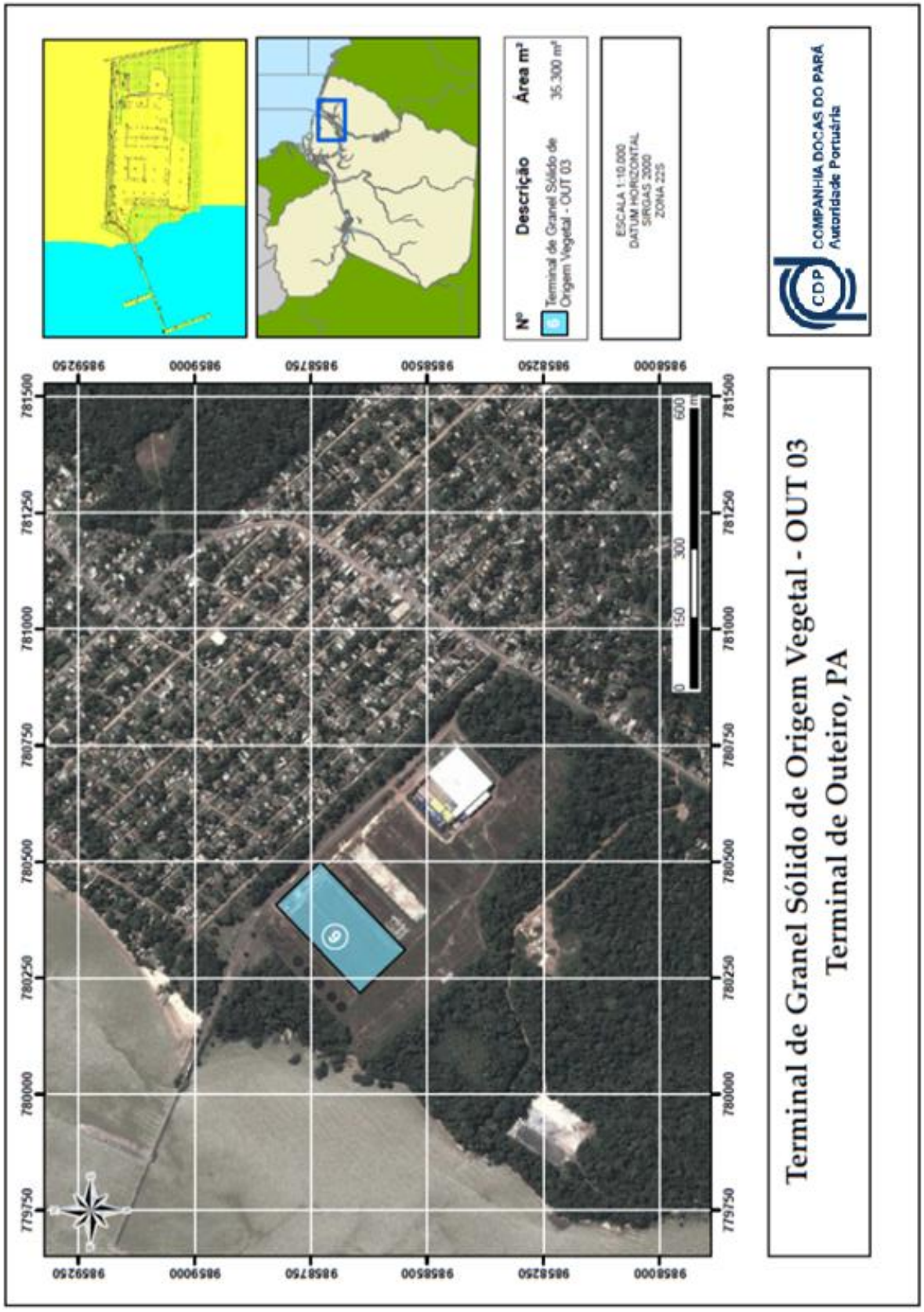
Área de Fundeio do Porto Organizado - Terminal de Outeiro, PA

