

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO PORTUÁRIO

PDZ - Porto Organizado de Vila do Conde/PA



Porto de Vila do Conde

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ – CDP

CNPJ: 04.933.552/0001-03

Sociedade de Economia Mista, Vinculada a Secretaria Nacional de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – SNP/MTPA

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.

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	22
II.	INTRODUÇÃO	23
III.	JUSTIFICATIVA.....	25
1.	INFORMAÇÕES GERAIS	28
1.1.	LOCALIZAÇÃO	28
1.2.	DADOS CADASTRAIS	32
1.3.	HISTÓRICO.....	33
1.3.1.	<i>Histórico dos estudos de planejamento elaborado pelo porto.....</i>	<i>33</i>
1.4.	MARCOS LEGAIS	34
1.4.1.	<i>Aspectos Legais Específicos</i>	<i>36</i>
1.5.	SITUAÇÃO INSTITUCIONAL.....	37
1.6.	ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E DE GESTÃO	39
2.	SITUAÇÃO ATUAL.....	47
2.1.	TERMINAL DE PASSAGEIROS	48
2.2.	INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM	48
2.3.	INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM	52
	<i>Armazéns</i>	<i>53</i>
2.3.1.	<i>Pátios de Estocagem</i>	<i>57</i>
2.3.2.	<i>Silos de Estocagem</i>	<i>60</i>
2.3.3.	<i>Tanques</i>	<i>62</i>
2.4.	EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS.....	64
2.5.	ÁREAS E INSTALAÇÕES ARRENDADAS.....	71
2.6.	ÁREAS ARRENDÁVEIS	76
2.7.	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA EXPLORADA MEDIANTE AUTORIZAÇÃO DENTRO DA POLIGONAL DO PORTO	76
2.8.	ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS	77
2.9.	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA EXPLORADA MEDIANTE AUTORIZAÇÃO EXISTENTE NO ENTORNO DO PORTO	78
2.10.	INSTALAÇÕES RETROPORTUÁRIAS	84
2.11.	INSTALAÇÕES DE SUPRIMENTOS - UTILIDADES.....	85
2.11.1.	<i>Energia Elétrica.....</i>	<i>85</i>
2.11.2.	<i>Abastecimento de Água</i>	<i>86</i>
2.11.3.	<i>Drenagem e Esgoto</i>	<i>86</i>
2.11.4.	<i>Telecomunicações</i>	<i>87</i>
2.11.5.	<i>Combate a Incêndio.....</i>	<i>87</i>
2.11.6.	<i>Abastecimento de Combustível</i>	<i>88</i>

2.12.	INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS.....	88
2.13.	SERVIÇOS DE APOIO OPERACIONAL.....	89
2.13.1.	<i>Sistemas de Monitoramento do Tráfego Aquaviário</i>	89
2.13.2.	<i>Praticagem</i>	89
2.13.3.	<i>Rebocagem</i>	93
2.13.4.	<i>Serviços de apoio à embarcação</i>	94
2.14.	MÃO DE OBRA.....	94
2.14.1.	<i>OGMO</i>	95
2.14.2.	<i>Trabalhadores portuários</i>	101
2.14.3.	<i>Saúde e segurança do trabalhador</i>	103
2.15.	MEIO AMBIENTE.....	106
2.15.1.	<i>Diagnóstico Ambiental</i>	107
2.15.2.	<i>Gestão Ambiental</i>	114
2.15.3.	<i>Licenciamento ambiental</i>	122
2.15.4.	<i>Unidade de conservação</i>	131
2.15.5.	<i>Comunidades quilombolas</i>	131
2.15.6.	<i>Áreas prioritárias para conservação</i>	132
2.16.	SEGURANÇA.....	133
2.16.1.	<i>ISPS Code</i>	133
2.16.2.	<i>Segurança Patrimonial</i>	133
2.17.	ACESSOS INTERNOS DO PORTO	135
2.17.1.	<i>Vias de Circulação Rodoviária</i>	135
2.17.2.	<i>Vias de Circulação Ferroviária</i>	136
2.18.	ACESSOS TERRESTRES	137
2.18.1.	<i>Rodoviários</i>	137
2.18.2.	<i>Ferrovíários (Futuro)</i>	139
2.18.3.	<i>Dutoviários</i>	140
2.18.4.	<i>Acesso Rodo-Fluvial</i>	140
2.19.	ACESSOS HIDROVIÁRIOS	141
2.19.1.	<i>Hidrovia Tocantins-Araguaia</i>	141
2.19.2.	<i>Hidrovia do Rio Tocantins</i>	142
2.19.3.	<i>Hidrovia do Rio Araguaia</i>	144
2.20.	ACESSOS AQUAVIÁRIOS.....	147
2.20.1.	<i>Canal de Acesso</i>	150
2.20.2.	<i>Bacia de Evolução</i>	150
2.20.3.	<i>Áreas de Fundeio</i>	150
2.20.4.	<i>Barra</i>	152

2.20.5.	<i>Sinalização Náutica</i>	157
2.20.6.	<i>Interferências no Acesso Aquaviário</i>	158
2.20.7.	<i>Histórico de Acidentes</i>	160
2.20.8.	<i>Ventos</i>	161
2.20.9.	<i>Pluviosidade</i>	163
2.20.10.	<i>Nebulosidade</i>	164
2.20.11.	<i>Nível de Redução e Zero Hidrográfico</i>	165
2.20.12.	<i>Marés</i>	166
2.20.13.	<i>Ondas</i>	167
2.20.14.	<i>Correntes</i>	167
2.20.15.	<i>Taxa de Assoreamento</i>	167
2.21.	INTERAÇÃO PORTO-CIDADE	169
2.21.1.	<i>Integração do Porto no Planejamento Urbano</i>	169
2.21.2.	<i>Impactos da Atividade Portuária no Município</i>	170
3.	PLANO OPERACIONAL	171
3.1	MELHORIAS DE GESTÃO	173
3.2	MELHORIAS OPERACIONAIS	183
3.3	PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS	185
3.4	PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS EM ACESSOS	194
3.5	PROPOSIÇÃO DE REORGANIZAÇÃO DE ÁREAS.....	198
3.5.1.	ZONEAMENTO ATUAL	199
3.5.1.1.	<i>Áreas Arrendadas Afetas às Operações Portuárias</i>	201
3.5.1.1.1.	<i>Área 1 - Alunorte</i>	202
3.5.1.1.2.	<i>Área 2 - TECON</i>	204
3.5.1.1.3.	<i>Área 6 - Ipiranga</i>	206
3.5.1.1.4.	<i>Área 7 - Alunorte – Terminal de Granel Líquido</i>	207
3.5.1.2.	<i>Áreas Arrendadas Não Afetas às Operações Portuárias</i>	209
3.5.1.2.1.	<i>Área 23 - Yara Fertilizantes</i>	209
3.5.1.2.2.	<i>Área 24 - Alubar</i>	211
3.5.1.3.	<i>Áreas Não Arrendadas</i>	212
3.5.1.3.1.	<i>Área 8</i>	213
3.5.1.3.2.	<i>Área 3</i>	214
3.5.1.4.	<i>Áreas Arrendáveis</i>	215
3.5.1.4.1.	<i>Área 5 – VDC04</i>	216
3.5.1.4.2.	<i>Área 9 – VDC12</i>	218
3.5.1.4.3.	<i>Área 10 – VDC25</i>	221
3.5.1.4.4.	<i>Área 11 – VDC26</i>	223

3.5.1.4.5.	Área 12 – VDC27.....	225
3.5.1.4.6.	Área 13 – VDC28.....	227
3.5.1.4.7.	Área 14 – VDC29.....	229
3.5.1.5.	Instalações Não Afeta às Operações Portuárias	231
3.5.1.5.1.	Área 36.....	232
3.5.2.	PLANO DE ÁREAS ARRENDÁVEIS – CURTO PRAZO.....	233
3.5.2.1.	Áreas Arrendadas Afetas às Operações Portuárias.....	235
3.5.2.2.	Áreas Arrendadas Não Afetas às Operações Portuárias	235
3.5.2.3.	Áreas Não Arrendadas.....	236
3.5.2.4.	Áreas Arrendáveis.....	236
3.5.2.4.1.	Área 4	236
3.5.2.4.2.	Área 15	238
3.5.2.4.3.	Área 17	240
3.5.2.4.4.	Área 18	241
3.5.2.4.5.	Área 19	243
3.5.2.4.6.	Área 29	244
3.5.2.4.7.	Área 30	246
3.5.2.4.8.	Área 31	247
3.5.2.5.	Instalações Não Afetas às Operações Portuárias.....	249
3.5.2.5.1.	Área 3	249
3.5.2.5.2.	Área 3.1	251
3.5.2.5.3.	Área 3.2	252
3.5.2.5.4.	Área 16	254
3.5.2.5.5.	Área 20	255
3.5.2.5.6.	Área 21	256
3.5.2.5.7.	Área 22	258
3.5.2.5.8.	Área 25	259
3.5.2.5.9.	Área 26	261
3.5.2.5.10.	Área 27	263
3.5.2.5.11.	Área 28	265
3.5.2.5.12.	Área 32	266
3.5.2.5.13.	Área 35	268
3.5.3.	PLANO DE ÁREAS ARRENDÁVEIS – MÉDIO PRAZO.....	269
3.5.4.	PLANO DE ÁREAS ARRENDÁVEIS – LONGO PRAZO.....	271
3.6.	AÇÕES AMBIENTAIS.....	273
3.7.	LEVANTAMENTO DO FLUXO DE CARGA DO PORTO DE VILA DO CONDE.....	274
3.7.1.	Projeção de Fluxo de Cargas.....	285

3.7.1.1. Estudos utilizados como base para as projeções de fluxos de cargas	285
4. ANEXOS	308
4.1. ANEXO I - RESOLUÇÃO Nº 2650 - ANTAQ, DE 26 DE SETEMBRO DE 2012.....	308
4.2. ANEXO II - PORTARIA DA SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA Nº 03 DE 07/01/2014	309
4.3. ANEXO III - PORTARIA SEP Nº 104, DE 29 DE ABRIL DE 2009.	312
4.4. ANEXO IV - LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013.	316
4.5. ANEXO V - DECRETO Nº 8.033, DE 27 DE JUNHO DE 2013.....	332
4.6. ANEXO VI - PORTARIA Nº 206, DE 11 DE JULHO DE 2014	342
5. MAPAS.....	343

Índice de Figuras

FIGURA 1 - MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO PORTO DE VILA DO CONDE.....	28
FIGURA 2 - PORTO DE VILA DO CONDE	30
FIGURA 3 - LIMITE DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO	30
FIGURA 4 - ÁREA DE INFLUÊNCIA DO PORTO DE VILA DO CONDE	32
FIGURA 5 - ORGANOGRAMA DA CDP	40
FIGURA 6 - ORGANOGRAMA – CAP	43
FIGURA 7 - LIMITE DA ÁREA PRIMÁRIA DO PORTO DE VILA DO CONDE	47
FIGURA 8 - BERÇO 102 (ESQUERDA) E BERÇO 101 (DIREITA).....	49
FIGURA 9 - BERÇO 302, PÍER 300.....	50
FIGURA 10 - LOCALIZAÇÃO DO TMU1 E TGL, PORTO DE VILA DO CONDE	51
FIGURA 11 - INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM DO PORTO DE VILA DO CONDE	52
FIGURA 12 - INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM DO PORTO DE VILA DO CONDE	53
FIGURA 13 - ARMAZÉNS ALFANDEGADOS PARA CARGA DE EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO - CONVICON	54
FIGURA 14 - ARMAZÉM ALFANDEGADO PARA CARGA DE IMPORTAÇÃO.....	55
FIGURA 15 - VISTA EXTERNA DO ARMAZÉM ALFANDEGADO PARA CARGA DE EXPORTAÇÃO	56
FIGURA 16 - VISTA INTERNA DO ARMAZÉM ALFANDEGADO PARA CARGA DE EXPORTAÇÃO.....	56
FIGURA 17 - LOCALIZAÇÃO DOS ARMAZENS, PORTO DE VILA DO CONDE.....	57
FIGURA 18 - PÁTIO DESTINADO À ESTOCAGEM DE GRANÉIS SÓLIDOS, PORTO DE VILA DO CONDE	58
FIGURA 19 - PÁTIO DESTINADO À ESTOCAGEM DE CONTÊINERES, PORTO DE VILA DO CONDE	58
FIGURA 20 - PÁTIO DE MANGANÊS	59
FIGURA 21 - PÁTIO DESTINADO À ESTOCAGEM DE COQUE	59
FIGURA 22 - LOCALIZAÇÃO DOS PÁTIOS, PORTO DE VILA DO CONDE	60
FIGURA 23 - SILOS DE ALUMINA DA ALUNORTE: PORTO DE VILA DO CONDE	61
FIGURA 24 - LOCALIZAÇÃO DOS SILOS, PORTO DE VILA DO CONDE	61
FIGURA 25 - TANQUE DE ÓLEO COMBUSTÍVEL DA ALUNORTE/BR-DISTRIBUIDORA, PORTO DE VILA DO CONDE.....	62
FIGURA 26 - TANQUE DE ÓLEO COMBUSTÍVEL OC-A1 DA IPIRANGA, PORTO DE VILA DO CONDE	63
FIGURA 27 - TANQUES DE SODA CÁUSTICA DA ALUNORTE	63

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

FIGURA 28 - LOCALIZAÇÃO DOS TANQUES, PORTO DE VILA DO CONDE	64
FIGURA 29 - EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS.....	71
FIGURA 30 - ÁREAS ARRENDADAS.....	72
FIGURA 31 - ÁREAS ARRENDÁVEIS	76
FIGURA 32 - ÁREAS ALFANDEGADAS.....	77
FIGURA 33 - ÁREA ZPE DE BARCARENA.....	85
FIGURA 34 - ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS	89
FIGURA 35 - REBOCADORES QUE OPERAM NO PORTO DE VILA DO CONDE	93
FIGURA 36 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO POR FAIXA DE IDADE	97
FIGURA 37 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS VIGIAS POR FAIXA DE IDADE.....	97
FIGURA 38 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS ESTIVADORES POR FAIXA DE IDADE	98
FIGURA 39 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS CONSERTADORES POR FAIXA DE IDADE	98
FIGURA 40 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS CONFERENTES POR FAIXA DE IDADE	99
FIGURA 41 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS BLOCOS POR FAIXA DE IDADE.....	99
FIGURA 42 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS ARRUMADORES POR FAIXA DE IDADE.....	100
FIGURA 43 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS MOVIMENTADORES POR FAIXA DE IDADE	100
FIGURA 44 - GEOLOGIA DO MUNICÍPIO DE BARCARENA, PA.....	107
FIGURA 45 - HIDROGRAFIA DO MUNICÍPIO DE BARCARENA, PA.	109
FIGURA 46 - RELEVO DA REGIÃO DE VILA DO CONDE EM BARCARENA, PA.....	110
FIGURA 47 - BATIMETRIA DA ÁREA DO PORTO DE VILA DO CONDE.....	111
FIGURA 48 – OS TRIÂNGULOS INDICAM A EXISTÊNCIA DE SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS.....	114
FIGURA 49 – UNIDADE DE CONSERVAÇÃO.....	131
FIGURA 50 – COMUNIDADES QUILOMBOLAS	132
FIGURA 51 – ÁREAS PRIORITÁRIAS PARA CONSERVAÇÃO	133
FIGURA 52 - ACESSOS INTERNOS - PORTO DE VILA DO CONDE	136
FIGURA 53 - ACESSO INTERNO FERROVIÁRIO	137
FIGURA 54 - LOCALIZAÇÃO DO PORTO E OS ACESSO RODOVIÁRIOS DA REGIÃO.....	138
FIGURA 55 - ACESSO FERROVIÁRIO (EM IMPLANTAÇÃO), PORTO DE VILA DO CONDE	140

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

FIGURA 56 - SISTEMA RODO-FLUVIAL, PORTO DE VILA DO CONDE	141
FIGURA 57 - HIDROVIA DO RIO TOCANTINS.....	147
FIGURA 58 - ACESSO AO PORTO, PORTO DE VILA DO CONDE.....	149
FIGURA 59 - PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DAS ÁREAS DE FUNDEIO NA POLIGONAL DO PORTO ORGANIZADO DE VILA DO CONDE	152
FIGURA 60 - LOCALIZAÇÃO DO BALIZAMENTO NO PORTO DE VILA DO CONDE – ESTADO DO PARÁ.....	158
FIGURA 61 - VELOCIDADE DO VENTO MÉDIA.....	161
FIGURA 62 - VELOCIDADE DO VENTO, MÁXIMA E MÉDIA	162
FIGURA 63 - DIREÇÃO PREDOMINANTE DOS VENTOS MENSAIS.....	162
FIGURA 64 - PRECIPITAÇÃO TOTAL.....	163
FIGURA 65 - NÚMERO DE DIAS COM PRECIPITAÇÃO	164
FIGURA 66 - NEBULOSIDADE MÉDIA	165
FIGURA 67 - DETALHAMENTO DE ATIVIDADES	174
FIGURA 68 - PLANO DE TRABALHO.....	177
FIGURA 69 - ETAPAS DO PROJETO	177
FIGURA 70 - MAPA DE PROCESSOS	178
FIGURA 71 - ALÇA VIÁRIA DO PARÁ.....	194
FIGURA 72 - PONTE SOBRE O RIO GUAMÁ.....	195
FIGURA 73 - FERROVIA NORTE SUL - TRECHO AÇAILÂNDIA A BARCARENA	196
FIGURA 74 - ZONEAMENTO DA SITUAÇÃO ATUAL DO PORTO DE VILA DO CONDE.....	200
FIGURA 75 - MAPA DAS ÁREAS ARRENDADAS - PORTO DE VILA DO CONDE	201
FIGURA 76 - ÁREA ARRENDADA, ALUNORTE - PORTO DE VILA DO CONDE	203
FIGURA 77 - ÁREA ARRENDADA, TECON - PORTO DE VILA DO CONDE	205
FIGURA 78 - ÁREA ARRENDADA, IPIRANGA - PORTO DE VILA DO CONDE	206
FIGURA 79 - ÁREA ARRENDADA, ALUNORTE - PORTO DE VILA DO CONDE	208
FIGURA 80 - ÁREA ARRENDADA, YARA - PORTO DE VILA DO CONDE	210
FIGURA 81 - ÁREA ARRENDADA, ALUBAR - PORTO DE VILA DO CONDE	212
FIGURA 82 - ÁREA 08 - TERMINAL RODOFLUVIAL	213

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

FIGURA 83 - ÁREA 03 – ÁREA DE ARMAZENAGEM DE MINÉRIO	215
FIGURA 84 - ÁREA 5 – VDC04	217
FIGURA 85 - ÁREA 9 – VDC12	220
FIGURA 86 - ÁREA 10.....	222
FIGURA 87 - ÁREA 11 – VDC26	224
FIGURA 88 - ÁREA 12 – VDC27	226
FIGURA 89 - ÁREA 13 – VDC28	228
FIGURA 90 - ÁREA 14 – VDC29	230
FIGURA 91 - ÁREA 36 - ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	232
FIGURA 92 - ZONEAMENTO EM CURTO PRAZO DO PORTO DE VILA DO CONDE	234
FIGURA 93 - MAPA DE ZONEAMENTO EM CURTO PRAZO DO PORTO DE VILA DO CONDE.....	235
FIGURA 94 - ÁREA 4 - TERMINAL DE MÚLTIPLO USO II	237
FIGURA 95 - ÁREA 15 - TERMINAL DE ALUMINA II	239
FIGURA 96 - ÁREA 17 - GRANEL SÓLIDO MINERAL.....	240
FIGURA 97 - ÁREA 18 - PÁTIO DE MINÉRIO	242
FIGURA 98 - ÁREA 19 - TERMINAL DE GRANEL SÓLIDO DE ORIGEM MINERAL I	243
FIGURA 99 - ÁREA 29 - TERMINAL DE ARMAZENAGEM	245
FIGURA 100 - ÁREA 30 - TERMINAL DE MÚLTIPLO USO	246
FIGURA 101 - ÁREA 31 - TERMINAL DE GRANEL SÓLIDO DE ORIGEM MINERAL III	248
FIGURA 102 - ÁREA 3 - UTE	250
FIGURA 103 - ÁREA 3.1 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA.....	251
FIGURA 104 - ÁREA 3.2 - ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	253
FIGURA 105 - ÁREA 16 - ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	254
FIGURA 106 - ÁREA 20 - ÁREA DE FACILIDADES	256
FIGURA 107 - ÁREA 21 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA.....	257
FIGURA 108 - ÁREA 22 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA.....	259
FIGURA 109 - ÁREA 25 – FVP	260
FIGURA 110 - ÁREA 26 - ANO - ZONA DE APOIO LOGÍSTICO	262

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

FIGURA 111 - ÁREA 27 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	264
FIGURA 112 - ÁREA 28 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	265
FIGURA 113 - ÁREA 32 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA.....	267
FIGURA 114 - ÁREA 35 - TERMINAL DE GRANEL LÍQUIDO II.....	268
FIGURA 115 - ZONEAMENTO A MÉDIO PRAZO DO PORTO DE VILA DO CONDE	270
FIGURA 116 - MAPA DE ZONEAMENTO EM MÉDIO PRAZO DO PORTO DE VILA DO CONDE	271
FIGURA 117 - ZONEAMENTO EM LONGO PRAZO DO PORTO DE VILA DO CONDE.....	272
FIGURA 118 - MAPA DE ZONEAMENTO EM LONGO PRAZO DO PORTO DE VILA DO CONDE	273
FIGURA 119 - MOVIMENTAÇÃO DAS CARGAS POR TIPO	276
FIGURA 120 – PROPORÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO POR TIPO DE NAVEGAÇÃO.....	278
FIGURA 121 - MOVIMENTAÇÃO – CARGA GERAL CONTENEIRIZADA.....	280
FIGURA 122 - MOVIMENTAÇÃO – CARGA GERAL NÃO-CONTENEIRIZADA	282
FIGURA 123 - MOVIMENTAÇÃO – GRANEIS SÓLIDOS	284
FIGURA 124 - MOVIMENTAÇÃO – GRANEIS LÍQUIDOS	285
FIGURA 125 - PROJEÇÃO DE FLUXO DE CARGAS – PORTO DE VILA DO CONDE – EM TONELADAS	290
FIGURA 126 – PROJEÇÕES – BAUXITA	292
FIGURA 127 – PROJEÇÃO BAUXITA – PDZ 2013	292
FIGURA 128 – PROJEÇÕES – ALUMINA.....	293
FIGURA 129 – PROJEÇÃO ALUMINA – PDZ 2013.....	293
FIGURA 130 - COMPARAÇÃO DAS PROJEÇÕES - SODA CÁUSTICA	294
FIGURA 131 – PROJEÇÃO SODA CÁUSTICA – PDZ 2013	295
FIGURA 132 - COMPARAÇÃO DE PROJEÇÕES – COQUE	296
FIGURA 133 – PROJEÇÃO COQUE – PDZ 2013.....	296
FIGURA 134 – PROJEÇÃO CLÍNQUER – PDZ 2013	297
FIGURA 135 - COMPARATIVO DE PROJEÇÕES – CARVÃO.....	298
FIGURA 136 - PROJEÇÃO DE CARVÃO - PDZ 2013	298
FIGURA 137 - COMPARATIVO DE PROJEÇÕES – FERRO GUSA.....	299
FIGURA 138 – PROJEÇÃO FERRO GUSA – PDZ 2013.....	299

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

FIGURA 139 - PROJEÇÕES PLACAS DE AÇO.....	300
FIGURA 140 - PORJEÇÃO PLACAS DE AÇO - PDZ 2013.....	300
FIGURA 141 - PROJEÇÃO MINÉRIOS - PDZ 2013.....	301
FIGURA 142 – PROJEÇÃO DE COMBUSTÍVEIS – PDZ 2013.....	303
FIGURA 143 – COMPARATIVO DE PROJEÇÕES – GRANÉIS SÓLIDOS VEGETAIS.....	304
FIGURA 144 – PROJEÇÃO GRANÉIS SÓLIDOS VEGETAIS – PDZ 2013.....	304
FIGURA 145 - COMPARATIVO DE PROJEÇÕES – FERTILIZANTES.....	305
FIGURA 146 - PROJEÇÃO FERTILIZANTES - PDZ 2013.....	305
FIGURA 147 – PROJEÇÃO CONTÊINERES – PDZ 2013.....	306
FIGURA 148 – PROJECAO CONTÊINERES – PDZ 2013.....	307

Índice de Tabelas

TABELA 1 - LOCALIZAÇÃO DO PORTO DE VILA DO CONDE	29
TABELA 2 - COORDENADAS GEOGRÁFICAS DO PORTO DE VILA DO CONDE	29
TABELA 3 - IDENTIFICAÇÃO DA CDP - RELATÓRIO DE GESTÃO INDIVIDUAL	32
TABELA 4 - ESTRUTURA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA CDP - CONSAD	41
TABELA 5 - ESTRUTURA DO CONSELHO FISCAL DA CDP - CONFIS.....	42
TABELA 6 - FORÇA DE TRABALHO DA CDP - SITUAÇÃO APURADA EM 31/12/13.....	43
TABELA 7 - DETALHAMENTO DOS CARGOS EM COMISSÃO E FUNÇÕES GRATIFICADAS DA CDP	43
TABELA 8 - QUANTIDADE DE EMPREGADOS DA CDP POR FAIXA ETÁRIA	44
TABELA 9 - QUANTIDADE DE EMPREGADOS DA CDP POR NÍVEL DE ESCOLARIDADE	44
TABELA 10 - QUANTIDADE DE EMPREGADOS DA CDP	45
TABELA 11 - NÚMERO DE EMPREGADOS POR CARGO - SEDE CDP	45
TABELA 12 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIAS DE SE APOSENTAR	46
TABELA 13 - CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DOS BERÇOS DO TMU1, PORTO DE VILA DO CONDE	51
TABELA 14 - CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DOS BERÇOS DO TGL, PORTO DE VILA DO CONDE	52
TABELA 15 - EQUIPAMENTOS OPERACIONAIS NOS BERÇOS, PORTO DE VILA DO CONDE.....	65
TABELA 16 - CONTRATOS DE ARRENDAMENTO - CDP	73
TABELA 17 - ÁREAS ALFANDEGADAS.....	77
TABELA 18 - PREVISÃO DO CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA NO PORTO DE VILA DO CONDE	86
TABELA 19 - DEMANDA E CONSUMO DE ÁGUA - PVC.....	86
TABELA 20 - SERVIÇO DE APOIO NO PORTO DE VILA DO CONDE.....	94
TABELA 21 - RELAÇÃO DE TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO POR FAIXA DE IDADE	96
TABELA 22 - MÉDIA DE IDADE E MÉDIA SALARIAL - TPA'S	101
TABELA 23 - QUANTIDADE DE TPA'S EM VIA DE SE APOSENTAR.....	101
TABELA 24 - NÚMERO DE EMPREGADOS POR FAIXA DE IDADE E POR CARGO	101
TABELA 25 - MÉDIA SALARIAL DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS - CDP.....	102
TABELA 26 - TRABALHADORES PORTUÁRIOS EM VIAS DE SE APOSENTAR	103
TABELA 27 - METAS/2015.....	105

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 28 - AÇÕES PARA CONSTRUÇÃO DA AAP	119
TABELA 29 - SITUAÇÃO DA LICENÇA AMBIENTAL DO PORTO DE VILA DO CONDE	123
TABELA 30 - INDICADORA ANTAQ DE DESEMPENHO PARA O PORTO DE VILA DO CONDE / 2013.....	128
TABELA 31 - COMPARATIVO EM RELAÇÃO AO ANO DE 2012	130
TABELA 32 - ISPS CODE.....	133
TABELA 33 - SINAIS LUMINOSOS DO BALIZAMENTO DO CANAL DO QUIRIRI	155
TABELA 34 - SINALIZAÇÃO NÁUTICA DO BALIZAMENTO DO PORTO DE VILA DO CONDE.....	157
TABELA 35 - HISTÓRICO DE ACIDENTES.....	160
TABELA 36 - AMPLITUDES DAS MARÉS NO PORTO DE VILA DO CONDE, FONTE: DHN/MARINHA DO BRASIL....	166
TABELA 37 - NÍVEIS DE REDUÇÃO DAS MARÉS: PORTO DE VILA DO CONDE, FONTE: DHN/MARINHA.....	166
TABELA 38 - PLANO DE AÇÕES DO PORTO DE VILA DO CONDE	172
TABELA 39 - CRONOGRAMA PREVISÕES DE EXECUÇÃO DAS MELHORIAS OPERACIONAIS	185
TABELA 40 - (PAC) ESTUDOS E PROJETOS PARA CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE MÚLTIPLO USO2 NO PORTO DE VILA DO CONDE	187
TABELA 41 - AMPLIAÇÃO DO PÍER PRINCIPAL, ALARGAMENTO DO BERÇO 302 E DUPLICAÇÃO DA PONTE DE ACESSO NO PORTO DE VILA DO CONDE.....	188
TABELA 42 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES DE CIRCULAÇÃO NO PORTO DE VILA DO CONDE.....	189
TABELA 43 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES DE PROTEÇÃO À ATRACAÇÃO E OPERAÇÃO DE NAVIOS NO PORTO DE VILA DO CONDE.....	190
TABELA 44 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES DE PROTEÇÃO À ATRACAÇÃO E OPERAÇÃO DE NAVIOS NO PORTO DE VILA DO CONDE.....	191
TABELA 45 - IMPLANTAÇÃO DE ÁREA DE APOIO LOGÍSTICO PORTUÁRIO NO PORTO DE VILA DO CONDE.....	193
TABELA 46 - CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO	193
TABELA 47 - PREVISÃO DE CONSTRUÇÃO DO TRECHO BARCARENA - AÇAILÂNDIA/FNS.....	197
TABELA 48 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA ALUNORTE, PORTO DE VILA DO CONDE	202
TABELA 49 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 1 – ALUNORTE	203
TABELA 50 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA TECON, PORTO DE VILA DO CONDE	204
TABELA 51 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 2 - TECON.....	205
TABELA 52 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA IPIRANGA, PORTO DE VILA DO CONDE	206

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 53 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 6 – IPIRANGA	207
TABELA 54 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA ALUNORTE, PORTO DE VILA DO CONDE	207
TABELA 55 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 7 – ALUNORTE	208
TABELA 56 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 23 - YARA FERTILIZANTES, PORTO DE VILA DO CONDE	210
TABELA 57 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 23 - YARA FERTILIZANTES	211
TABELA 58 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA ALUBAR, PORTO DE VILA DO CONDE	211
TABELA 59 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 24 - ALUBAR.....	212
TABELA 60 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 08, PORTO DE VILA DO CONDE	213
TABELA 61 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 08.....	214
TABELA 62 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 08, PORTO DE VILA DO CONDE	214
TABELA 63 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 03.....	215
TABELA 64 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 5, PORTO DE VILA DO CONDE	217
TABELA 65 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 5	218
TABELA 66 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 9, PORTO DE VILA DO CONDE	219
TABELA 67- COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 9.....	220
TABELA 68 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 10, PORTO DE VILA DO CONDE	221
TABELA 69 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 10.....	222
TABELA 70 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 11, PORTO DE VILA DO CONDE	223
TABELA 71- COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 11.....	225
TABELA 72 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 12, PORTO DE VILA DO CONDE	226
TABELA 73- COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 12.....	227
TABELA 74 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 13, PORTO DE VILA DO CONDE	228
TABELA 75- COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 13.....	229
TABELA 76 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 14, PORTO DE VILA DO CONDE	230
TABELA 77- COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 14.....	231
TABELA 78 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 36, PORTO DE VILA DO CONDE	232
TABELA 79 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 36.....	233
TABELA 80 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 4, PORTO DE VILA DO CONDE	237

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 81 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 4	238
TABELA 82 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 15, PORTO DE VILA DO CONDE	238
TABELA 83 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 15	239
TABELA 84 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 17, PORTO DE VILA DO CONDE	240
TABELA 85 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 17	241
TABELA 86 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 18, PORTO DE VILA DO CONDE	241
TABELA 87 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 18	242
TABELA 88 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 19, PORTO DE VILA DO CONDE	243
TABELA 89 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 19	244
TABELA 90 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 29, PORTO DE VILA DO CONDE	244
TABELA 91 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 29	245
TABELA 92 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 30, PORTO DE VILA DO CONDE	246
TABELA 93 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 30	247
TABELA 94 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 31, PORTO DE VILA DO CONDE	247
TABELA 95 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 31	248
TABELA 96 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 3, PORTO DE VILA DO CONDE	249
TABELA 97 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 3	250
TABELA 98 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 3.1, PORTO DE VILA DO CONDE	251
TABELA 99 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 3.1	252
TABELA 100 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 3.2, PORTO DE VILA DO CONDE	252
TABELA 101 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 3.2	253
TABELA 102 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 16, PORTO DE VILA DO CONDE	254
TABELA 103 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 16	255
TABELA 104 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 20, PORTO DE VILA DO CONDE	255
TABELA 105 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 20	256
TABELA 106 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 21, PORTO DE VILA DO CONDE	257
TABELA 107 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 21	258
TABELA 108 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 22, PORTO DE VILA DO CONDE	258

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 109- COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 22.....	259
TABELA 110 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 25, PORTO DE VILA DO CONDE	260
TABELA 111- COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 25.....	261
TABELA 112 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 26, PORTO DE VILA DO CONDE	261
TABELA 113 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 26.....	262
TABELA 114 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 27, PORTO DE VILA DO CONDE	263
TABELA 115 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 27.....	264
TABELA 116 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 28, PORTO DE VILA DO CONDE	265
TABELA 117 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 28.....	266
TABELA 118 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 32, PORTO DE VILA DO CONDE	266
TABELA 119 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 32.....	267
TABELA 120- CARACTERÍSTICA DA ÁREA 35, PORTO DE VILA DO CONDE	268
TABELA 121 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 35.....	269
TABELA 122 - PRINCIPAIS MERCADORIAS MOVIMENTADAS - 2012	275
TABELA 123 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DAS CARGAS POR TIPO DE CARGA	276
TABELA 124 – EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO EM GRANEL SÓLIDO (1.000 T)	277
TABELA 125 – EVOLUÇÃO ANUAL DA MOVIMENTAÇÃO EM GRANEL LÍQUIDO (1000 T)	277
TABELA 126 – MOVIMENTAÇÃO – CARGA GERAL CONTENEIRIZADA – TONELADAS – 2012	279
TABELA 127 – MOVIMENTAÇÃO – CARGA GERAL NÃO-CONTENEIRIZADA – TONELADAS – 2012	281
TABELA 128 - MOVIMENTAÇÃO – GRANEIS SÓLIDOS – TONELADAS – 2012.....	283
TABELA 129 - MOVIMENTAÇÃO – GRANEIS LÍQUIDOS – TONELADAS - 2012	284
TABELA 130 – PROJEÇÕES – PDZ PVC 2010.....	286
TABELA 131 – PROJEÇÕES DO PLANO MESTRE DO PVC – 2013	287
TABELA 132 - PROJEÇÕES DE CARGAS DOS NOVOS ARRENDAMENTOS – MIL TONELADAS.....	288
TABELA 133 – PROJEÇÃO DE FLUXO DE CARGAS – PORTO DE VILA DO CONDE – EM TONELADAS.....	290
TABELA 134 – PROJEÇÃO DE MOVIMENTAÇÃO TOTAL DE COMBUSTÍVEIS - PVC.....	302

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)

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 Capitânicas)

NR (Norma Regulamentadora)

PCE (Plano de Controle de Emergências)

PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário)

PEA (Programa de Educação Ambiental)

PEI (Plano de Emergência Individual)

PETCON (Planejamento em Transporte e Consultoria LTDA.)

PETROBRAS (Petróleo Brasileiro S.A.)

PNLT (Plano Nacional de Logística e Transporte)

PPRA (Programa de Prevenção de Riscos Ambientais)

PVC (Porto de Vila do Conde)

RAL (Relatório de acidentes com Lesão)

SCAP (Sistema de Controle de Administração Portuária)

SECEX (Secretaria de Comércio Exterior)

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

SEP (Secretaria de Portos)

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)

SNP (Secretaria Nacional de Portos)

SUDAM (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia)

TGL (Terminal de Granéis Líquidos)

TGV (Terminal de Granéis Vegetais)

TMU1 (Terminal de Múltiplo Uso 1)

TMU2 (Terminal de Múltiplo Uso 2)

TRANSPETRO (Petrobras Transporte S.A.)

UFPA (Universidade Federal do Pará)

UHE (Usina Hidroelétrica)

VTMIS/VTIS (Vessel Traffic Management Information)

ZAU (Zonas de Ambiente Urbano)

ZI (Zona Industrial)

ZPP (Zona de Preservação do Patrimônio)

I. Apresentação

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 Vila do Conde, o qual está inserido no contexto de um esforço recente da Secretaria Nacional de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - SNP/MTPA 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 – PNL.

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

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

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

II. Introdução

Em 1993, a Lei nº 8.630, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, que, dentre outras determinações, previa a elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ para cada porto público, com o objetivo de guiar as tomadas de decisões das autoridades portuárias. Assim, o PDZ tem se configurado como uma ferramenta de planejamento e gestão fundamental para as Administrações Portuárias, servindo também como orientação às atividades do porto, para consulta por diversos agentes e entidades, públicos e privados, no estabelecimento de seus planos e programas, com vistas à exploração econômica das áreas e instalações portuárias.

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

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

A primeira iniciativa da SNP nessa direção foi à construção, ainda durante a formulação da Lei nº 12.815, do Plano Nacional de Logística Portuária - PNLN, 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 PNLN, a SNP elaborou diagnósticos e prognósticos do setor para avaliação de cenários e proposição de ações de médio e longo prazo que permitem a tomada de decisões em seis principais áreas temáticas: infraestrutura; superestrutura e operações; logística e hinterlândia; economia e finanças; gestão; e meio ambiente.

O PNLN desenvolveu Planos Diretores Estratégicos (*Master Plans*) para 12 portos públicos considerados de importância estratégica nacional (Santarém, Vila do

Conde, Mucuripe e Pecém, Suape, Salvador e Aratu, Vitória, Rio de Janeiro, Itaguaí, Belém, Santos, Paranaguá, Itajaí e Rio Grande). Os *Master Plans* trazem elementos, ferramentas e alternativas para melhoria da gestão e da expansão desses portos.

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

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

O presente relatório tem como objetivo apresentar a caracterização das áreas previstas no zoneamento atual e nos cenários de ocupação previstos no curto, médio e longo prazo. Esta tarefa é efetuada a partir da atualização dos dados e informações cadastrais no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto de Vila do Conde 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 – 2015 do Porto Organizado de Vila do Conde” elaborado através do Protocolo de Intenções junto à Universidade Federal do Pará que originou o Contrato CDP/UFGPA nº 30/2012 e seus Termos Aditivos, foi aprovado através da Portaria SEP nº473/2015, de 22 de outubro de 2015. Seus termos e definições buscam objetivos específicos estabelecidos no Art. 11º 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 afetas às operações portuárias 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 elaboração do Plano Geral de Outorgas - PGO.

Nesse sentido, o PDZ traz, dentre outros instrumentos e diretrizes de planejamento para o desenvolvimento do Porto de Vila do Conde, a clara indicação de que as plantas de operação (recepção, manuseio e expedição) de granéis

líquidos derivados de petróleo atualmente instaladas no Terminal de Miramar, migrassem, em curto prazo, em até 5 anos, para as Áreas 09, 10, 11, 12 e 13 previstas no PDZ do Porto de Vila do Conde. Esse movimento se daria pela transferência inicial da Petrobrás – Petróleo Brasileiro S.A. e de suas subsidiárias, que atrairiam, por si, plantas auxiliares existentes também em Miramar, definições essas, também, citadas no PNLP e respectivo Plano Mestre.

Decorrido mais de um ano em que as orientações de zoneamento e desenvolvimento do Porto seguem as diretrizes estabelecidas no Relatório de 2015, não foi identificado qualquer movimento no sentido de se concretizar as premissas estabelecidas em relação a migração das plantas de granéis líquidos do Terminal de Miramar para o Porto de Vila do Conde. Durante esse período a CDP recebeu interessados em movimentar granéis líquidos e liquefeitos no Porto, tanto os derivados de petróleo, quando granéis de outras naturezas. Dentre as investidas e interesses manifestados de operação e implantação de terminais no PVC, foram protocoladas as seguintes manifestações:

- TIMAC AGRO Indústria e Comércio de Fertilizantes Ltda. – Intenção de implantação de Terminal de Granéis Líquidos, utilizando cerca de 9.700m² para movimentação de ácido sulfúrico 98% que será utilizado na produção de fertilizantes em planta industrial implantada fora do porto. Além da carga líquida prevista, ainda serão movimentados pelo porto granéis sólidos como cloreto de potássio, fosfato de cálcio, sulfato de amônio, dentre outros, cuja projeção segue apresentada neste relatório – Protocolo de 20.10.2016;
- GG POWER Participações S/A – Intenção de implantação de Terminal de Regaseificação integrado a uma usina termoeletrica. Sendo previsto a operação em espelho d'água de embarcação regaseificadora fundiada, servidão de passagem e espaço em *pipe rack* e utilização de área de 120.980 m² destinada a planta de processamento e distribuição de GNL – Protocolo em 24.11.2016;

- BCI Brasil China Importadora e Distribuidora S/A - Intenção de implantação de Terminal de Granéis Líquidos Derivados de Petróleo, utilizando cerca de 91.000m² - Protocolo de 21.11.2016.

Ao ser analisadas as possibilidades de novos negócios e atração de cargas para o Porto, tem-se que a proposta de implantação de Terminal de Granéis Líquidos para movimentação e armazenamento de ácido sulfúrico seria possível ao considerarmos a inclusão ao PDZ Curto Prazo das duas novas áreas mapeadas, após o devido levantamento topocadastral, conforme se detalha a frente.

De outra forma, as demais propostas apenas se viabilizariam caso a destinação das áreas 9 a 13 tivesse algumas de suas premissas alteradas, vez que o Relatório PDZ – 2015 destina essas áreas exclusivamente para a transferência e recepção das plantas hoje implantadas em Miramar. Dessa forma, nesta Atualização, preserva-se a destinação para granéis líquidos das áreas 9 a 13, no entanto, considerando a implantação de quaisquer interessados, sejam os atuais arrendatários do Terminal de Miramar, sejam novos interessados com propostas que devam ser estruturadas de acordo com a Portaria SEP nº 03/2014.

Definidas tais premissas, esta Atualização do PDZ apresenta dados, informações e mapas, necessários ao atendimento pleno do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Vila do Conde, destacando, conforme estrutura do Relatório PDZ-2015: 2 - SITUAÇÃO ATUAL e 3 - PLANO OPERACIONAL, onde se apresenta os planos de curto, médio e longo prazo, com seus respectivos subitens, do ANEXO II, da Portaria SEP/PR N° 03/2014.

1. Informações Gerais

1.1. Localização

O Porto de Vila do Conde (Figura 1/Mapa página 343) localiza-se na rodovia PA-481, km 2, município de Barcarena, Estado do Pará. Situa-se à margem direita do Rio Pará, no local denominado Ponta Grossa, a cerca de 3,3 km a jusante da Vila Murucupí, nova denominação da antiga Vila do Conde, em frente à Baía de Marajó, formada, dentre outros, pela confluência dos rios Tocantins, Guamá, Moju e Acará. Está integrado ao Complexo Portuário Industrial de Vila do Conde.