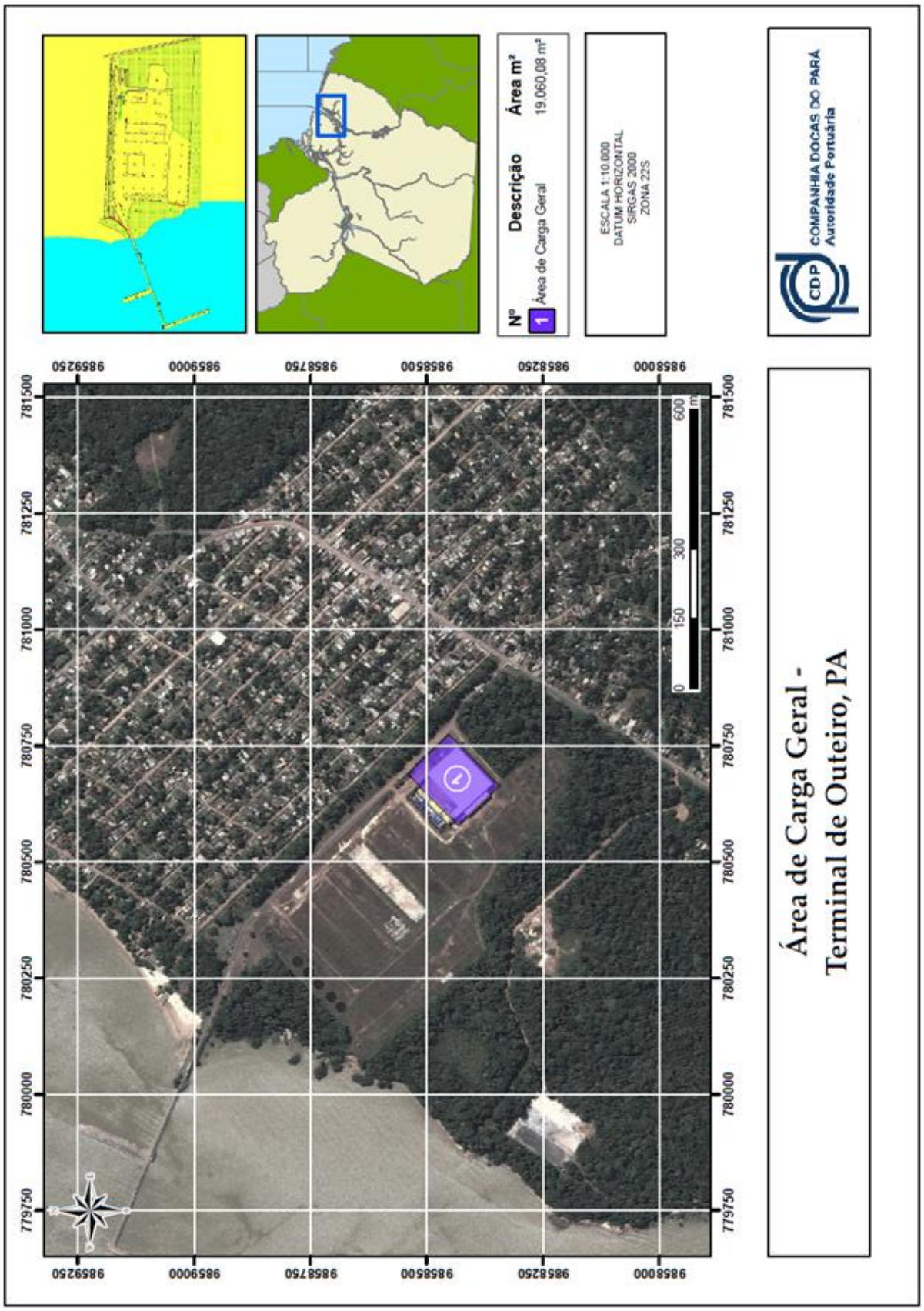

Legenda:
Terminal de Outeiro
Farol
Bóia
ESCALA 1:80.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Sinalização Náutica do Porto Organizado -
Terminal de Outeiro, PA
MOSQUEIRO
4.600
2.300
1.150
0
m
BAÍA
OTIJUBA
ILHA
ILHA JUTUBA
ILHA QUETÁ-AÇU
9870000
9865000
9860000
775000
780000

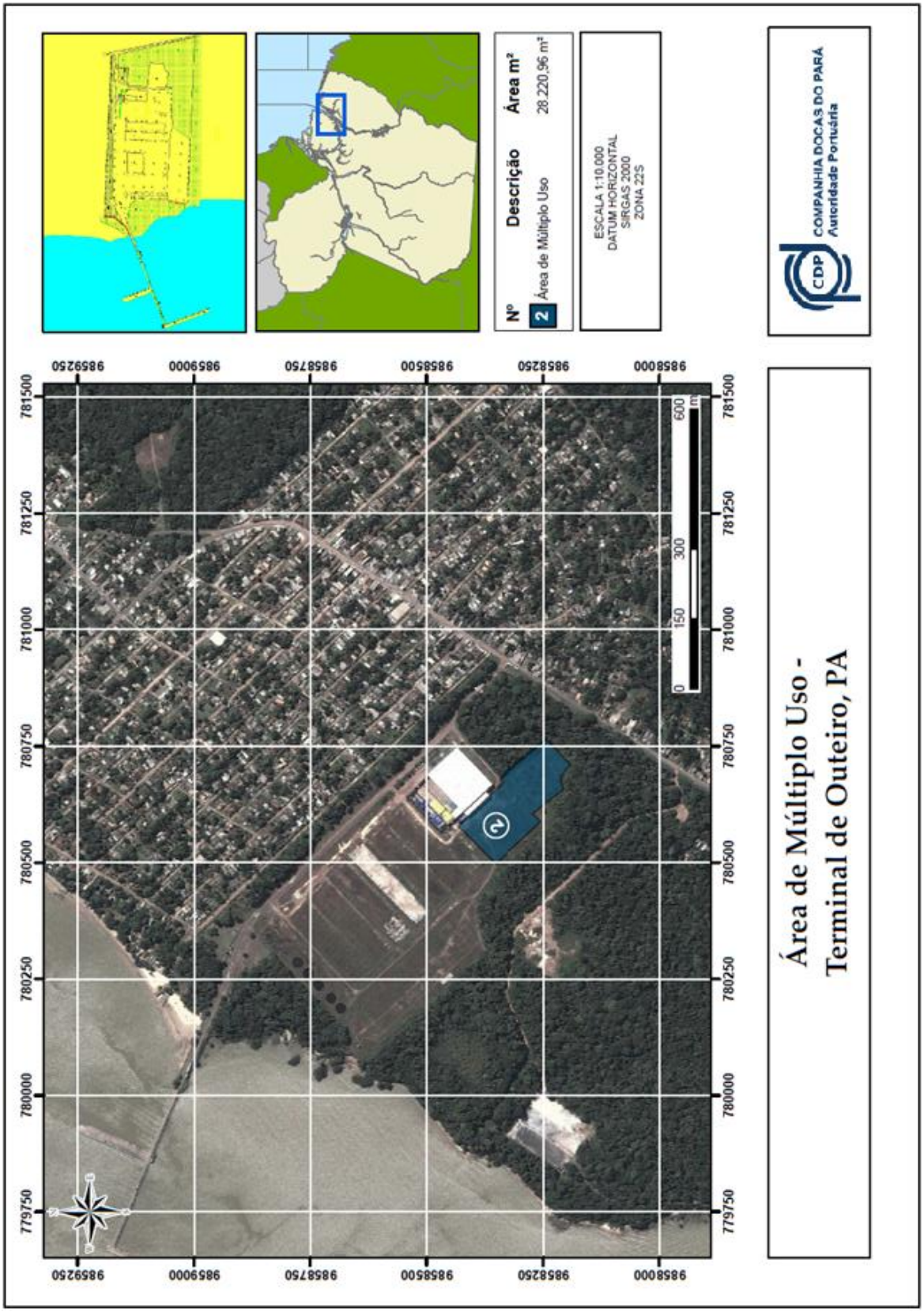

Nº
Descrição
Área m²
1 Área de Carga Geral 19.060,08 m²
2 Área de Múltiplo Uso 28.220,96 m²
3 Área de Interesse Portuário 127.499,00 m²
4 Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 01 35.300 m²
5 Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 02 35.300 m²
6 Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 03 35.300 m²
ESCALA 1:10.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Zoneamento Atual -
Terminal de Outeiro, PA
0 150 300 600 m
985800
985825
985850
985875
985900
985925
781500
781250
781000
780750
780500
780250
780000
779750