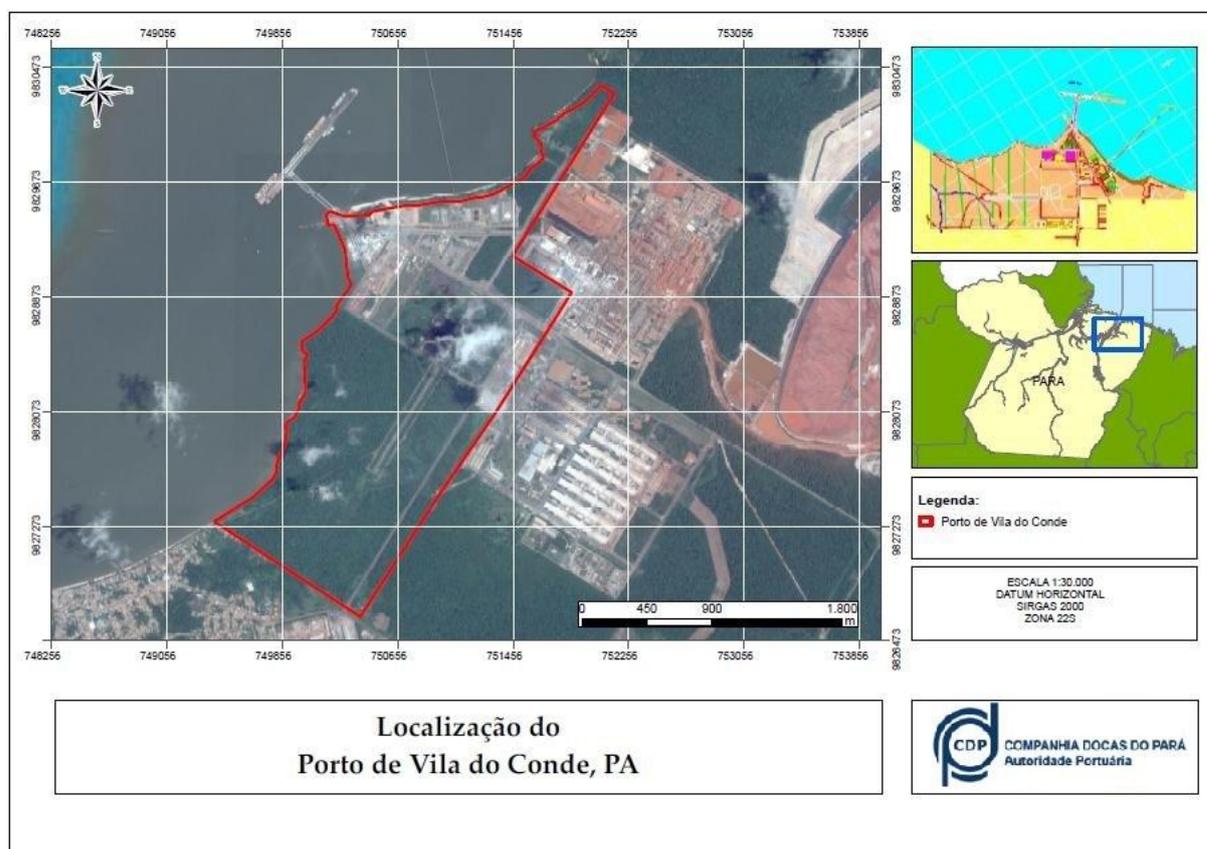


FIGURA 1 - MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

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

TABELA 1 - LOCALIZAÇÃO DO PORTO DE VILA DO CONDE

PORTO DE VILA DO CONDE – APOCON	
Nome	Porto de Vila do Conde – APOCON
Administrador	Paulo Sergio de Melo Gomes
Endereço	Rodovia PA 481 – km 2.3 - Barcarena/Pará CEP: 68447-000
Cep	68.447-00
Telefones	(91) 3754-5200 / (91) 3754-5201 / Fax: (91) 3754-5200
Contatos	(91) 98886-7920
Email	pgomes@cdp.com.br

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

As coordenadas geográficas do Porto de Vila do Conde, bem como no sistema UTM são apresentados na Tabela 2, a seguir:

TABELA 2 - COORDENADAS GEOGRÁFICAS DO PORTO DE VILA DO CONDE

COORDENADAS GEOGRÁFICAS ZONA 22M – DATUM SIRGAS 2000		COORDENADAS UTM ZONA 22M – DATUM SIRGAS 2000
Latitude	01° 32' 37.2" S	E: 662.012,66m
Longitude	48° 44' 47.4" W	S: 9.829.476,12m

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Na Figura 2 é possível ver as instalações do porto e sua localização no município de Barcarena, e na Figura 3/Mapa página 344 está delimitada o limite da área do porto organizado de Vila do Conde, conforme decreto nº 8.394 de 28 de janeiro de 2015, pela Presidência da República.



FIGURA 2 - PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

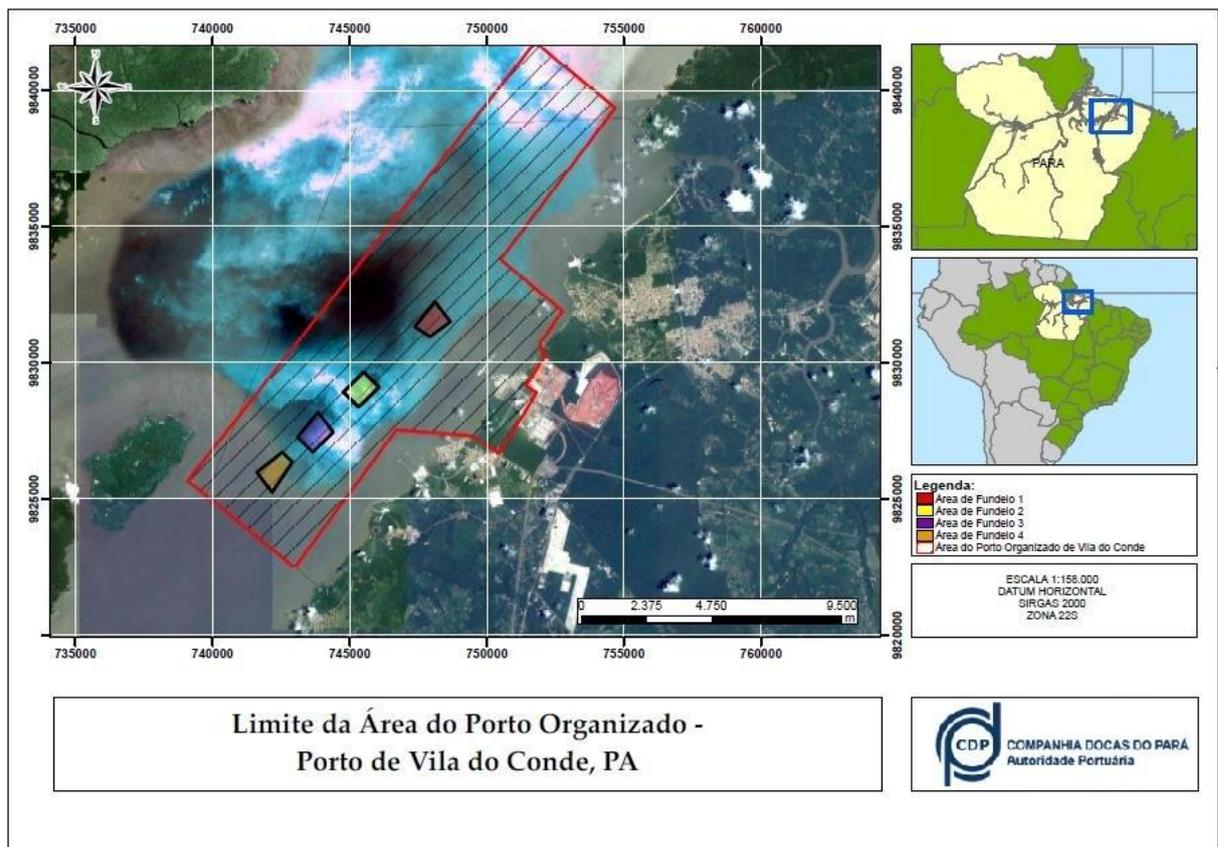


FIGURA 3 - LIMITE DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

Fonte: CDP

O foreland, ou área de influência geo-econômica do Porto de Vila do Conde 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 hinterland ou área de influência no sentido do continente compreende a região abrangida pelos municípios de Barcarena, Oriximiná, Marabá, Paragominas, Castanhal, Ananindeua e Belém, todos situados no Estado do Pará.

Os principais produtos fabricados no Complexo Industrial Portuário são alumina e hidrato de alumina pela Alunorte e alumínio pela Albras. Os outros insumos básicos necessários são coque, piche, carvão, soda cáustica e óleo combustível, recebidos no complexo pelo Porto, procedentes do exterior ou de portos nacionais.

Por estas características, o Porto exerce sua maior influência nos municípios de Barcarena, onde se localizam as empresas Alunorte e Albras, e em Oriximiná, onde se situa a Mineração Rio do Norte, principal empresa exploradora de bauxita, principal matéria-prima destas empresas.

Outros empreendimentos industriais, ligado ou não aos produtos básicos do conjunto Alunorte/Albras, já se implantaram no Porto, como Alubar - para a fabricação de vergalhões e cabos de alumínio, além da unidade de produção de fertilizantes da Bunge.

O potencial portuário de Vila do Conde 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 hidrovía Tocantins-Araguaia.

Essa vocação pode expandir fortemente a área de influência do porto, no futuro, podendo ser definida como uma macro-região que se estende para o centro-oeste do Brasil, incluindo Mato Grosso, Tocantins e Goiás (Figura 3), principalmente quando forem concluídas eclusas de barragens, dragagem e derrocagem ao longo da hidrovía Araguaia-Tocantins.

O mapa compreendendo a área de Influência do Porto de Vila do Conde é ilustrado na Figura 4/ Mapa página 345.

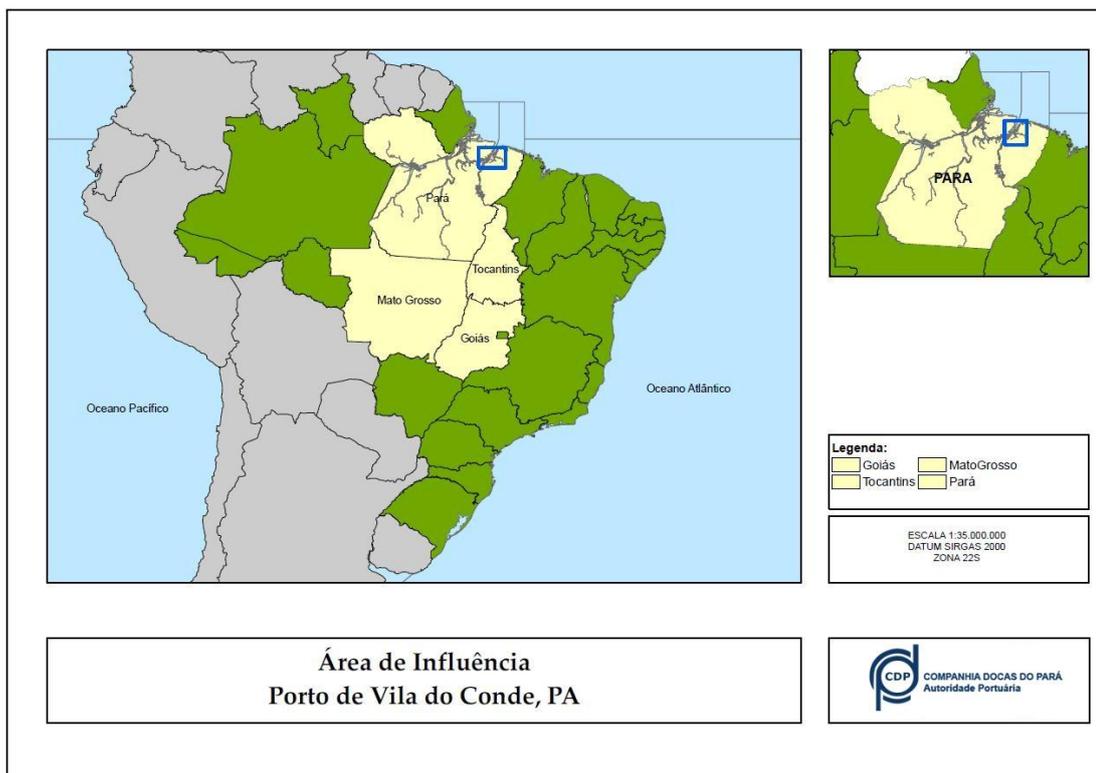


FIGURA 4 - ÁREA DE INFLUÊNCIA DO PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

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 Nacional de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - SNP/MTPA
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 Vila do Conde - APOCON
CNPJ:	04.933.552/0009-60
Página Web:	http://www.cdp.com.br
E-mail:	mauro@cdp.com.br/porto-de-vila-do-conde
Telefone:	(091) 3754-5200 (091) 3754-5201 Fax: (091) 3754-5200
Regime de Exploração	Sociedade de Economia Mista

Fonte: GEPLAN/CDP.

1.3. Histórico

Em Setembro de 1976, como resultado do acordo de cooperação econômica firmado entre o Brasil e o Japão, o Governo brasileiro assumiu a responsabilidade pela implantação da infraestrutura portuária, rodoviária e urbana requerida para a concretização dos projetos de processamento industrial de bauxita, além da produção em larga escala de alumina e alumínio.

O Complexo do Alumínio, situado no município de Barcarena, Estado do Pará, abrange uma área aproximada de 19 mil ha onde estão instaladas as unidades industriais da Alunorte, para a produção de alumina, e da Albras, para a produção de alumínio, constituídas pela associação nipo-brasileira, em que o sistema da Vale representava o segmento econômico nacional.

Devido a essa iniciativa, fez-se necessária à construção de uma instalação portuária para a movimentação dessas cargas.

Em 24 de Outubro de 1985, nove anos após a assinatura do acordo Brasil/Japão, foi inaugurado o Porto de Vila do Conde, sob administração da CDP.

O Porto de Vila do Conde - PVC foi criado originalmente como um terminal destinado a operar as cargas da ALBRAS/ALUNORTE, principalmente granéis sólidos, líquidos e alumínio (carga geral) nos berços 101 e 102. Posteriormente se agregaram os berços 201 como Terminal de Granéis Líquidos - TGL e o 202 destinado a todas as outras cargas. Com o surgimento de outras cargas, o porto se expandiu posteriormente com a construção dos berços 301 e 302 e do TGL, independente.

1.3.1. Histórico dos estudos de planejamento elaborado pelo porto

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

- Plano Diretor Portuário do Brasil - Porto de Vila do Conde, elaborado pela 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 Vila do Conde, 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 Vila do Conde, elaborado por PETCON - Companhia Docas do Pará, 1999;
- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário do Complexo Pará - Porto de Vila do Conde, elaborado por PETCON - Companhia Docas do Pará, 2004;
- Atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - Porto de Vila do Conde, 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 PDZ.

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

O Decreto nº 8.033, define em seu Art. 36 que cada porto organizado deverá ter um Conselho de Autoridade Portuária - CAP, que agora se constitui em um órgão consultivo da administração do porto, lhe competindo sugerir, entre outras atribuições: alterações no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto e ações para promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias.

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

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

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

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

Segundo a Portaria SEP nº 03/2014, **o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ é o instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária**, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão

racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária - PNL P 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, SNP, 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 Vila do Conde.

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 10/04/2014

A área do Porto Organizado de Vila do Conde foi definida pelo Decreto Federal nº 8.394, datado de 28 de janeiro de 2015, sendo constituída:

- I. Pelas instalações portuárias terrestres localizadas no Município de Barcarena, Estado do Pará, tais como: edificações em geral, silos, tanques, armazéns, pátios, acessos e vias de circulação, passeios, terrenos, abrangidos pela poligonal da área do porto organizado, sob guarda ou responsabilidade do Porto, incorporados ou não ao seu patrimônio; e
- II. Pela infraestrutura de acessos aquaviários, de proteção e de acostagem, nelas compreendidas, entre outras, bacias de evolução, áreas de fundeio, canais de acesso, molhes, quebra-mares, guias correntes, espigões, cais, pontes, píeres de atracação, dolphins, sistemas de amarração, de balizamento e de sinalização e áreas adjacentes a estas

infraestruturas, abrangidas pela poligonal do porto organizado, que sejam administradas e mantidas pelo Porto.

O PDZ do Porto de Vila do Conde em vigor foi aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária - CAP do Porto de Vila do Conde, conforme Deliberação nº 10/2009, e o respectivo Programa de Arrendamento de Áreas e instalações do Porto Organizado de Vila do Conde foi aprovado pela Resolução da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ nº 1989/2011.

O Regulamento de Exploração dos Portos de Belém, Vila do Conde e Santarém foi aprovado em 10/10/2014 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 Vila do Conde foi declarado por meio do **Ato Declaratório Executivo da Secretaria da Receita Federal nº 23**, de 05 de julho de 2002.

1.5. Situação Institucional

A CDP é uma Sociedade de Economia Mista, CNPJ: 04.933.552/0001-03, de capital autorizado, vinculado à Secretaria Nacional de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - SNP/MTPA, 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 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 Vila do Conde 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 Vila do Conde está adequado as diretrizes determinadas pelo PNLN e que ele é capaz de assegurar no futuro a auto sustentação de alguns ajustes e melhorias para se tornar eficaz (Plano Mestre do Porto de Vila do Conde, 2013).

Ademais, a vinculação do porto encontra-se definida no Decreto nº 8.872, de 10/10/2016, que dispõe sobre a vinculação das entidades da administração pública federal indireta, bem como no Decreto nº 9.000, de 08/03/2017, que aprova a estrutura regimental do MTPA.

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.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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, Portos e Aviação Civil	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

Além disso, o Conselho de Administração - CONSAD está inserido, no modelo de governança corporativa das estatais federais, conforme os dispositivos legais relativos àquelas empresas, sendo, principalmente:

- Lei nº 13.341/2016, que tornou extinta a Secretaria de Portos, da Presidência da República - SEP-PR;
- Decreto nº 8.872/2016, que dispõe sobre a vinculação das entidades da administração pública federal indireta;
- Decreto 8.945/2016, que regulamenta, no âmbito da União, da Lei nº 13.303/2016 (Lei das Estatais), que dispõe sobre o estatuto jurídico das empresas estatais;
- Decreto 9.035/2017, que estabelece as competências da Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais, do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão – SEST-MP;

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

- Decreto nº 9.000/2017, que dispõe sobre a Estrutura do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

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, 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 03/04/2014
AUGUSTO CÉSAR CARVALHO BARBOSA DE SOUZA	Conselheiro Titular	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	Ata AGE 23/05/2014
REGINALDO ROBERTO ALBUQUERQUE DE SÁ	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
PÉRICLES TADEU DA COSTA BERRA	Conselheiro Suplente	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	Ata AGE 01/04/2016
JOSE ALFREDO ALBUQUERQUE E SILVA	Conselheiro Suplente	Secretaria Nacional de Portos	Ata AGO* de 01/04/2016

* 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).

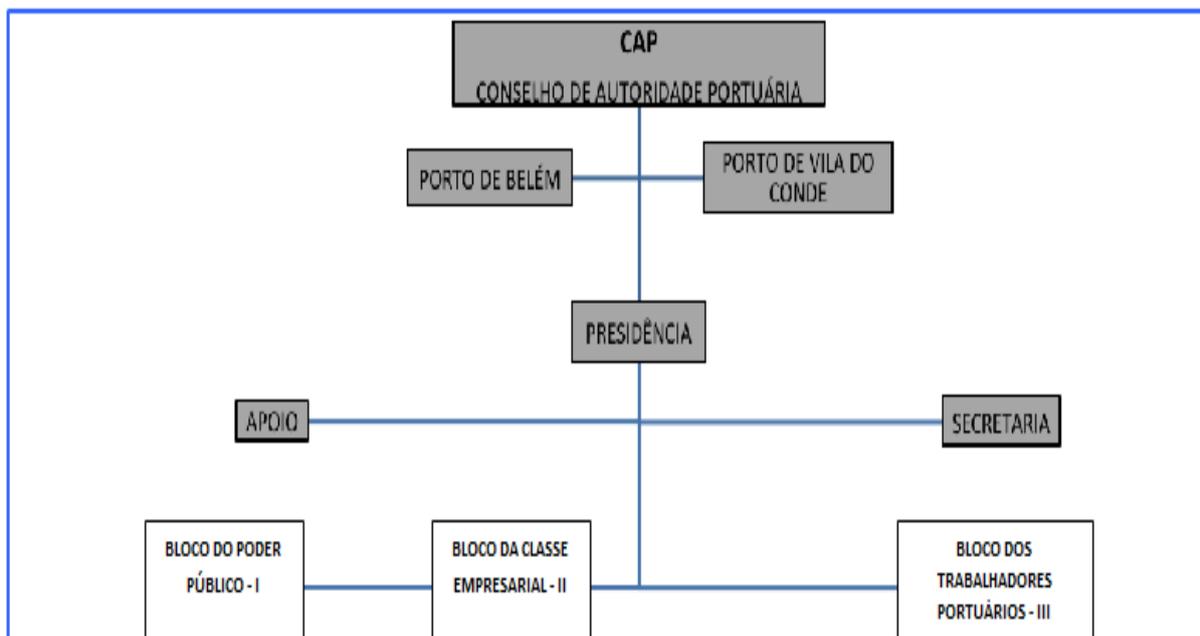


FIGURA 6 - ORGANOGAMA – CAP

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 6 apresenta a força de trabalho 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: 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 ACESSORAMENTO SUPERIOR				
1.1. Empregados de Carreira Vinculada ao Órgão	-	1	-	-
1.2. Sem Vínculo	-	23	1	15
2. FUNÇÕES GRATIFICADAS				
2.1. Empregados de Carreira Vinculada ao Órgão	-	53	-	2
Total de Empregados em Cargo e em Função	-	77	1	17

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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 possui 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 EMPREGADOS 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 na Tabela 10. A maior parte dos empregados (36%) está locada

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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 Imbituba	2	0	2
TOTAL	317	74	391

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 11 apresenta o detalhamento, por cargo, do quantitativo de empregados alocados no Edifício Sede da CDP.

TABELA 11 - NÚMERO DE EMPREGADOS POR CARGO - SEDE CDP

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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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

A Tabela 12 apresenta o detalhamento, por local de trabalho, do quantitativo de trabalhadores portuários em vias de se aposentar.

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 complexo Portuário Industrial de Vila do Conde, caracterizado por ser fluvial e marítimo é um porto público administrado pela Companhia Docas do Pará - CDP. Localiza-se no município de Barcarena, Estado do Pará, à margem direita do Rio Pará no local denominado Ponta Grossa, a cerca de 3,3 km a jusante da Vila Murucupí, nova denominação da antiga Vila do Conde, em frente à baía de Marajó, formada pela confluência dos rios Tocantins, Guamá, Moju e Acará, dentre outros.

A Figura 7/Mapa página 346 ilustra o mapa com o limite da área primária do Porto de Vila do Conde.

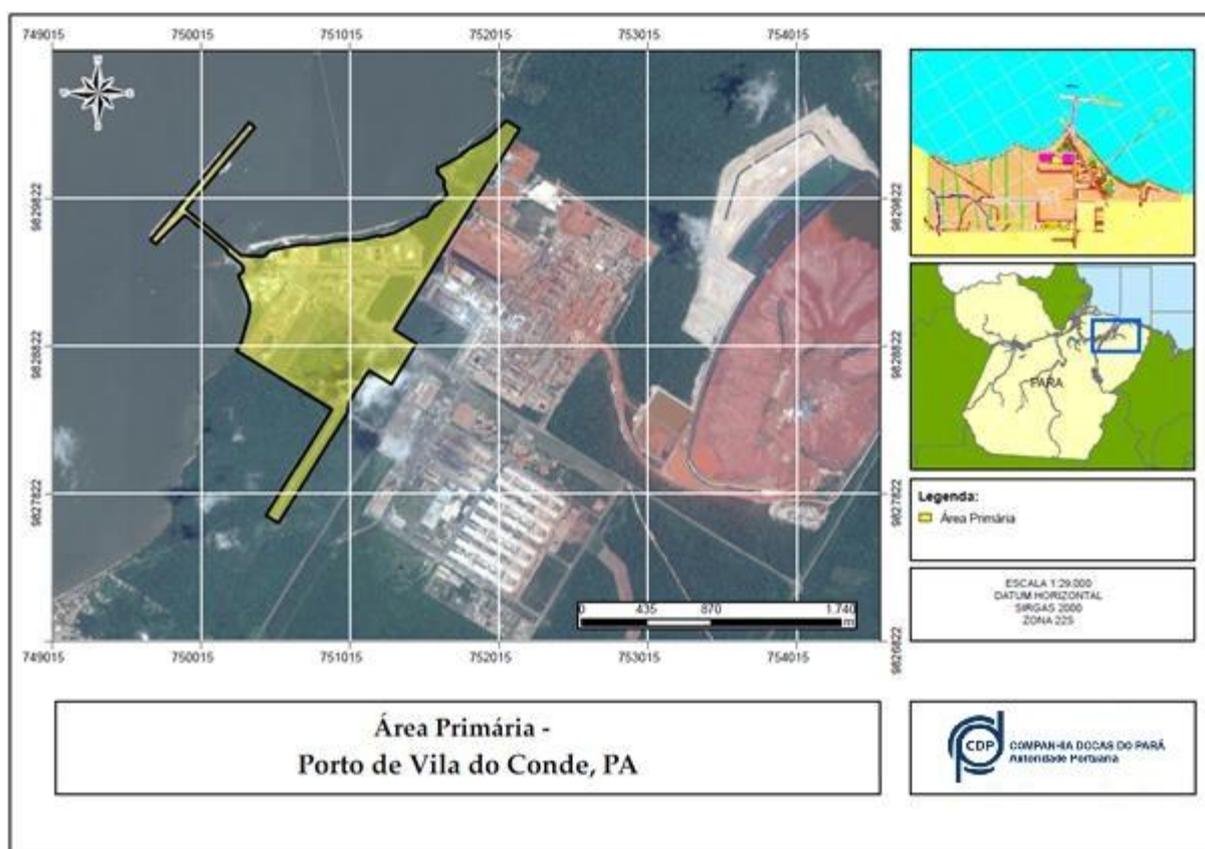


FIGURA 7 - LIMITE DA ÁREA PRIMÁRIA DO PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

2.1. Terminal de Passageiros

Não há terminal de passageiros no Porto de Vila do Conde.

2.2. Instalações de Acostagem

Por estar localizado na Baía do Marajó, região naturalmente abrigada, as condições de acesso marítimo e de abrigo do Porto de Vila do Conde são naturais, não exigindo a execução de obras de espigões ou quebra-mares. Todas as instalações de acostagem estão em bom estado de conservação.

Terminal de Múltiplo Uso I - Dispõe de instalações acostáveis configurando formato em T, com duas pontes de acesso aos píeres de aproximadamente 400 m, defensas fixas, píer de concreto armado e protendido, plataforma de transição entre o píer e a ponte, tendo à esquerda o píer 100 corrido com 251 m de comprimento e 45 m de largura com dois berços paralelos (101/102) e do lado direito, no mesmo alinhamento, outros três píeres, 200, 300 e 400, também com quatro berços paralelos (201/202, 301/302 e 401/402), podendo receber navios de até 60.000 TPB. O píer possui cabeços de amarração espaçados de 20 m com capacidade para 90 t, quatro tomadas de alimentação elétrica em 380/220 V, 440 V e hidrômetros para abastecimento de água potável de 2,5 polegadas, e rede de hidrantes do combate a incêndio.

As profundidades nos berços externos variam entre 18 a 20 m e berços internos de 11,5 a 16 m, porem há limitações no canal de acesso do rio Pará para 13 m.

Píer 100 - Granéis Sólidos e Carga Geral - Com 292 m de extensão e área de 13.140 m², possui dois berços de atracação: berço externo (101), comprometido e aparelhado com equipamentos para movimentação de bauxita (cabotagem), e berço interno (102), para exportação de alumina, importação de coque e piche (longo curso) e Carga geral, arrendado pela Alunorte (prioridade de atracação para os navios agenciados pela ALUNORTE) - utilizados nas plantas industriais do pólo aluminífero, Alunorte S/A e Albras S/A. Neste berço, também se processam as operações de Carga Geral em fluxos de exportação, tais lingotes de alumínio em volumes de cargas unitizados. Em ambos os berços existem conjuntos de defensas elásticas apropriadas para receber navios de até 60.000

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TPB, além de pontos de fornecimento de energia elétrica (440 V) e água potável, para o abastecimento de navios.

Na Figura 8 pode ser visto o berço interno (102) e externo (101) do píer 100.



FIGURA 8 - BERÇO 102 (ESQUERDA) E BERÇO 101 (DIREITA)

Fonte: CDP

Píer 200 - Granéis Sólidos e Carga Geral - Com extensão de 210 m e área de 10.920 m², conta com dois berços, 201 e 202, dotados de defensas elásticas, sendo o berço 201 destinado a operações com granel sólido e carga geral e o berço 202 destinado a realização de operações de carga geral.

Píer 300 - Contêiner e Carga Geral - Com extensão de 254 m e área de 13.208 m², conta com dois berços, 301 e 302, dotados de defensas elásticas, sendo o berço 301 preferencial para carga/descarga de navios com contêineres e o berço 302 destinado a realização de operações com contêineres e carga geral (geralmente transporte de carga viva), conforme Figura 9.



FIGURA 9 - BERÇO 302, PÍER 300

Fonte: CDP

Píer 400 – Contêiner e Carga Geral: Com extensão de 254 m e área de 13.208 m², conta com dois berços, 401 e 402, dotados de defensas elásticas, sendo os berços 401/402 destinados a realização de operações com contêineres e carga geral.

Píer 500 ou TGL - Terminal de graneis líquidos - Novo terminal de graneis líquidos, inaugurado em outubro / 2003, equipado com uma ponte metálica de dois pavimentos com 1.309 m de comprimento que liga o continente à plataforma de acostagem, onde o primeiro pavimento se destina ao tráfego de carros utilitários e o segundo para instalação das tubovias, bem como, duas plataformas de acostagem constituídas por laje e blocos assentes sobre estacas, executadas em concreto armado, destinadas à operações com navios e barcaças. A plataforma de atracação de navios possui 280 m de comprimento e conta com dois berços: O 501, dimensionado para navios de até 60.000 TPB que operam na descarga de soda cáustica e óleo combustível e o berço 502, destinado para barcaças de até 12.000 TPB que operam no carregamento de óleo combustível. O terminal possui oito dolphins constituídos por blocos assentes sobre estacas,

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

executados em concreto armado, sendo quatro destinados à atracação/amarração e quatro à amarração.

A Figura 10 mostra a localização das instalações de acostagem existentes no porto.

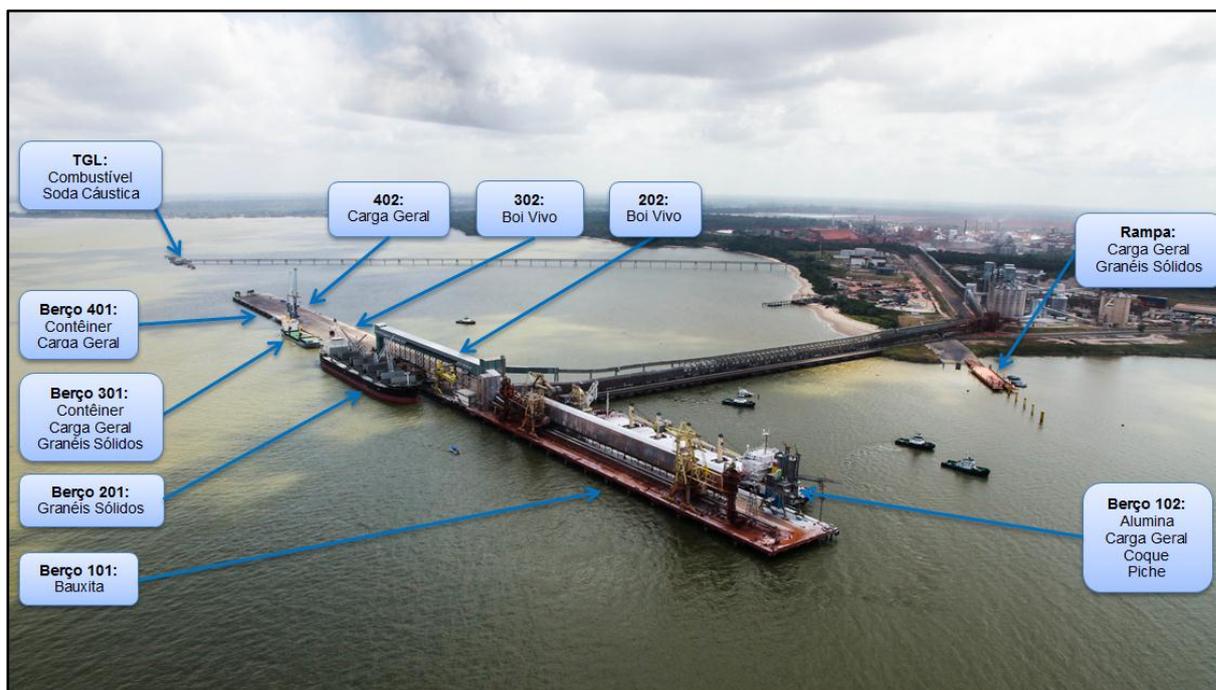


FIGURA 10 - LOCALIZAÇÃO DO TMU1 E TGL, PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

Na Tabela 13 e na Tabela 14 expõem-se resumidamente as características físicas dos berços do TMU1 e do TGL, respectivamente.

TABELA 13 - CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DOS BERÇOS DO TMU1, PORTO DE VILA DO CONDE

BERÇO	COMPRIMENTO	LARGURA	PROFUNDIDADE
101	292 m	45,0 m	18 a 20 m
102	251 m		11,5 a 16 m
201	210 m	51,95 m	18 a 20 m
202	180 m		11,5 m
301	254 m	51,95 m	18 a 20 m
302	254 m		11,5 m
401	254 m	51,95 m	18 a 20 m
402	254 m		11,5 m

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

TABELA 14 - CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DOS BERÇOS DO TGL, PORTO DE VILA DO CONDE

BERÇO	EXTENSÃO ENTRE DOLFINOS EXTREMOS	COMPRIMENTO	LARGURA	PROFUNDIDADE
501	285 m	25 m	20 m	16 m
502	125 m	4 m	10 m	11,5 a 16 m

(1) Plataforma Operacional

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Figura 11/Mapa página 347 mostra as instalações de acostagem existentes no porto de Vila do Conde.

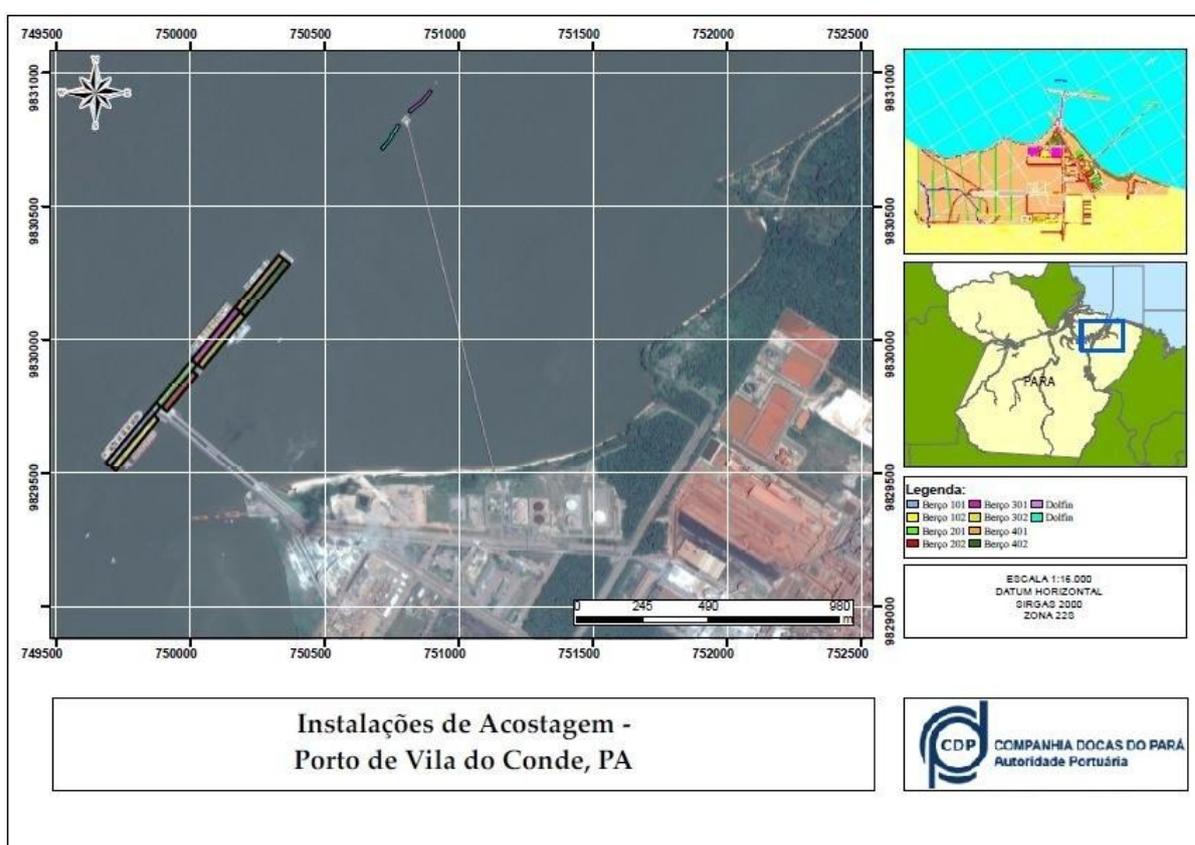


FIGURA 11 - INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM DO PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

2.3. Instalações de Armazenagem

As instalações de armazenagem do porto de Vila do Conde são constituídas por quatro armazéns alfandegados de carga geral de exportação e importação, cinco pátios de estocagem, silos para alumina e coque, baias de piche e tanques de óleo combustível e soda cáustica.

A Figura 12/Mapa página 348 mostra as instalações de armazenagem existentes no porto de Vila do Conde.

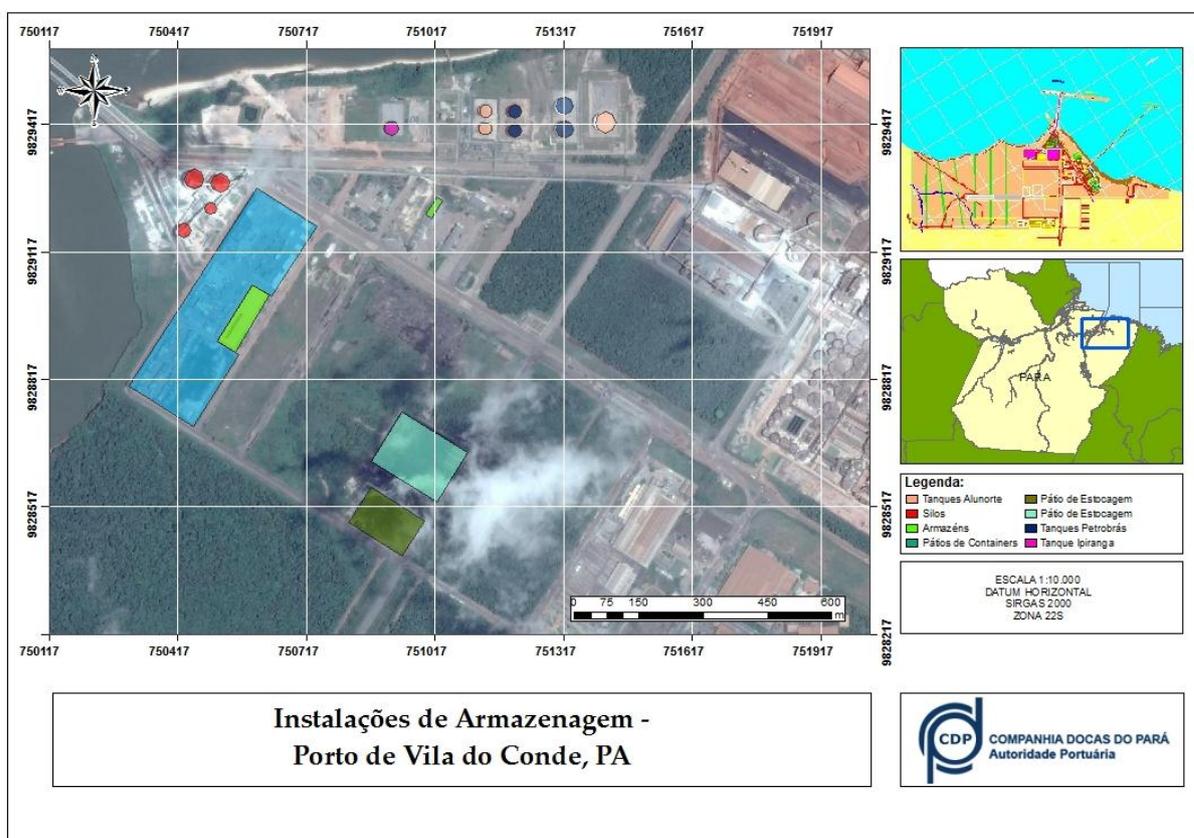


FIGURA 12 - INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM DO PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

Armazéns

O PVC dispõe de quatro armazéns de carga geral conforme apresentado a seguir.

Armazéns Alfandegados para Carga de Exportação e Importação Arrendados ao Convicon

São dois armazéns situados na Rua 5, sendo um para exportação e outro para importação, arrendado ao Convicon. Apresentam 7.500 m² de área construída, 150 m de comprimento, 50 m de largura e 7,20 m de pé direito.

A característica construtiva do prédio (Figura 13) é dada pela seção transversal que se apresenta sem pilares intermediários e cobertura com vão livre de 50 m, em estrutura de alumínio. Os pilares são em concreto armado no sentido

longitudinal do prédio, espaçados de 10 m, sendo contra ventados por vigas de concreto armado, com seção transversal em calha, que simultaneamente apresenta função estrutural e de escoamento das águas pluviais da cobertura. A cobertura do armazém é de telhas de alumínio de 0,8 m.

O piso dos armazéns é cimentado na área interna e respectiva calçada, com ladrilho cerâmico nos sanitários e piso de tacos de madeira nos escritórios. As paredes de fechamento do armazém são em alvenaria de tijolos de 25 cm de espessura rebocada. As esquadrias das janelas são do tipo basculante e as portas são metálicas, do tipo de correr.



FIGURA 13 - ARMAZÉNS ALFADEGADOS PARA CARGA DE EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO - CONVICON

Fonte: CDP

Armazém Alfandegado para Carga de Importação/CDP

O armazém para importação da CDP, destinado à estocagem de carga geral, está localizado entre as Ruas 3 e 4, B e C. Apresenta 40 m de comprimento, 20 m de largura e 5,0 m de pé direito.

A característica construtiva do prédio (Figura 14) é dada pela seção transversal que se apresenta sem pilares intermediários e cobertura com vão livre de 20 m, em estrutura metálica.

Os pilares são em concreto armado espaçados de 5,00 m no sentido longitudinal do prédio, sendo contra ventados por vigas de concreto armado, com seção transversal em calha, que simultaneamente apresenta função estrutural e de escoamento das águas pluviais da cobertura.

A cobertura do armazém é de telhas de fibro-cimento tipo calhetão, o piso é cimentado na área interna e externa e as paredes de fechamento do armazém são em alvenaria de tijolos de 25 cm de espessura rebocada. As esquadrias das janelas são do tipo basculante e as portas são metálicas, do tipo de correr.



FIGURA 14 - ARMAZÉM ALFANDEGADO PARA CARGA DE IMPORTAÇÃO

Fonte: CDP

Armazém Alfandegado para Carga de Exportação/CDP

O armazém para exportação da CDP, destinado à estocagem de carga geral, também está situado entre as Ruas 3 e 4, B e C. Apresenta de 450 m² de área, 30 m de comprimento, 15 m de largura e 15 m de pé direito.

A característica construtiva do prédio (Figura 15 e Figura 16) é dada pela seção transversal que se apresenta sem pilares intermediários e cobertura com vão livre de 15 m, em estrutura metálica.

Os pilares são em concreto armado, espaçados de 5,0 m no sentido longitudinal do prédio, sendo contra ventados por vigas de concreto armado, com seção transversal em calha, que simultaneamente apresenta função estrutural e de escoamento das águas pluviais da cobertura. A cobertura de telhas de alumínio.

O piso do armazém é cimentado na área interna e respectiva calçada, com ladrilho cerâmico nos sanitários e piso de tacos de madeira nos escritórios.

As paredes de fechamento são em alvenaria de tijolos de 25 cm de espessura, rebocada. As esquadrias das janelas são do tipo basculante e as portas são metálicas, do tipo de correr.



FIGURA 15 - VISTA EXTERNA DO ARMAZÉM ALFANDEGADO PARA CARGA DE EXPORTAÇÃO

Fonte: CDP



FIGURA 16 - VISTA INTERNA DO ARMAZÉM ALFANDEGADO PARA CARGA DE EXPORTAÇÃO

Fonte: CDP

A figura 17/Mapa página 349 mostra uma vista aérea com a localização dos armazéns existentes no porto de Vila do Conde.

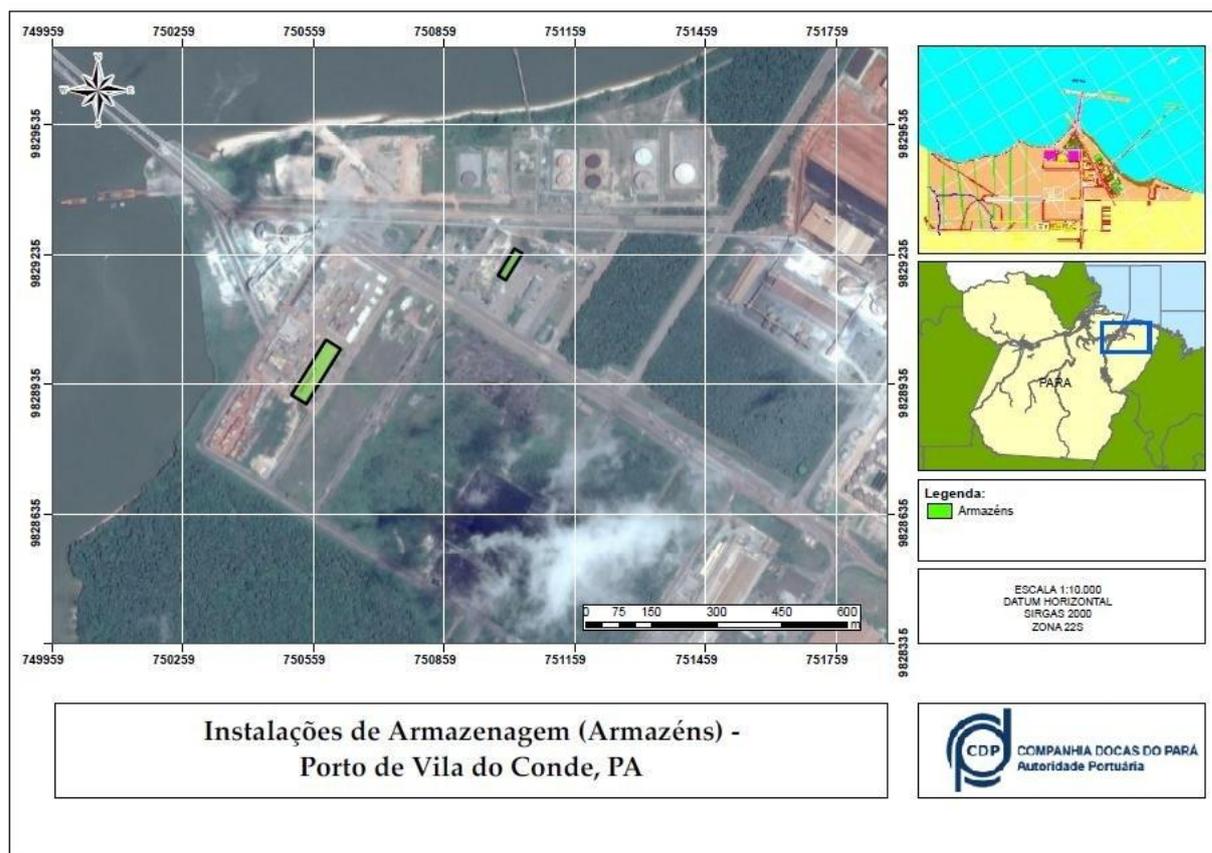


FIGURA 17 - LOCALIZAÇÃO DOS ARMAZENS, PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

2.3.1. Pátios de Estocagem

Os cinco pátios para estocagem estão localizados em diferentes áreas descobertas, a saber:

Pátio de Granéis Sólidos - Compreendido entre as ruas 6, 7 e B, esta área (Figura 18) tem formato triangular e aproximadamente 36.000 m².



FIGURA 18 - PÁTIO DESTINADO À ESTOCAGEM DE GRANÉIS SÓLIDOS, PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

Pátio de Contêineres - Compreendido entre as ruas 5, 6, C e D, esta área (Figura 19) é de aproximadamente 102.500 m² que abrange inclusive o armazém para carga geral de exportação.



FIGURA 19 - PÁTIO DESTINADO À ESTOCAGEM DE CONTÊINERES, PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

Área Destinada à expansão do Terminal de Contêineres - Compreendido entre as ruas 4, 5, C e D, com aproximadamente 5.000 m², destina-se à expansão do Terminal de Contêineres.

Pátio de Manganês - Compreendido entre as ruas 4, 3, C e D esta área (Figura 20) tem capacidade estimada em 80.000 t.



FIGURA 20 - PÁTIO DE MANGANÊS

Fonte: CDP

Pátio de Coque - Compreendido entre as ruas 4, 3, C e D (Figura 21)



FIGURA 21 - PÁTIO DESTINADO À ESTOCAGEM DE COQUE

Fonte: CDP

A figura 22/Mapa página 350 mostra a localização dos pátios existentes no interior do porto de Vila do Conde.

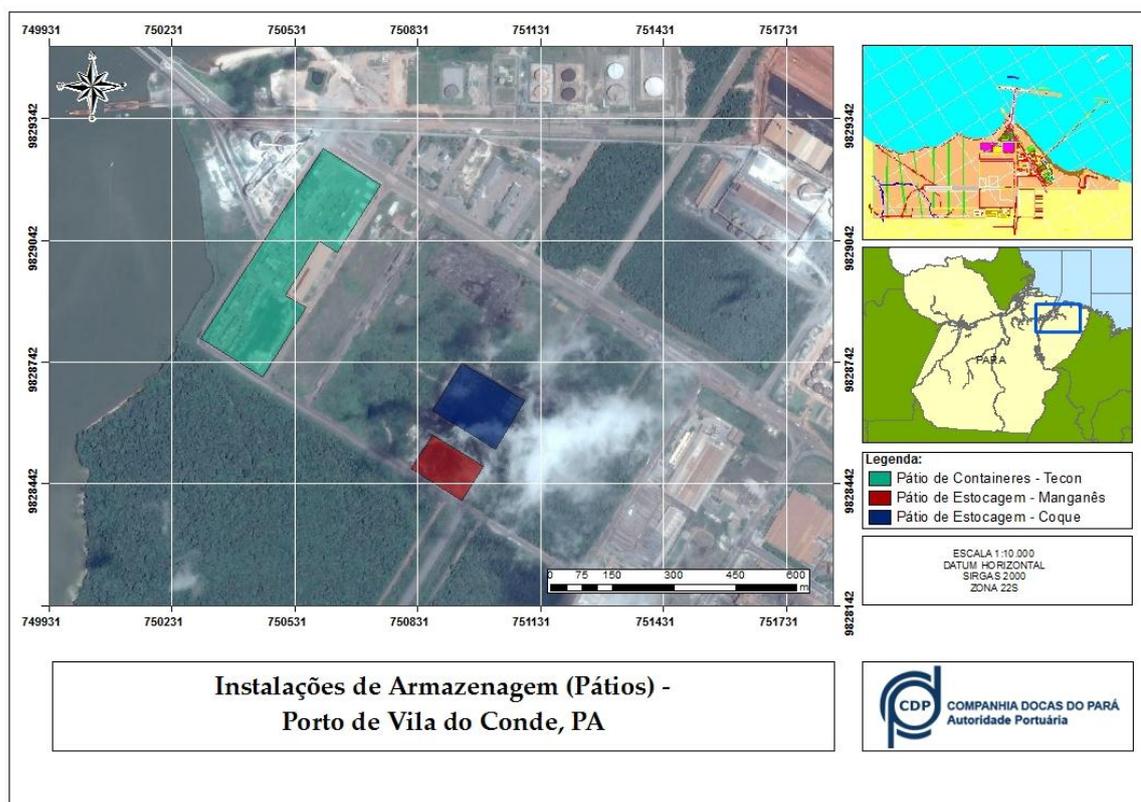


FIGURA 22 - LOCALIZAÇÃO DOS PÁTIOS, PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

2.3.2. Silos de Estocagem

Silos de Alumina

A estocagem de alumina (Figura 23) para embarque é feita em quatro silos, com capacidades estáticas de 25.000 t, 10.000 t e dois de 50.000 t cada, situados entre as ruas 6, 7 e B. Existem outros três localizados à retaguarda na Planta Industrial da Alunorte de 30.000 t de capacidade cada.



FIGURA 23 - SILOS DE ALUMINA DA ALUNORTE: PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: Alunorte

A figura 24/Mapa página 351 mostra a localização dos silos pertencentes ao porto de Vila do Conde.

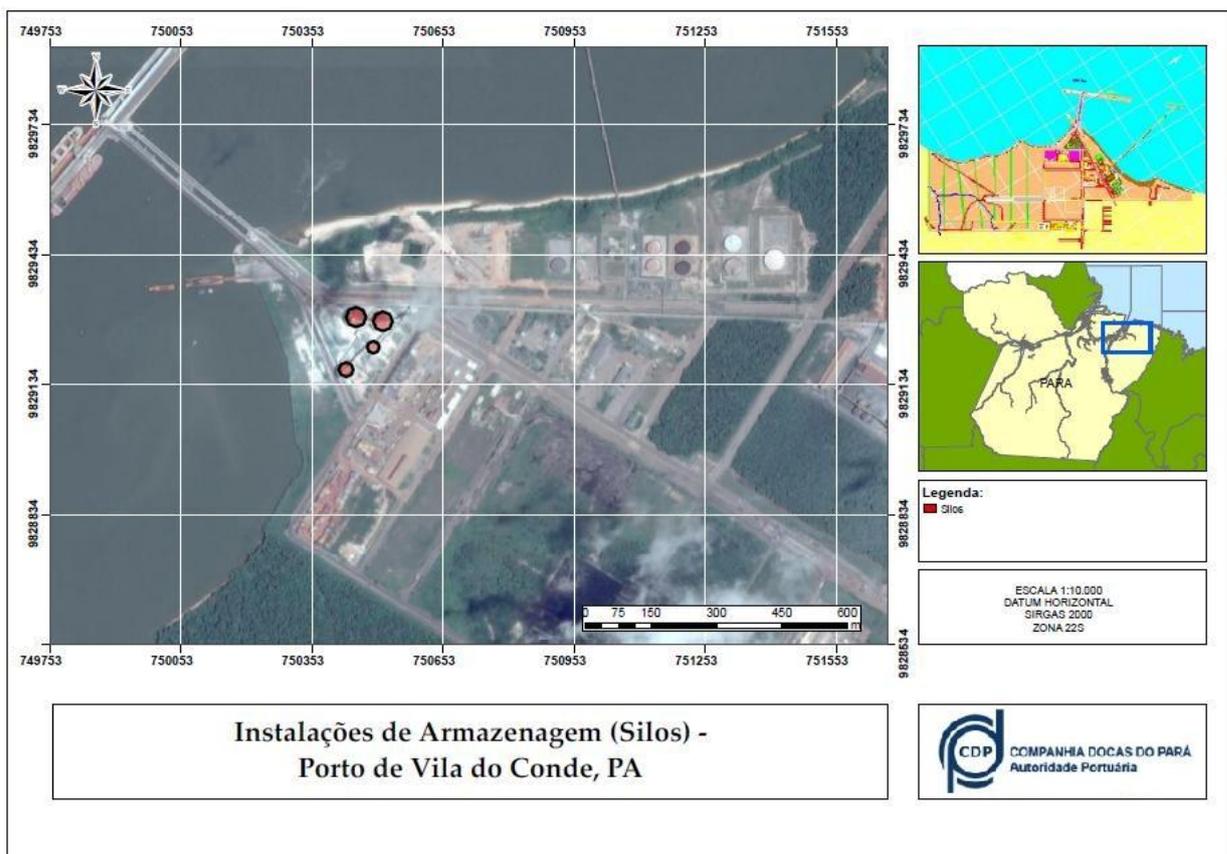


FIGURA 24 - LOCALIZAÇÃO DOS SILOS, PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

2.3.3. Tanques

Óleo combustível

A Alunorte/BR-Distribuidora dispõem, na área do porto, de três tanques para estocagem de óleo combustível (Figura 25), sendo dois com capacidade de 8.500 t cada e um de 30.000 t. Existem ainda dois tanques localizados na retaguarda da Alunorte, com capacidades de 7.500 t e 10.000 t.

São movimentados dois tipos de óleo combustível com teores de enxofre diferentes: de 2,5% para o OC-A1, o mais movimentado, e de 1% para o OC-B1..



FIGURA 25 - TANQUE DE ÓLEO COMBUSTÍVEL DA ALUNORTE/BR-DISTRIBUIDORA, PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

A distribuidora Chevron possui um tanque (Figura 26) de 9.415 t para estocagem de óleo combustível do tipo OC-A1.



FIGURA 26 - TANQUE DE ÓLEO COMBUSTÍVEL OC-A1 DA IPIRANGA, PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

Soda Cáustica

A Alunorte possui três tanques para armazenagem de soda cáustica (Figura 27) situados na área do Porto, sendo dois com capacidade de 15.000 t cada e um de 30.000 t. Existem ainda outros dois tanques, tipo pulmão, com capacidade de 9.500 t cada, localizados na retaguarda de sua área.



FIGURA 27 - TANQUES DE SODA CÁUSTICA DA ALUNORTE

Fonte: CDP

A Figura 28/Mapa página 352 mostra a localização dos tanques do Porto de Vila do Conde.

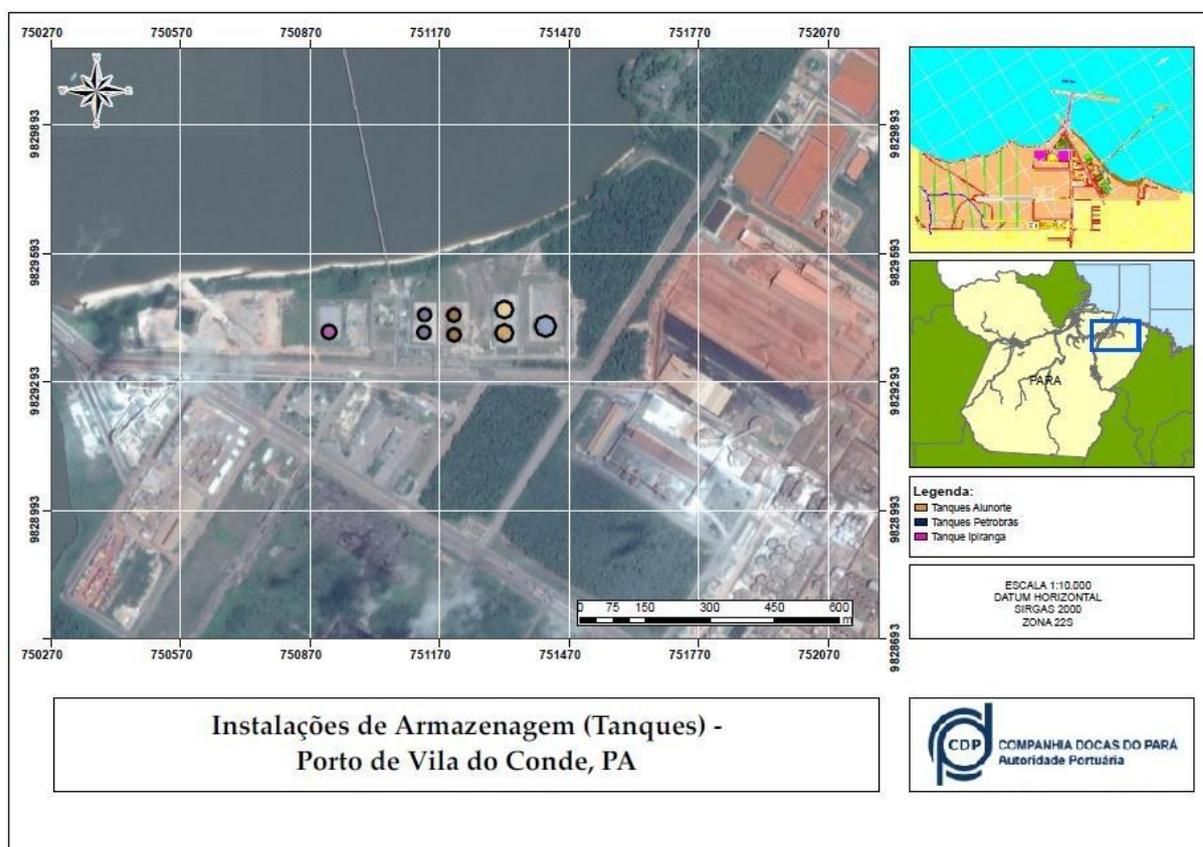


FIGURA 28 - LOCALIZAÇÃO DOS TANQUES, PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

2.4. Equipamentos Portuários

Os principais equipamentos operacionais existentes no Porto de Vila do Conde são pertencentes às grandes indústrias instaladas no complexo Albras/Alunorte, bem como à CDP e aos operadores portuários.

Na Tabela 15 são discriminados os equipamentos existentes atualmente nos berços do TMU1.

Os transportadores de correia (48"), totalmente automatizado, possuem aproximadamente 5.000 m de comprimento e prancha operacional de 500 t/h para o coque, 1.500 t/h para a alumina e 2.000 t/h para a bauxita.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 15 - EQUIPAMENTOS OPERACIONAIS NOS BERÇOS, PORTO DE VILA DO CONDE

EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS - PORTO DE VILA DO CONDE		
	Equipamento:	Gottwald MHC
	Aplicação:	Movimentação de Contêiner
	Produtividade Nominal:	25 TEU/Hora
	Quantidade	1
	Carga Nominal	100 t (alcance de 11 à 22 m) e 37,6 t (alcance de 46 m)
	Proprietário:	CONVICON
	Localização:	Berço 301
Ano de Fabricação:	2009	
	Equipamento:	Descarregador de Canecas (DN1)
	Aplicação:	Importação de bauxita
	Produtividade Nominal:	2.000 t/h = 48.000 t/dia
	Quantidade	1
	Carga Nominal	-
	Proprietário:	ALUNORTE
	Localização:	Berço 101
Ano de Fabricação:	-	
	Equipamento:	Descarregador de Canecas (DN2)
	Aplicação:	Importação de bauxita
	Produtividade Nominal:	2.000 t/h = 48.000 t/dia
	Quantidade	1
	Carga Nominal	-
	Proprietário:	ALUNORTE
	Localização:	Berço 101
Ano de Fabricação:	-	

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

	Equipamento:	Correias Transportadoras TAG
	Aplicação:	Descarregamento de Bauxita
	Produtividade Nominal:	2.400 t/h = 57.600 t/dia
	Quantidade:	2 (C4A e C4B, as quais se juntam antes de entrar na torre para formar a C4)
	Carga Nominal	-
	Proprietário:	ALUNORTE
	Ano de Fabricação:	1994
	Equipamento:	Carregador de Navios (CN2)
	Aplicação:	Carregamento de Alumina e Hidrato de Alumina
	Produtividade Nominal:	1.500 t/h = 36.000 t/dia
	Quantidade	1
	Carga Nominal	-
	Proprietário:	ALUNORTE
	Ano de Fabricação:	1996
	Equipamento:	Correias Transportadoras
	Aplicação:	Carregamento de Alumina
	Produtividade Nominal:	C7: 600 t/h = 14.400 t/dia C8: 900 t/h = 21.600 t/dia
	Quantidade	2 (C-7 e C-8)
	Carga Nominal	-
	Proprietário:	CONVICON
	Ano de Fabricação:	-
	Equipamento:	Descarregador Pneumático (DP-01)
	Aplicação:	Descarregamento de coque e piche
	Produtividade Nominal:	500 t/h = 12.000 t/dia
	Quantidade	1
	Carga Nominal	-
	Proprietário:	ALBRÁS
	Ano de Fabricação:	1985

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

	Equipamento:	Carregador de Navios <i>MacGrigor Siwertell</i>
	Aplicação:	Carregamento de alumina e hidrato de alumina
	Produtividade Nominal:	2.500 t/h = 60.000 t/dia
	Quantidade	1
	Carga Nominal	-
	Proprietário:	ALUNORTE
	Localização:	Berço 201
	Chegada ao Porto:	2011
	Equipamento:	Fantuzzi MHC 130
	Aplicação:	Carregamento de Alumina
	Produtividade Nominal:	25 TEU/H
	Quantidade	1
	Carga Nominal	100 t (alcance de 18 m)
	Proprietário:	CONVICON
	Localização:	Berço 301
	Ano de Fabricação:	2006
	Equipamento:	Moega
	Aplicação:	Importação de granel sólido por caçamba
	Produtividade Nominal:	-
	Quantidade	7
	Carga Nominal	12 e 30 t
	Proprietário:	CDP (1 para 12t), ALUNORTE (1 para 30t), MS Terraplenagem (3 para 30t) e Top (2 para 12,0t)
	Localização:	Berço 201
	Ano de Fabricação:	-
	Equipamento:	Grab
	Aplicação:	Importação de graneis sólidos
	Produtividade Nominal:	3 a 12,5 t
	Quantidade	10
	Carga Nominal	-
	Proprietário:	CDP (2 para 3t), Amazon Logistic (2 para 10t e 1 para 4t), CONVICON (1 para 10t e 1 para 12,5t) e Plena (3 para 7t)
	Localização:	Pier 200 e 300
	Ano de Fabricação:	-

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

	Equipamento:	Caçamba
	Aplicação:	Descarga em granel
	Produtividade Nominal:	-
	Quantidade	49
	Carga Nominal	16 t
	Proprietário:	MS Terraplenagem (42 para 12 t) e Top (7 para 27 t)
	Localização:	Pier 200 e 300
	Ano de Fabricação:	-
	Equipamento:	Pá Carregadeira
	Aplicação:	Arrumação de Granel Sólido
	Produtividade Nominal:	-
	Quantidade	5
	Carga Nominal	27 t
	Proprietário:	Terraplenagem (3) e Top (2)
	Localização:	Retro Área
	Ano de Fabricação:	-
	Equipamento:	Empilhadeira <i>Reach Stacker</i>
	Aplicação:	Movimentação de Alumínio
	Produtividade Nominal:	-
	Quantidade	1
	Carga Nominal	100 t (alcance de 18 m)
	Proprietário:	Top
	Localização:	Retro Área
	Ano de Fabricação:	-
	Equipamento:	Cavalo mecânico com carreta
	Aplicação:	Movimentação de carga geral
	Produtividade Nominal:	-
	Quantidade	12
	Carga Nominal	42,5 t (cavalo) e 32,0 t (carreta)
	Proprietário:	Top
	Localização:	-
	Ano de Fabricação:	-

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

	Equipamento:	Spreader para transporte de Carga Geral (Frame)
	Aplicação:	Movimentação de Alumínio
	Produtividade Nominal:	40 toneladas (3t/engaste)
	Quantidade	1
	Carga Nominal	-
	Proprietário:	ALBRAS
	Localização:	-
	Ano de Fabricação:	-
	Equipamento:	Empilhadeira Reach Stacker
	Aplicação:	Movimentação de Contêiner
	Produtividade Nominal:	-
	Quantidade	4
	Carga Nominal	45 t
	Proprietário:	CONVICON
	Localização:	Pátio de Contêiner - CONVICON
	Ano de Fabricação:	-
	Equipamento:	Empilhadeira de Garfo
	Aplicação:	Descarga em granel
	Produtividade Nominal:	-
	Quantidade	15 (aproximadamente)
	Carga Nominal	2,5 a 7 t
	Proprietário:	Amazon Logistics, Log River, Plena, dentre outros
	Localização:	Pier e Retrárea
	Ano de Fabricação:	-
	Equipamento:	Empilhadeira SMV
	Aplicação:	Movimentação de contêineres vazios
	Produtividade Nominal:	-
	Quantidade	1
	Carga Nominal	10 t
	Proprietário:	CONVICON
	Localização:	Pátio de Contêineres - CONVICON
	Ano de Fabricação:	-

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

	Equipamento:	Empilhadeira de Garfo
	Aplicação:	-
	Produtividade Nominal:	-
	Quantidade	1
	Carga Nominal	7 t
	Proprietário:	CONVICON
	Localização:	Terminal da CONVICON
Ano de Fabricação:	-	
	Equipamento:	Cavalo mecânico com carreta
	Aplicação:	Movimentação de contêineres
	Produtividade Nominal:	-
	Quantidade	10
	Carga Nominal	42,5t (cavalo) e 32,0t (carreta)
	Proprietário:	CONVICON
	Localização:	Pátio de Contêineres - CONVICON
Ano de Fabricação:	-	
	Equipamento:	Balança Rodoviária
	Aplicação:	Pesagem de carretas
	Produtividade Nominal:	-
	Quantidade	1
	Carga Nominal	120 t
	Proprietário:	CDP - Porto de Vila do Conde
	Localização:	Portaria Pincipal
Ano de Fabricação:	-	
	Equipamento:	Balança Rodoviária
	Aplicação:	Pesagem de carretas com contêiner
	Produtividade Nominal:	-
	Quantidade	1
	Carga Nominal	80 t
	Proprietário:	CONVICON
	Localização:	Arrendamento - CONVICON
Ano de Fabricação:	-	

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Na Figura 29/Mapa página 353 estão localizados os equipamentos portuários do Porto de Vila do Conde.

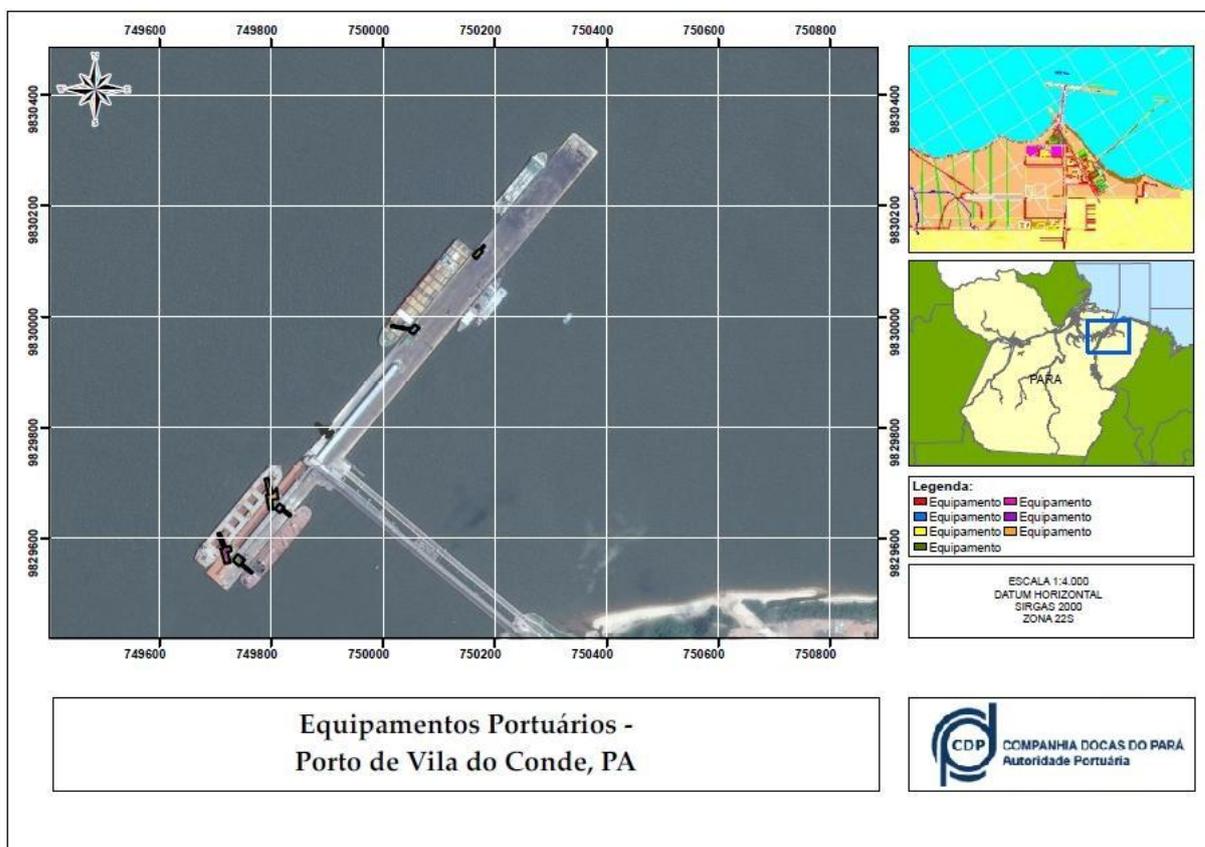


FIGURA 29 - EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS

Fonte: CDP

2.5. Áreas e Instalações Arrendadas

Os contratos de arrendamento de área e instalações no Porto de Vila do Conde estão relacionados na Tabela 16, 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, os contratos de arrendamentos também estão identificados na Figura 30/Mapa página 354.

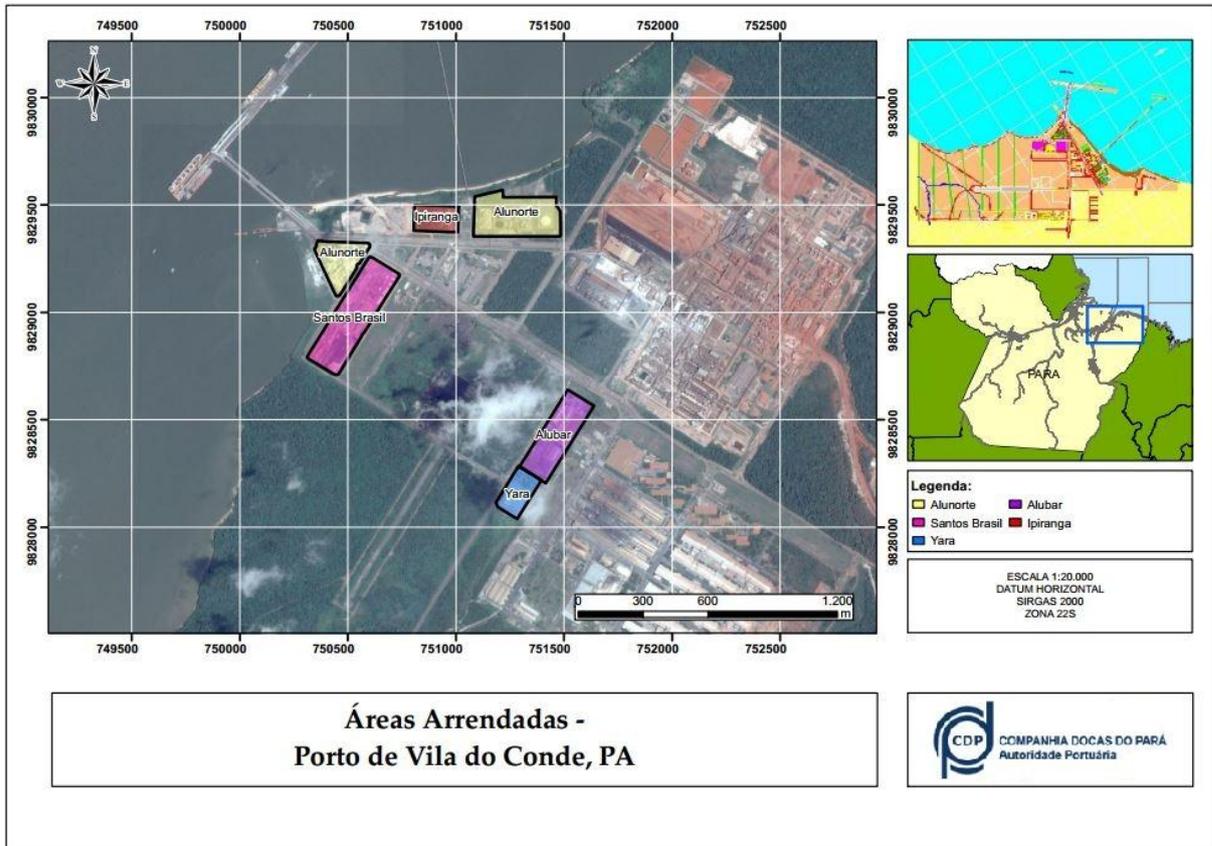


FIGURA 30 - ÁREAS ARRENDADAS

Fonte: CDP

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 16 - CONTRATOS DE ARRENDAMENTO - CDP

PORTO	IDENTIFICAÇÃO DO INSTRUMENTO CONTRATUAL	ARRENDATÁRIO	CNPJ	OBJETO	ÁREA (m²)	PRAZO DE VIGÊNCIA CONTRATUAL	DATA DE CELEBRAÇÃO DO CONTRATO	SITUAÇÃO JURÍDICA	PRODUTO MOVIMENTADO	SITUAÇÃO CONTÁBIL	POSSIBILIDADE DE PRORROGAÇÃO DO CONTRATO
VILA DO CONDE	58/97	ALUBAR METAIS S/A	83.673.756/00-01-29	Área contínua de terras com 14.765 m², integrante do Arranjo Geral do Zoneamento Portuário, localizado no Porto de Vila do Conde, no Estado do Pará. Termo aditivo de Unificação e Rerratificação dos contratos operacionais N° 18/94 e N° 58/97	62.850,29	25 anos, contado da data da assinatura do contrato. Com previsão de prorrogação.	30/12/1997	Processo de expansão aprovado pela ANTAQ. Aguardando a aprovação de Termo Aditivo que será celebrado com a SNP, incluindo a unificação dos contratos.	Armazenamento de vergalhões de alumínio e lingotes de liga de alumínio.	Em dias com as obrigações financeiras.	Possibilidade de prorrogação do contrato
VILA DO CONDE	04/2000	FERTILIZANTES OURO VERDE S/A (ATUAL YARA)	60.633.559/00-01-80	Arrendamento de um terreno com área de 10.000m², integrante do Porto de Vila do Conde, localizado na Rodovia PA-481, km 2,3, no município de Barcarena, no Estado do Pará, localizado na Rua 1 do Porto. O terreno está inserido na área para implantação do Complexo industrial-portuário e plataforma logística de Vila do Conde.	10.000,00	15 anos, contado da data da assinatura do contrato. Com previsão de prorrogação.	10/05/2000	A Yara Fertilizantes ingressou com ação judicial cujo objetivo é unificação desses Contratos de arrendamento – Processo nº 0034362-23.2015.401.3400 (3ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal). Exploração indireta aprovada por meio da Portaria MTPA nº 693, de 6/12/2016.	Movimentação, beneficiamento e armazenamento de carga geral, granéis sólidos e granéis líquidos.	Em dias com as obrigações financeiras	Não há possibilidade de prorrogação do contrato

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

PORTO	IDENTIFICAÇÃO DO INSTRUMENTO CONTRATUAL	ARRENDATÁRIO	CNPJ	OBJETO	ÁREA (m²)	PRAZO DE VIGÊNCIA CONTRATUAL	DATA DE CELEBRAÇÃO DO CONTRATO	SITUAÇÃO JURÍDICA	PRODUTO MOVIMENTADO	SITUAÇÃO CONTÁBIL	POSSIBILIDADE DE PRORROGAÇÃO DO CONTRATO
VILA DO CONDE	22/2001	BUNGE FERTILIZANTES S/A (ATUAL YARA)	83.673.756/0001-29	Arrendamento de um terreno com área de 15.000m² no Porto de Vila do Conde, situado na cidade de Barcarena, no Estado do Pará. A área está localizada na Zona de Empreendimentos Industriais Associados, na Rua 1 (norte), adjacente às instalações arrendadas à Fertilizantes Ouro Verde.	15.000,00	15 anos, contados a partir da data de publicação de seu extrato na imprensa oficial. Com previsão de prorrogação.	03/09/2001	A Yara Fertilizantes ingressou com ação judicial cujo objetivo é unificação desses Contratos de arrendamento – Processo nº 0034362-23.2015.401.3400 (3ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal). Exploração indireta aprovada por meio da Portaria MTPA nº 693, de 6/12/2016.	Armazenagem de mercadorias que constituem carga geral e graneis sólidos, na exportação e importação, cargas e acessórios de transporte, destinados ou provenientes de transporte hidroviário.	Em dias com as obrigações financeiras	Não há possibilidade de prorrogação do contrato
VILA DO CONDE	09/95	IPIRANGA PRODUTOS DE PETROLEO S/A	33.337.122/0001-27	Arrendamento de um terreno em estado natural, sem edificação, com 20.000m² (200m x 100m), com a maior dimensão voltada para o Rio Pará, limitado pelo seu lado direito com a área do Castelo D'Água do Porto e pelo seu lado esquerdo com a continuação da faixa de terra pertencente a área nº 7 do Zoneamento do Porto de Vila do Conde, no Estado do Pará.	20.000,00	15 anos, contados a partir da celebração do Termo aditivo n.º 03 em 2010. Com previsão de prorrogação.	09/05/1995	Aguardando deliberação da ANTAQ sobre prorrogação contratual e aprovação do EVTE processo 50300.003458/2011-75.	Movimentação e armazenagem de granel líquido	Em dias com as obrigações financeiras.	Possibilidade de prorrogação do contrato

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

PORTO	IDENTIFICAÇÃO DO INSTRUMENTO CONTRATUAL	ARRENDATÁRIO	CNPJ	OBJETO	ÁREA (m²)	PRAZO DE VIGÊNCIA CONTRATUAL	DATA DE CELEBRAÇÃO DO CONTRATO	SITUAÇÃO JURÍDICA	PRODUTO MOVIMENTADO	SITUAÇÃO CONTÁBIL	POSSIBILIDADE DE PRORROGAÇÃO DO CONTRATO
VILA DO CONDE	14/2003	CONVICON CONTÊINERES DE VILA DO CONDE S/A	06.013.760/00 01-10	Arrendamento de uma área de cerca de 102.500m² para implantação e exploração de pátio para movimentação e armazenagem de contêineres, veículos e cargas unitizadas para exportação, importação ou cabotagem, bem como à consolidação e desconsolidação de contêineres. Tal instalação será denominado CONVICON - Contêineres de Vila do Conde. A área é composta pelos Lotes A, B e C, onde está localizado o armazém com 7.500m².	90.408,00	15 anos, contados a partir da assinatura do contrato. Com previsão de prorrogação.	19/09/2003	Contrato que precisa ser adequado as resoluções da ANTAQ.	Implantação e exploração de pátio para movimentação e armazenagem de contêineres, veículos e cargas unitizadas para exportação, importação ou cabotagem, bem como à consolidação de contêineres.	Em dias com as obrigações financeiras.	Possibilidade de prorrogação do contrato
VILA DO CONDE	18/1994 Operação Compartilhada	ALUNORTE	05.848.387/00 01-54	Operação compartilhada das instalações portuárias ora contratada, compreenderá a movimentação e armazenamento de mercadorias da Alunorte e da Albras, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, nos termos definidos neste contrato	111346,00	25 anos contados a partir da publicação no Diário oficial da União	23/12/1994	Contrato que precisa ser adequado as resoluções da ANTAQ.	movimentação e armazenamento de mercadorias da Alunorte e da Albras, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário	Em dias com as obrigações financeiras.	Possibilidade de prorrogação do contrato

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará, Elaborado pela UFPA

2.6. Áreas Arrendáveis

A Secretaria Nacional de Portos - SNP 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.

A Figura 31/Mapa página 355 apresenta as áreas arrendáveis do Porto de Vila do Conde.

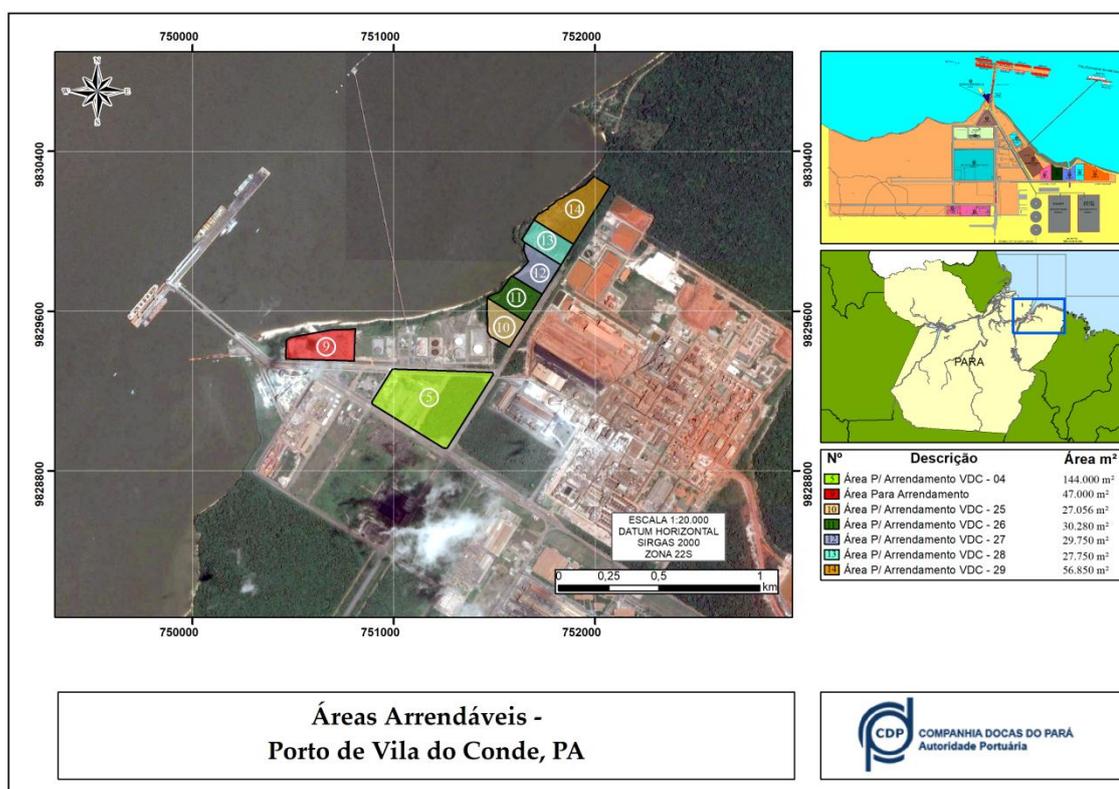


FIGURA 31 - ÁREAS ARRENDÁVEIS

Fonte: CDP

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

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 do porto de Vila do Conde, todas se

encontram no entorno da poligonal do porto organizado, até que sejam feitas as alterações necessárias haja vista que Lei nº 12.815/2013 não permite a existência de TUP's dentro da poligonal.

2.8. Áreas e Instalações Alfandegadas

O porto de Vila do Conde é alfandegado desde 2002. O Alfandegamento do porto de Vila do Conde foi declarado por meio do Ato Declaratório Executivo da Secretaria da Receita Federal nº 33, de 13 de junho de 1997. Atualmente há duas áreas no Porto de Vila do Conde, a área do Porto público, cujo responsável é a Companhia Docas do Pará - CDP, e a área da Convicon, de responsabilidade da Santos Brasil, conforme a Tabela 17.

TABELA 17 - ÁREAS ALFANDEGADAS

ÁREAS ALFANDEGADAS DO PORTO DE VILA DO CONDE		
Área	Convicon	Porto Público
Responsável	Santos Brasil	CDP

Fonte: CDP - Companhia Docas Do Pará

Na Figura 32/Mapa página 356 é possível observar os limites da área alfandegada do Porto de Vila do Conde.