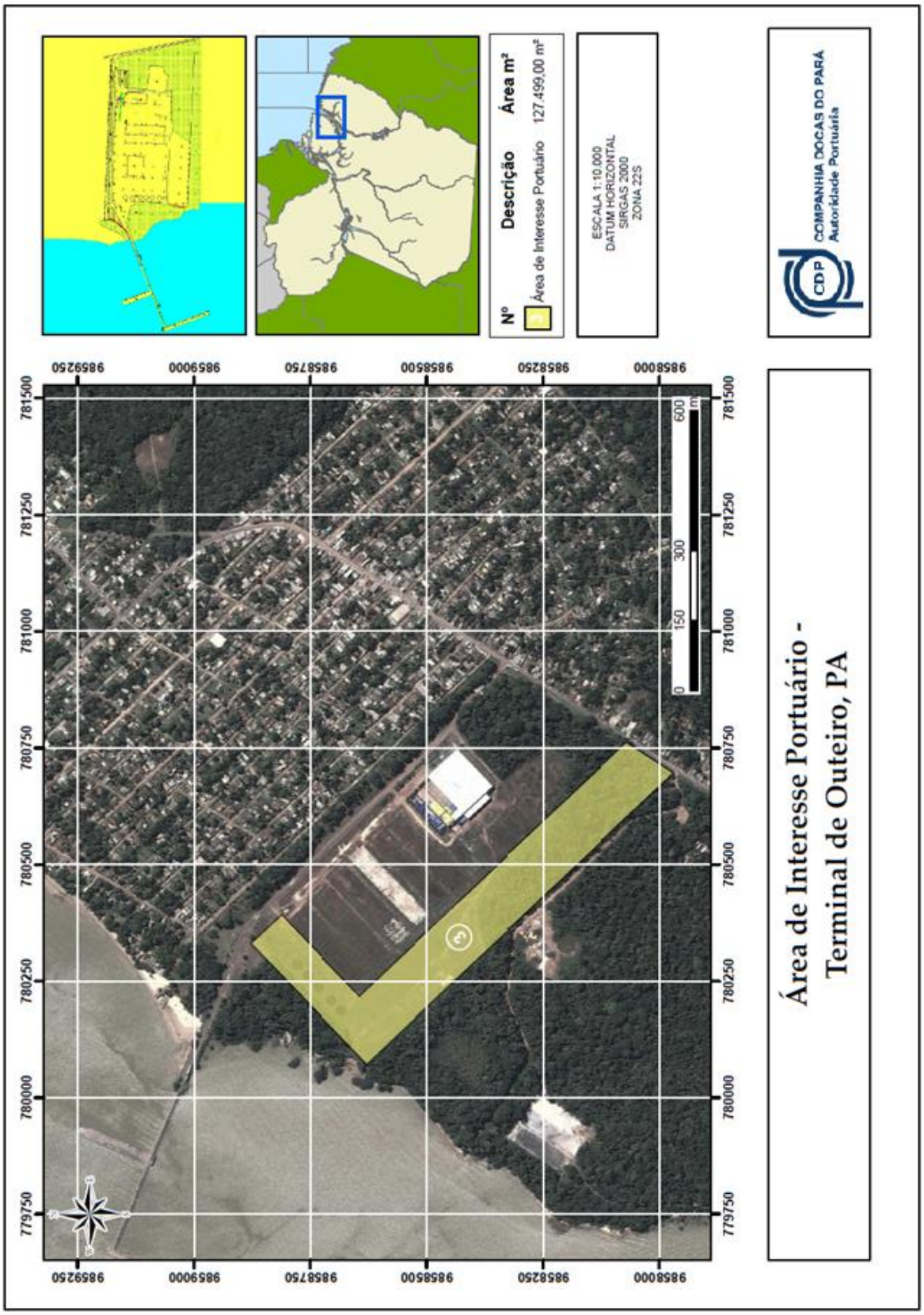

Nº
Descrição
Área m²
4
Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 01
35.300 m²
ESCALA 1:10.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Terminal de granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 01
Terminal de Outeiro, PA
0
150
300
600
m
781500
781250
781000
780750
780500
780250
780000
779750
9858250
9859000
9858750
9858500
9858250
9858000