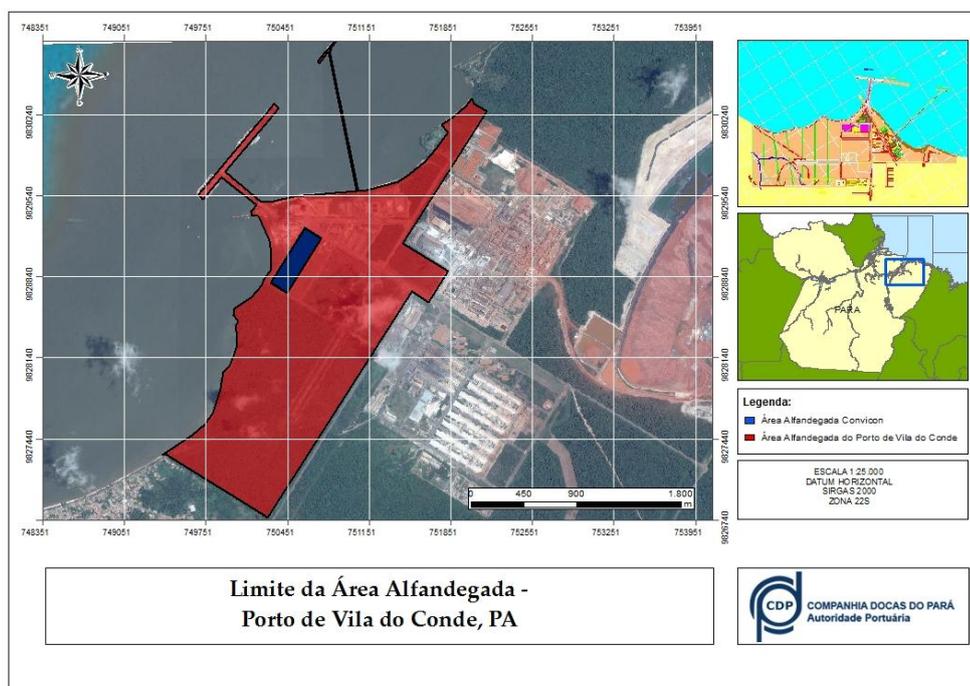


FIGURA 32 - ÁREAS ALFANDEGADAS

Fonte: CDP

2.9. Instalação Portuária Explorada Mediante Autorização Existente no Entorno 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.

As Instalações Portuárias Exploradas Mediante Autorização são terminais outorgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - 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, as Instalações Portuárias Exploradas Mediante Autorização existentes no entorno do porto d Vila do Conde são: TEFRON, ADM e IMERYYS. Sendo que suas informações são apresentadas nas tabelas a seguir.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

<p>Nome do terminal:</p> <p style="text-align: center;">TERFRON</p> 			
<p>Empresa operadora</p>	<p style="text-align: center;">BUNGUE</p>		
<p>Termo de autorização</p>	<p>Número</p>	<p>Data da autorização</p>	
	<p>314</p>	<p>18/01/2007</p>	
<p>Tipo de operação</p>	<p>Grãos</p>		
<p>Área ocupada</p>	<p>1.115.000 m²</p>		
<p>Infraestrutura de armazenagem</p>	<p><i>Quantidade</i></p>	<p><i>Tipo</i></p>	<p><i>Capacidade estática (t)</i></p>
	<p>2</p>	<p><i>Silo Horizontal</i></p>	<p>75.000</p>
<p>Equipamentos de movimentação de carga</p>	<p><i>Quantidade</i></p>	<p><i>Tipo</i></p>	<p><i>Capacidade Nominal (t/h)</i></p>
	<p>3</p>	<p><i>Shiploader</i></p>	<p>1.000</p>
	<p>2</p>	<p><i>Esteira Transportadora</i></p>	<p>1.500</p>
<p>1</p>	<p><i>Descarregador helicoidal para barcaças</i></p>	<p>1.500</p>	
<p>Outros equipamentos</p>	<p>2 tombadores de carretas rodoviárias com capacidade de 200 t/h 1 Balança rodoviária de pesagem de 80 t</p>		
<p>Coordenadas geográficas</p>	<p>Latitude</p>	<p>01° 30' 15" S</p>	
	<p>Longitude</p>	<p>48° 43' 27" O</p>	

Mapa de localização



Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

Nome do terminal : PONTA DA MONTANHA 			
Empresa operadora	ADM		
Termo de autorização	Número	Data da autorização	
Tipo de operação	Grãos		
Área ocupada	70.000 m ²		
Infraestrutura de armazenagem	<i>Quantidade</i>	<i>Tipo</i>	<i>Capacidade estática (t)</i>
	6	<i>Silo vertical</i>	6.300
	1	<i>Armazém horizontal</i>	4.000
Equipamentos de movimentação de carga	<i>Quantidade</i>	<i>Tipo</i>	<i>Capacidade Nominal (t/h)</i>
	2	<i>Shiploder</i>	1.100
	2	<i>Esteira Transportadora</i>	500
Outros equipamentos			
Coordenadas geográficas	Latitude	01° 34' 18" S	
	Longitude	48° 47' 00" O	

Mapa de localização



Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

<p>Nome do terminal : Porto Murucupi / Rio Capim Caulim</p> 			
<p>Empresa operadora</p>	<p>IMERYS RIO CAPIM CAULIM S/A</p>		
<p>Termo de autorização</p>	<p>Número</p>	<p>Data da autorização</p>	
	<p>450</p>	<p>24/06/2008</p>	
<p>Tipo de operação</p>	<p>CAULIM</p>		
<p>Área ocupada</p>	<p>70.000 m²</p>		
<p>Infraestrutura de armazenagem</p>	<p><i>Quantidade</i></p>	<p><i>Tipo</i></p>	<p><i>Capacidade estática (t)</i></p>
	<p>8</p>	<p><i>Silo vertical</i></p>	<p>5.000</p>
	<p>5</p>	<p><i>Tanque</i></p>	<p>5.000</p>
<p>Equipamentos de movimentação de carga</p>	<p><i>Quantidade</i></p>	<p><i>Tipo</i></p>	<p><i>Capacidade Nominal (t/h)</i></p>
	<p>1</p>	<p><i>Shiploader</i></p>	<p>600</p>
	<p>2</p>	<p><i>Bombas</i></p>	<p>500</p>
	<p>1</p>	<p><i>Esteira transportadora</i></p>	<p>600</p>
<p>Outros equipamentos</p>			
<p>Coordenadas geográficas</p>	<p>Latitude</p>	<p>01° 34' 25'' S</p>	
	<p>Longitude</p>	<p>48° 46' 26'' O</p>	

Mapa de localização



Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

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 - PNLPP e respectivos Planos Mestres, Planos de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ e Plano Geral de Outorgas – PGO, constata-se que no Porto de Vila do Conde só existe uma Instalações retro portuárias integradas diretamente com o Terminal, que no caso é a ZPE de Barcarena-PA, proposta pelo Governo do Estado do Pará e administrada pela Administradora da ZPE de Barcarena S/A – CAZBAR, que é uma Sociedade de Economia Mista, normatizada pelo Decreto nº 898, de 17/08/1993, com área de 9.257.197 m², Disponibilidade para comercialização de 3.455.432 m², com as principais empresas instalada a Companhia de Alumina do Pará - CAP e Treibacher (Grupo Imerys). Constata-se também que no Porto de Vila do Conde não existem outras Instalações retro portuárias integradas diretamente com o Terminal, tais como, terminais retro portuários alfandegados, REDEX, CLIAS, EADI, áreas de

PDZ - Complexo Portuário do Pará – CPPA / CDP

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

apoio logístico, centros de triagem, terminais intermodais de carga, pátios de regularização de tráfego e DEPOTS.

A Figura 33/Mapa página 357 mostra a área da ZPE de Barcarena S/A – CAZBAR.

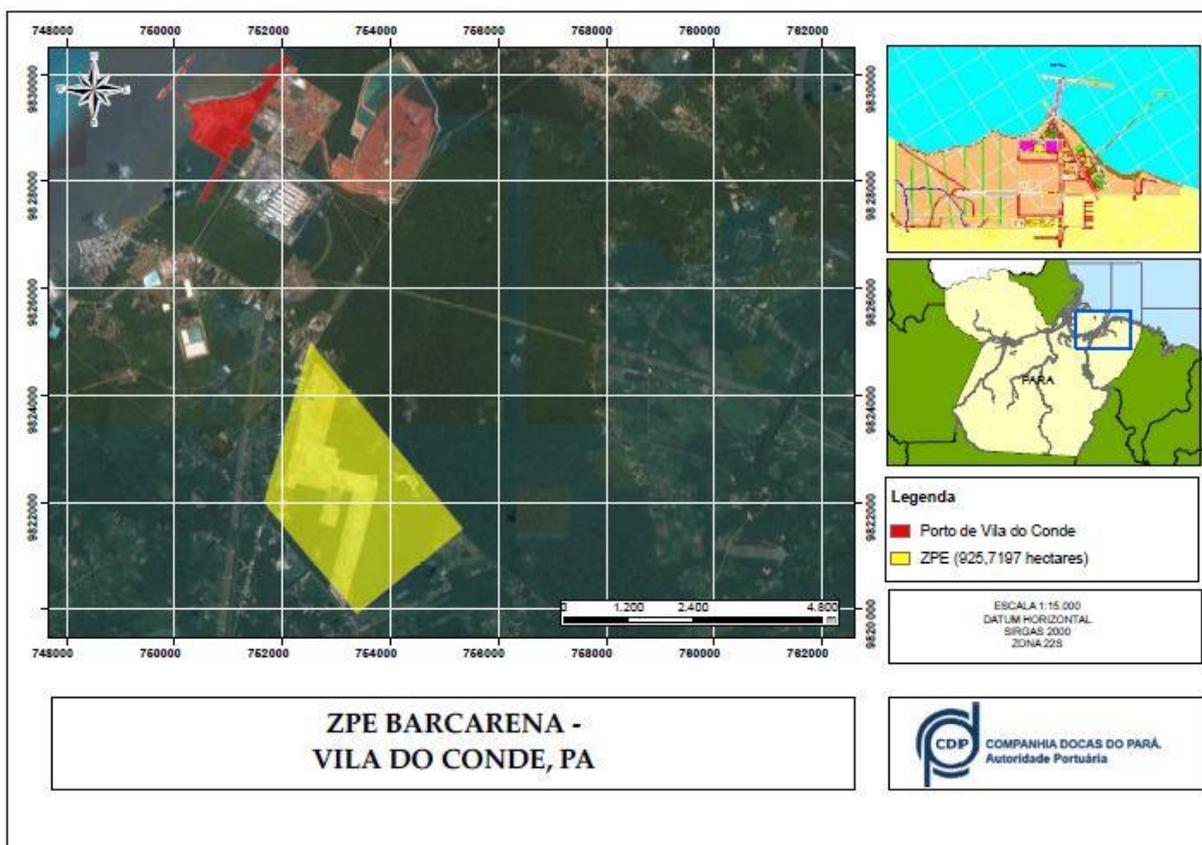


FIGURA 33 - ÁREA ZPE DE BARCARENA

Fonte: CDP

2.11. Instalações de Suprimentos - Utilidades

2.11.1. 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 Porto e a partir disso distribuída para sete outras subestações.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

No pátio de contêiner arrendado ao Convicon, que movimenta carga geral e contêineres, existem 120 pontos de tomadas elétricas (440 V) para contêiner frigorífico.

A Tabela 18 ilustra as previsões de consumo de energia elétrica no Porto de Vila do Conde para o curto, médio e longo prazo

TABELA 18 - PREVISÃO DO CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA NO PORTO DE VILA DO CONDE

PREVISÃO	CURTO - 2020	MÉDIO - 2025	LONGO - 2030
CONSUMO DE ENERGIA (Kwh)	10.964.278,04	12.871.994,32	14.414.093,60

Fonte: CDP

2.11.2. Abastecimento de Água

O suprimento de água é obtido de sistema próprio de captação e tratamento de água. A captação é feita em três poços artesianos, sendo que cada poço tem tubulação, bombas e comando independentes.

A água é tratada em estação de tratamento própria, sendo estocada em reservatório enterrado com cisterna de duas câmaras com capacidade de 250 m³, cada.

Do castelo d'água parte uma tubulação com diâmetro de 10" (25,4 cm) para a alimentação do tronco distribuidor, o qual percorre a zona de consumo, com diâmetro variando de 10" (25,4 cm) a 8" (20,32 cm) no trecho que vai para os píeres e variando de 8" (20,32 cm) a 6" (15,24 cm) no trecho que alimenta as demais instalações.

A Tabela 19 abaixo mostra a demanda e consumo de água de curto, médio e longo prazo do Porto de vila do Conde.

TABELA 19 - DEMANDA E CONSUMO DE ÁGUA - PVC

PREVISÃO	CURTO - 2020	MÉDIO - 2025	LONGO - 2030
CONSUMO DE ÁGUA (m ³)	105.577,34	123.947,14	138.796,34

Fonte: CDP

2.11.3. Drenagem e Esgoto

O PVC 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 Pará.

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.

Há um sistema de esgoto sanitário que coleta os despejos dos pontos de geração de resíduos e os encaminha para estação de tratamento de esgotos dotada de tanque de decantação.

2.11.4. Telecomunicações

A concessionária responsável pelo serviço de telefonia no Porto é a Telemar Norte Leste S.A.

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.

Nos píeres está disponível um ramal com dois telefones, sendo um em cada berço. Nas galerias dos transportadores, sobre a ponte de acesso e área de retroporto, há 10 telefones distribuídos. Outros serviços de comunicação disponíveis no Porto são os de e-mail, correio, fax e rádio.

2.11.5. 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.

No início das operações, foi prevista a instalação de um Corpo de Bombeiros em prédio próprio. No entanto, essa corporação própria nunca foi implantada, ficando a função a ser exercida pela Companhia de Corpo de Bombeiros que atende às indústrias Albras e Alunorte, cujo quartel está localizado nas áreas pertencentes a essas indústrias, na retaguarda do Porto.

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.

2.11.6. Abastecimento de Combustível

O abastecimento de combustível aos navios é feito no Terminal de Miramar, não havendo tomadas na frente acostável do Porto de Vila de Conde, 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 nº 03/2014, que estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário. A Figura 34/mapa página 358 ilustra as áreas não afetas às operações portuárias do Porto de Vila do Conde.

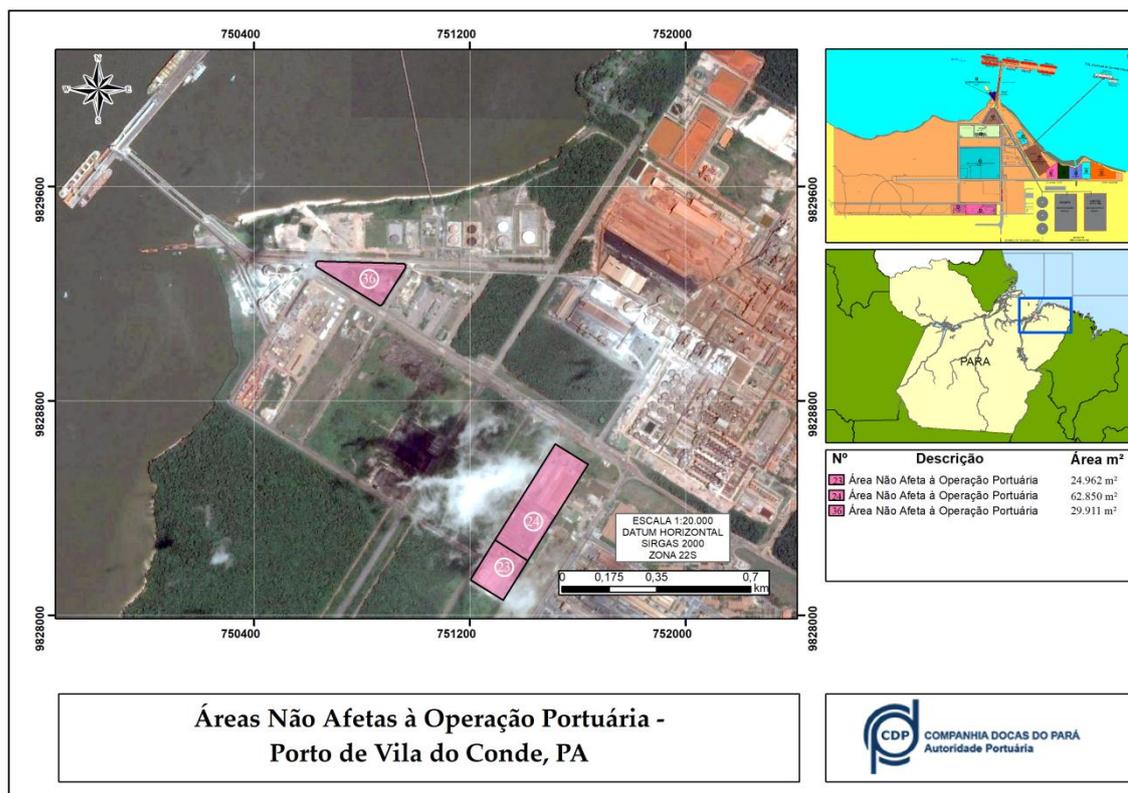


FIGURA 34 - ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

Fonte: CDP

2.13. Serviços de Apoio Operacional

2.13.1. Sistemas de Monitoramento do Tráfego Aquaviário

O Porto de Vila do Conde 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.

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 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 jusante 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 Portuário 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:

- A passagem pelo trio de bóias no canal de acesso ao Quiriri;
- A navegação pela Costa do Taipu com navios de grande calado;
- 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.

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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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 atalhas (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.

Equipamento disponível

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 práctico são:

- Para todos os navios provenientes do alto mar, ao largo de Salinópolis, marcando o farol aos 167º verdadeiros na distância de 7,5 mi (Lat 00º 29' 30" S / Long 047º 23' 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 00º 20' 0" S / LONG 047º 49' 0" W para navios provenientes do norte e oeste, e na posição LAT 00º 24' 5" S / LONG 047º 46' 0" W para navios vindos do leste.

Estão dispensados da utilização de práctico:

- 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 práctico 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 práctico:

- 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;

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

- 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 serviço de rebocagem no Porto de Vila do Conde é prestado pela empresa VALE REBOCADORES.

A frota é composta por três rebocadores iguais:

- SALOBO, Azimutal com 2.758 kW de potência
- VITÓRIA, Azimutal com 2.758 kW de potência
- LINHARES, Azimutal com 2.758 kW de potência

A Figura 35 mostra os referidos rebocadores aguardando chamado para operação.



FIGURA 35 - REBOCADORES QUE OPERAM NO PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

2.13.4. Serviços de apoio à embarcação

As empresas que prestam serviço de apoio à embarcação no porto de Vila do Conde estão listadas na Tabela 20, onde são identificadas o tipo de serviço e a empresa responsável.

TABELA 20 - SERVIÇO DE APOIO NO PORTO DE VILA DO CONDE

DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS DE APOIO À EMBARCAÇÃO		
Nº	TIPO DE SERVIÇO	EMPRESA QUE REALIZA O SERVIÇO
	Apoio portuário	
1	Apoio portuário	Saveiro camuyrano
2	Apoio portuário	Polaris
3	Apoio portuário	Amarena Ltda
4	Apoio portuário	Technoframe
6	Apoio portuário	Serveporto ag. Maritima
	Consumo de bordo	
1	Consumo de bordo	Brazvessel com. Alimentos Ltda
2	Consumo de bordo	Comercial calhau Ltda
3	Consumo de bordo	Fornecedora oceano
4	Consumo de bordo	J. N. S comercial-me
5	Consumo de bordo	Pa trading cons. Com. Ltda
	Resíduos sólidos	
1	Resíduos sólidos	Cidade limpa
2	Resíduos sólidos	Transcabral
	Resíduos líquidos	
1	Resíduos líquido	Ascomp com. Serv. Ltda
2	Resíduos líquido	Transcabral
3	Resíduos líquido	Pamax serv. Col. Resíduos Ltda
4	Resíduos líquido	Ap comb. E lubrificantes

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.14. Mão de obra

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.

A seguir serão fornecidas informações referentes ao OGMO responsável pelo Porto de Vila do conde, 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 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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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 21 quantifica esse universo.

TABELA 21 - 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	-	-	-	1	-	-	2
26 – 30	12	-	-	3	22	-	5	42
31 – 35	27	-	4	4	56	-	4	95
36 – 40	37	5	5	3	80	2	3	135
41 – 45	69	8	-	-	84	9	4	174
46 – 50	55	7	6	-	62	8	3	141
51 – 55	53	6	1	3	82	14	9	168
56 – 60	26	4	-	2	37	6	1	76
61 – 65	7	-	8	-	11	2	-	28
66 - 70	2	-	4	-	2	-	-	8
71 - 75	1	-	-	-	-	-	-	1
81 - 85	-	1	-	-	-	-	-	1
86 - 90	-	1	-	-	-	-	-	1
Total	290	32	28	15	437	41	29	872

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará/OGMO 2014

Observa-se no gráfico da Figura 36 que a faixa de idade de maior ocorrência de trabalhadores portuários avulsos (TPA) situa-se entre 35 e 60 anos, o que demonstra maturidade dos trabalhadores que atuam no setor portuário.

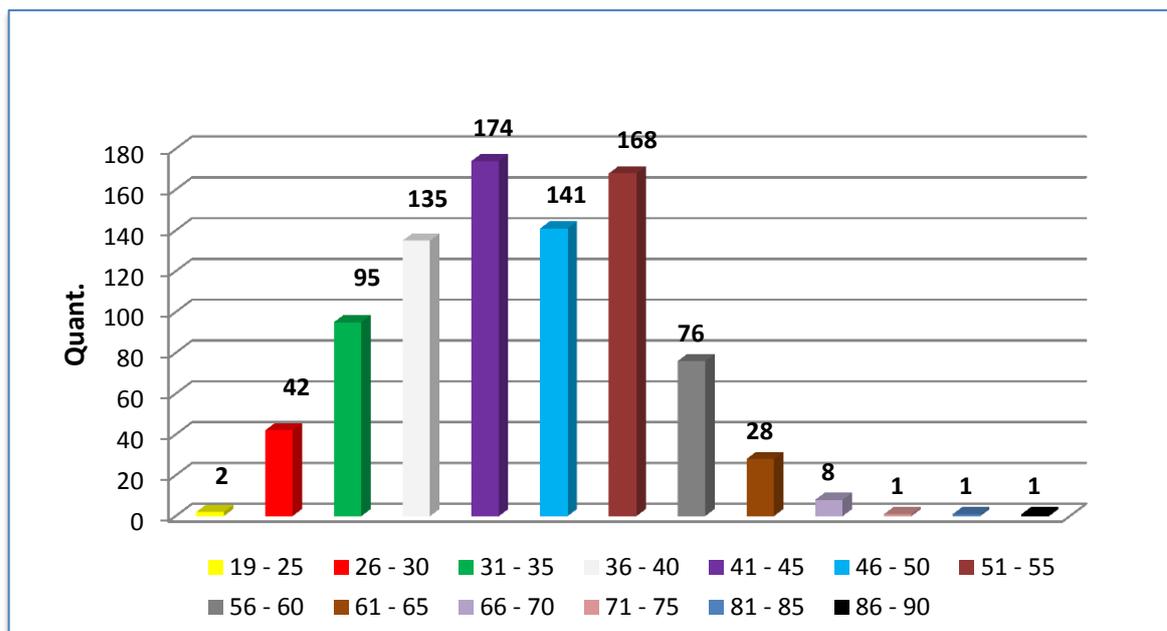


FIGURA 36 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO POR FAIXA DE IDADE

Fonte: CDP

Observa-se no gráfico da Figura 37 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 portuários registrados.

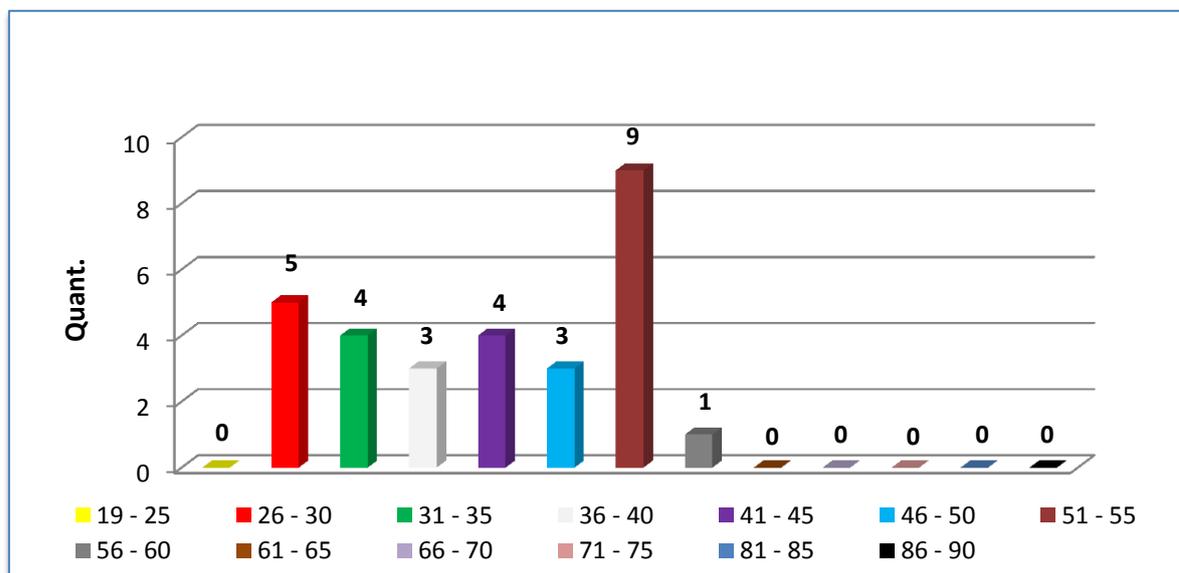


FIGURA 37 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS VIGIAS POR FAIXA DE IDADE

Fonte: CDP

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

Observa-se no gráfico da Figura 38 que a faixa de idade de maior incidência dos estivadores está situada entre 35 a 55 anos, mostrando a avançada idade da maioria dos estivadores portuários registrados.

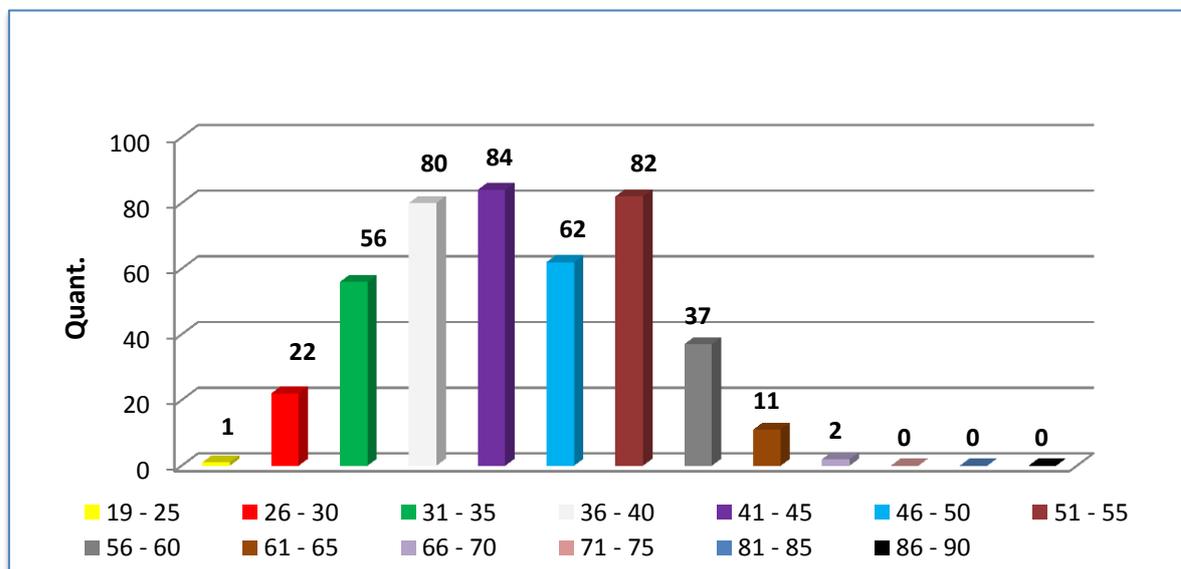


FIGURA 38 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS ESTIVADORES POR FAIXA DE IDADE

Fonte: CDP

O gráfico da Figura 39 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.

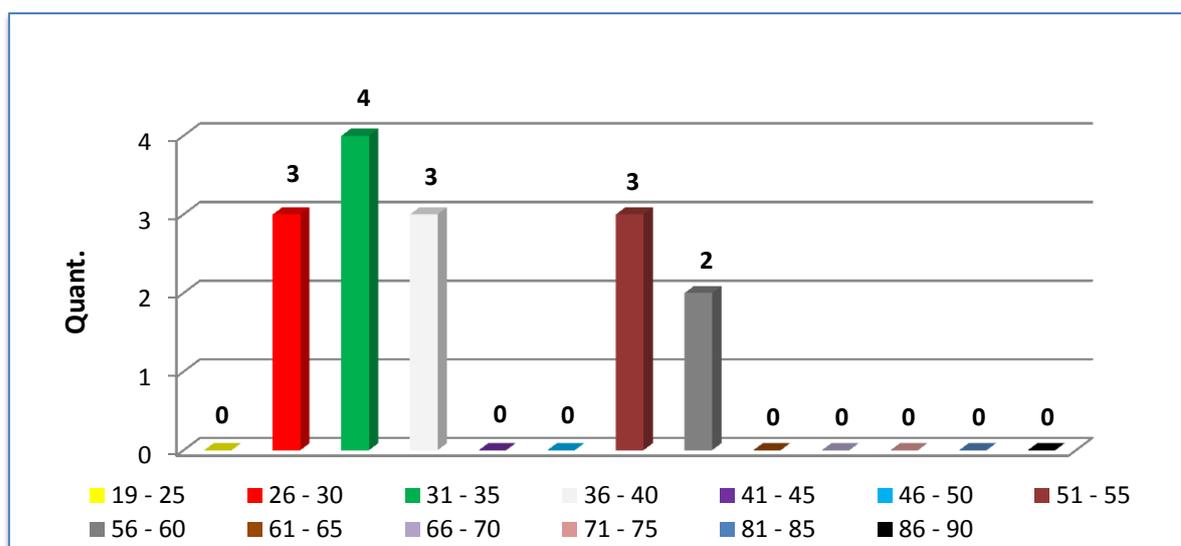


FIGURA 39 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS CONSERTADORES POR FAIXA DE IDADE

Fonte: CDP

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

O gráfico da Figura 40 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.

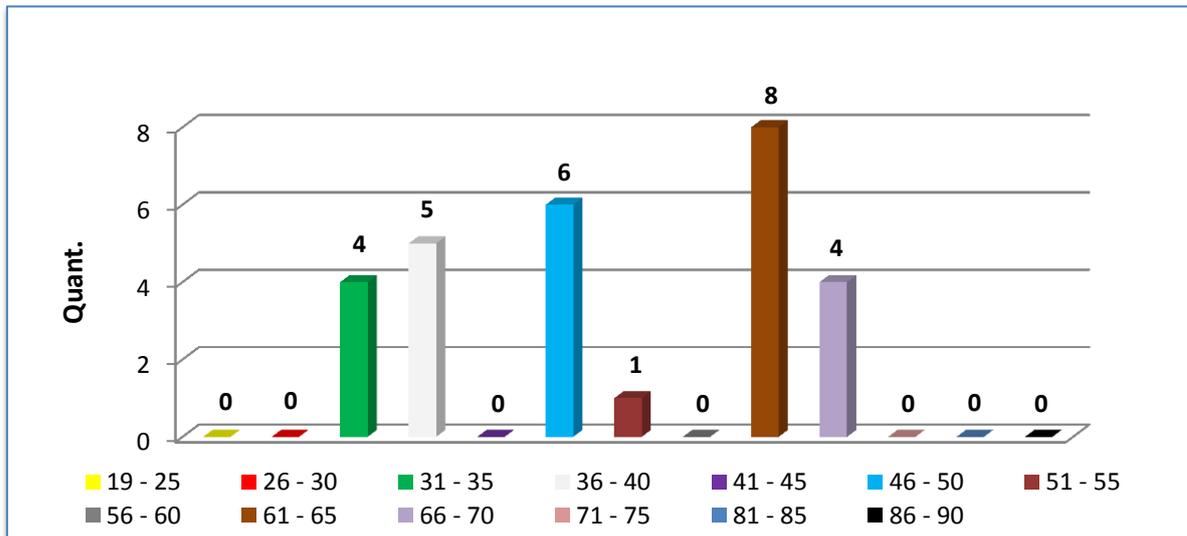


FIGURA 40 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS CONFERENTES POR FAIXA DE IDADE

Fonte: CDP

O gráfico da Figura 41 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, surpreendentemente, mesmo que em pequeno número, que as faixas de 81 a 85 e 86 a 90 anos, ainda, se fazem representadas.

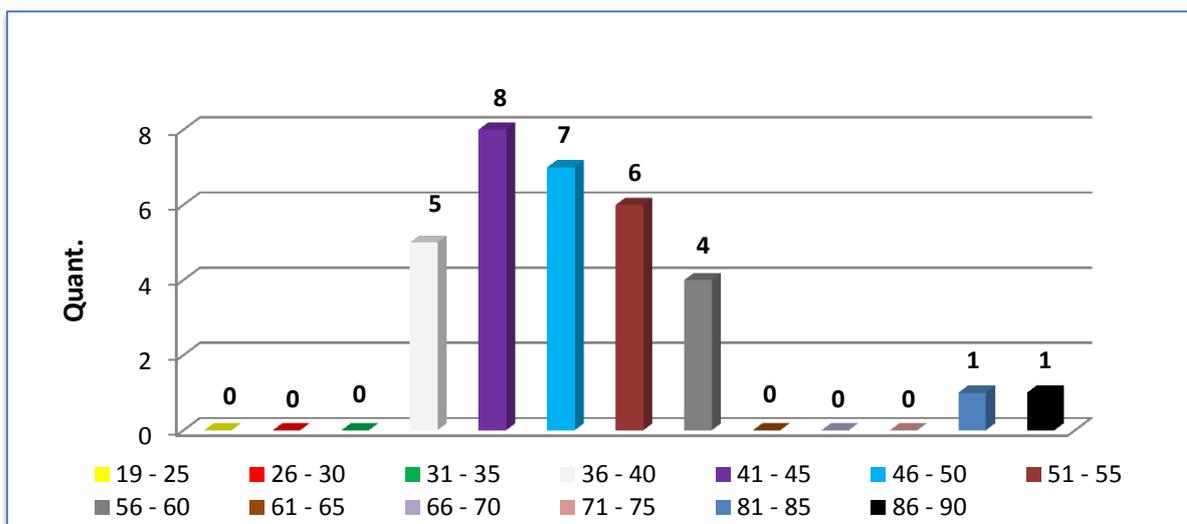


FIGURA 41 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS BLOCOS POR FAIXA DE IDADE

Fonte: CDP

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

O gráfico da Figura 42 mostra que para a categoria de arrumadores registrados, a faixa mais significativa evidencia a participação dos mais experientes.

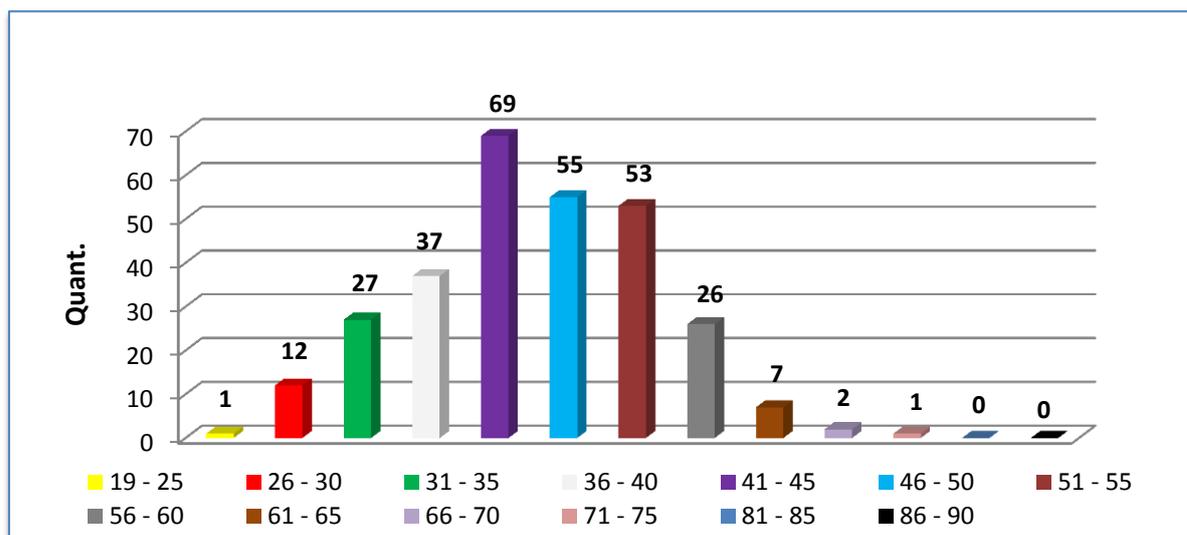


FIGURA 42 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS ARRUMADORES POR FAIXA DE IDADE

Fonte: CDP

O gráfico da Figura 43 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.

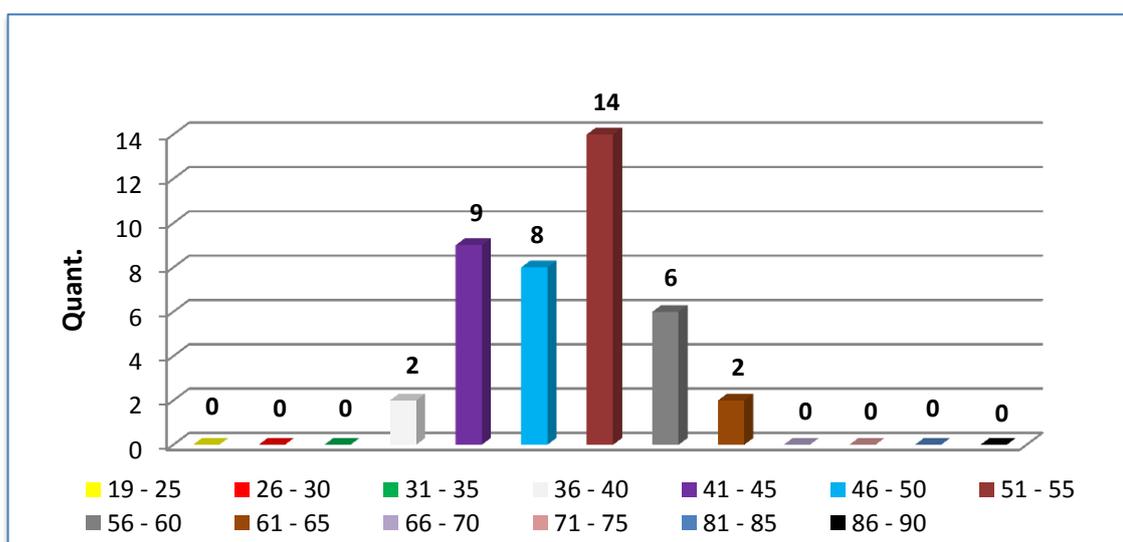


FIGURA 43 - GRÁFICO COM A RELAÇÃO DOS MOVIMENTADORES POR FAIXA DE IDADE

Fonte: CDP

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

A Tabela 22 apresenta o número de trabalhadores por categoria e sua média de idade e média salarial.

TABELA 22 - 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

A Tabela 23 mostra a quantidade de empregados em via de se aposentar.

TABELA 23 - 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

2.14.2. Trabalhadores portuários

A Tabela 24 tem o detalhamento dos trabalhadores portuários segundo o número de empregados por faixa de idade e por cargo.

TABELA 24 - NÚMERO DE EMPREGADOS POR FAIXA DE IDADE E POR CARGO

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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 25 mostra a média salarial dos trabalhadores portuários.

TABELA 25 - MÉDIA SALARIAL DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS - CDP

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

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

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

* Estão incluídos os empregados cedidos;

** Não estão incluídos os 3 (três) Diretores

*** Posição - Dez / 2014

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Na Tabela 26 encontra-se o quantitativo dos trabalhadores portuários em via de se aposentar credenciados pela CDP.

TABELA 26 - 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

2.14.3. 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 Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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:

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

- Acidente Típico;
- Acidente de Trajeto;
- Doenças do Trabalho.

Metas

Na Tabela 27, estão todas as metas de segurança do trabalho para o ano de 2015, essas ações foram estabelecidas com base no levantamento das necessidades de adequação da Companhia Docas do Pará com as normas de segurança e medicina do trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego.

TABELA 27 - METAS/2015

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

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Resultados

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

Buscando atender 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 2018, 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 Vila do Conde, 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 Santarém; (iii) Terminal de Outeiro; (iv) Porto de Vila do Conde; (v)

Porto de Vila do Conde; 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, quanto da legislação ambiental e de regulação dos portos brasileiros.

2.15.1. Diagnóstico Ambiental

O diagnóstico ambiental do Porto de Vila do Conde foi elaborado por meio de pesquisa em dados secundários e consulta à Gerência de Meio Ambiente - GERAMB da Companhia Docas do Pará - CDP. As informações aqui descritas estão contidas no Plano de Controle Ambiental do Terminal de Uso Múltiplo, em 2013.

Geologia

No município de Barcarena, afloram apenas o Cenozóico, que é representado pelos sedimentos terciários do Grupo Barreiras (Mio-Pleistoceno) e pelos sedimentos do Quaternário (Pleistoceno-Holoceno). A Formação Pirabas ocorre na profundidade de 250 m nesta região. O Grupo Barreiras abrange, sobretudo, a maior parte da geologia na parte continental, enquanto os sedimentos da Formação do Pós-Barreiras e recentes (Quaternário) predominam na parte insular do referido município, exceto na Ilha de São Mateus, e nas margens dos rios, respectivamente.

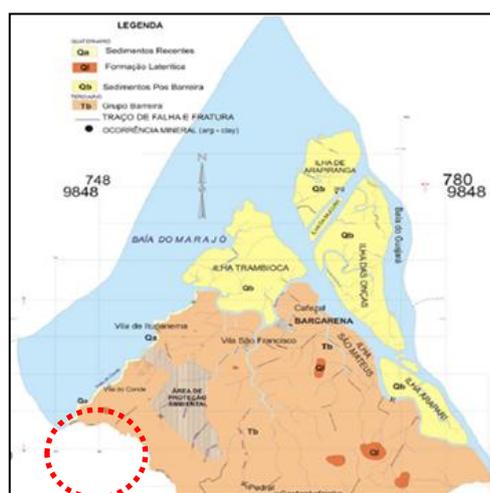


FIGURA 44 - GEOLOGIA DO MUNICÍPIO DE BARCARENA, PA.

Fonte: PCA, SEICOM 1999.

Sedimentos Recentes

Os sedimentos recentes são representados pelos depósitos aluvionares recentes e estão distribuídos no setor Noroeste, ou seja, nas praias, nas várzeas periodicamente inundadas pelos rios, igarapés e furos da região (Saldanha, 2009). Estes sedimentos aluvionares ocorrem até profundidades de aproximadamente 12 m e são caracterizados por sedimentos areno-argilosos, argilo-arenosos, silte-areno-argilosos, de coloração esbranquiçada, amarelada e avermelhada. Os sedimentos aluvionares recentes são originados do retrabalhamento dos depósitos aluvionares mais antigos, os tesos (terraços) e dos sedimentos do Grupo Barreiras.

Solos

Na parte continental do município de Barcarena, os solos predominantes são: Latossolo Amarelo distrófico de textura média, Podzol Hidromórfico e Concrecionário Laterítico indiscriminado, distrófico, de textura indiscriminada. Nas Ilhas do município de Barcarena, estão presentes os solos Hidromórficos Indiscriminados, Gleisados, como o Gley Pouco Húmico e Aluvial, eutróficos e distróficos.

Hidrografia

A hidrografia no município de Barcarena é composta pelos rios Arienga, Arapiranga, Murucupí e Dendê; pelos igarapés Cujarí, Tauá, Japinzinho, Água Boa, Arumandeuá, Água Verde, Guajará, Icarau, Turui, Mucuripe, Pau Amarelo Bacuri, São Felipe, Tucumandeuá e Maçarapo, assim como os “furos” Cafezal, Araquiça e Arapari, sendo que, a maioria destes deságua na Baía do Marajó.

A rede de drenagem formada entre o furo do Arrozal, rio Barcarena, rio Carnapijó, furo do Cafezal e rio Arauaia, separa a parte continental da parte insular do município.

O rio Carnapijó e os rios Araguaia e Acará cortam o município de sudeste para noroeste. A Nordeste, a foz do rio Mojú e o rio Acará limita o município de Barcarena com o município de Acará, e a Baía do Guajará limita com a capital, Belém. A Sudoeste, o rio Arienga limita com Abaetetuba e, a sudeste, o limite com Moju é feito através do Igarapé Cabresto. Estes cursos d'água sofrem uma forte influência das marés, o que causa o surgimento das áreas alagadas no município de

Barcarena - inserido na bacia hidrográfica do Araguaia-Tocantins. A bacia tem uma área de 757.000 km² e apresenta uma descarga média de 12.000 m³ s⁻¹.

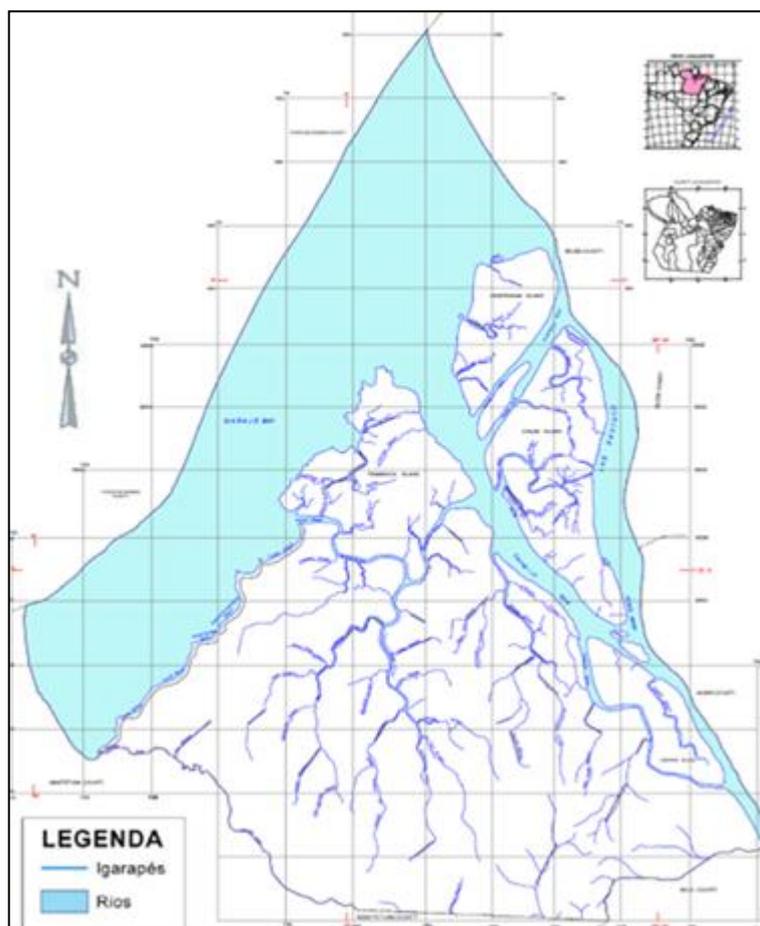


FIGURA 45 - HIDROGRAFIA DO MUNICÍPIO DE BARCARENA, PA.

Fonte: PCA, SEICOM 1999.

Hidrogeologia

No município de Barcarena existem dois sistemas aquíferos: um superior (livre com cobertura), com matriz arenosa fina a média e de espessura variável; e outro inferior (semi-confinado), com matriz arenosa grosseira e heterogênea e espessura relativamente constante.

Os aquíferos livres são constituídos por sedimentos aluvionares do Quaternário e por sedimentos Terciários do Grupo Barreiras.

O aquífero semi-confinado ocorre nos sedimentos do Grupo Barreiras e está subdividido em aquífero superior e inferior. O primeiro é caracterizado por uma matriz arenosa, fina a média com espessura variável (15 a 47 m), enquanto que o

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

segundo por uma matriz arenosa, grosseira, heterogênea e com espessura relativamente constante de, no máximo 30 m.

O aquífero do Grupo Barreiras é o principal aquífero captado pelos poços da região (Bandeira, 2006).

Relevo

O município de Barcarena apresenta níveis topográficos pouco elevados, sobretudo na parte insular sujeita, em parte, às inundações. Na parte continental a topografia do relevo é um pouco mais elevada, especialmente na sede, cuja altitude é de 14 m.

As várzeas são representadas pelos terrenos baixos e relativamente planos e se encontram junto às margens dos rios. Na região do porto as várzeas altas são compostas por restingas, diques e cordões arenosos, enquanto que as várzeas baixas são representadas por igapós e lagos. A drenagem é composta por rios que sofrem constantes influências das marés. Já os tesos são as elevações que ficam fora do alcance das águas, por ocasião das inundações.

As terras firmes são representadas pelos terrenos que estão fora da influência das águas estuarinas. São os platôs terciários, com drenagem superficial relativamente inexistente.

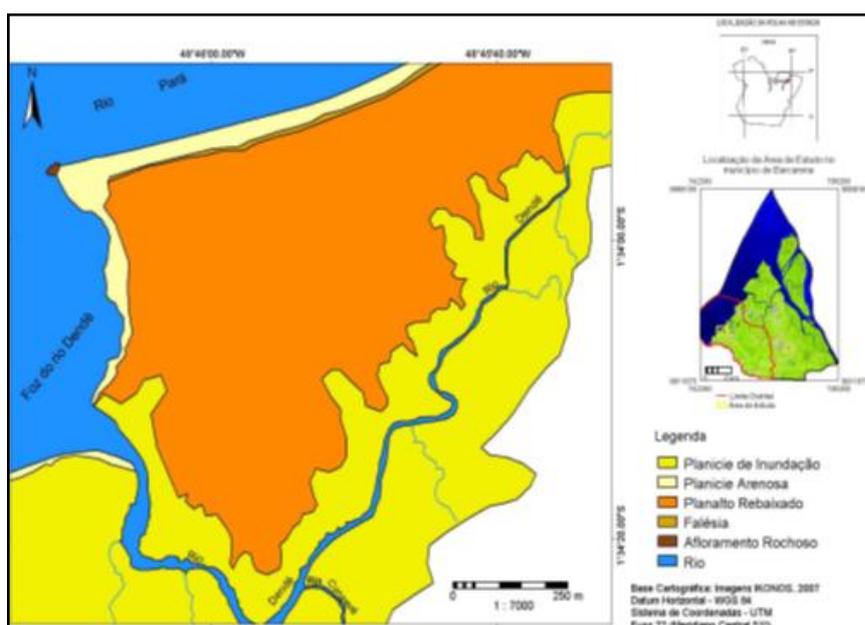


FIGURA 46 - RELEVO DA REGIÃO DE VILA DO CONDE EM BARCARENA, PA.

Fonte: PCA, Rodrigues, 2006.

Geomorfologia e Batimetria

No município de Barcarena, estão presentes o domínio morfológico do Planalto Rebaixado da Amazônia e as unidades de: (a) Planície Aluvial, com canais fluviais, planícies de inundações e diques marginais; e (b) Planície Estuarina, com canais estuarinos, planícies de maré lamosa e praias estuarinas.

Segundo Boulhosa (2007), a morfologia de fundo do rio Pará é representada pelas seguintes unidades:

- a) **Canal fluvial**: disposto paralelamente à margem, com largura média de aproximadamente 500 m e profundidade que varia de 15 a 27 m;
- b) **Barra arenosa**: localizada na foz do rio Arienga, com profundidades variando de 0 a 5 m, a qual pode ser exposta em condições de maré baixa;
- c) **Depósitos arenosos** de baixa inclinação (planície de maré): localmente conhecidos como “praias”, atingindo até 1 km de extensão.

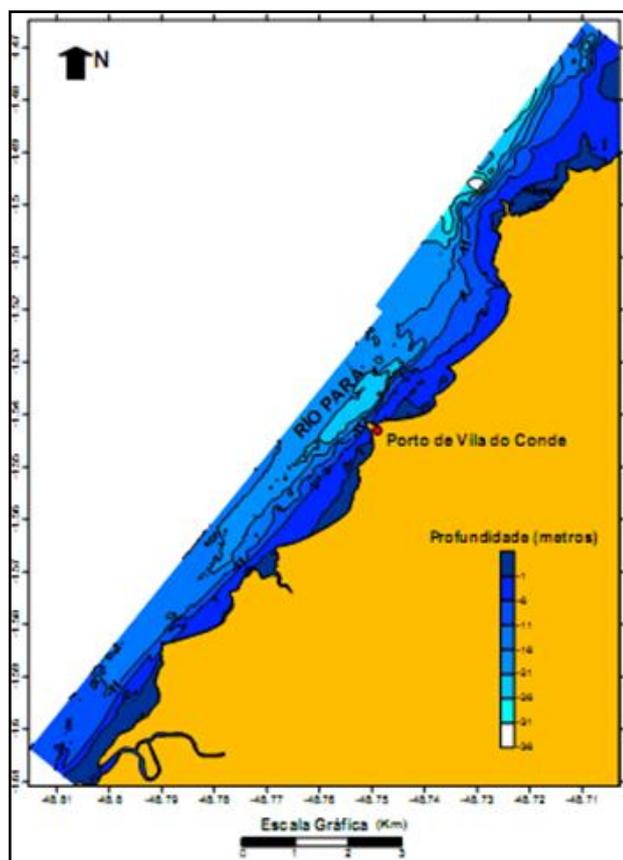


FIGURA 47 - BATIMETRIA DA ÁREA DO PORTO DE VILA DO CONDE.

Fonte: PCA, Martins, 2010

A intensa sedimentação em áreas de remanso na Baía de Marajó pode formar bancos, o que torna irregular a batimetria do fundo da baía. Estes bancos aparecem em função das correntes de marés e sua formação acontece por deposição daqueles particulados originários dos rios da bacia contribuinte à baía (Bacia do Marajó) (PLANAVE, 2005).

Clima

O Clima de Barcarena é quente do tipo equatorial úmido, sem inverno, com baixas amplitudes térmicas e sem estação seca muito bem definida, sendo, na classificação de Köppen, do tipo Am.

A variação média anual de temperatura na região situa-se entre 21,1° e 30,9° C, com uma média de 25,7° C e os valores mais elevados são observados nos meses de agosto a outubro, quando atinge o pico de 42° C.

O regime pluviométrico é o grande responsável pela variação térmica, com ajuda da umidade relativa do ar, que oscila entre 80 e 91% (Martorano *et al.*, 1993). As precipitações abundantes, acima de 2.500mm/ano, ocorrem mais nos 6 primeiros meses e, menos intensamente, nos últimos 6 meses do ano. Ocorrem dois períodos sazonais: (1) o período chuvoso, que se estende de dezembro a maio, com precipitação média de 2.566 mm, representando 86% do total anual precipitado, sendo o período de maior influência da ZCIT; e (2) o período menos chuvoso de junho a novembro, com média de 414,3 mm de chuvas, equivalentes a 14 % do total pluviométrico anual (Oliveira, 2008).

A umidade relativa do ar apresenta-se sempre superior a 82% favorecendo a formação de chuvas de convecção, que ocorrem após a insolação máxima, durante a tarde ou princípio da noite (Pinheiro, 1987).

Qualidade das Águas Estuarinas do rio Pará

As águas estuarinas do rio Pará que banham o Porto de Vila do Conde encontram-se em conformidade com o padrão estabelecido pela Resolução CONAMA 357/05 para Classe II, com exceção da concentração da DBO, e dos sólidos totais dissolvidos em dois pontos de análise, o que pode ser relacionado com a dinâmica das águas estuarinas.

Cobertura Vegetal

Os tipos de vegetação que predominam na região de Barcarena são: a vegetação de floresta densa, a vegetação de várzea e as florestas secundárias.

Estudos recentes mostram que vegetação na orla de Barcarena é do tipo hiléia, caracterizada por árvores de grande porte nas proximidades de rios, furos e igarapés, mostrando a estrutura e a composição florística de uma área de floresta de terra firme. Há também a floresta secundária de terra firme formando diferentes mosaicos de vegetação com características ambientais de estrutura e composição semelhantes às florestas primárias densas de terra firme.

As formações de várzea encontradas apresentam uma fisionomia e composição florística bem características deste ambiente, porém tem-se a necessidade de manter as espécies ao longo desses sítios, pois além da diversidade florística, podem ser ambientes exclusivos de algumas espécies animais.

Fauna Terrestre

A região de Barcarena possui 163 espécies de aves registradas na literatura e em outros estudos anteriores. Dessas, 20 podem ser consideradas como animais de estimação.

Na área destinada à proteção ambiental, de propriedade da ALBRAS e ALUNORTE, foram encontradas 59 espécies de aves. A grande diversidade e riqueza desse grupo indica que a área estudada ainda apresenta bom estado de preservação.

Foram identificadas 14 espécies de répteis (cobras e lagartos), 20 espécies de anfíbios (sapos, rãs, pererecas), e nenhuma delas também está incluída em lista de espécies ameaçadas no país.

Outro grupo que ocorre na região, principalmente nas várzeas, é o dos lagartos especialmente o camaleão, o jacuraru e o calango-verde - em abundância na região.

Quanto aos insetos, foram observadas várias espécies de borboletas, incluindo algumas que indicam boa qualidade ambiental.

Sítios Arqueológicos

Pesquisas em prospecção arqueológica na região de Barcarena indicam a existência de sítios pré-históricos.



FIGURA 48 – OS TRIÂNGULOS INDICAM A EXISTÊNCIA DE SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS.

Fonte: PCA, em Silveira & Marques, 2004.

Próximo a cerca da CDP – Vila do Conde: (PA-BA-101) foi identificado um sítio arqueológico cerâmico com ocorrência de cerâmica (pré-histórica e cabocla). Este sítio é tombado pelo IPHAN. As evidências registradas são a existência de potes cerâmicos.

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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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.

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

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

18001)

Em 2010, a Gerência de Meio Ambiente – GMA da ANTAQ elaborou um Relatório de Vistoria no Porto de Vila do Conde e fez as seguintes observações:

- A denominação do Núcleo Ambiental é Gerência Ambiental-GERAMB conta com 1 cargo de gerente, 2 de supervisão, sendo um para atividades ambientais e outro para as de segurança do trabalho, 3 de Assistentes Técnicos Ambientais – ASTAM e 4 de Técnicos de Segurança do Trabalho.
- O Núcleo Ambiental, a GERAMB situado em Belém, se apresenta bem estruturado e integra as questões de segurança e saúde do trabalhador, sendo composto por profissionais qualificados para o exercício de suas funções, mas ainda em quantidade insuficiente, para atender a demanda de atividades. Levando-se em consideração que o porto funciona 24 h, os períodos de férias e possíveis afastamentos, o quantitativo de ASTAM e de Técnicos de Segurança é insuficiente para o trabalho em escala. Vemos também a necessidade da inclusão de um Engenheiro de Segurança.

Por fim, o Relatório da ANTAQ faz as seguintes recomendações para a Gestão Ambiental do Porto de Vila do Conde:

- 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 nº 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 em conformidade com o que determina a NR 29;
- Manter atualizadas as informações referentes aos GISIS;

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

- Elaborar procedimentos/estratégias/programas para redução das emissões atmosféricas;
- Elaborar procedimentos/estratégias/programas para redução das emissões de material particulado;

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;

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

- 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.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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 28 apresenta as ações a serem realizadas, para cada objetivo da AAP.

TABELA 28 - 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 a importância do papel da Unidade de Gerenciamento Ambiental;
Implantar as unidades de gestão ambiental	Incluir cláusulas ambientais no contratos de arrendamento;
Regulamentar procedimentos ambientais da atividade portuária	Implantar os Compromissos Internacionais como a 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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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

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

- Incentivar o sistema de transporte intermodal, aproveitando as vantagens locais de diferentes modalidades, priorizando o sistema hidroviário.
- Promover capacitação nas áreas de recursos genéticos, biotecnologia, biossegurança, marketing de produtos florestais, fontes alternativas de energia, tecnologia de alimentos, transportes aquaviários, aproveitamento de várzeas, aquicultura, pesca artesanal, tecnologia minero-metalúrgica e turismo.

Planos, estudos e programas ambientais executados

O Porto de Vila do Conde possui os seguintes planos, estudos e/ou programas:

Plano de Controle de Emergência - PCE - Plano elaborado em março de 2012, identificando os Cenários Acidentais, a estrutura organizacional e brigada de emergência, os mecanismos de acionamento do Plano, os procedimentos de resposta, as ações emergenciais pós-resposta, a divulgação e manutenção do Plano, o programa de treinamento e exercícios simulados, e apresenta a Ficha de Informação de Segurança de Produto Químico - FISPQ.

Plano de Emergência Individual - PEI - Estudo realizado em 2007, pelo LAIT da Universidade Federal do Pará. 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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

mapas e cartas náuticas da região. Este estudo encontra-se defasado, pois não atende as disposições da Resolução CONAMA 398/2008.

Plano de Gerenciamento de Riscos - PGR - Elaborado em 2012, o PGRS: (i) identifica a unidade gestora (responsáveis); (ii) define as responsabilidades e competências da CDP, dos arrendatários 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 Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS - Elaborado em 2012 possui a seguinte estrutura: (i) identificação do gestor e arrendatários; (ii) define as responsabilidades e competências; (iii) identifica a legislação de referência; (iv) elabora um diagnóstico situacional; e, (v) define o procedimento para a destinação dos resíduos gerados e recebidos no porto.

Estudos Ambientais Preliminares - 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.

Monitoramento do corpo receptor, da água bruta dos poços, da água potável e do material dragado – as atividades de monitoramento registraram muitos relatórios, que são:

- Relatório do material a ser dragado;
- Relatório da análise da água durante a dragagem;
- Relatório da análise da água após a dragagem;
- Relatório da qualidade da água do porto e estudo limnológico do rio Pará;
- Estudo de Batimetria da área do porto;
- Relatórios de qualidade da água (semestrais);

O estudo ambiental para implantação do Porto propôs os seguintes programas:

- Programa de Níveis de poluentes atmosféricos;
- Programa de Monitoramento da poluição sonora;
- Programa de Monitoramento da qualidade de água;
- Programa de Monitoramento da Qualidade da água do efluente líquido lançado;
- Programa de Monitoramento da Qualidade dos sedimentos de fundo;
- Programa de Monitoramento do Perfil das Praias Estuarinas do Itupanema e do Conde;
- Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e de Efluentes Líquidos;
- Monitoramento das espécies invasoras no Porto Organizado de Vila do Conde;
- Programa de Comunicação Social e Educação Ambiental;
- Programa de Controle da fauna sinantrópica Nociva;
- Programa de Monitoramento de Indicadores Socioeconômicos.

2.15.3. Licenciamento ambiental

Segundo a Política Nacional do Meio Ambiente, ancorada na Lei Federal nº 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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental;

Todas as Unidades Portuárias administradas pela Companhia Docas do Pará encontram-se devidamente licenciadas perante a Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Estado do Pará - SEMAS, que é o órgão ambiental competente para conceder tal licenciamento. A Tabela 29 contém informações pertinentes às licenças ambientais concedidas pelo órgão ambiental.

TABELA 29 - SITUAÇÃO DA LICENÇA AMBIENTAL DO PORTO DE VILA DO CONDE

UNIDADE PORTUÁRIA	LICENÇAS AMBIENTAIS			
	TIPO DE LICENÇA	Nº. DE LICENÇA	OBSERVAÇÕES	DATA DE VALIDADE
Porto de Vila do Conde	Licença de Operação	7126/2012	Atividade Portuária para movimentação de cargas em geral	08/10/2016
Porto de Vila do Conde	Licença de Operação	2104/2015	Direito de uso dos recursos hídricos do porto de Vila do Conde, Barcarena/Pará.	13/12/2019

Fonte: Relatório de Gestão Ambiental da CDP, 2013.

Atualmente, o Porto de Vila do Conde tem vários arrendatários, e a licença de operação está vencida. **Licença de Operação – LO 3265/2009**, da BUNGE S.A, para a fabricação de adubos e fertilizantes, emitida pela Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Pará - SEMA/PA. Essa licença venceu em setembro de 2013, e a até o final desse relatório não se teve notícia de sua renovação pela empresa.

- **Licença de Operação – LO 4752/2010**, da IPIRANGA PRODUTOS DE PETRÓLEO S.A, para terminais de distribuição de combustíveis, emitida pela Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Pará (SEMA/PA). Essa licença vencerá em junho de 2014, e as principais exigências são:

Para o prazo de 120 dias:

- Relatório de Inspeção da Caldeira acompanhado de ART do responsável;
- Protocolar solicitação de Outorga do direito de uso de recurso hídrico;

Para o prazo de 1460 dias:

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

- Encaminhar Relatório de Informação Ambiente Anual;
 - Realizar monitoramento de efluente de saída da caixa separadora de água e óleo;
 - Manter os telefones de emergência na área do empreendimento;
 - Em caso de emergência agir de acordo com o PEI;
 - Comunicar à SEMA quaisquer acidentes que possam provocar dano ambiental;
 - Informar quaisquer modificações pretendidas;
 - Realizar periodicamente a limpeza da caixa separadora de água e óleo.
-
- **Licença de Operação – LO 6887/2013**, da CONTAINERES DE VILA DO CONDE S.A, para terminal logístico de cargas gerais, emitida pela Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Pará - SEMA/PA. Essa licença vencerá em janeiro de 2017, e as principais exigências são:

Para o prazo de 45 dias:

- Transferir os serviços de manutenção de máquinas para piso impermeável;

Para o prazo de 60 dias:

- Encaminhar Relatório descritivo e fotográfico que comprove a ocupação em piso impermeável;
- Apresentar a ART dos Planos Ambientais PCA e RCA;

Para o prazo de 1460 dias:

- Encaminhar Relatório descritivo e fotográfico que comprove a ocupação em piso impermeável;
- Apresentar a ART dos Planos Ambientais PCA e RCA;
- Apresentar o PCE caso ele sofra alteração;
- Realizar manutenção e limpeza dos sistemas de controle ambiental;
- Apresentar Relatório de Informação do Ambiente Anual;
- Apresentar resultados de quaisquer tipos de monitoramento ambiental;
- Comunicar à SEMA quaisquer acidentes que possam provocar dano

ambiental;

- Informar quaisquer modificações pretendidas;

A Companhia Docas do Pará, durante o ano de 2013, efetuou no Porto de Vila do Conde, serviços de monitoramento e controle, os quais objetivaram garantir o atendimento de padrões ambientais e sanitários. A seguir são descritas algumas das atividades desenvolvidas:

- **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 Vila do Conde, 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 Vila do Conde, estando inclusos serviços de desratização, des-insetização e descupinização.
- **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 Vila do Conde. A partir do final do mês de julho de 2013, entrou em vigor o contrato N.º 14/2013, o qual foi celebrado entre a CDP e o Instituto Evandro Chagas, com interveniência da Fundação Instituto para o Desenvolvimento da Amazônia- FIDESA. Este contrato permitiu a CDP o cumprimento de forma mais abrangente das exigências estabelecidas na Portaria N.º 2914/2011, do Ministério da Saúde. A partir do mês de agosto de 2013, a CDP passou a monitorar 02(duas) vezes por semana a

qualidade da água na saída das Estações de Tratamento de Água do Porto de Vila do Conde. 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, Cádmiio, 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 Metálica, 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 Vila do Conde.

- **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 Vila do Conde. 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.

- **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 Vila do Conde, 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 Vibriá Cholearæ.

Ainda em 2013, a CDP desenvolveu as seguintes ações para o Porto de Vila do Conde:

- **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.
- **Elaboração e Revisão dos Planos de Emergência Individuais** - Objetivando adequar os Planos de Emergência Individuais do Porto de Vila do Conde, a CDP contratou, em dezembro de 2013 a revisão dos PEIs.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

A empresa contratada foi a Paulo Manoel da Silva Engenharia (contrato nº 51/2013), e o início previsto é para janeiro de 2014.

- **Controle Operacional das Estações de Tratamento de Água** – O sistema de abastecimento do Porto de Vila do Conde 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 nº 06/2012, realiza os serviços relativos à limpeza e desinfecção de sistemas fixos de abastecimento de água potável para consumo humano, 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.
- **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 Vila do Conde, por meio da Outorga nº 915/2013.
- **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 Tabela 30. Os do segundo semestre ainda não foram divulgados.

TABELA 30 - INDICADORA ANTAQ DE DESEMPENHO PARA O PORTO DE VILA DO CONDE / 2013

NÚMERO	INDICADORES		PESOS	PORTO DE VILA DO CONDE 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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

NÚMERO	INDICADORES		PESOS	PORTO DE VILA DO CONDE 1º SEM. 2013
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	1
10	Consumo e eficiência no uso de energia	C141	0,019	1
11	Tipos de energia utilizados	C142	0,006	1
12	Fornecimento de energia para embarcações	C143	0,002	1
13	Internalização dos Custos Ambientais no Orçamento	C151	0,068	4
14	Comunicação das ações ambientais		0,004	1
15	Agenda ambiental local		0,018	1
16	Agenda ambiental institucional		0,010	1
17	Certificações Voluntárias		0,007	1
18	Papel da autoridade portuária		0,038	5
19	Licenciamento Ambiental das empresas		0,026	4
20	PEI dos terminais		0,015	2
21	Auditoria Ambiental dos terminais		0,008	1
22	PGRS dos terminais		0,011	4
23	Programa de EA nos terminais		0,008	3
24	Certificação das empresas		0,004	2
25	Promoção de ações de educação ambiental		0,050	3
26	Ações de promoção da saúde		0,008	5
27	Planos de Contingência de Saúde		0,017	2
28	Qualidade Ambiental do corpo hídrico		0,025	5
29	Drenagem pluvial		0,004	1
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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

NÚMERO	INDICADORES		PESOS	PORTO DE VILA DO CONDE 1º SEM. 2013
35	Gerenciamento de Resíduos Sólidos		0,080	5
36	Monitoramento de Fauna e Flora		0,010	1
37	Animais sinantrópicos nos Portos		0,029	5
38	Levantamento e monitoramento espécies exóticas		0,010	1
IDA			1,000	68,04

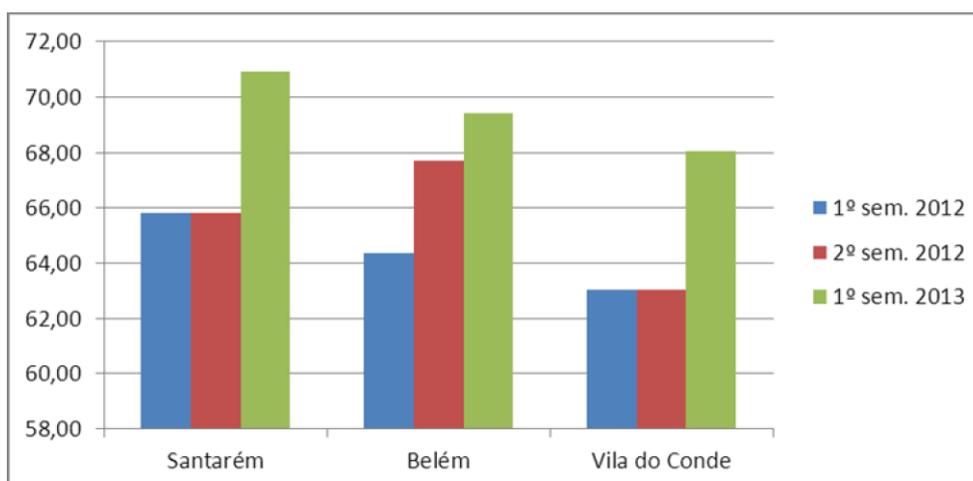
Fonte: Adaptado de CDP/ANTAQ, 2013.

TABELA 31 - COMPARATIVO EM RELAÇÃO AO ANO DE 2012

Porto	1º sem. 2012	2º sem. 2012	1º sem. 2013
Vila do Conde	63,03	63,03	68,04
Legenda			
	Nota acima de 75		
	Nota entre 50 e 74.9		
	Nota entre 25 e 49,9		
	Nota abaixo de 25		

Fonte: Adaptado de CDP/ANTAQ, 2013.

GRÁFICO 1 – SITUAÇÃO DO IDA DOS PORTOS ADMINISTRADOS PELA CDP ENTRE 2012 E 2013.



Fonte: CDP/ANTAQ, 2013.

2.15.4. Unidade de conservação

O porto de Vila do Conde conta com uma unidade de conservação em suas proximidades, sendo essa área de proteção ambiental do Arquipélago do Marajó. Essa área tem como objetivo elaborar e executar o zoneamento ecológico-conômico, visando a conservação da biodiversidade, desenvolvimento e melhoria da qualidade de vida da população marajoara.

A Figura 49/Mapa página 359 ilustra a área de proteção ambiental Arquipélago do Marajó.

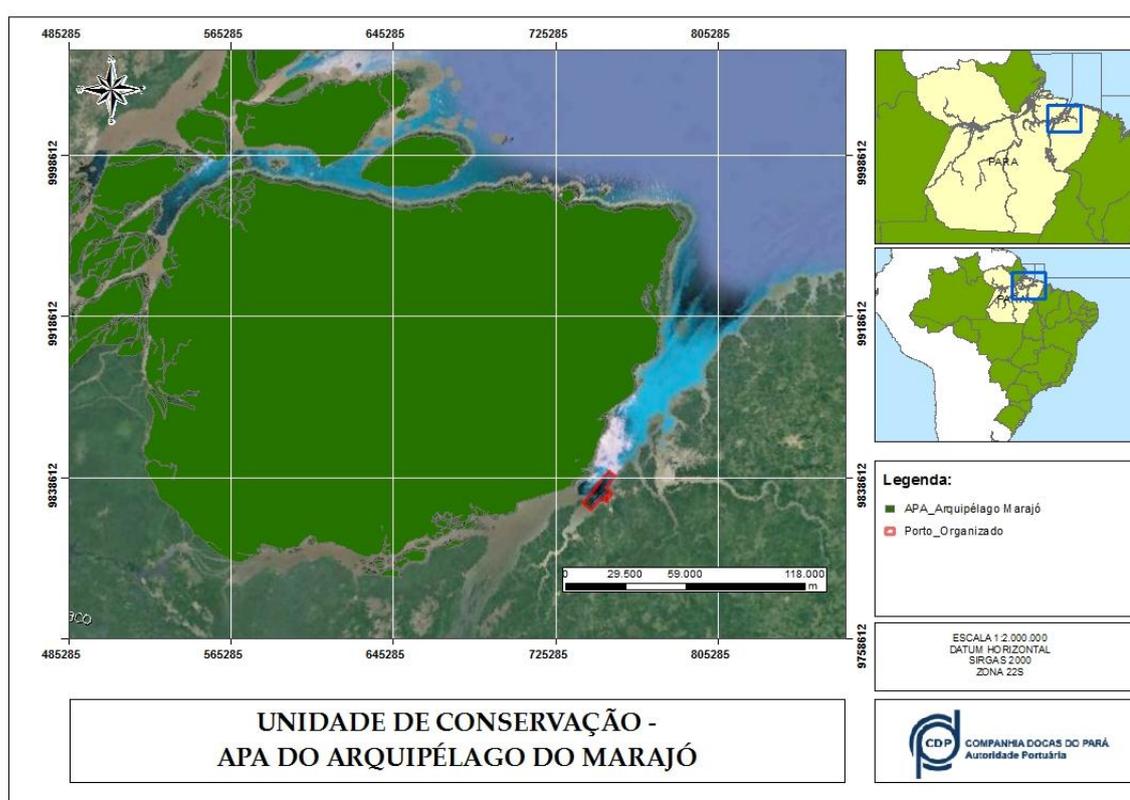


FIGURA 49 – UNIDADE DE CONSERVAÇÃO

Fonte: CDP

2.15.5. Comunidades quilombolas

O porto de Vila do Conde conta com 03 comunidades quilombolas em suas proximidades, sendo elas Cacau e Ovos, São Judas Tadeu e Arquimec, localizadas nos municípios de Colares, Bujaru e Concórdia do Pará, respectivamente.

A Figura 50/Mapa página 360 ilustra as comunidades nas proximidades do porto de Vila do Conde.

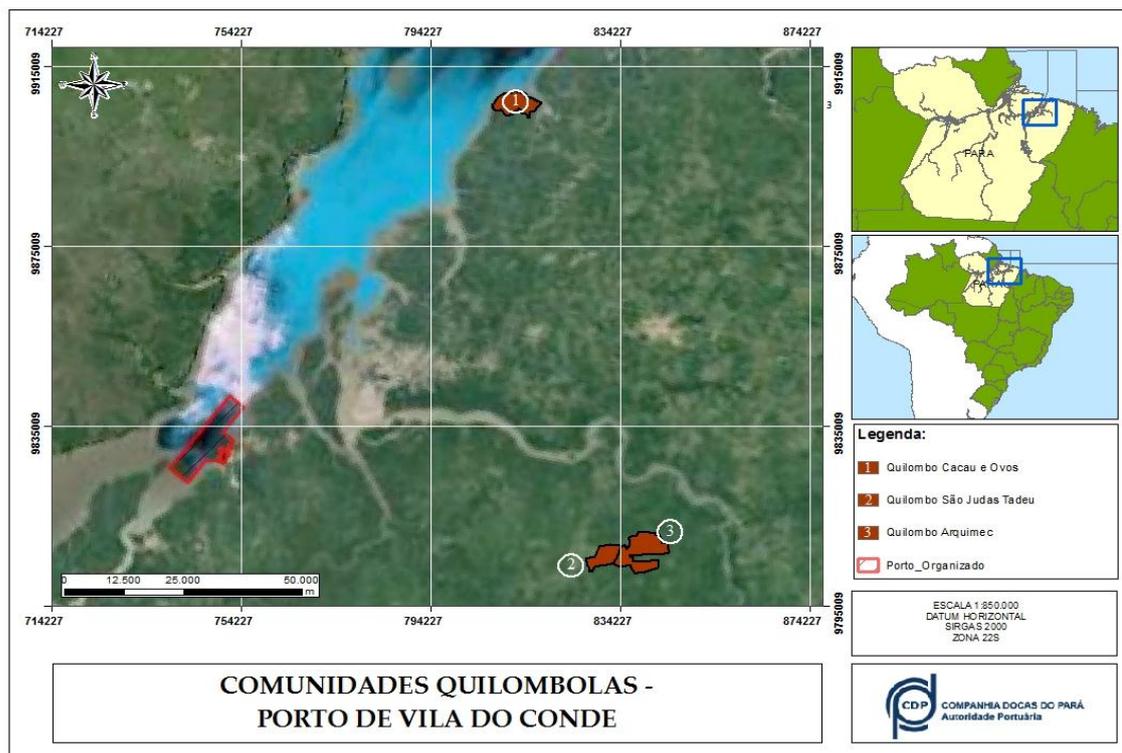


FIGURA 50 – COMUNIDADES QUILOMBOLAS

Fonte: CDP

2.15.6. Áreas prioritárias para conservação

O porto de Vila do Conde conta com 04 áreas prioritárias de conservação em seu entorno, sendo elas Açai do Marajó, Acará, Foz do Rio Tocantins e Braço Sul do Arquipélago do Marajó.

A Figura 51/Mapa página 361 ilustra as áreas prioritárias para conservação no entorno do porto de Vila do Conde.

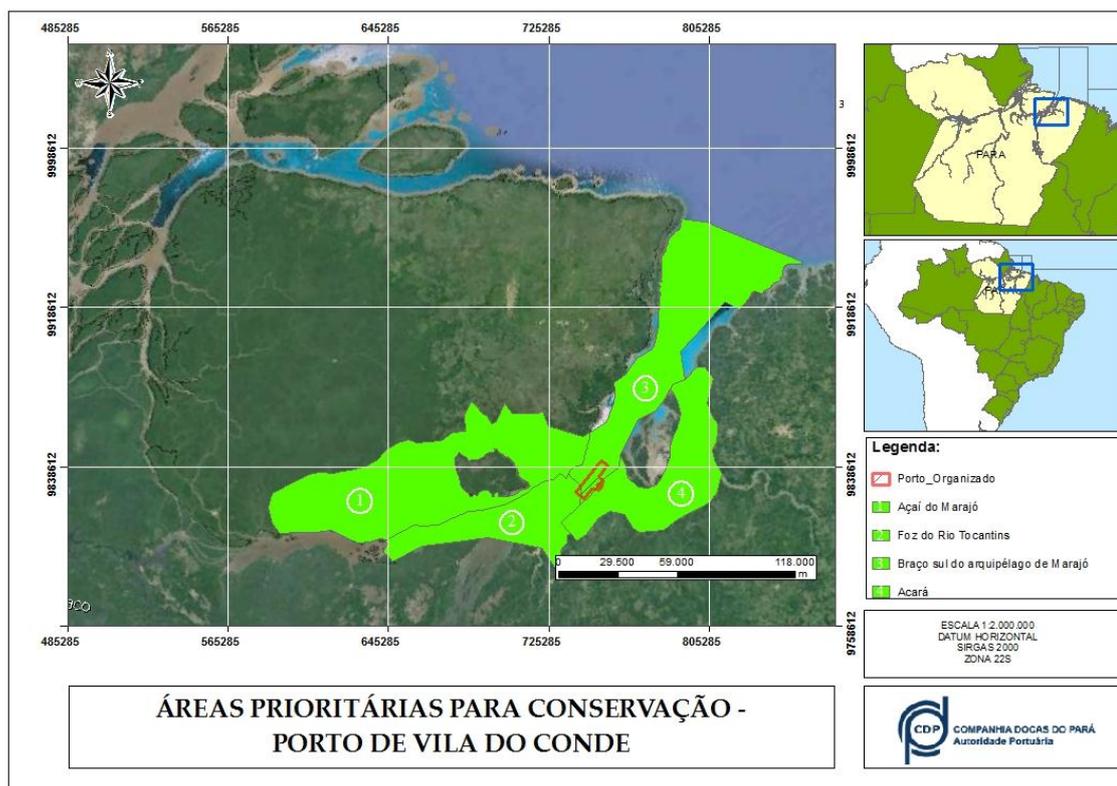


FIGURA 51 – ÁREAS PRIORITÁRIAS PARA CONSERVAÇÃO

Fonte: CDP

2.16. Segurança

2.16.1. ISPS Code

O porto de Vila do Conde possui termo de aptidão nº 35/2005, concedido pela CONPORTOS em 30/08/2005. O porto é certificado pela DC nº 184/2011, conforme a Tabela 32.

TABELA 32 - ISPS CODE

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS / DC	CONCESSÃO DA CD	VALIDADE DA DC
Porto de Vila do Conde	CERTIFICADA PELA DC Nº 184/2011	31/03/2012	31/03/2016

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

2.16.2. Segurança Patrimonial

A segurança patrimonial é descrita segundo os seguintes itens:

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

BARREIRAS FÍSICAS: Os muros, grades 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 ARAUJO ABREU.

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 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 rádio comunicadores portáteis.

VIATURAS: As equipes de segurança das unidades portuárias são dotadas de viaturas e lanchas para patrulhamento terrestre e aquático, sendo 1 veículo (Amarok), 3 motos e 1 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 revólveres 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

O Porto de Vila do Conde 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 retroárea do Porto.

A partir da portaria do Porto, toma-se a Rua C para ter acesso às instalações gerais da administração, edifício da Polícia Federal e outros. É uma via em duas pistas, asfaltadas, em bom estado de conservação, com extensão aproximada de 1.200 m, separadas por um canteiro central.

Pelas ruas B ou 7 têm-se acesso às instalações de acostagem, por meio da ponte de acesso. Ambas as vias possuem largura de 7 m, que vêm de bifurcação junto à área de silos da Alunorte.

O gate de acesso principal do Porto Organizado de Vila do Conde, bem como os gates de acesso às áreas arrendadas, estacionamentos, e a principal via de circulação interna do Porto podem ser observados na Figura 52/Mapa página 362.

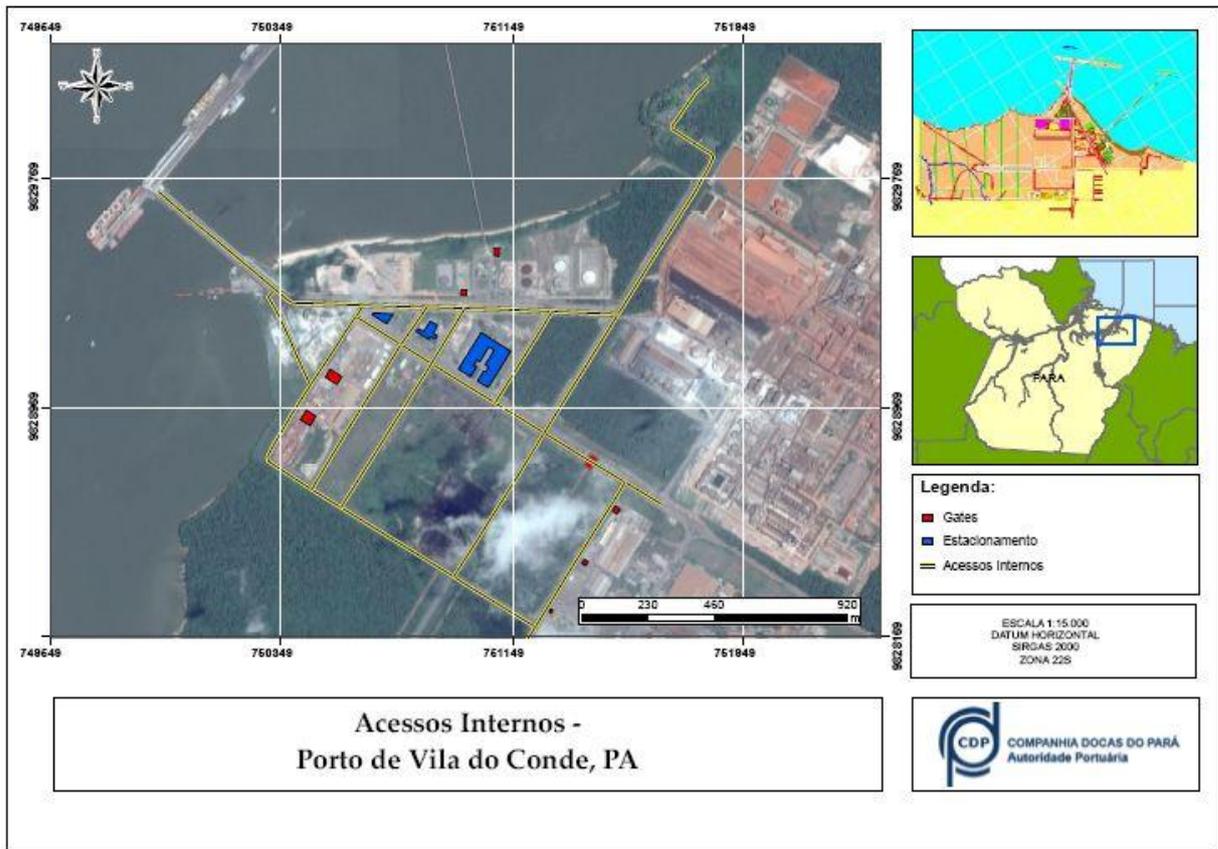


FIGURA 52 - ACESSOS INTERNOS - PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

2.17.2. Vias de Circulação Ferroviária

Atualmente o porto de Vila do Conde não conta com acesso ferroviário, entretanto, pretende-se implantar um acesso interno ferroviário interligando ao projeto de ferrovia Norte-Sul, conforme Figura 53/Mapa página 363.