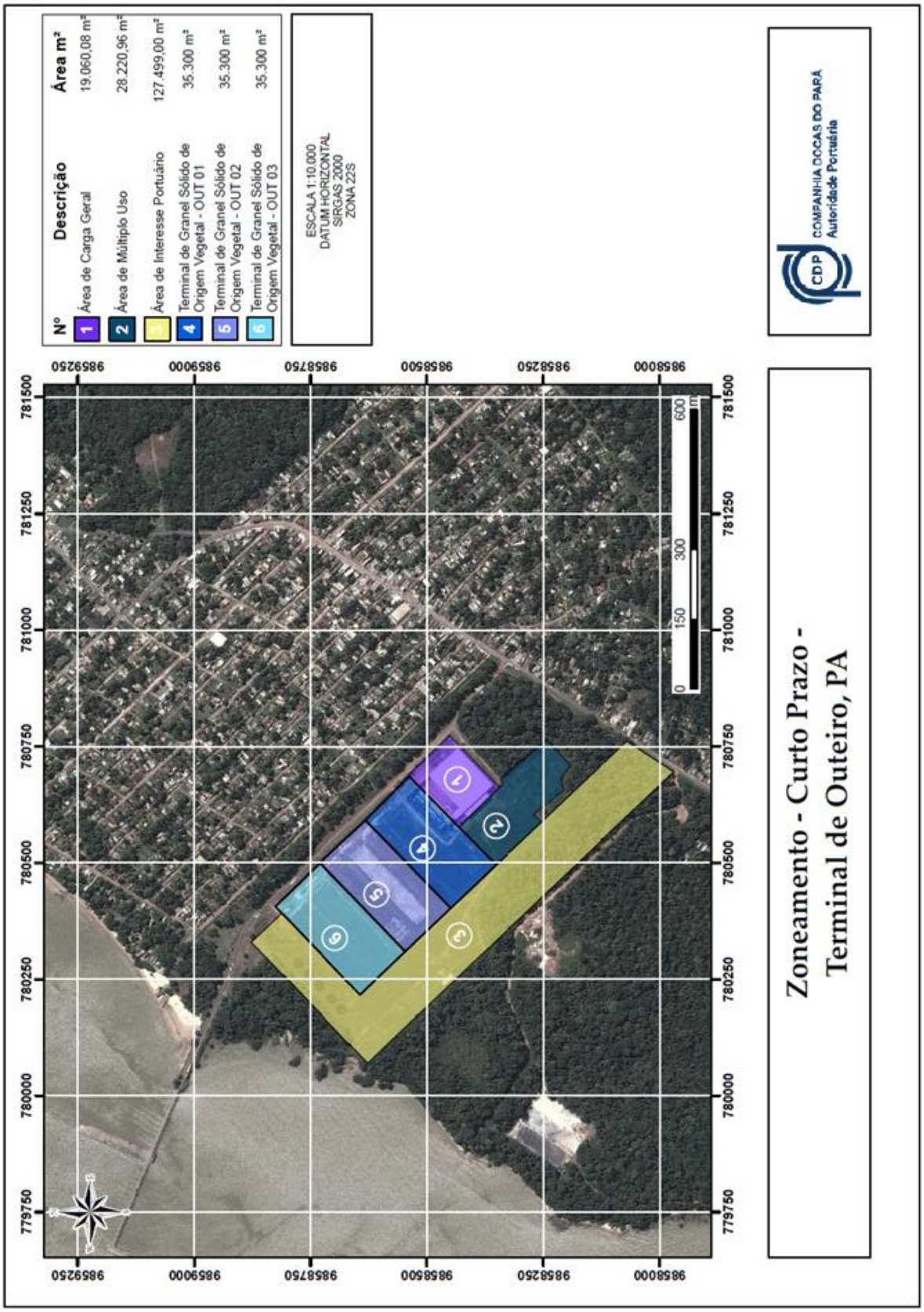

Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 02
Terminal de Outeiro, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Nº
Descrição
Área m²
5
Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 02
35.300 m²
ESCALA 1:10.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
0
150
300
600
m
9859250
9859000
9858750
9858500
9858250
9858000
781500
781250
781000
780750
780500
780250
780000
779750