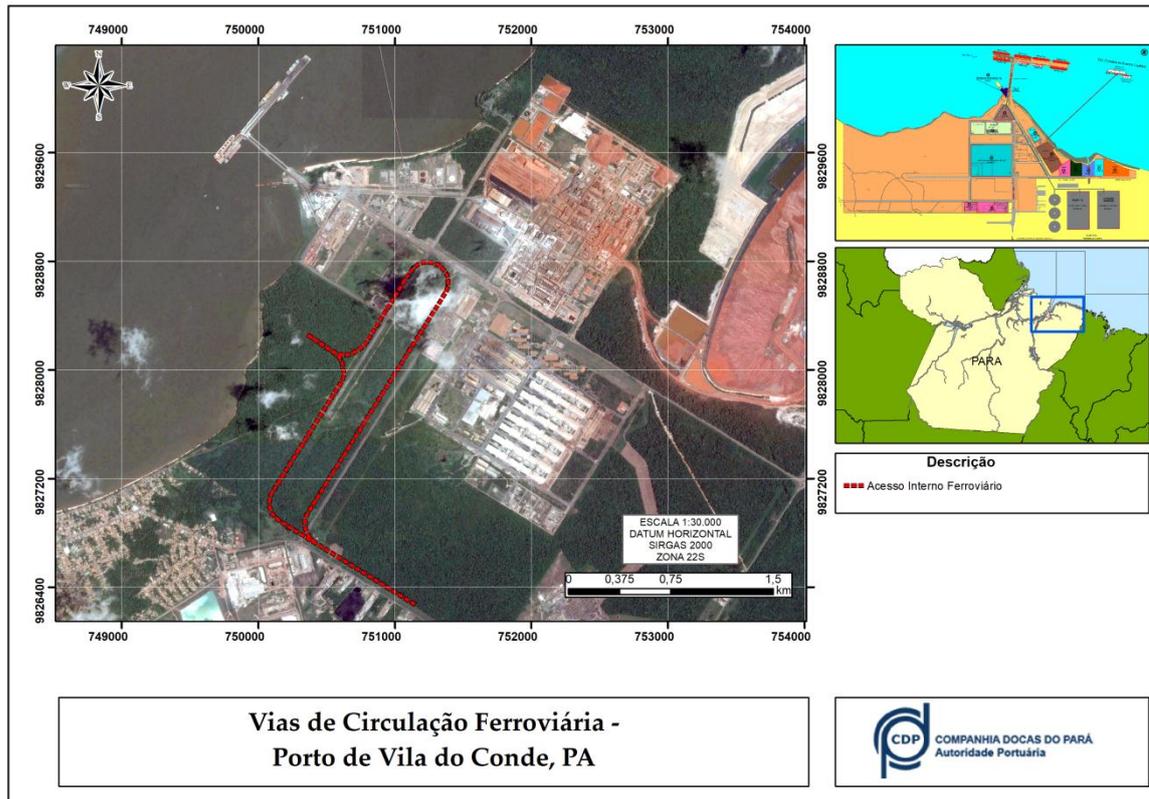


FIGURA 53 - ACESSO INTERNO FERROVIÁRIO

Fonte: CDP

2.18. Acessos Terrestres

2.18.1. Rodoviários

O Porto de Vila do Conde localiza-se na rodovia PA 483, km 2 município de Barcarena, Estado do Pará. Situa-se à margem direita do Rio Pará, no local denominado Ponta Grossa, a cerca de 3,3 km a jusante da Vila Murucupi, nova denominação da antiga Vila do Conde, em frente à Baía de Marajó, formada, dentre outros, pela confluência dos rios Tocantins, Guamá, Moju e Acará, conforme Figura 54/Mapa página 364.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

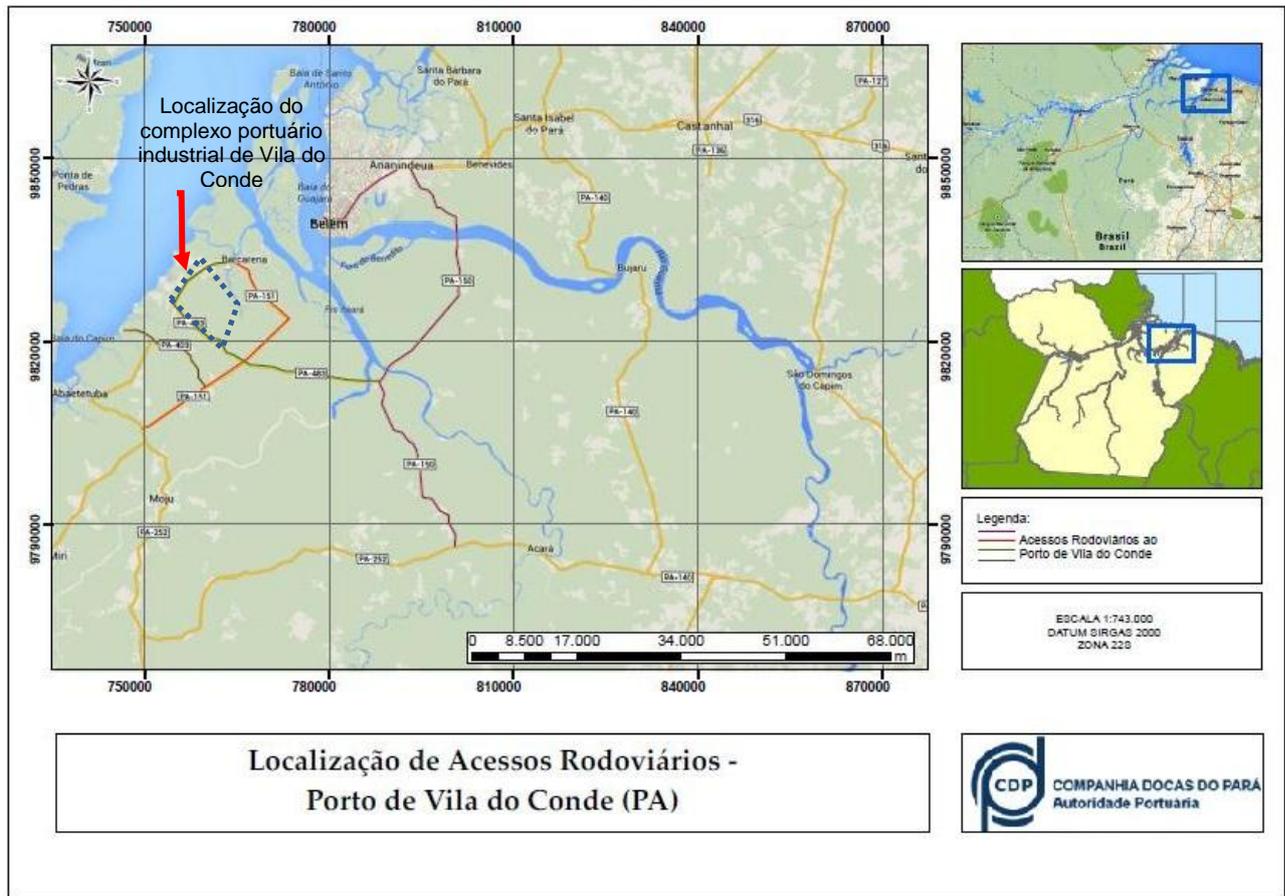


FIGURA 54 - LOCALIZAÇÃO DO PORTO E OS ACESSO RODOVIÁRIOS DA REGIÃO.

Fonte: Google Maps, 2014.

Por rodovia, a ligação de Belém ao PVC pode ser feita pela BR 316 até o Município de Marituba, seguindo após pela Alça Viária até entroncamento com a PA 151 e daí para a Vila do Conde, pelas PA 483 e 481. Todo o trajeto tem cerca de 120 km. A partir do município de Belém o Porto 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.

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.

2.18.2. Ferroviários (Futuro)

A Ferrovia Norte-Sul - FNS é um projeto que contempla a construção de uma ferrovia de aproximadamente 3.100 km atravessando as regiões Centro-Oeste e Norte do País, conectando-se ao norte com a Estrada de Ferro Carajás e ao sul com a Ferrovia Centro Atlântica.

Os principais objetivos deste Empreendimento são:

- Promover a integração nacional minimizando custos de transporte e interligando o norte/nordeste com o sul/sudeste.
- Possibilitar a ocupação econômica e social e facilitar o escoamento da produção agropecuária e agroindustrial do cerrado brasileiro.

O responsável pelo projeto é a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., empresa pública subordinada ao Ministério dos Transportes e detentora da concessão para a construção e operação desta ferrovia.

O trecho Barcarena-Belém/PA à Açailândia/MA com uma extensão de 530 km está na fase de licenciamento ambiental. O período de obras previsto está definido entre 2014 e 2016. As obras de Açailândia/MA à Colinas/TO, num trecho 450 km, já estão concluídas. Até o final de 2013, mais um trecho de 1.100 km entre Colinas/TO e Anápolis/GO estará concluído.

No trecho de 670 km compreendido entre Anápolis/GO até Estrela do Oeste/SP, as licenças ambientais foram solicitadas, o projeto de engenharia está em andamento.

Os trechos acima mencionados são identificados na Figura 55, com exceção de Anápolis/GO a Estrela do Oeste/SP, por extrapolar a área de influência prevista para o PVC.

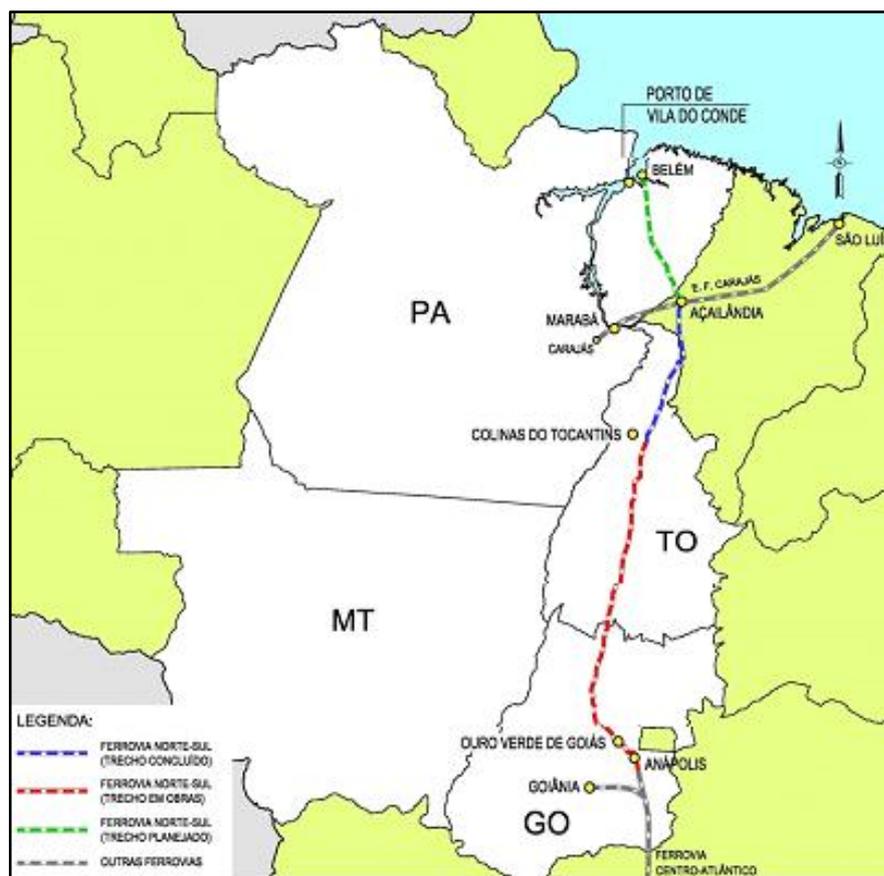


FIGURA 55 - ACESSO FERROVIÁRIO (EM IMPLANTAÇÃO), PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

2.18.3. Dutoviários

Não há acesso dutoviário na poligonal do porto organizado de Vila do Conde.

2.18.4. Acesso Rodo-Fluvial

O sistema misto rodo-fluvial (Figura 56) é constituído por 9 km de via fluvial de Belém até Terminal de Arapari e 42 km de rodovia pavimentada deste último até Vila do Conde.

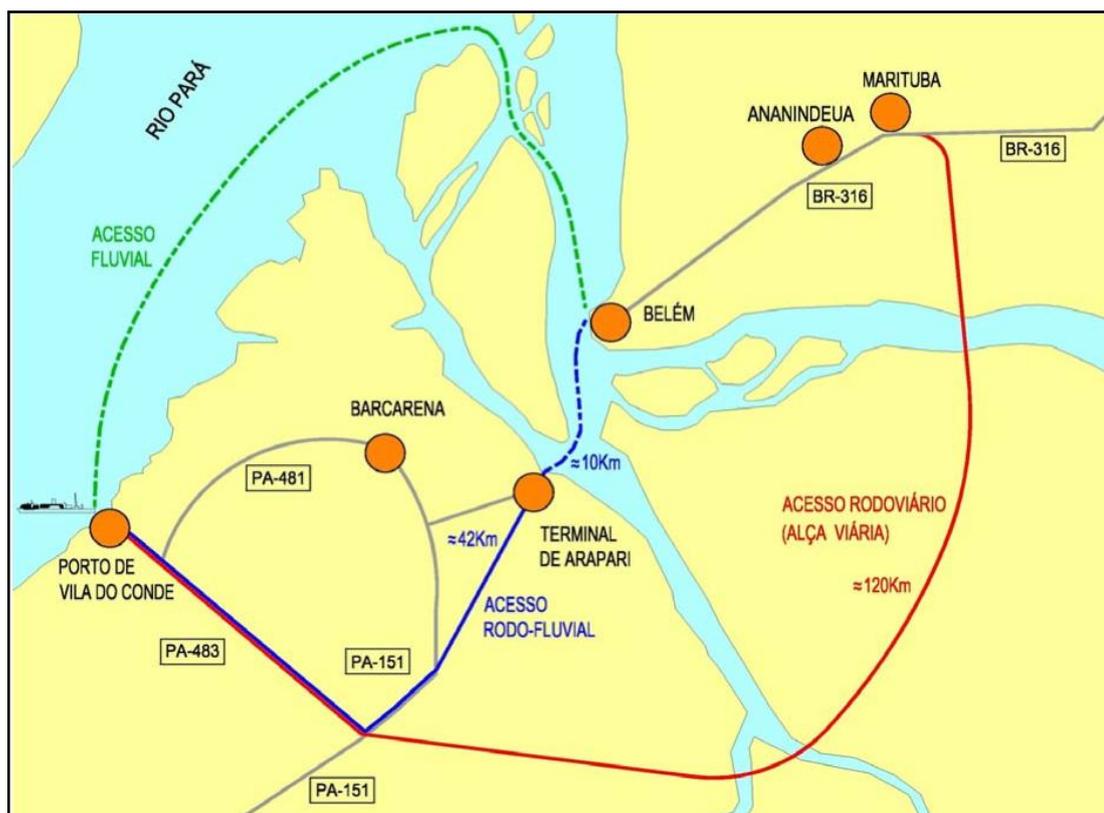


FIGURA 56 - SISTEMA RODO-FLUVIAL, PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

2.19. Acessos Hidroviários

2.19.1. 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.

2.19.2. 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, encobrendo 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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

embarços, 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.

Pedra 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. Está obra, no momento, está sem previsão de início.

Ilha do Jacaré e seu 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.

2.19.3. 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. O braço menor é chamado de Rio Javaés.

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 77 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 subtrecho, 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 57 mostra os trechos analisados anteriormente e localização das principais restrições à navegação.

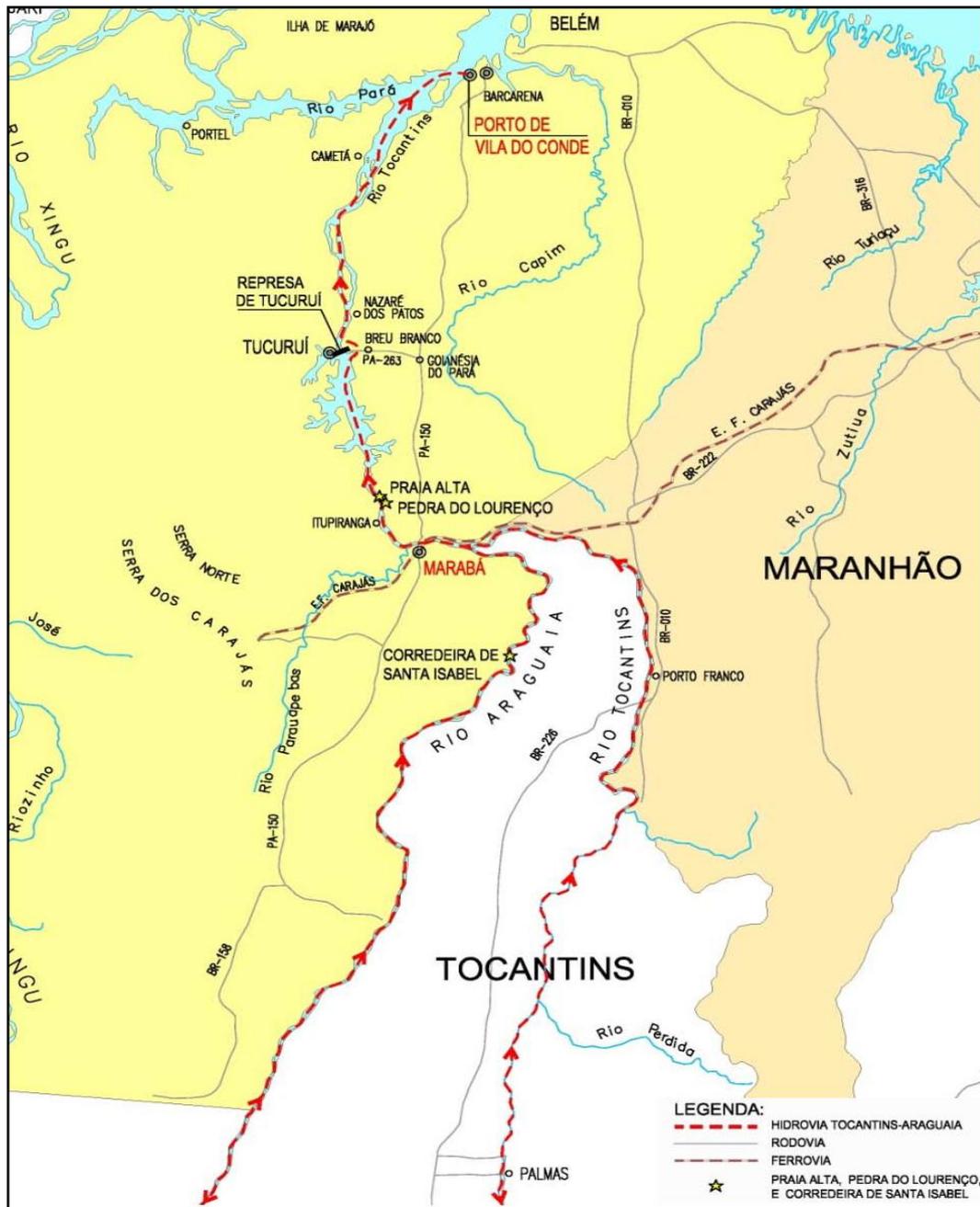


FIGURA 57 - HIDROVIA DO RIO TOCANTINS

Fonte: CDP

2.20. Acessos Aquaviários

O acesso aquaviário ao Porto 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 Porto. A foz do Rio Pará tem como extremo oeste o cabo

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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, passando pelo PVC, conforme mostrado na Figura 55.

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 recomenda-se 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 práctico.

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 bóias luminosas de boreste e bombordo. No canal do Quiriri, os trechos críticos situam-se, respectivamente no través do cabeço do joca (8 milhas náuticas a nordeste da cidade de Soure) e na coroa seca (5 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 Gaiotas,

2.20.1. Canal de Acesso

A área de acesso inicia-se ao longo da Ponta Grossa e limita-se a sudeste pelo continente e a sudoeste pela Ilha de Marajó.

O canal de acesso ao PVC possui navegação franca, considerada para atuação da Praticagem, em função da maré. Na entrada do canal do Rio Pará a profundidade é de 13 m. O material de fundo é constituído por areia siltosa. O tempo do percurso em ambos os canais de acesso até a bacia de fundeio é de aproximadamente 9 h.

O canal de navegação, com 500 m de largura média e cerca de 170 km de comprimento, e uma variação de profundidade entre 13 e 15 m, vai de Vila do Conde até a foz do Rio Pará, com funcionalidade o ano todo, 24 horas por dia, com possibilidade de cruzamento entre embarcações de pequeno porte.

Oportuno registrar que está sendo discutido entre a Autoridade Portuária, os operadores portuários e os terminais privativos estabelecidos na área do porto organizado, a implementação de estudos hidrográficos (batimetria categoria “A”, cartas digitais de navegação, maregrafia, transporte e deposição de sedimentos) a fim de estabelecer um canal de acesso oficial dentro da poligonal do Porto de Vila do Conde, visto os serviços de atracações não são realizados por um canal específico. O estudo objetiva também a elevação do calado autorizado para o PVC, hoje estabelecido em 12,20 m quando demandando através do canal do Espadarte e em 13,0 m quando pelo canal do Quiriri.

2.20.2. Bacia de Evolução

O Porto de Vila do Conde não dispõe de demarcação de bacia de evolução. As profundidades indicadas na Carta Náutica DHN nº 321 para as proximidades dos píeres do Porto variam de 15 a 25 m.

2.20.3. Áreas de Fundeio

Existem quatro áreas de fundeio no Porto; em todas o material de fundo é constituído por areia siltosa muito fina. Estas áreas estão localizadas:

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

Na foz do Rio Arari, coordenadas de 01° 13' 00" S e 48° 43' 00" W, com uma área aproximada de 820.747 m² e profundidades que variam de 13,0 a 15,0 m, apresenta fundo de areia e lama, desabrigado dos ventos de Nordeste a Sul;

Nas proximidades do Porto, coordenadas de 01° 32' 00" S e 48° 46' 00" W, com uma área aproximada de 837.397 m² e profundidades que variam de 15,0 a 25,0 m, apresenta fundo de areia e lama, desabrigado dos ventos de Nordeste, para navios que aguardam atracação no porto;

Nas proximidades da Ilha do Capim, coordenadas de 01° 34' 40" S e 48° 49' 10" W, com uma área aproximada de 940.346 m² e profundidades que variam de 10,0 m a 15,0 m, apresenta fundo de areia e lama, desabrigado dos ventos de

Nordeste, para navios que aguardam atracação no porto, com espera superior a 24 h, ou para o abastecimento de água do rio;

Em frente a Abaetetuba, coordenadas de 01° 42' 50" S e 48° 53' 00" W, com uma área aproximada de 859.263 m² e profundidade que variam de 20,0 m a 24,0 m, abrigado de todos os ventos.

A Figura 59/Mapa página 365 apresenta a carta náutica do Porto de Vila do conde, e a localização de suas respectivas áreas de fundeio.

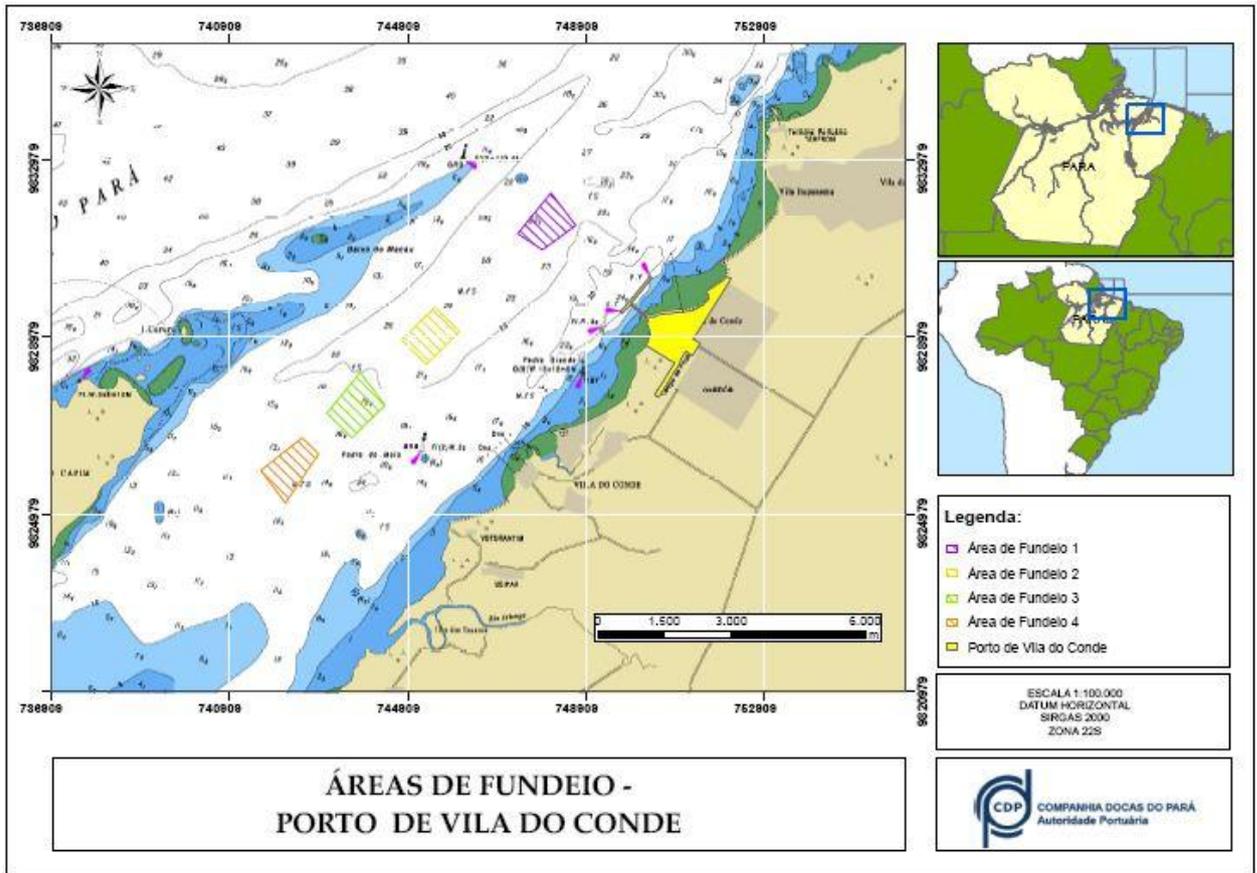


FIGURA 59 - PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DAS ÁREAS DE FUNDEIO NA POLIGONAL DO PORTO ORGANIZADO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

2.20.4. Barra

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

O acesso Marítimo do porto de Vila do Conde/PA, é realizado pelo canal do Espadarte até a Baía do Marajó com a barra demarcada pelos faróis da ilha Tijoca e do cabo Maguari, apresentando largura de 55 km e profundidade mínima de 10,5 m, seguindo num dos braços do rio Amazonas, o Rio Pará.

Calado máximo

O recomendado é limitado pelas profundidades dos canais de acesso, quais sejam: **Canal do espadarte** (Baixo do Taipu): 12,20 m (40,0 pés) na preamar; **Canal do Quiriri**: Quando demandando o porto pelo canal do Quiriri, considerando-se a velocidade do navio em 8 nós, navios com calado superior a 10,70 m (35,1 pés), deverão levar em consideração a maré da hora, antes de demandar o citado canal, de forma a manter uma separação em relação ao fundo de, no mínimo, 2,28 m (7,48 pés).

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

Diversos sinais que auxiliam a aproximação de Vila do Conde são os mesmos que orientam o acesso a Belém, sendo constituídos por acidentes geográficos, faróis, faroletes, torres e bóias luminosas.

Canal do Espadarte

Os sinais que auxiliam a aproximação de Vila do Conde por este canal são:

- Salinópolis - Cidade de veraneio e estância hidromineral situada a 223 km de Belém por rodovia, 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 mi;
- Radiofarol Salinópolis - Tem funcionamento contínuo na frequência de 315 KHz, com alcance de 300 mi, sendo bem visíveis suas duas torres, bem como outras duas de comunicações;
- Ponta da Marieta - Elemento geográfico situado a 8,80 mi a leste da Ponta do Algodal, onde destacam-se duas dunas baixas e cobertas de vegetação rasteira;
- Ponta do Algodal - Elemento geográfico situado a 8,80 mi a sudeste da Ponta da Piraquembáua, no extremo norte da Ilha do Algodal, destacam-se duas dunas e na costa leste apresenta vegetação densa e alta e barreiras vermelhas;

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

- 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 m situado na Ponta do Algodal;
- Ponta de Piraquembáua - Elemento geográfico situado a 10,50 mi 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 mi, 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 mi, 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 mi, situado no baixo do Espadarte. (Posição 00° 27' 10" S – 47° 52' 80" W);
- Farolete Coroa das Gaivotas - Tubulão metálico, com faixas horizontais verde e branca, 8 m de altura, luz de lampejo na altitude de 8 m, com alcance de 8 mi, situado na margem oeste da Coroa das Gaivotas, margem direita do Rio Pará. (Posição 00° 34' 67" S – 48° 01' 88" W);
- Ponta Taipu - Avistada desde o baixo do espadarte, aparece inicialmente como uma ilha onde distinguem-se duas torres, do antigo e 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 mi, 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 mi, situado na Ponta Maria Teresa;
- Colares - Localidade na margem direita do rio, onde se destaca uma igreja branca;

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

- 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 mi, situado na ilha Quati, próxima a Colares.

Canal do Quiriri

Os sinais luminosos do balizamento deste canal e suas respectivas características são mostrados na Tabela 33.

TABELA 33 - SINAIS LUMINOSOS DO BALIZAMENTO DO CANAL DO QUIRIRI

Nome	Norord	Coordenada Geográfica	Característica	Profundidade	Ano de Fabricação
BL-AS (Águas)	149.40	Lat: 00°12',200S	LP.B.10seg. 8M	22 m	2007
		Long: 047°50',600W	(Lp.2s Oclusão 8s)		
BL-1	149.42	Lat: 00° 15',400S	LP.E.5seg. 5 M	14 m	1999
		Long: 047°56',700W	(Lp. 0,5s. Ocl. 4,5s)		
BL-2	149.43	Lat: 00° 19',200S	LP.V.5s 5 M	14 m	1999
		Long: 047° 59',700W	(Lp. 0,5s. Ocl. 4,5s)		
BL-3	149.44	Lat:00° 18',000S	LP.(2) E. 5s. 5M	14 m	1999
		Long: 047° 59',700W	(Lp. 0,5s. Ocl. 0,5s.		
			LP.(2) V. 5s. 5 M		
BL-4	149.46	Lat: 00° 23',00S	(Lp. 0,5s.Ocl. 0,5s.	14 m	1999
		Long: 048° 06',500W	Lp. 0,5s. Ocl. 3,5s)		
BL-5	149.48	Lat: 00° 56',200S	Lp. E. 5s. 5 M	15 m	2005
		Long: 048° 26',830W	(Lp 0,5s. Ocl. 4,5s)		
BL-6	149.50	Lat: 00° 25',500S	LP. E. 5s. 5 M	14 m	1999
		Long: 048° 11',500W	(Lp 0,5s. Ocl. 0,5s.		
			Lp. 0,5s. Ocl. 3,5s)		
BL-8	149.52	Lat: 00° 50',600S	LP(2). V. 5s. 5 M	17 m	1999
		Long: 048° 28',400W	(Lp 0,5s. Ocl. 0,5s.		
			Lp. 0,5s Ocl.3,5s.)		
BL-10	149.54	Lat: 00° 55',650S	LP. V. 5s. 5 M	21 m	2005
		Long: 048° 26',680W	(Lp. 0,5s. Ocl. 0,5s		
		Lp.0,5s. Ocl. 3,5s)			
BL-12	149.56	Lat: 00° 50',800S	LP. V. 5s. 5 M	19 m	1999
		Long: 048° 26',100W	(Lp 0,5s. Ocl.4,5s)		
-	167	Lat: 00°44',530S	Z(- - ..) NR. Int..G-		
		Long: 048°30',370W	0021.5		

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Os sinais que auxiliam a aproximação de Vila do Conde por este canal são:

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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 mi, situado na Ponta do Chapéu Virado, na Ilha do Mosqueiro. (Posição 01° 09' 00" S – 48° 28' 00" W);

- Ilha Cotejuba – Ilha com vegetação baixa e densa, alongada na direção Norte- Sul;
- Farolete Cotejuba - Coluna metálica com placa de visibilidade, branca, com 8 m de altura, luz de lampejo branco na altitude de 10 m com alcance de 9 mi, situado na Ilha Cotejuba;
- Ilha das Pombas - Ilha pequena, rochosa e coberta de vegetação, na foz do Rio Arari, margem esquerda do Rio Pará; •Farolete Arari – Coluna metálica com placa de visibilidade, branca, com 10 m de altura, luz de lampejo branco na altitude de 12 m com alcance de 10 mi, situado na Ilha das Pombas;
- Farolete Carnapijó - Haste metálica com placa de visibilidade, branca, com 8 m de altura, luz de dois lampejos brancos na altitude de 8 m com alcance de 8 mi, situado na Ilha Carnapijó;
- Farolete Pedra do Machadinho - Coluna metálica com faixas horizontais encarnadas e brancas, com 5 m de altura, luz de três lampejos brancos na altitude de 5 m com alcance de 7 mi, situado na Ilha Carnapijó;
- Farolete Arrozal - Coluna metálica com placa de visibilidade, branca, com 7 m de altura, luz rápida branca em grupos de 2 emissões na altitude de 10 m com alcance de 10 mi, situado na margem norte da boca do furo do Arrozal;
- Farolete Pedra da Manteiga – Torre quadrangular de concreto armado com placa de visibilidade, branca, com 5 m de altura, luz de lampejo

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

verde na altitude de 5 m com alcance de 5 mi, na margem sul da boca do furo do Arrozal;

- Farolete Itaguari - Torre quadrangular de concreto armado com placa de visibilidade, branca, com 12 m de altura, luz de lampejo branco na altitude de 12 m com alcance de 9 mi, na foz do Rio Marajó-Acú, margem esquerda do Rio Pará.

2.20.5. Sinalização Náutica

O Porto de Vila do Conde possui um balizamento, composto por 3 (três) sinais náuticos, sendo 1 (uma) bóia de Boreste, 1 (uma) bóia de Perigo Isolado e 1 (um) farolete Cardinal Oeste, de acordo com a Figura 60 e com a Tabela 34:

TABELA 34 - SINALIZAÇÃO NÁUTICA DO BALIZAMENTO DO PORTO DE VILA DO CONDE

NOME DO SINAL	NRORD	CARACTERÍSTICA LUMINOSA	POSIÇÃO GEOGRAFICA (Lista de Faróis – Datum: WGS-84)	
			LATITUDE (S)	LONGITUDE (W)
BL Albras	312.4	Lp. E. 3s – E.0,3 - Ecl. 2,7	01º 32,65'	048º 45,57'
Fte Pedra Grande	314	R(9) B. – B. <u>0,5</u> – Ecl. 0,5 B. <u>0,5</u> – Ecl. 6,5	01º 33,21'	048º 45,77'
BL Pedra do Meio	315	Lp. B. (2) – B. <u>0,5</u> – Ecl. 1,0 B. <u>0,5</u> – Ecl. 3,0	01º 34,16'	048º 47,75'

Fonte: CDP



FIGURA 60 - LOCALIZAÇÃO DO BALIZAMENTO NO PORTO DE VILA DO CONDE – ESTADO DO PARÁ.

Fonte: CDP

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 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 constituem-se em perigos constantes à navegação no Rio Pará.

Não há interferência significativa de embarcações de pequeno porte nas áreas de acesso ao porto.

No acesso ao PVC alguns locais constituem perigo a navegação, a saber:

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

- Pedra da Corvina - Pedras submersas em profundidade de 5 m, distante 6,8 mi do Farol de Salinópolis, balizada por bóia luminosa cardinal Norte;
- Baixo 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 bóias 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 mi 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 mi 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 nº 17/2002 da CDP (Anexo 9) o calado máximo recomendado no Porto de Vila do Conde 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.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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 13,0 m permanecerá até que se conclua pela Autoridade Portuária e eventualmente se aprove junto à Autoridade Marítima os estudos hidrográficos mencionados no subitem 3.1.1.

O acesso do Rio Amazonas ao PVC é feito pelo Estreito de Breves só permitem a passagem de navios de até 160 m de comprimento e 7,0 m de calado, na baixa mar.

2.20.7. Histórico de Acidentes

Os acidentes registrados no Porto de Vila do Conde são listados na Tabela 35.

TABELA 35 - HISTÓRICO DE ACIDENTES

EMBARCAÇÕES ENVOLVIDAS	RESUMO DO ACIDENTE / FATOS DE NAVEGAÇÃO
N/M "CASTILLO DE SOUTOMAIOR" Arquivado Trans/julgado Acórdão em 22-03-2011	Colisão - durante manobra de atracação no berço 101 do porto de Vila do Conde, por volta das 16h25min do dia 16 fev 2008. Sem vítima
N/M "SUNLIGHT BEY". Arquivado Trans/julgado	Incêndio: a bordo do referido navio quando se achava atracado no píer do porto de Vila do Conde no dia 08jul2008. Sem vítimas
N/M BOW HARMONY Arquivado trans/julgado Acórdão em 10-06-2010	Colisão: no cais de TGLP de Vila do Conde, no dia 12nov 2008. Sem vítima
N/M "YAMASKA" Arquivado trans/julgado Acórdão 12-12-2011	Queda na água e desaparecimento de um tripulante, que estava a bordo, quando se encontrava fundeado no porto de Vila do Conde. Com vítima (01 óbito)
"N/M JUTA" Arquivado trans/julgado Acórdão 08-03-2012	Colisão ocorrida com o terminal da imerys rio capim caulim s/a (ircc) em Vila do Conde, Barcarena-Pa. Por volta das 12h40min do dia 25out2009. Sem vítima

EMBARCAÇÕES ENVOLVIDAS	RESUMO DO ACIDENTE / FATOS DE NAVEGAÇÃO
N/M "TAMBOURIN" RIM "SALOBO" Arquivado Trans/julgado	Abalroamento: ocorrido durante a manobra de desatracação no píer 501 no porto de Vila do Conde-Pa, por volta das 19h15min do dia 04fev2011. Sem vítima
N/M "MSC ELENA" Arquiva do Trans/julgado Acórdão em 28-05-2013	Morte de pessoa ocorrida a bordo do navio mercante de bandeira panamenha denominado "MSC ELENA" no porto de Vila do Conde-Pa. Por volta das 14h15min do dia 24mar2011 com vítima (1 óbito)
M/T "AMAZO. BEAUTY" Acórdão 11-07-2013	Ruptura de cabo ocorrido na manobra de atracação no TGL de Vila do Conde-Pa, por volta das 09h30 do dia 03 abr 2011. sem vítima

Fonte: Capitania dos portos da Amazônia Oriental

2.20.8. Ventos

A intensidade assim como a direção do vento é de fundamental importância para operações portuárias, seja no quesito de atracação ou operações de carregamento. O gráfico abaixo evidencia uma oscilação entre 1,2 a 2,01 m/s na velocidade do vento média ao longo dos meses analisadas nos trinta anos, sendo que as maiores velocidades médias ocorrem no período de agosto a novembro. Na Figura 61 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.

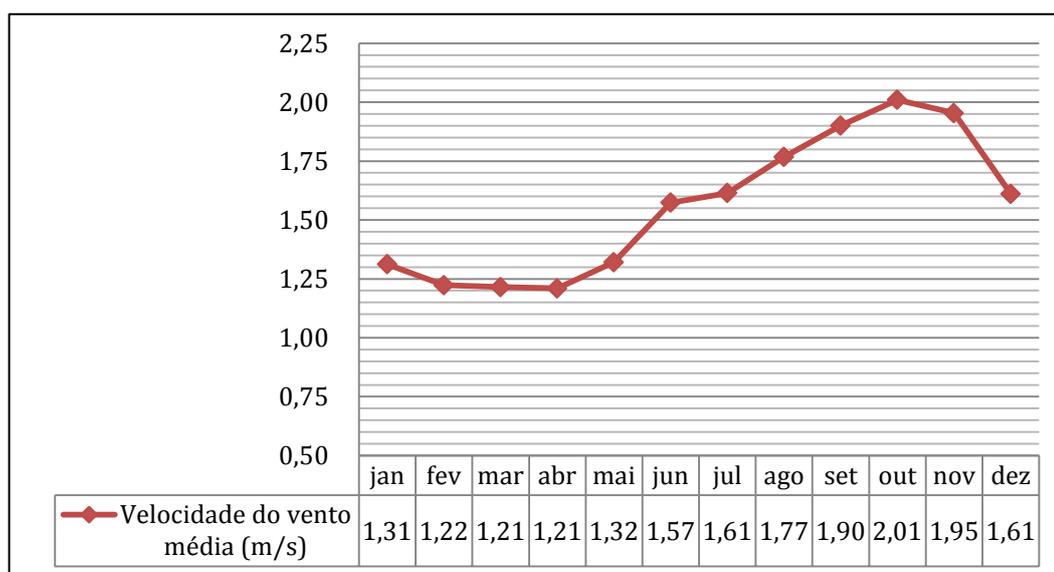


FIGURA 61 - VELOCIDADE DO VENTO MÉDIA

Fonte: INMET

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

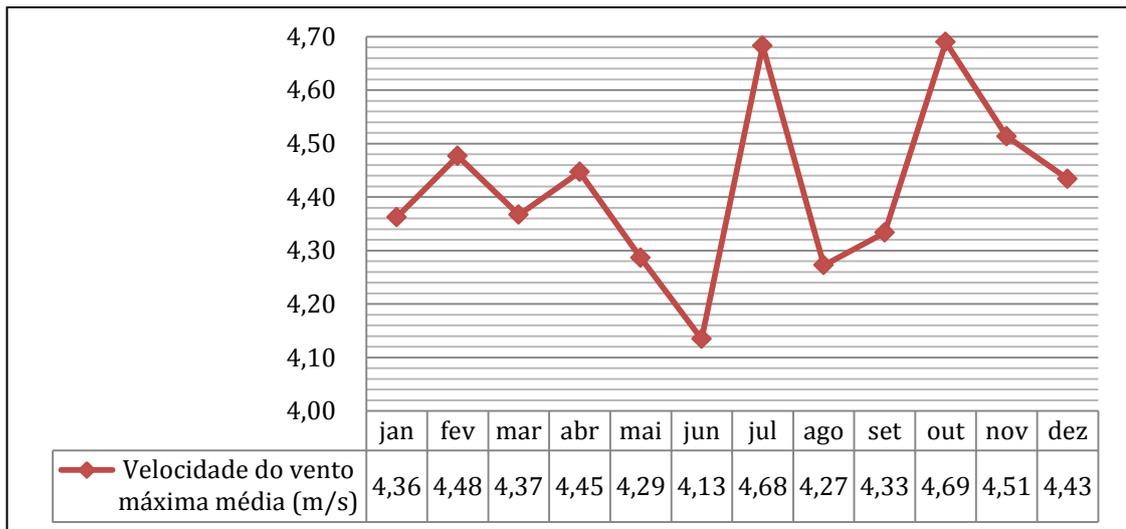


FIGURA 62 - VELOCIDADE DO VENTO, MÁXIMA E MÉDIA

Fonte: INMET

Para a análise da direção do vento, foram coletados dados das médias mensais da direção do vento de 1983 à 2012, onde conseguiu-se sintetizar em um único gráfico o percentual de incidência predominante da direção dos ventos mensalmente para o período analisado. Estes dados podem ser observados no gráfico abaixo, onde se observa que aproximadamente 60% dos casos o vento vem das direções NNE e NE.

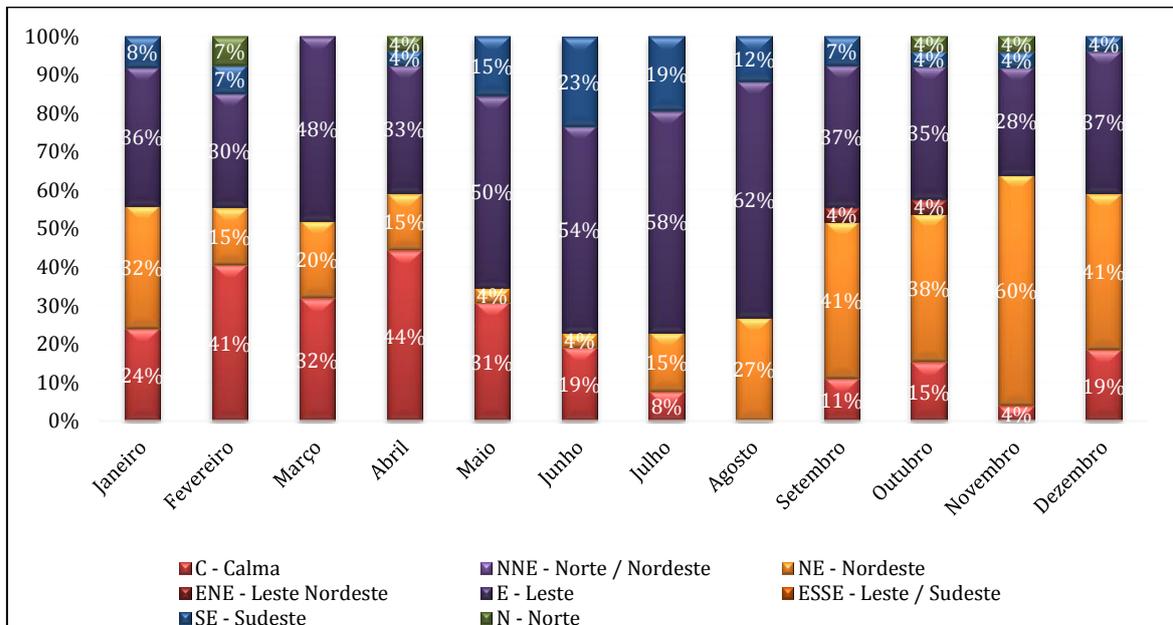


FIGURA 63 - DIREÇÃO PREDOMINANTE DOS VENTOS MENSAIS

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 4. A Figura 64 mostra a média do número de dias com precipitação mensal ao longo do período analisado.