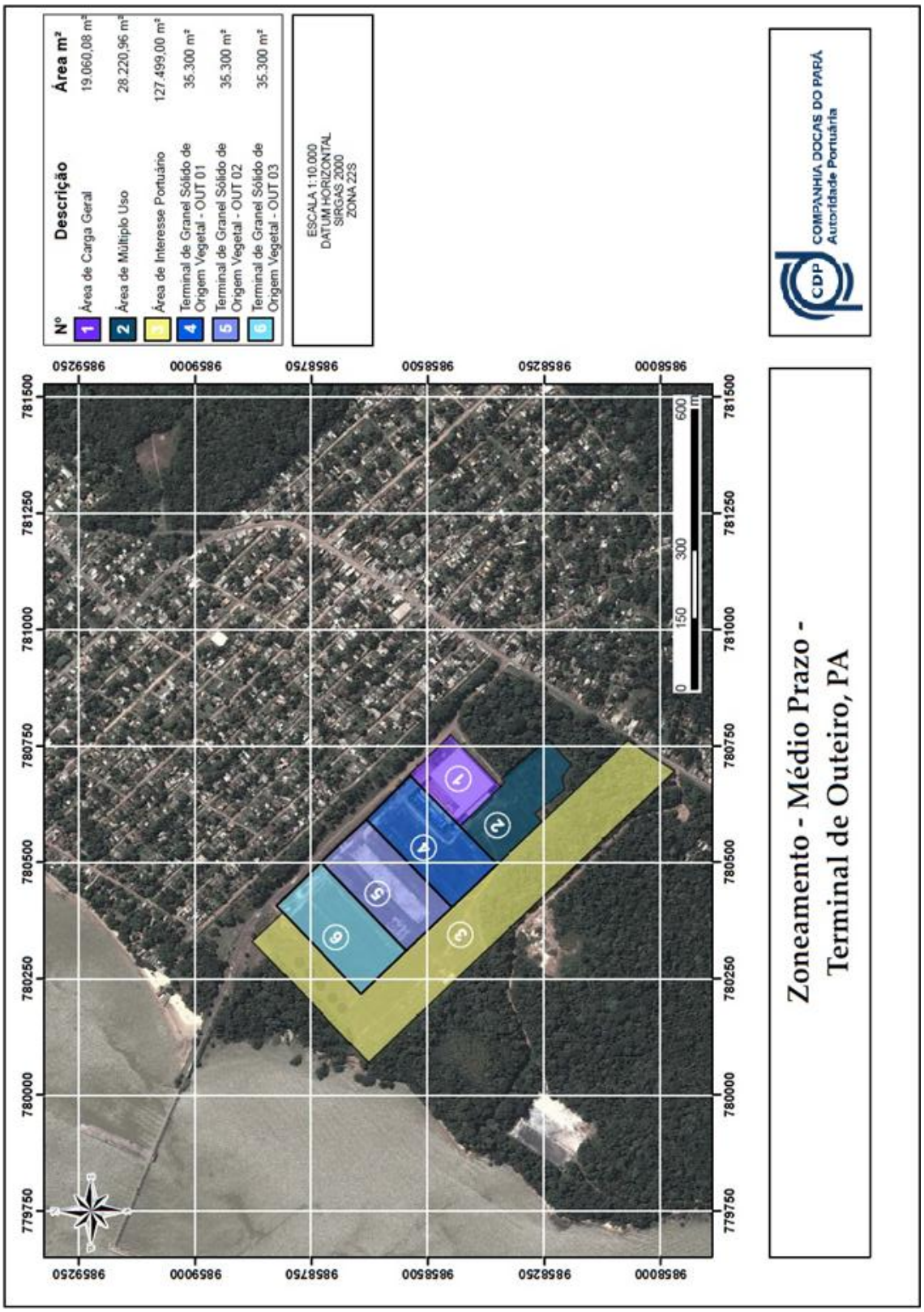

Nº
Descrição
Área m²
Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 03
35.300 m²
ESCALA 1:10.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 03
Terminal de Outeiro, PA