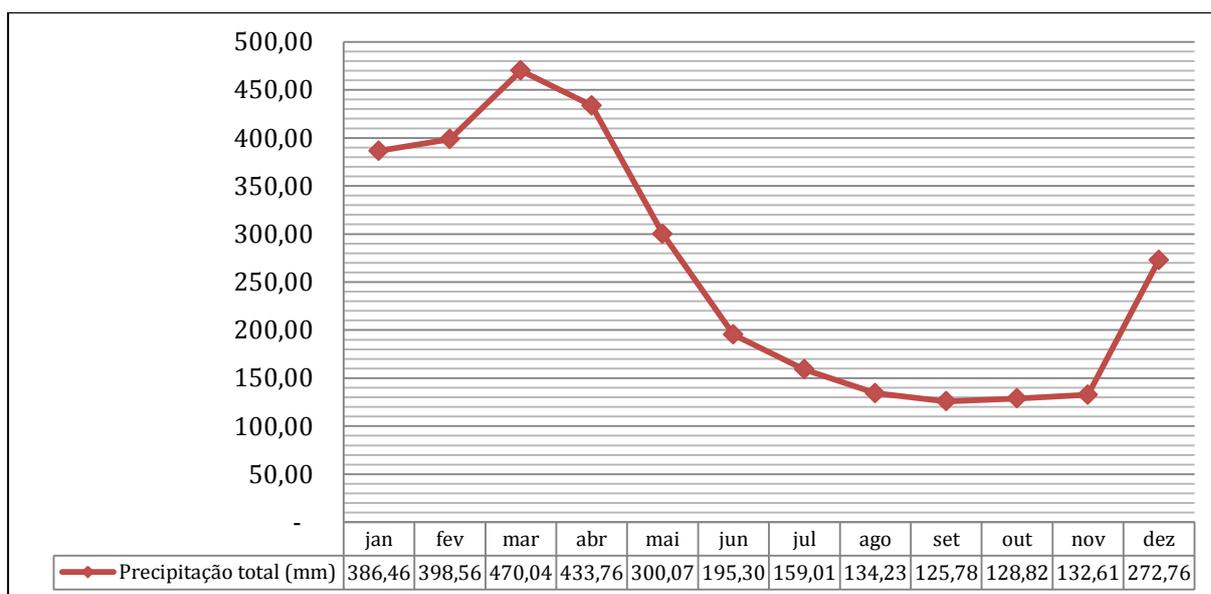


FIGURA 64 - PRECIPITAÇÃO TOTAL

Fonte: INMET

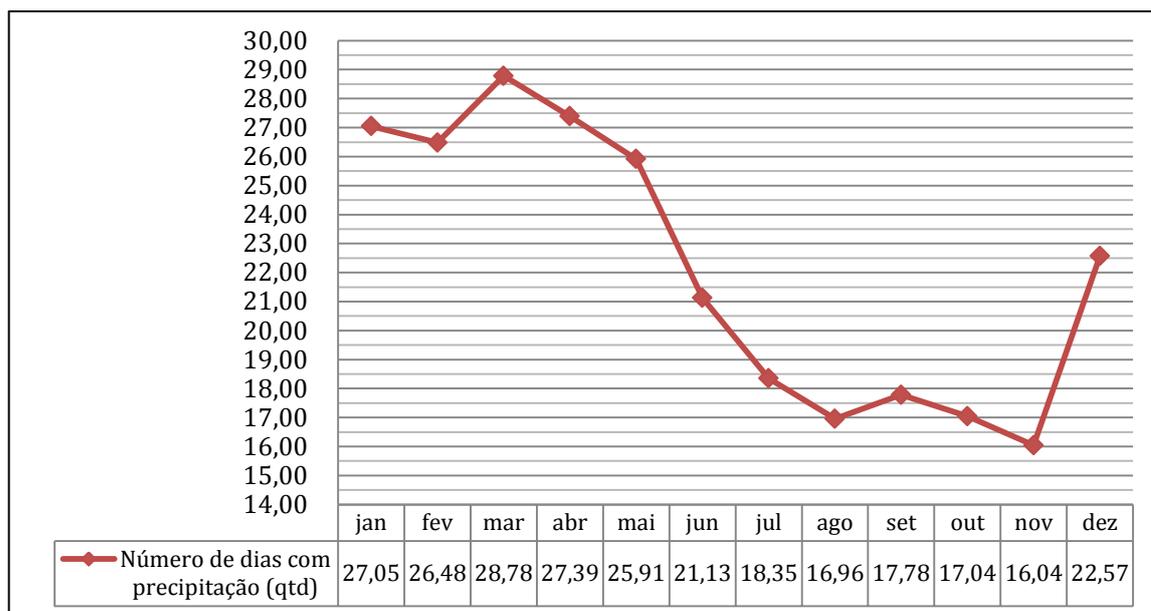


FIGURA 65 - NÚMERO DE DIAS COM PRECIPITAÇÃO

Fonte: INMET

2.20.10. Nebulosidade

Para as atividades portuárias, a nebulosidade tem influência principalmente sobre as entradas, atracações e desatracações de embarcações no porto.

O período de maior nebulosidade registrado foi entre os meses Janeiro e Maio, conforme pode ser observado na Figura 66. O maior valor observado foi de 7,86 dm em Fevereiro. A menor nebulosidade registrada foi de 5,29 dm no mês de Setembro.

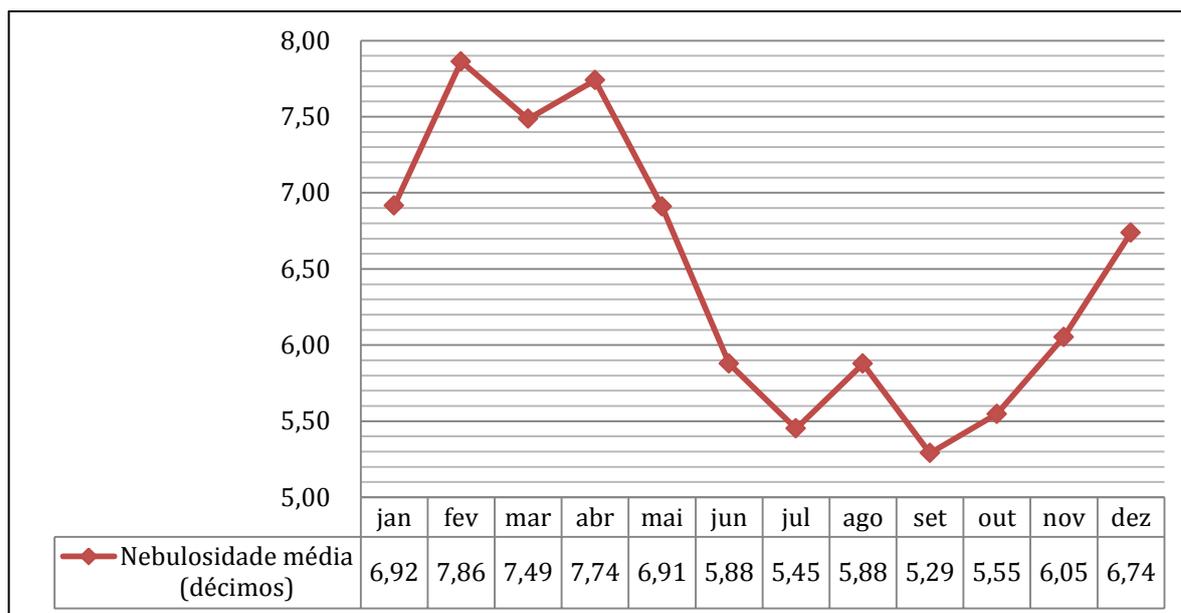


FIGURA 66 - NEBULOSIDADE MÉDIA

Fonte: INMET

2.20.11. Nível de Redução e Zero Hidrográfico

O nível de referência do PVC é uma RN situada do lado de fora à direita da porta da frente da igreja de Vila do Conde, por ser a mais próxima da zona portuária. Encontra-se a 9,420 m acima do nível médio do mar e a 10,895 m do nível de redução da DHN, que corresponde ao nível médio das baixa-mares de sizígia. Esta RN é utilizada pela DHN com datum de seus levantamentos batimétricos.

O Porto possui ainda outras referências de nível, a saber:

- Na Ponta Grossa há uma RN de concreto com parafusos de alumínio, localizada a 5,467 m acima do nível médio - NM e a 7,372 m do nível de redução (NR), instalada pela Hidroesb;
- No furo do Arrozal, na Fazenda Caripi, há uma RN que está 5,755 m acima do nível médio e 7,660 m acima do NR;
- Em cafezal, há uma RN a 4,577 m acima do nível médio e a 6,482 m do NR;
- No furo do Carnajipó, há uma RN a 4,494 m acima do nível médio e a 4,154 m do NR;
- Próximo ao cais de Belém, na latitude de 01° 26,1' S e longitude 048° 29,6' W, havia um marégrafo, atualmente inexistente, cujo

zero coincidia com o de sua régua limnimétrica, estando esse zero hidrográfico a 4,535 m abaixo da RN da DHN.

2.20.12. Marés

A maré em Vila do Conde 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 36. No Porto de Vila do Conde existe um marégrafo digital Dispositivo Tipo Ott Thalimedes, instalado na plataforma de impacto localizado no início do berço interno 202 do píer 2.

TABELA 36 - AMPLITUDES DAS MARÉS NO PORTO DE VILA DO CONDE, FONTE: DHN/MARINHA DO BRASIL

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: DHN/MARINHA

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 como na Tabela 37.

TABELA 37 - NÍVEIS DE REDUÇÃO DAS MARÉS: PORTO DE VILA DO CONDE, FONTE: DHN/MARINHA

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: DHN/MARINHA

2.20.13. Ondas

O PVC 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 de Ponta Grossa. O porto de vila do conde não possui ondômetro, porém através de estudos anteriormente realizados, 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.

2.20.14. Correntes

As cartas náuticas 300, 302, 303, 310 e 320 ilustram a descrição de marés e correntes. No canal do Espadarte, a velocidade da corrente de maré pode atingir 3,5 nós, na sizígia. Atualmente o porto de Vila do Conde não dispõe de correntômetro.

2.20.15. Taxa de Assoreamento

O Porto de Vila do Conde encontra-se em um canal natural do rio Pará, de grandes profundidades naturais, situado na região do estuário do rio Amazonas, no trecho denominado baía de Marajó.

O regime hidrológico e hidráulico do rio Pará 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 estuário do porto de Vila do Conde vem a ser um dos principais braços de um dos maiores estuários do mundo, ou seja, do estuário do rio Amazonas, onde ocorre um imenso emaranhado de rios, canais, furos, ilhas e terras baixas, em constante movimento e mutação, devido às forças naturais das correntes, marés e ondas.

O transporte de sedimentos no rio Pará é francamente induzido pelo movimento das águas, decorrente principalmente das contribuições dos rios Amazonas e Tocantins, bem como das correntes de maré, cuja amplitude máxima média, na sizígia, é da ordem de 3,0 m.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

As correntes são de intensidade apreciáveis nas marés de sizígia, da ordem de 1,4 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 no 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.

Estudos hidromorfológicos da área de influência dos píeres do Porto de Vila do Conde indicaram que a região é fortemente influenciada pelas correntes de maré.

O material de fundo do leito do curso d'água é constituído por partículas arenosas de pequeno diâmetro, da ordem de 0,1 mm de diâmetro médio, característicos da região estuarina do rio 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 à 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 0,80 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 do rio Pará.

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 da área rebaixada do Píer 2 do Porto de Vila do Conde.

2.21. Interação Porto-Cidade

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

2.21.1. Integração do Porto no Planejamento Urbano

O Plano Diretor de Barcarena foi elaborado, em 2006, sob a coordenação do Grupo Gestor Municipal, composto por 05 representantes do Executivo Municipal, sob a orientação técnica externa (consultoria). Essa equipe durante os meses de fevereiro a junho de 2006, realizaram 23 reuniões participativas, entre Conferências, Oficinas e reuniões de trabalho sobre as temáticas educação, saúde, infra-estrutura urbana, geração de renda, habitação e segurança pública.

Participaram desse processo cerca de 1.500 pessoas, representantes do poder público, entidades sociais, segmentos empresariais e movimentos populares, que para as discussões foram agrupadas conforme a divisão político-administrativa:

- I. Sede Municipal de Barcarena;
- II. Distrito do Murucupi;
- III. Distrito de Vila do Conde;
- IV. Região das Estradas;
- V. Região da Ilhas.

O Macrozoneamento Municipal está definido no Capítulo II que trata do Desenvolvimento Físico, que subdivide o território de Barcarena em 05 Zonas:

- i. **Zona urbana** (corresponde a área territorial da cidade sede do municípios, das vilas, dos distritos de Vila do Conde e do Murucupi);
- ii. **Zona de expansão urbana** (a que se reserva para urbanização, localizada em área contígua a zona urbana . podendo inclusive, localizar-se na zona rural);
- iii. **Zona urbanizável** (a que se reserva para urbanização, localizada em área distinta e separada de qualquer núcleo urbano) ;

- iv. **Zona rural** (toda área excedente do perímetro urbano, que se destina a utilização agrícola, pastoril ou extrativista);
- v. **Zona especial**, constituída das seguintes áreas:
 - Áreas de Interesse Social;
 - Áreas portuárias - ZAP;
 - Áreas industriais - ZI;
 - Áreas de reservação do patrimônio - ZPP;
 - Áreas de conservação e proteção ambiental - ZCPA.

O Porto de Vila do Conde está em conformidade com o Plano Diretor, por se situar na ZAP – zona de áreas portuárias, e não há conflitos com o processo de expansão urbana do Município.

2.21.2. Impactos da Atividade Portuária no Município

A ligação de Belém ao Porto de Vila do Conde pode ser feita pela BR 316 até o município de Marituba, seguindo após pela Alça Viária até o entroncamento com a PA-151 e daí para a Vila do Conde. Todo o trajeto tem cerca de 120 km.

O tráfego de cargas internas ao Brasil também pode se dar pela BR 010, por meio da rodovia estadual PA 252 – porém as condições das rodovias estaduais não são adequadas ao trânsito de cargas pesadas.

3. Plano Operacional

No Plano Mestre ficou evidenciada a necessidade de investimentos em infraestrutura para a movimentação de granéis líquidos no TGL, já para o ano de 2015. Além disso, foi confirmada a necessidade da construção do TMU2 no sentido de complementar a capacidade provida pelo TMU1.

Foram reunidas na Tabela 38 as principais ações identificadas como necessárias para preparar o Porto de Vila do Conde para atender à demanda de movimentação de cargas prevista para os próximos 20 anos.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 38 - PLANO DE AÇÕES DO PORTO DE VILA DO CONDE

DESCRIÇÃO DA AÇÃO	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Melhorias Operacionais													
Implantação do sistema de controle de tráfego de embarcações - VTMS/VTS	Prontidão												
Implantação do sistema de monitoramento do tempo de armazenagem	Prontidão												
Promover o aumento da produtividade na movimentação de fertilizantes no TMU1			Prontidão										
Promover o aumento da produtividade na movimentação de contêineres no TMU1										Prontidão			
Investimentos Portuários													
Construção de um novo berço no TGL			Prontidão										
Construção do TMU2 - Fase1								Prontidão					
Construção do TMU2 - Fase2													Prontidão
Gestão Portuária													
Modernização dos contratos de arrendamento e revisão de seus valores	Prontidão												
Reestruturação do balanço contábil do porto	Preparação	Prontidão											
Projeto de monitoramento de indicadores de produtividade	Preparação	Preparação	Prontidão										
Atualização da tarifa portuária	Preparação	Preparação	Prontidão										
Programa de treinamento de pessoal	Prontidão	Preparação	Prontidão	Prontidão	Preparação	Preparação	Prontidão	Preparação	Preparação	Prontidão	Preparação	Preparação	Prontidão
Investimentos que Afetarão o Porto													
Revitalização da Alça Viária - PA-483	Preparação	Prontidão											
Construção do Trecho Barcarena - Açailândia da Ferrovia Norte-Sul		Preparação	Preparação	Prontidão									
Cosntrução do TUP TERFRON			Prontidão										
Derrocagem do Pedral de Lourenço e Dragagem da Hidrovia do Tocantins		Preparação	Preparação	Prontidão									

Legenda



Fonte: Plano Mestre de Vila do Conde

3.1 Melhorias de Gestão

Atendendo à orientação do novo marco regulatório do setor – a Lei Nº 12.815– a Secretaria Nacional de Portos (SNP/MTPA) contratou serviços de consultoria da empresa Deloitte para o desenvolvimento e implementação de melhorias na gestão portuária na CODESP, CDRJ e CDP. A finalidade desta ação é promover um salto de qualidade em todo o setor portuário nacional, colocando a administração das Companhias Docas em um novo patamar de competitividade e eficiência. Dessa forma os esforços se concentram nas unidades portuárias vinculadas às Companhias Docas do Estado do Pará - CDP, compreendendo:

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

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

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.

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 67 mostra o detalhamento das atividades do projeto de Gestão e Modernização Portuária.



FIGURA 67 - DETALHAMENTO DE 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:

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

- Conduções de reuniões individuais no período de 18/ago a 15/nov;
- Realizações de aproximadamente 120 reuniões com os técnicos da CDP;
- Mais de 85 profissionais envolvidos;
- Mapeamento dos Portos Organizados de Belém, Vila do Conde e Santarém;
- Mapeamento de 59 tipos de processos, sendo estes 29 processos logísticos portuários e 30 processos de gestão interna;
- Identificação dos principais sistemas utilizados, que totalizam 18 sistemas;
- 60 Fluxogramas mapeados;
- Elaboração de 60 instruções de trabalho e detalhamento de atividades.
- Identificação de 261 oportunidades de melhoria, subdivididas em 98 melhorias de sistemas, 114 melhorias de processos, 41 em melhorias de pessoas/ capacitação/ treinamento e 8 em melhorias da infraestrutura;
- Identificação de 90 oportunidades de melhorias classificadas como *Quick Wins*, subdivididas em 42 melhorias de sistemas, 37 melhorias de processos, 10 melhorias de pessoas e 1 melhoria de infraestrutura.

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

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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

- Revisão das competências e controles realizados pelos técnicos portuários, para a adequação das informações de controle que precisam ser inseridas no sistema de Gestão Portuária (SCAP).

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

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

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

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

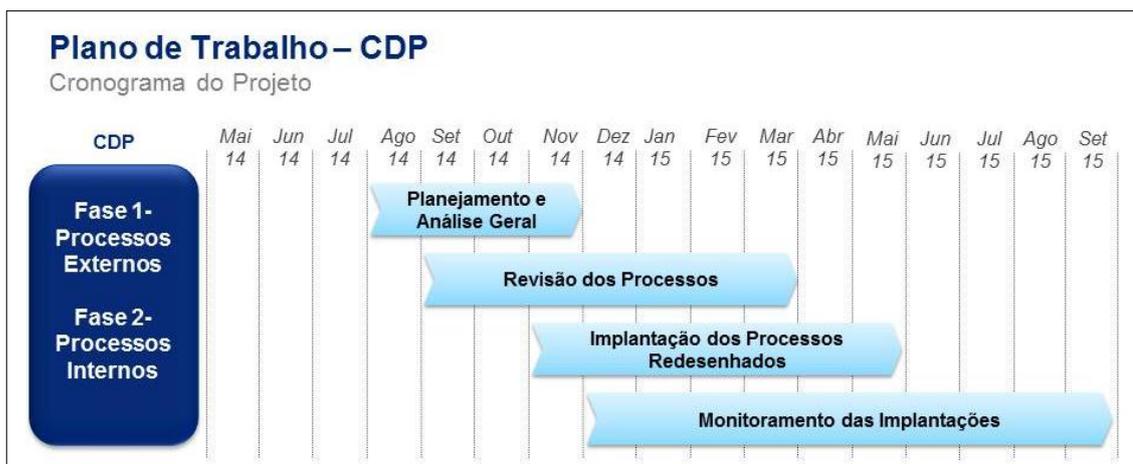


FIGURA 68 - PLANO DE TRABALHO

Fonte: Deloitte Touche Tohmatsu.

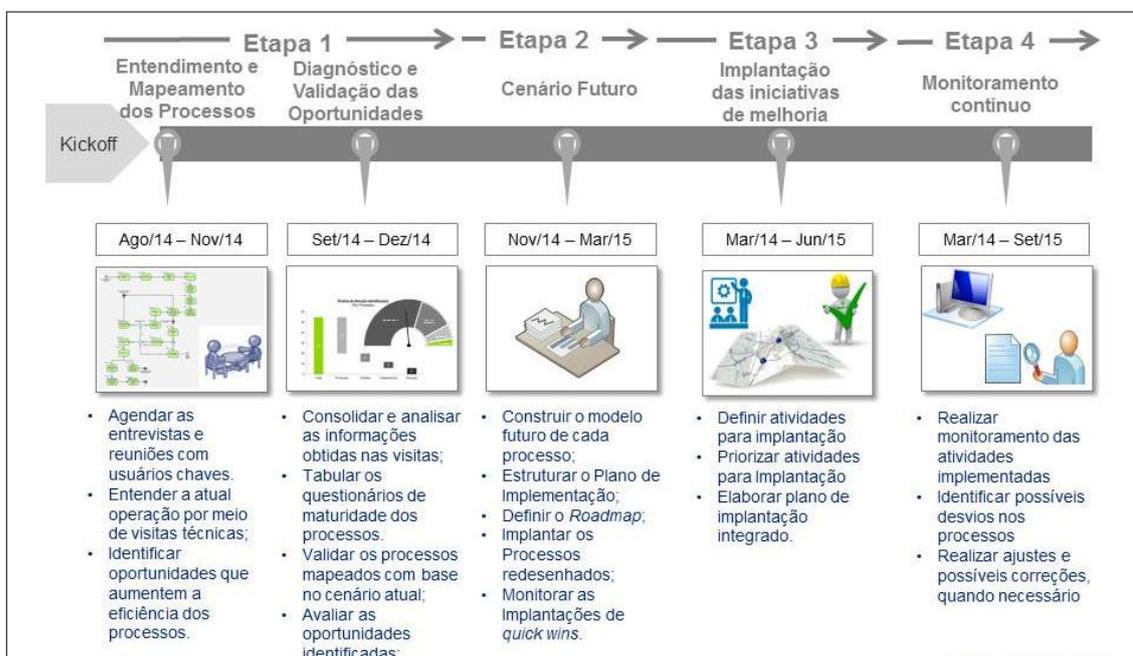


FIGURA 69 - ETAPAS DO PROJETO

Fonte: Deloitte Touche Tohmatsu.

Nesse contexto, a dinâmica para definição do modelo futuro, chamado de Redesenho dos Processos, seguem as diretrizes da Secretaria Nacional de Portos – SNP, com processos padronizados, após várias condicionantes, inclusive contando com a experiência da Deloitte internacional, contendo boas práticas de mercado, na intenção de se equacionar os processos redesenhados para cada companhia, conforme são consolidados no mapa de processos descrito na Figura 70.

MAPA DE PROCESSOS		
1.Processos de Negócios	2.Processos Suporte	3.Intervinentes 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.SNP
1.1.2.Governança e Controles	2.3.Tecnologia da Informação	3.3.Ministério do Planejamento
1.1.3.Relações institucionais	2.4.Recursos Humanos	3.4.Demais Órgãos Anuentes
1.2.Processos Comerciais	2.5.Jurídico	
1.2.1.Captação de Novos negócios	2.6.Meio Ambiente	
1.2.2.Gestão de Contratos de Arrendamento		
1.2.3.Fiscalização de Arrendamento		
1.3.Processos Operacionais		
1.3.1.Operação Marítima		
1.3.2.Acessos Terrestres		
1.3.3.Infraestrutura Terrestre		
1.3.4.Infraestrutura Aquaviária		
1.3.5.Serviços (Utilities)		

FIGURA 70 - MAPA DE PROCESSOS

Fonte: Deloitte Touche Tohmatsu.

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

Instrumentos de Planejamento

Gerir Planejamento Estratégico - O planejamento estratégico deverá ser elaborado e revisado com base nos planos nacionais, sendo eles: PNLN, PGO, Plano Mestre, PDZ e diretrizes da SNP, com o intuito de definir os objetivos para a seleção de programas de ação, levando em consideração as condições internas e externas às Docas, cabendo ao CONSAD analisar e aprovar as metas e os resultados na execução do plano de negócios e da estratégia de longo prazo, de acordo com o art. 23 da Lei nº 13.303/2016 e do art. 37 do Decreto nº 8.945/2016.

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 conseqüentemente a definição da Poligonal. Representantes da SNP, Companhias Docas e CAP atuam nesse processo colaborando para a publicação do PDZ e Poligonal pela Casa Civil que define planejamento do crescimento de cada porto.

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

Gerir Captação de Novos Negócios - O Processo de Novos Negócios tem como principal objetivo definir ações para alavancar a receita das Companhias Docas, propondo um plano comercial de captação de novos clientes e promoção de áreas não afetadas que hoje geram despesas.

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

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

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

Operação Marítima - O principal objetivo é realizar atividades inerentes à atracação e desatracação das embarcações, através do controle do tráfego para programação e alocação de berços, acompanhamento das atividades da 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 SNP das atividades realizadas.

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

Serviços

Serviços Navais - Este processo contempla a gestão de serviços ofertados ou gerenciados pelas Docas aos clientes do complexo portuário (Abastecimento de água 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 clientes do complexo portuário. Estes fluxos são aplicáveis apenas a CODESP, pois dentre as Cias Docas analisadas é a única que produz energia e realiza a instalação de água e esgoto (via prestador de serviços).

Finanças

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

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

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

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

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

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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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

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 têm como principal objetivo revisar o plano com foco na modernização da estrutura de cargos e

salários de acordo com as diretrizes estratégicas da Cia. Bem como divulgar o novo plano para os empregados e pessoas chaves da companhia e realizar o tramite para a adesão dos empregados ao novo plano.

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

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

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

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

3.2 Melhorias Operacionais

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

- 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 atracções 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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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.

- Implantação do 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.

- Promover o aumento da produtividade na movimentação de fertilizantes no TMU1

A operação de descarregamento de fertilizantes é realizada com equipamentos de bordo da embarcação gerando uma baixa produtividade. Investimentos em equipamentos de terra devem ser realizados para garantir uma maior produtividade de descarregamento. Uma solução seria a utilização de MHC's, que podem ser utilizados tanto para movimentação de granéis, carga geral e contêineres.

- Promover o aumento da produtividade na movimentação de contêineres no TMU1

Para melhorar a eficiência do carregamento e descarregamento de contêineres, faz se necessário o investimento em equipamentos específicos do tipo portainer, que garante uma maior movimentação de TEUS por hora.

O cronograma da Tabela 39 ilustra as previsões para as melhorias operacionais acima descritas.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 39 - CRONOGRAMA PREVISÕES DE EXECUÇÃO DAS MELHORIAS OPERACIONAIS

CRONOGRAMA DE PREVISÕES DE EXECUÇÃO										
AÇÃO	mai/18	jun/18	jul/18	ago/18	set/18	out/18	nov/18	dez/18	2019	2020
Promover o aumento da produtividade na movimentação de contêineres no TMU1										
Implantação do Sistema de Monitoramento da Carga										
Promover o aumento da produtividade na movimentação de fertilizantes no TMU1										
Implantação do Sistema VTMS/VTS										
Legenda:	PREVISÃO									

Fonte: CDP

3.3 Proposição de Investimentos Portuários

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

- (PAC) Estudos e Projetos para Construção do Terminal de Múltiplo Uso no Porto de Vila do Conde através dos estudos, análise de navegabilidade e elaboração de projetos de dragagem do canal de acesso ao Porto de Vila do Conde, com destaque ao Canal do Quiriri – Canal de acesso aos Portos do Pará. Construção do prédio do alojamento da Sinalização Náutica do SSN4.
- (PAC) Ampliação do Píer Principal, Alargamento do Berço 302 e Duplicação da Ponte de Acesso no Porto de Vila do Conde através da execução de obras da ampliação do píer principal, alargamento do berço 302 e duplicação da ponte de acesso do Porto de Vila do Conde.
- Adequação de Instalações de Circulação no Porto de Vila do Conde através dos Serviços de recuperação da pavimentação em trechos críticos da via alimentadora e dos Serviços de ampliação de rede de esgoto e pavimentação das Ruas 4, 5, intercessão das Ruas 6 e 7, e via de acesso da portaria Principal do Porto de Vila do Conde.
- Adequação de Instalações de Proteção à Atracação e operação de Navios no Porto de Vila do Conde através da Aquisição de sistemas de

defensas portuárias e da recuperação de trechos do muro de arrimo em bolsacreto no porto de Vila do Conde.

- Adequação de Instalações de Proteção à Atracação e operação de Navios no Porto de Vila do Conde através dos serviços de construção da Portaria Principal, da aquisição de equipamentos para Portaria C, da execução dos projetos Sistema de Sistema de Aterramento – SA, e de Proteção Contra Descargas Atmosféricas (SPDA), da execução de 4 (quatro) plataformas em concreto armado das balança, da contratação de empresa para realizar serviços de tratamento e pintura das estruturas e piso em concreto da ponte de acesso ao TGL e da Execução dos serviços de recuperação do revestimento de proteção das estacas do píer e ponte de acesso do TMU1, do Porto de Vila do Conde.
- Implantação de Área de Apoio Logístico Portuário no Porto de Vila do Conde através da ação conduzida pela SNP.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 40 - (PAC) ESTUDOS E PROJETOS PARA CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE MÚLTIPLO USO2 NO PORTO DE VILA DO CONDE

Unidade Portuária - PORTO DE VILA DO CONDE																
11WH	GENÉRICA: (PAC) Estudos e Projetos para Construção do Terminal de Múltiplo Uso2 no Porto de Vila do Conde		326.035,51		45,3%		720.315,12		22,0%		0,00		3.279.600,00		2.559.284,88	
Código	Discriminação	Executado em 2013	%/2013	Executado em 2014	%/2014	EMPENHADO	%/2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo						
	Ação: Estudos, análise de navegabilidade e elaboração de projetos de dragagem do canal de acesso ao Porto de Vila do Conde, com destaque ao Canal do Quiriri – Canal de acesso aos Portos do Pará. Construção do prédio do alojamento da Sinalização Náutica do SSN4. TERMO DE COOPERAÇÃO - VALOR CONTRATADO : R\$ 1.870.000,00	948.062,00	22,4%	326.035,51	45,3%	720.315,12	22,0%	0,00	3.279.600,00	2.559.284,88						

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 41 - AMPLIAÇÃO DO PÍER PRINCIPAL, ALARGAMENTO DO BERÇO 302 E DUPLICAÇÃO DA PONTE DE ACESSO NO PORTO DE VILA DO CONDE

UNIDADE PORTUÁRIA - PORTO DE VILA DO CONDE																
11XO	GENÉRICA: (PAC) Estudos e Projetos para Construção do Terminal de Múltiplo Uso2 no Porto de Vila do Conde		0,00		0,0%		6.503.407,35		78,0%		0,00		8.336.940,00		1.856.960,00	
Código	Discriminação	Executado em 2013	%/2013	Executado em 2014	%/2014	EMPENHADO	%/2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo						
	Ação: Execução de obras da ampliação do píer principal, alargamento do berço 302 e duplicação da ponte de acesso do Porto de Vila do Conde. CTO 23/2009 CONSTRUTORA TRIUNFO - VALOR CONTRATADO : R\$ 122.624.154,60. OBS : VALOR EXECUTADO ATÉ 2012 : R\$ 116.144.174,18	0,00	0,0%	0,00	0,0%	6.503.407,35	78,0%	0,00	8.336.940,00	1.856.960,00						

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 42 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES DE CIRCULAÇÃO NO PORTO DE VILA DO CONDE

UNIDADE PORTUÁRIA - PORTO DE VILA DO CONDE - SUPLEMENTAR AÇÃO										
Código	Discriminação	Executado em 2013	%/2013	Executado em 2014	%/2014	EMPENHADO	%/2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
144H	GENÉRICA: Adequação de Instalações de Circulação no Porto de Vila do Conde			1.942.233,63	24,9%	7.801.889,39		500.000,00	1.000.000,00	-6.301.889,39
	Ação: Serviços de recuperação da pavimentação em trechos críticos da via alimentadora do Porto de Vila do Conde	0,00	0,0%	0,00	0,0%	1.429.484,47				
	Ação: Serviços de ampliação de rede de esgoto e pavimentação das Ruas 4, 5, intercessão das Ruas 6 e 7, e via de acesso da portaria Principal do Porto de Vila do Conde.(NECESSÁRIO SUPLEMENTAÇÃO) CIRIO CONST. CTO 49/2013 - VALOR CTO : R\$ 6.372.404,92	0,00	0,0%	1.942.233,63	30,5%	6.372.404,92		400.000,00	1.000.000,00	-6.301.889,39

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 43 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES DE PROTEÇÃO À ATRACAÇÃO E OPERAÇÃO DE NAVIOS NO PORTO DE VILA DO CONDE

Unidade Portuária - PORTO DE VILA DO CONDE										
Código	Discriminação	Executado em 2013	%/2013	Executado em 2014	%/2014	EMPENHADO	%/2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo
144K	GENÉRICA: Adequação de Instalações de Proteção à Atracação e operação de Navios no Porto de Vila do Conde			3.285.000,00	94,2%	3.485.883,16	99,6%	1.000.000,00	2.500.000,00	14.117,00
	Ação: Aquisição de sistemas de defensas portuárias para o Porto de Vila do Conde	0,00	0,0%	3.285.000,00	100,0%	3.285.000,00	93,9%	1.000.000,00	2.500.000,00	14.117,00
	Ação: Recuperação de trechos do muro de arrimo em bolsacreto no porto de Vila do Conde.	0,00	0,0%	0,00	0,0%	200.883,16	5,7%			

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 44 - ADEQUAÇÃO DE INSTALAÇÕES DE PROTEÇÃO À ATRACAÇÃO E OPERAÇÃO DE NAVIOS NO PORTO DE VILA DO CONDE

Unidade Portuária - PORTO DE VILA DO CONDE																
144V	GENÉRICA: Adequação de Instalações de Proteção à Atracação e operação de Navios no Porto de Vila do Conde		2.475.288,70		48,7%		5.084.958,53		98,8%		3.100.000,00		2.045.577,00		60.618,47	
Código	Discriminação	Executado em 2013	%/2013	Executado em 2014	%/2014	EMPENHADO	%/2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo						
	Ação: Serviços de construção da Portaria Principal do Porto de Vila do Conde. BG SERVICE CTO 26/2013 - VALOR R\$ 2.114.425,29	768.288,61	0,0%	566.397,46	63,1%	1.346.136,68	26,16%	3.100.000,00	2.045.577,00	60.618,47						
	Ação: Aquisição de equipamentos para Portaria C do Porto de Vila do Conde. TOLEDO DO BRASIL CTO 31/2011 - VALOR R\$ 598.000,00	0,00	0,0%	0,00	0,0%	90.118,60	1,75%									
	Ação: Execução dos projetos Sistema de Sistema de Aterramento (SA) e de Proteção Contra Descargas Atmosféricas (SPDA). NORTEN ENG CTO 13/2013 - VALOR R\$ 410.000,00	404.056,30	98,6%	5.943,70	100,0%	5.943,70	0,12%									

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

Ação: Execução de 4 (quatro) plataformas em concreto armado das balança do Porto de Vila do Conde ESTRUTURAL CTO 25/2013 - VALOR R\$ 245.999,39	0,00	0,0%	126.838,67	51,6%	245.999,39	4,78%			
Ação: Contratação de empresa para realizar serviços de tratamento e pintura das estruturas e piso em concreto da ponte de acesso ao TGL do Porto de Vila do Conde OPEMACS CTO 59/2013 - VALOR R\$ 1.374.000,00	0,00	0,0%	740.340,50	53,9%	1.374.000,00	26,70%			
Ação: Execução dos serviços de recuperação do revestimento de proteção das estacas do píer e ponte de acesso do TMU1, do Porto de Vila do Conde. TECMAR SERV. CTO 39/2013 - VALOR R\$ 2.022.760,16	0,00	0,0%	1.035.768,37	51,2%	2.022.760,16	39,31%			

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 45 - IMPLANTAÇÃO DE ÁREA DE APOIO LOGÍSTICO PORTUÁRIO NO PORTO DE VILA DO CONDE

Unidade Portuária - PORTO DE VILA DO CONDE																
7U32	GENÉRICA: Implantação de Área de Apoio Logístico Portuário no Porto de Vila do Conde.		0,00		0,0%		0,00		0,0%		0,00		340.000,00		340.000,00	
Código	Discriminação	Executado até 2013	%/2013	Executado em 2014	%/2014	EMPENHADO	%/2014	Recurso Próprio	Recurso União	Saldo						
	Ação conduzida pela SNP	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	340.000,00	340.000,00						

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Todas as ações acima mencionadas já foram executadas, com excessão da criação da Área de apoio logístico portuário. Na Tabela 46, é apresentado o programa das ações que ainda não foram executadas.

TABELA 46 - CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO

CRONOGRAMA PRELIMINAR DE EXECUÇÃO													
AÇÃO	jan/18	fev/18	mar/18	abr/18	mai/18	jun/18	jul/18	ago/18	set/18	out/18	nov/18	dez/18	
Criação da Área de Apoio Logístico			A SER EXECUTADO										
Legenda:	EXECUTADO		A SER EXECUTADO										

Fonte: CDP – Companhia Docas do Pará

3.4 Proposição de Investimentos em Acessos

Revitalização da Alça Viária - PA 483

Inaugurada em 2002, a Alça Viária tem início na rodovia BR-316, na altura do município de Marituba, na região metropolitana de Belém, e termina no Porto de Vila do Conde. São cerca de 77 km entre Marituba e a interseção com a PA-151, e mais 22 km até o porto. A Figura 71 a seguir mostra o posicionamento da Alça Viária.

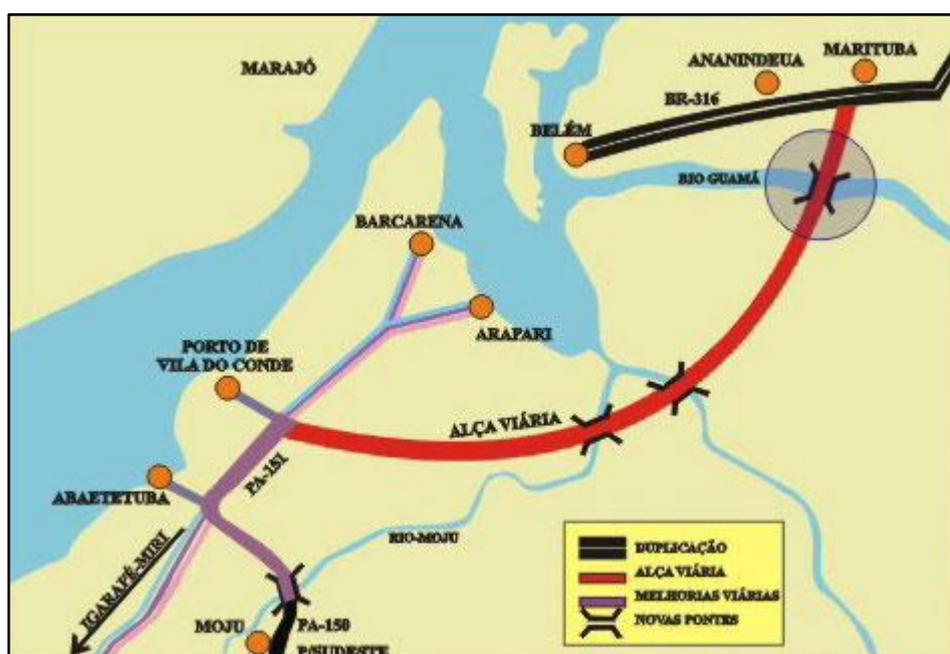


FIGURA 71 - ALÇA VIÁRIA DO PARÁ

Fonte: Plano Mestre, 2012.

A Alça Viária foi construída a partir da necessidade de unir a capital do estado, Belém, com o Polo Industrial de Barcarena e Abaetetuba. Objetivava-se também 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 rodovia possui uma série de pontes devido à condição hidrológica da região. Entre estas está a ponte sobre o Rio Guamá (km 14), ilustrada na Figura 72, que possui o maior vão livre estaiado do Brasil, a saber, 582,4 m e comprimento total de 1.976,8 m.

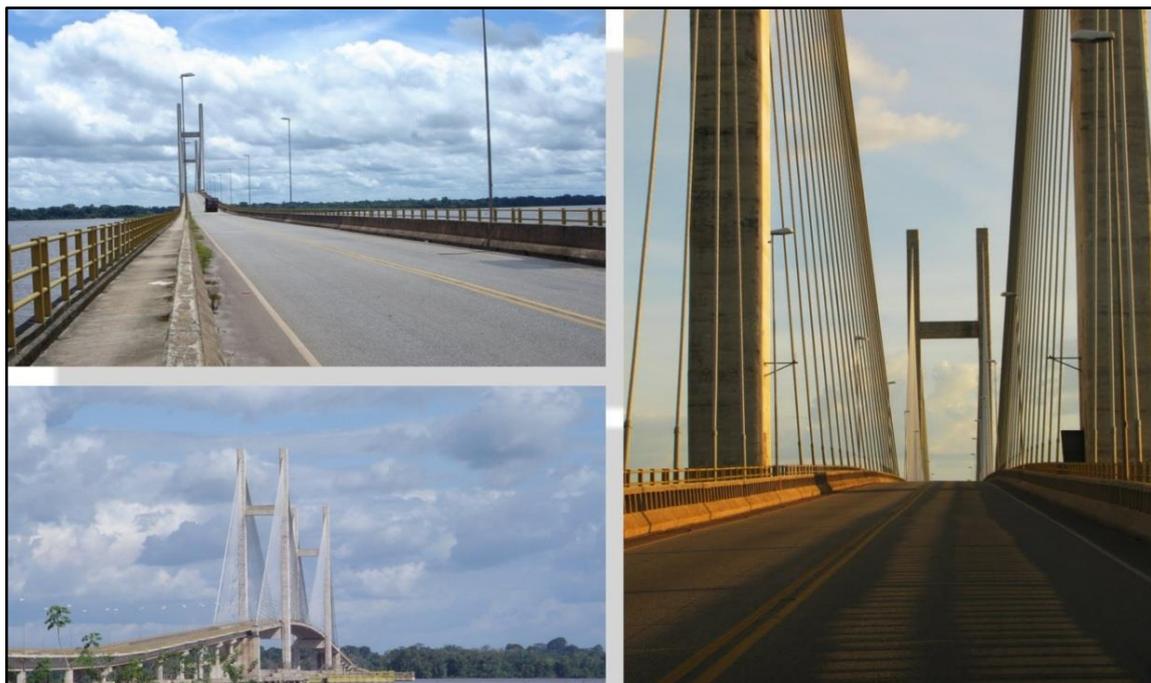


FIGURA 72 - PONTE SOBRE O RIO GUAMÁ

Fonte: Plano Mestre, 2012.

Durante o segundo semestre de 2012 a rodovia recebeu novo asfalto para suportar o tráfego intenso de veículos de todos os tamanhos. Atualmente há muitos trechos da alça em que a vegetação avança sobre a rodovia e outros em que a degradação do pavimento impede que se trafegue em uma velocidade compatível com a de projeto. O Governo do Estado está investindo cerca de R\$ 47 milhões nesta revitalização, que visa garantir qualidade e confiabilidade ao trajeto por pelo menos mais 10 anos.

Atualmente está em fase de estudos uma possível duplicação da rodovia, devido à possibilidade do aumento da movimentação de cargas na região e ao fato da alça viária representar a mais curta via exclusivamente terrestre entre a capital do estado e o Porto de Vila do Conde.

Construção do Trecho Barcarena - Açailândia da Ferrovia Norte-Sul

Atualmente, o Porto de Vila do Conde não tem acesso com ligação pelo modal ferroviário. Entretanto no recente lançamento do Programa de Investimentos em Logística para rodovias e ferrovias, foi confirmada dentre as iniciativas, a construção do trecho da Estrada de Ferro 151, a Ferrovia Norte Sul, ligando o

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

município de Açailândia ao Porto de Vila do Conde, em Barcarena. Segue imagem com o traçado do trecho.