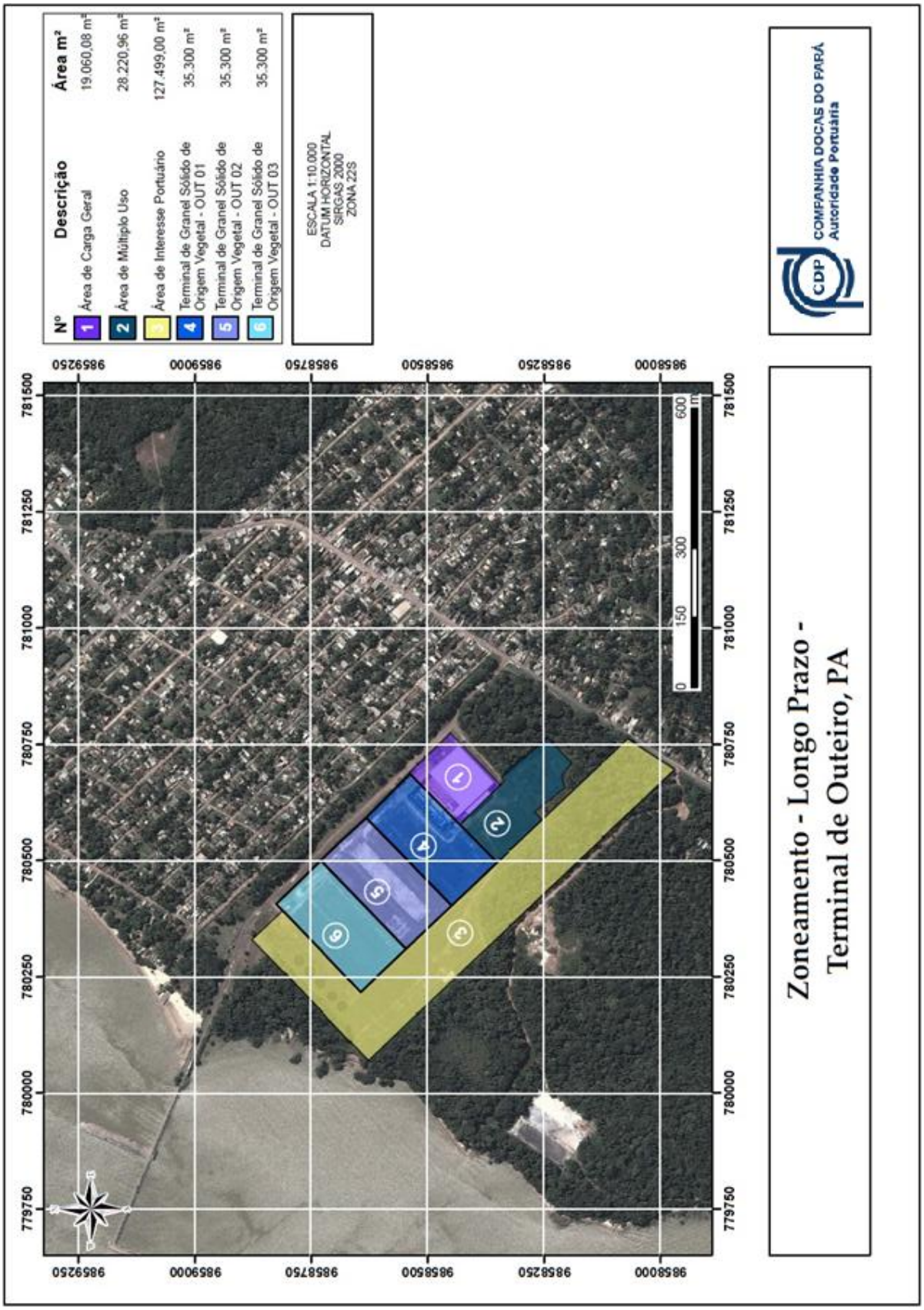

Área de Carga Geral -
Terminal de Outeiro, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
ESCALA 1:10.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
Nº
Descrição
Área m²
1
Área de Carga Geral
19.060,08 m²
0
150
300
600
m
9858250
9859000
9858750
9858500
9858250
9858000
781500
781250
781000
780750
780500
780250
780000
779750


Área de Múltiplo Uso -
Terminal de Outeiro, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
Nº
Descrição
Área m²
2
Área de Múltiplo Uso
28.220,96 m²
ESCALA 1:10.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
0
150
300
600
m
9859250
9859000
9858750
9858500
9858250
9858000
781500
781250
781000
780750
780500
780250
780000
779750


Área de Interesse Portuário -
Terminal de Outeiro, PA
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
CDP
ESCALA 1:10.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
Nº
Descrição
Área m²
Área de Interesse Portuário
127.499,00 m²
0
150
300
600
m
9858000
9858250
9858500
9858750
9859000
9859250
781500
781250
781000
780750
780500
780250
780000
779750


Nº
Descrição
Área m²
1 Área de Carga Geral 19.060,08 m²
2 Área de Múltiplo Uso 28.220,96 m²
3 Área de Interesse Portuário 127.499,00 m²
4 Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 01 35.300 m²
5 Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 02 35.300 m²
6 Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 03 35.300 m²
ESCALA 1:10.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Zoneamento - Curto Prazo -
Terminal de Outeiro, PA
0 150 300 600 m
781500
781250
781000
780750
780500
780250
780000
779750
9858000
9858250
9858500
9858750
9859000
9859250


Nº
Descrição
Área m²
1 Área de Carga Geral 19.060,08 m²
2 Área de Múltiplo Uso 28.220,96 m²
3 Área de Interesse Portuário 127.499,00 m²
4 Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 01 35.300 m²
5 Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 02 35.300 m²
6 Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 03 35.300 m²
ESCALA 1:10.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Zoneamento - Médio Prazo -
Terminal de Outeiro, PA
0 150 300 600 m
9859250
9859000
9858750
9858500
9858250
9858000
781500
781250
781000
780750
780500
780250
780000
779750


Nº
Descrição
Área m²
1 Área de Carga Geral 19.060,08 m²
2 Área de Múltiplo Uso 28.220,96 m²
3 Área de Interesse Portuário 127.499,00 m²
4 Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 01 35.300 m²
5 Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 02 35.300 m²
6 Terminal de Granel Sólido de Origem Vegetal - OUT 03 35.300 m²
ESCALA 1:10.000
DATUM HORIZONTAL
SIRGAS 2000
ZONA 22S
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ
Autoridade Portuária
Zoneamento - Longo Prazo -
Terminal de Outeiro, PA
0 150 300 600 m
9858000 9858250 9858500 9858750 9859000 9859250
781500 781250 781000 780750 780500 780250 780000 779750