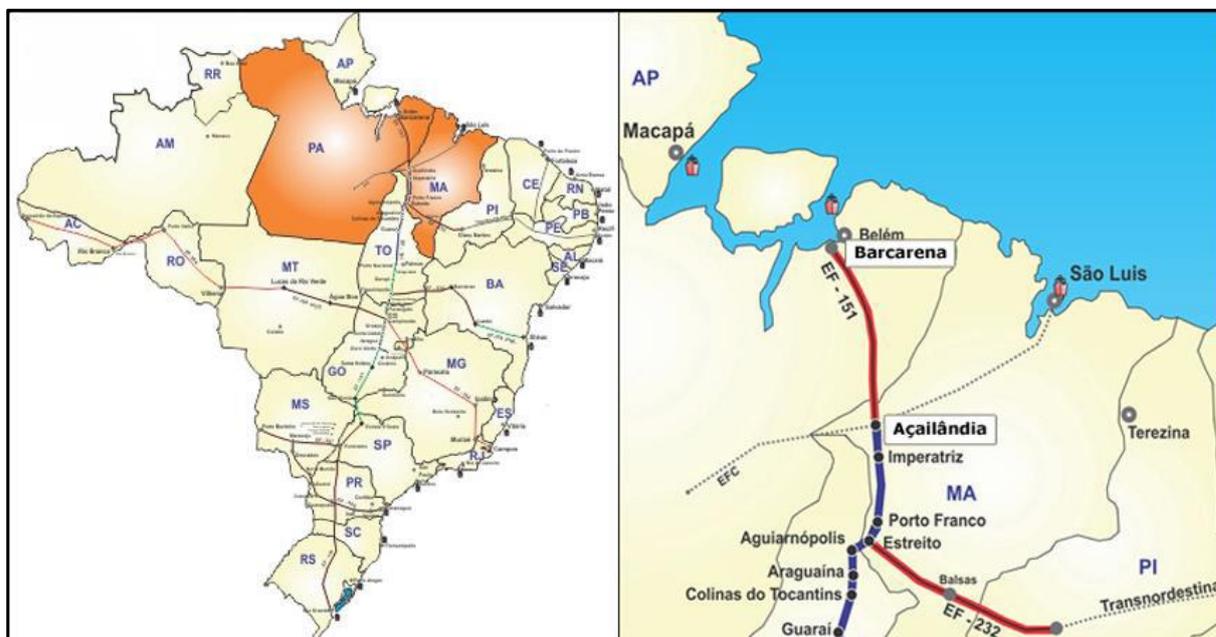


FIGURA 73 - FERROVIA NORTE SUL - TRECHO AÇAILÂNDIA A BARCARENA

Fonte: Plano Mestre, 2012.

A Ferrovia Norte-Sul (FNS) foi projetada para promover a integração nacional, minimizar custos de transporte e interligar as regiões brasileiras, por meio das suas conexões com ferrovias novas e existentes.

A construção da FNS foi iniciada por trechos, na década de 1980, a partir de sua conexão com a Estrada de Ferro Carajás (EFC). O traçado inicial previa a construção de 1.550 km, de Açailândia/MA a Anápolis/GO, de modo a cortar os Estados do Maranhão, Tocantins e Goiás. Com a Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, foram incorporados a esse traçado os trechos de Barcarena/PA a Açailândia/MA e de Ouro Verde/GO a Panorama/SP.

Em 27 de junho de 2006, a VALEC iniciou o processo de licitação para contratar a subconcessão do subtrecho da Ferrovia Norte–Sul de Açailândia/MA a Palmas/TO, com extensão de 719 km. Em 3 de outubro de 2007, a Vale S.A. arrematou, com lance de R\$ 1,478 bilhão, a subconcessão para exploração comercial por um período de trinta anos.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

Em face da exigência do edital de licitação para subconcessão, foi criada a empresa Ferrovia Norte Sul S.A., que efetivou o contrato em 20 de dezembro de 2007. Hoje, essa subconcessionária é responsável pela conservação, manutenção, monitoração, operação, melhoramentos e adequação desse trecho ferroviário.

Atualmente a Ferrovia Norte-Sul tem em operação comercial 215 quilômetros entre as cidades maranhenses de Estreito e Açailândia, onde se conecta à Estrada de Ferro Carajás, permitindo o acesso ao Porto do Itaqui, em São Luís. O volume de carga transportado pelos trilhos da Ferrovia Norte-Sul tem alcançado, anualmente, um aumento expressivo, atingindo o patamar de 4,9 milhões de toneladas desde o início da operação comercial. O escoamento da produção pela ferrovia representa uma redução no custo do frete calculada em torno de 30% em relação ao praticado pelo modal rodoviário.

O cronograma para o início da construção do trecho Açailândia – Barcarena está em andamento, O EVTEA desse trecho, contratado pela VALEC, foi finalizado em maio de 2012, com investimento previsto no PAC de R\$ 3,7 milhões. A previsão de conclusão estimada para o término da obra pode ser observado no cronograma da Tabela 47.

TABELA 47 - PREVISÃO DE CONSTRUÇÃO DO TRECHO BARCARENA - AÇAILÂNDIA/FNS

CRONOGRAMA DE PREVISÃO DE CONSTRUÇÃO							
AÇÃO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Construção do Trecho Barcarena - Açailândia / FNS							
Legenda:	PREVISÃO						

Fonte: CDP

Dentro da atual demanda movimentada no porto, estima-se que cerca de 5% das cargas utilizem de modais terrestres para ter acesso ao porto. Ou seja, a constante utilização do modal hidroviário ameniza o fato da não existência de uma ligação férrea ao porto. No entanto, a construção e finalização desta ferrovia promoverá a integração nacional, minimizando custos de transporte e interligando as regiões norte e nordeste com as regiões sul e sudeste, além de ser um facilitador no escoamento das produções agropecuárias e agroindustriais do cerrado brasileiro.

3.5 Proposição de Reorganização de Áreas

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

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

As proposições de zoneamentos futuros para o Porto de Vila do Conde 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 prazos.

As proposições dos zoneamentos futuros tiveram como condição de contorno a vocação afeta à operação portuária de cada área e as diretrizes preconizadas nos Editais e Anexos dos lotes 11, 13, 14 e 15 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 Vila do Conde, assim como, as atividades a serem desempenhadas pelos arrendatários.

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

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

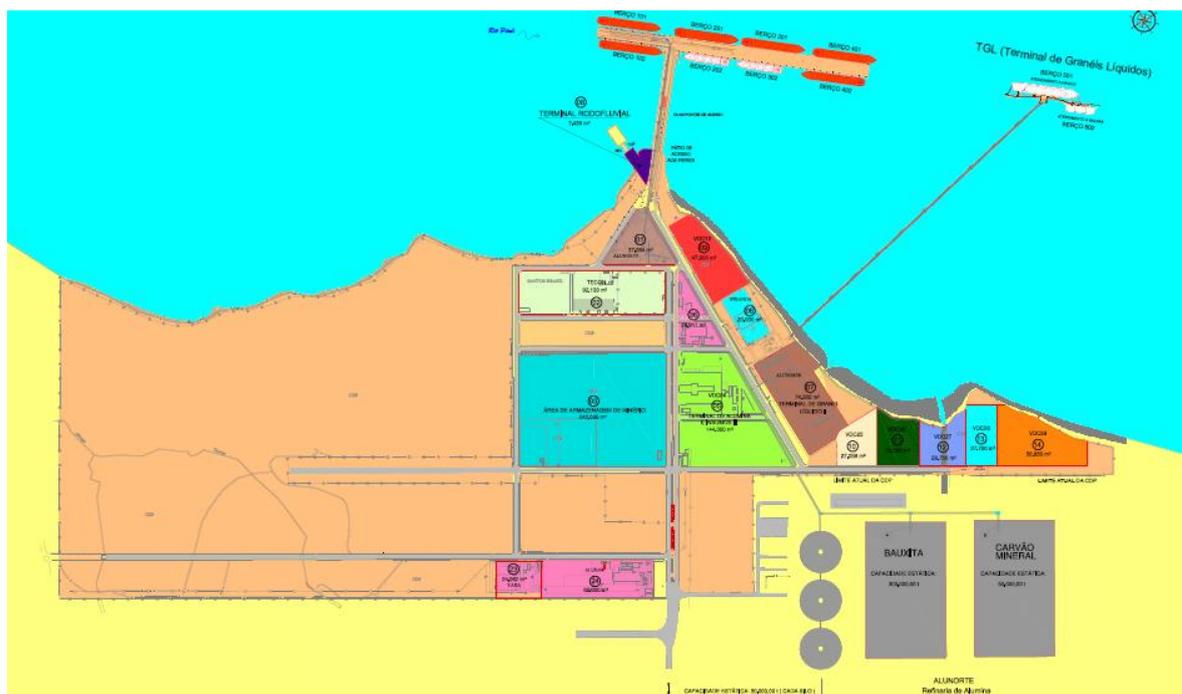
O zoneamento Atual corresponde à ocupação atual de acordo com o PDZ vigente. O zoneamento à Curto Prazo corresponde a definição de ocupação para um horizonte de até 4 anos, incluindo as áreas que se encontram em licitação pela ANTAQ. O zoneamento à Médio Prazo corresponde a um horizonte de ocupação de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

3.5.1. Zoneamento Atual

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

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

A Figura 74 e a figura 75/Mapa página 366 apresentam zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m ²
01	Alunorte - Terminal de Alumina I	37.064 m ²
02	TECON	92.139 m ²
03	Área de Armazenagem de Minério	242.099 m ²
05	Área P/ Arrendamento VDC - 04	144.000 m ²
06	Ipiranga - Terminal de Granel Líquido I	20.000 m ²
07	Alunorte - Terminal de Granel Líquido II	74.282 m ²
08	Terminal Rodofluval	7.439 m ²
09	Área P/ Arrendamento VDC - 12	47.000 m ²
10	Área P/ Arrendamento VDC - 25	27.056 m ²
11	Área P/ Arrendamento VDC - 26	30.280 m ²
12	Área P/ Arrendamento VDC - 27	29.750 m ²
13	Área P/ Arrendamento VDC - 28	27.750 m ²
14	Área P/ Arrendamento VDC - 29	56.850 m ²
23	Área Não Afeta à Operação Portuária	24.962 m ²
24	Área Não Afeta à Operação Portuária	62.850 m ²
36	Área Não Afeta à Operação Portuária	29.911 m ²

FIGURA 74 - ZONEAMENTO DA SITUAÇÃO ATUAL DO PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

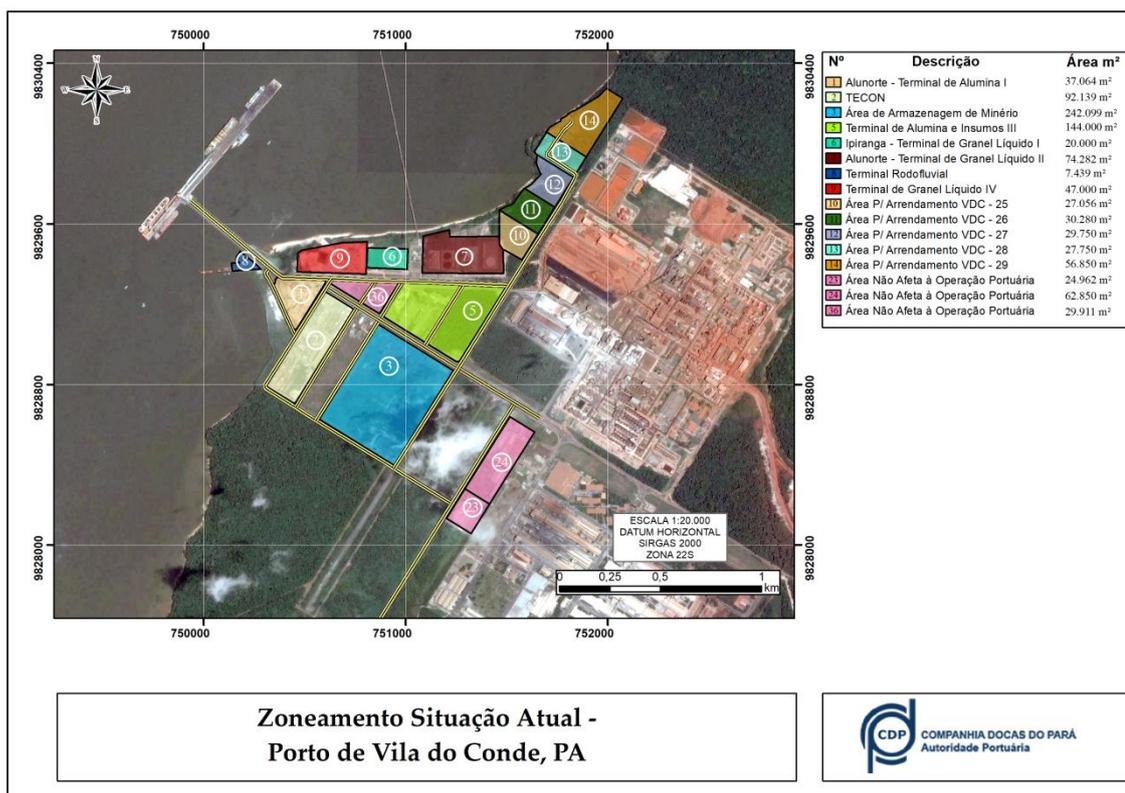


FIGURA 75 - MAPA DAS ÁREAS ARRENDADAS - PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

3.5.1.1. Áreas Arrendadas Afetas às Operações Portuárias

A seguir são apresentadas as áreas de arrendamentos afetas às operações portuárias do Porto de Vila do Conde, 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.

As informações apresentadas nesta seção acerca dos atuais arrendamentos operacionais do Porto de Vila do Conde são aquelas referenciadas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento vigente.

Para tanto, apresenta-se, para cada arrendamento afeto às operações portuárias, 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.

3.5.1.1.1. Área 1 - Alunorte

No mapa da Figura 76/Mapa página 367, pode-se verificar a localização da área 1 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

A Tabela 48 indica as características resumidas da área, ocupada atualmente pela Alunorte.

TABELA 48 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA ALUNORTE, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	1
ARRENDATÁRIO	ALUNORTE
CONTRATO	18/1994 Operação Compartilhada
DATA CONTRATO	23/12/1994
VIGÊNCIA	25 anos
FINALIDADE	Movimentação e armazenamento de mercadorias da Alunorte e da Albras, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.
TIPO DE CARGA	Alumina, Bauxita, Óleo Combustível, Coque
ÁREA M²	37.064

Fonte: CDP

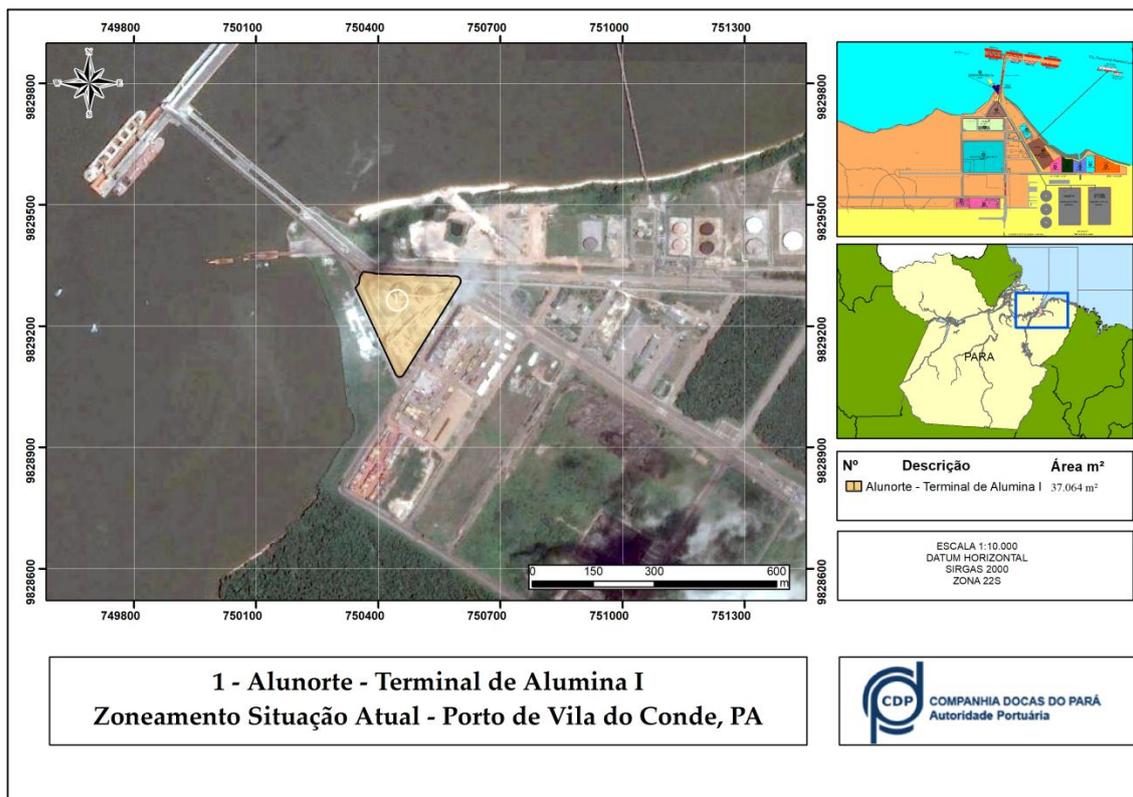


FIGURA 76 - ÁREA ARRENDADA, ALUNORTE - PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

A Tabela 49 apresenta as coordenadas geográficas da Área 1, localizado no Porto de Vila do Conde.

TABELA 49 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 1 – ALUNORTE

ÁREA 1 - ALUNORTE	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.590,63	9.829.322,91
750.394,31	9.829.329,31
750.383,78	9.829.331,25
750.363,42	9.829.333,82
750.355,35	9.829.323,38
750.352,43	9.829.303,32
750.343,96	9.829.293,92
750.443,68	9.829.078,25
750.453,06	9.829.073,62
750.461,82	9.829.079,34
750.600,51	9.829.303,83
750.601,48	9.829.315,11

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.1.2. Área 2 - TECON

A área 2 possui como arrendatário a empresa CONVICON - CONTÊINERES DE VILA DO CONDE S/A, onde a mesma opera com a movimentação e armazenagem de contêineres.

No mapa da Figura 77/Mapa página 368, pode-se verificar a localização da área 2 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 2, ocupada pelo CONVICON, pode ser verificada na Tabela 50:

TABELA 50 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA TECON, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	2
ARRENDATÁRIO	CONVICON CONTÊINERES DE VILA DO CONDE S/A
CONTRATO	14/2003
DATA CONTRATO	19/09/2003
VIGÊNCIA	15 anos
FINALIDADE	Implantação e exploração de pátio para movimentação e armazenagem de contêineres, veículos e cargas unitizadas para exportação, importação ou cabotagem, bem como à consolidação de contêineres.
TIPO DE CARGA	Conteineres
ÁREA M²	92.139

Fonte: CDP

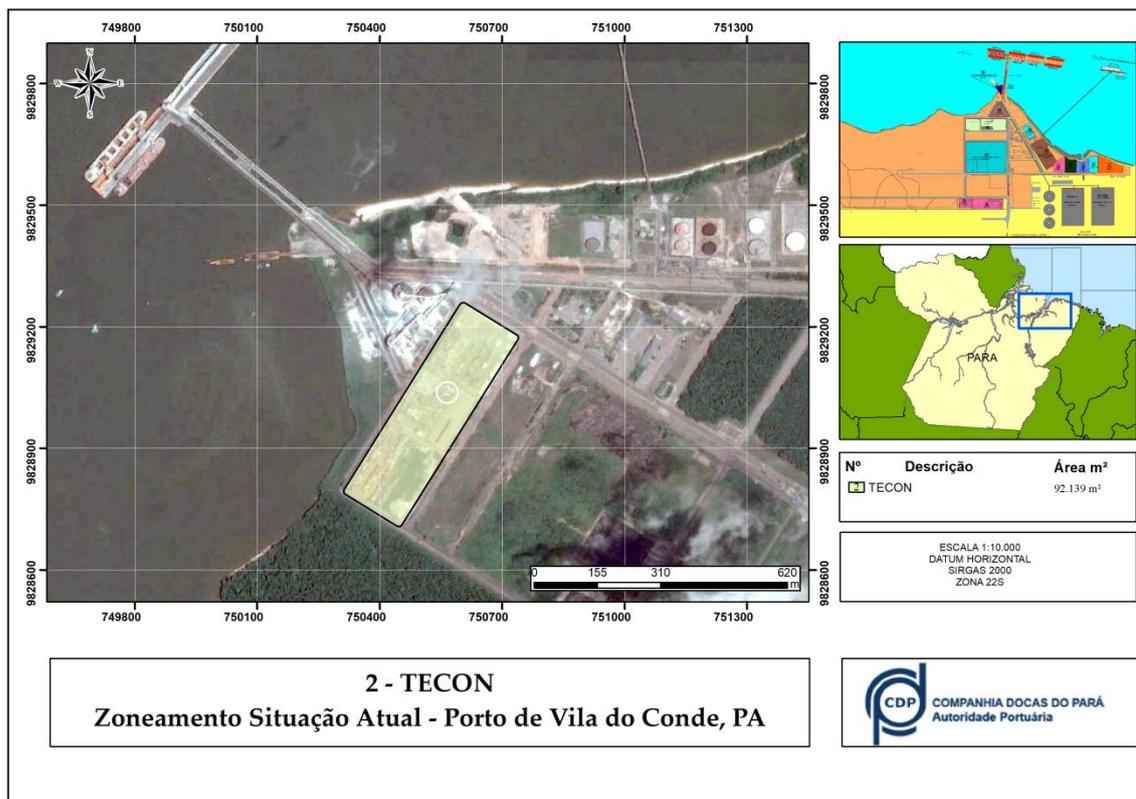


FIGURA 77 - ÁREA ARRENDADA, TECON - PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

A Tabela 51 apresenta as coordenadas geográficas da Área 2, localizado no Porto de Vila do Conde.

TABELA 51 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 2 - TECON

ÁREA 2 - TECON	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.442,14	9.828.707,94
750.316,30	9.828.785,70
750.312,27	9.828.791,30
750.313,39	9.828.798,10
750.596,81	9.829.255,22
750.603,08	9.829.258,65
750.609,21	9.829.258,13
750.734,90	9.829.180,13
750.739,18	9.829.175,16
750.737,81	9.829.167,74
750.454,52	9.828.710,85
750.448,93	9.828.706,84

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.1.3. Área 6 - Ipiranga

No mapa da Figura 78/Mapa página 369, pode-se verificar a localização da área 6 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 6, ocupada pela Ipiranga, pode ser verificada na Tabela 52.

TABELA 52 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA IPIRANGA, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	6
ARRENDATÁRIO	IPIRANGA PRODUTOS DE PETROLEO S/A
CONTRATO	Set/95
DATA CONTRATO	09/05/1995
VIGÊNCIA	15 anos
FINALIDADE	Movimentação e Armazenagem de Granéis Líquidos
TIPO DE CARGA	Granéis Líquidos – Combustíveis
ÁREA M ²	20.000,00

Fonte: CDP

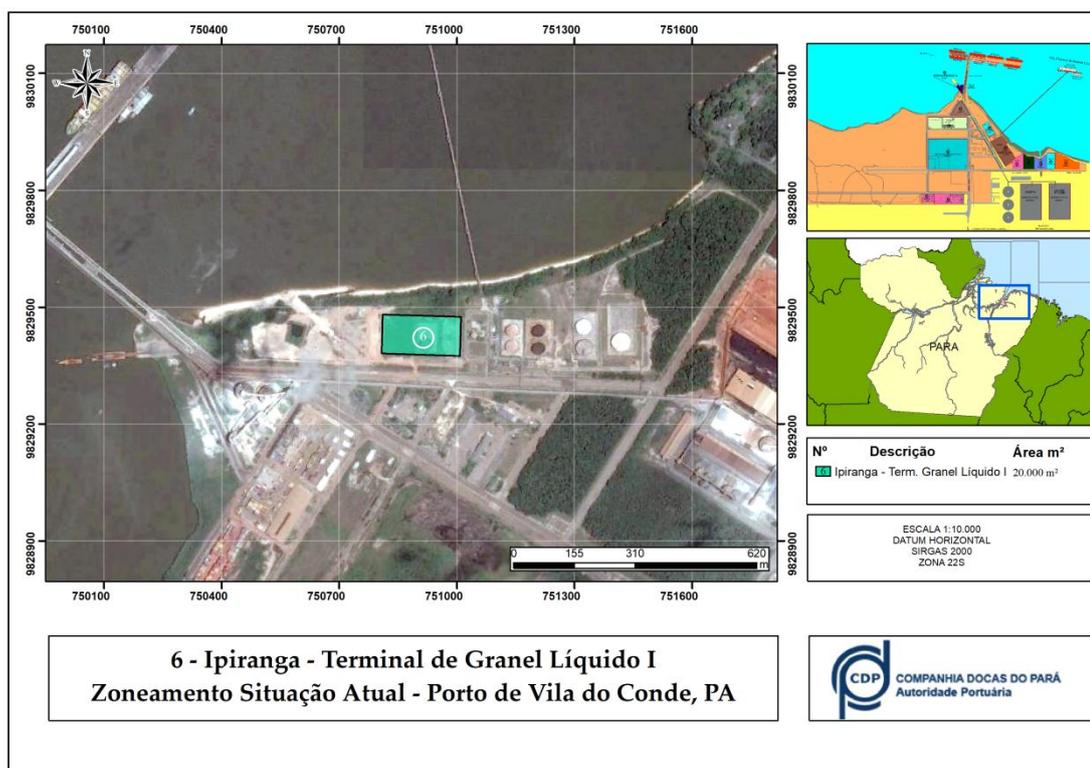


FIGURA 78 - ÁREA ARRENDADA, IPIRANGA - PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

A Tabela 53 apresenta as coordenadas geográficas da Área 6, localizado no Porto de Vila do Conde.

TABELA 53 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 6 – IPIRANGA

ÁREA 6 - IPIRANGA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.811,08	9.829.480,80
750.957,86	9.829.476,29
751.010,61	9.829.474,66
751.007,68	9.829.374,07
750.808,17	9.829.381,10

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.1.4. Área 7 - Alunorte - Terminal de Granel Líquido

No mapa da Figura 79/Mapa página 370, pode-se verificar a localização da área 7 no zoneamento do Porto de Vila do Conde.

A Tabela 54 indica as características resumidas da área, ocupada atualmente pela ALUNORTE:

TABELA 54 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA ALUNORTE, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	7
ARRENDATÁRIO	ALUNORTE
CONTRATO	18/1994 Operação Compartilhada
DATA CONTRATO	23/12/1994
VIGÊNCIA	25 anos
FINALIDADE	Movimentação e armazenamento de mercadorias da Alunorte e da Albras, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.
TIPO DE CARGA	Alumina, Bauxita, Óleo Combustível, Coque
ÁREA M ²	74.282

Fonte: CDP

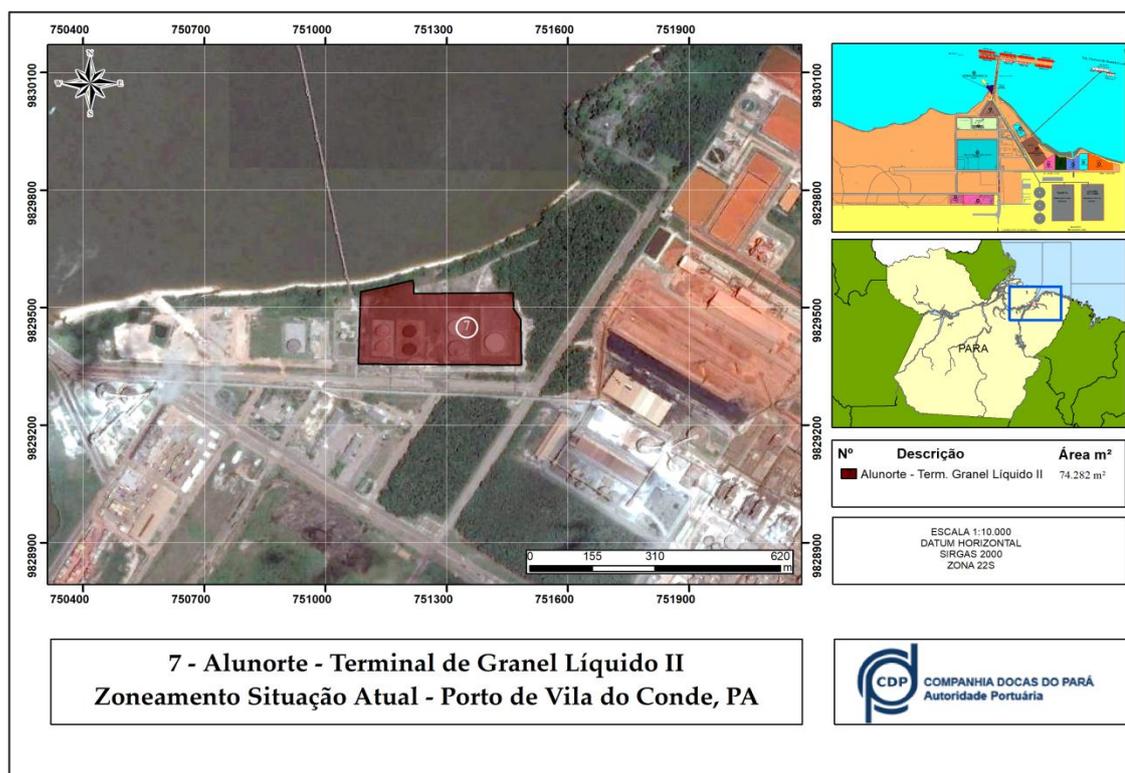


FIGURA 79 - ÁREA ARRENDADA, ALUNORTE - PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

A Tabela 55 apresenta as coordenadas geográficas da Área 7, localizado no Porto de Vila do Conde.

TABELA 55 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 7 – ALUNORTE

ÁREA 7 - ALUNORTE (TERMINAL DE GRANÉL LÍQUIDO)	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.083,49	9.829.355,63
751.483,78	9.829.354,33
751.081,66	9.829.356,30
751.081,07	9.829.358,19
751.086,75	9.829.540,06
751.157,06	9.829.555,46
751.173,19	9.829.559,44
751.215,64	9.829.569,79
751.217,72	9.829.559,67
751.218,38	9.829.535,47
751.464,65	9.829.537,79
751.464,80	9.829.497,21
751.483,00	9.829.469,47
751.484,91	9.829.356,94
751.481,24	9.829.353,04

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.2. Áreas Arrendadas Não Afetas às Operações Portuárias

A seguir são apresentadas as áreas de arrendamentos não afetas às operações portuárias do Porto Organizado de Vila do Conde, referente a instalações portuárias e a infraestruturas públicas, destinadas a atividades culturais, sociais, recreativas e comerciais, ou ainda, atividades ligadas à prestação dos serviços públicos vinculados à atividade portuária.

As informações apresentadas nesta seção acerca dos atuais arrendamentos não afetas às operações portuárias do Porto de Vila do Conde são aquelas referidas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ vigente, de que tratam a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 e o Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008.

Para tanto, apresenta-se, para cada arrendamento não afeto à operação portuária informações contratuais das áreas arrendadas. Esses dados consistem em: código da área; identificação do arrendatário; informações contratuais; finalidade do arrendamento; área do arrendamento e coordenadas da poligonal do arrendamento.

3.5.1.2.1. Área 23 - Yara Fertilizantes

No mapa da Figura 80/Mapa página 371, pode-se verificar a localização da área 23 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

A Tabela 56 indica as características resumidas da área 23, ocupada atualmente pela Yara.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 56 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 23 - YARA FERTILIZANTES, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO	
Código da área	23	
Arrendatário	FERTILIZANTES OURO VERDE S/A	BUNGE FERTILIZANTES S/A
Contrato	Abr/2000*	22/2001*
Data contrato	10/05/2000	03/09/2001
Vigência	15 anos	15 anos
Finalidade	Movimentação, beneficiamento e armazenamento de carga geral, granéis sólidos e granéis líquidos.	Armazenagem de mercadorias que constituem carga geral e granéis sólidos, na exportação e importação, cargas e acessórios de transporte, destinados ou provenientes de transporte hidroviário.
Tipo de carga	Carga geral, granéis sólidos e granéis líquidos	Carga geral e granéis sólidos
Área m ²	10.000,00	15.000,00

Fonte: CDP

*A Yara Fertilizantes ingressou com ação judicial cujo objetivo é unificação desses Contratos de arrendamento – Processo nº 0034362-23.2015.401.3400 (3ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal). Exploração indireta aprovada por meio da Portaria MTPA nº 693, de 6/12/2016.

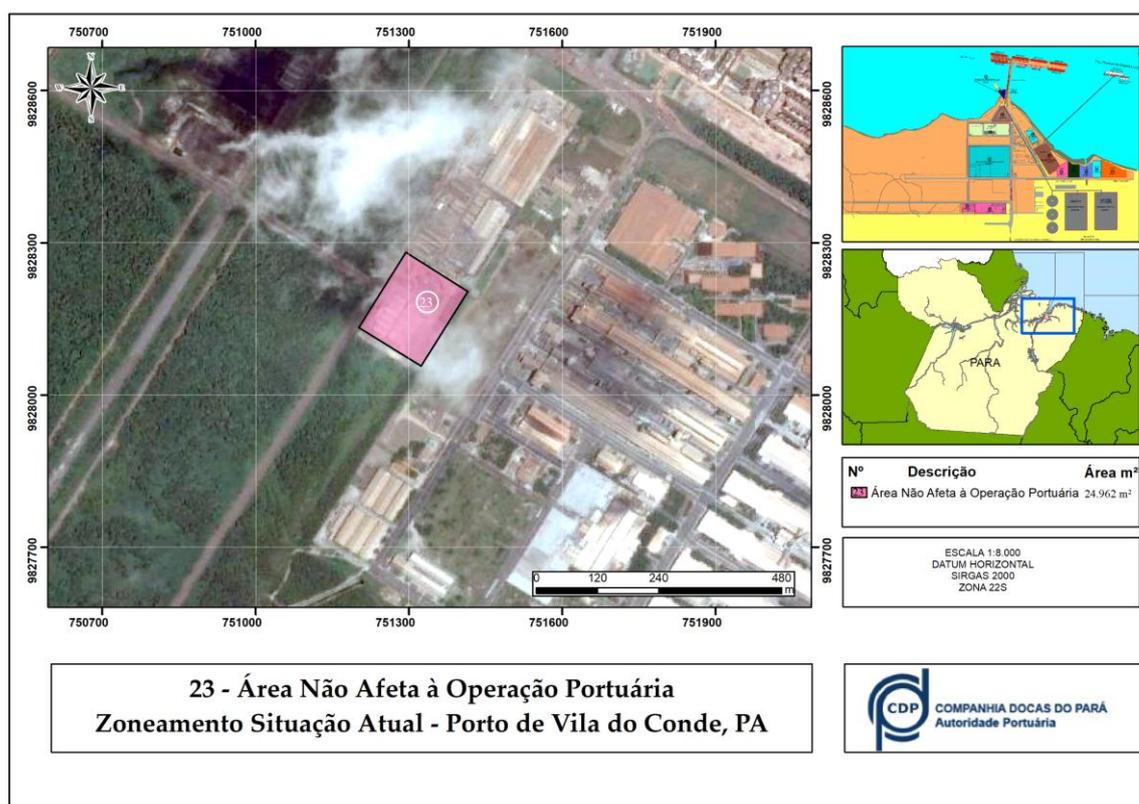


FIGURA 80 - ÁREA ARRENDADA, YARA - PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

A Tabela 57 apresenta as coordenadas geográficas da Área 4, localizado no Porto de Vila do Conde.

TABELA 57 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 23 - YARA FERTILIZANTES

ÁREA 23 - YARA FERTILIZANTES	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.201,73	9.828.132,48
751.293,69	9.828.280,75
751.415,03	9.828.203,72
751.323,60	9.828.056,69

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.2.2. Área 24 - Alubar

No mapa da Figura 81/Mapa página 372, pode-se verificar a localização da área 24 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

A Tabela 58 indica as características resumidas da área 24, ocupada atualmente pela Alubar Metais S/A.

TABELA 58 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA ALUBAR, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	24
ARRENDATÁRIO	ALUBAR METAIS S/A
CONTRATO	58/97
DATA CONTRATO	30/12/1997
VIGÊNCIA	25 anos
FINALIDADE	Armazenamento e fabricação de vergalhões de alumínio e lingotes de liga de alumínio.
TIPO DE CARGA	Carga geral
ÁREA M ²	62.850

Fonte: CDP

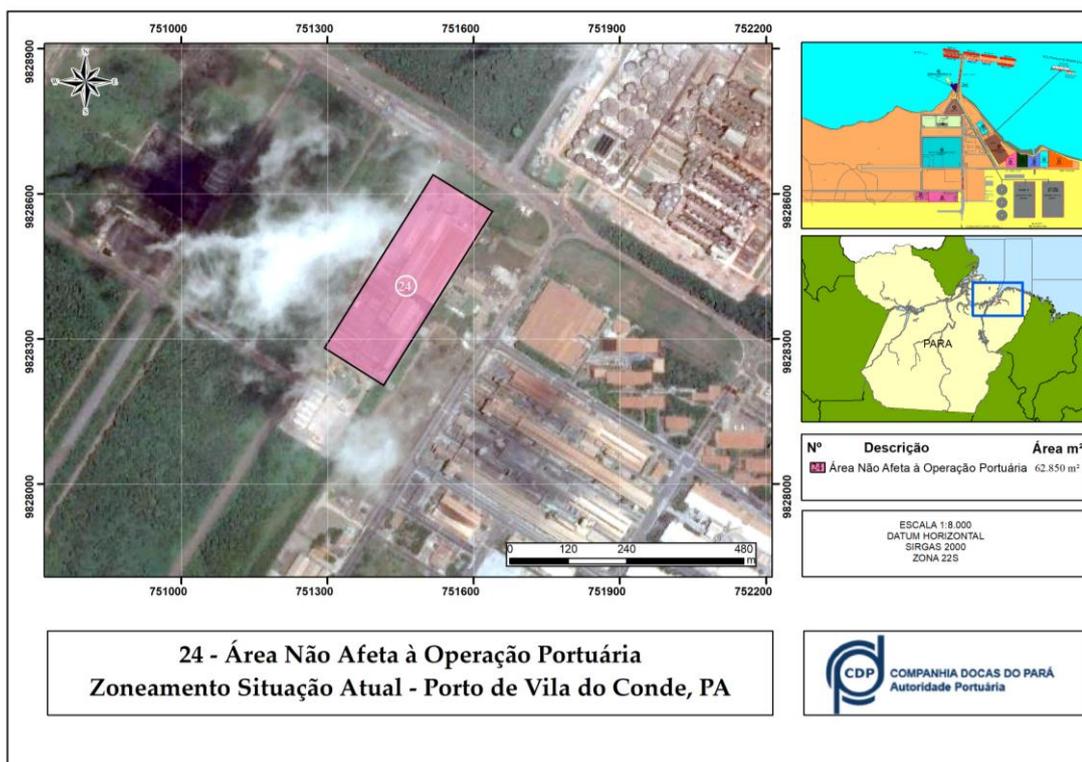


FIGURA 81 - ÁREA ARRENDADA, ALUBAR - PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

A Tabela 59 apresenta as coordenadas geográficas da Área 24, localizado no Porto de Vila do Conde.

TABELA 59 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 24 - ALUBAR

ÁREA 24 – ALUBAR	
COORDENADAS UTM – POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.415,30	9.828.205,06
751.289,05	9.828.283,97
751.511,78	9.828.642,59
751.638,03	9.828.563,68

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.3. Áreas Não Arrendadas

A seguir são apresentadas as áreas não arrendadas localizadas na área do Porto Organizado de Vila do Conde. Essas áreas, ainda que não arrendadas, destinam-se a instalações portuárias e a infraestruturas públicas, voltadas a

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

prestação de serviços públicos de movimentação e armazenagem de cargas e ao embarque e desembarque de passageiros.

3.5.1.3.1. Área 8

Área destinada a operações oriundas da navegação interior onde já existe rampa adequada a operação com balsas no sistema roll on roll off e desembarque de minério com pá mecânica.

No mapa da Figura 82/Mapa página 373, pode-se verificar a localização da área 8 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 8, pode ser verificada na Tabela 60:

TABELA 60 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 08, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	8
FINALIDADE	Movimentação de cargas no sistema Rodofluvial
TIPO DE CARGA	Carga Geral
ÁREA M ²	7.439

Fonte: CDP

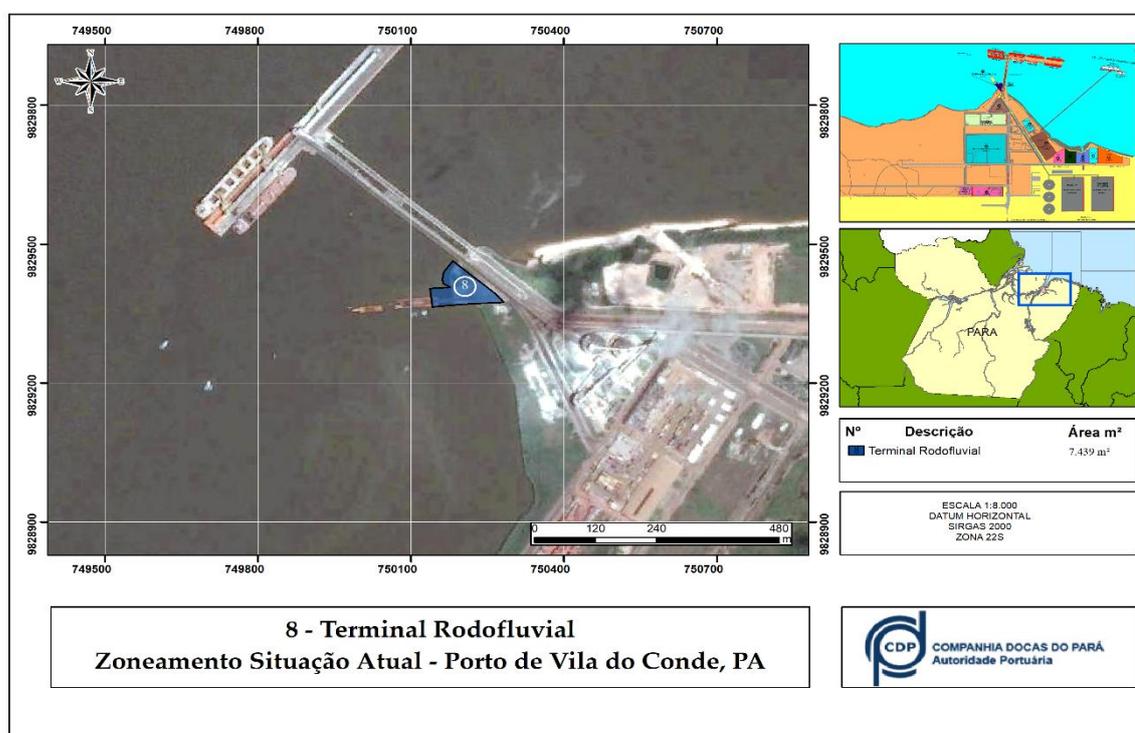


FIGURA 82 - ÁREA 08 - TERMINAL RODOFLUVIAL

Fonte: CDP

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

A Tabela 61 apresenta as coordenadas geográficas da Área 8, localizado no Porto de Vila do Conde.

TABELA 61 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 08

8 – TERMINAL RODO – FLUVIAL	
COORDENADAS UTM – POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.282,22	9.829.374,40
750.203,35	9.829.370,02
750.142,05	9.829.364,27
750.137,16	9.829.404,07
750.176,53	9.829.407,18
750.174,95	9.829.407,74
750.162,85	9.829.414,90
750.161,62	9.829.424,15
750.162,61	9.829.435,98
750.166,00	9.829.443,08
750.181,59	9.829.463,63
750.264,46	9.829.394,08

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.3.2. Área 3

Área destinada à armazenagem de carga, mais especificamente à armazenagem de minério.

No mapa da Figura 83/Mapa página 374, pode-se verificar a localização da área 8 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 3, pode ser verificada na Tabela 62:

TABELA 62 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 08, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	3
FINALIDADE	Área destinada à armazenagem de minério
TIPO DE CARGA	Granel Sólido
ÁREA M ²	242.099

Fonte: CDP

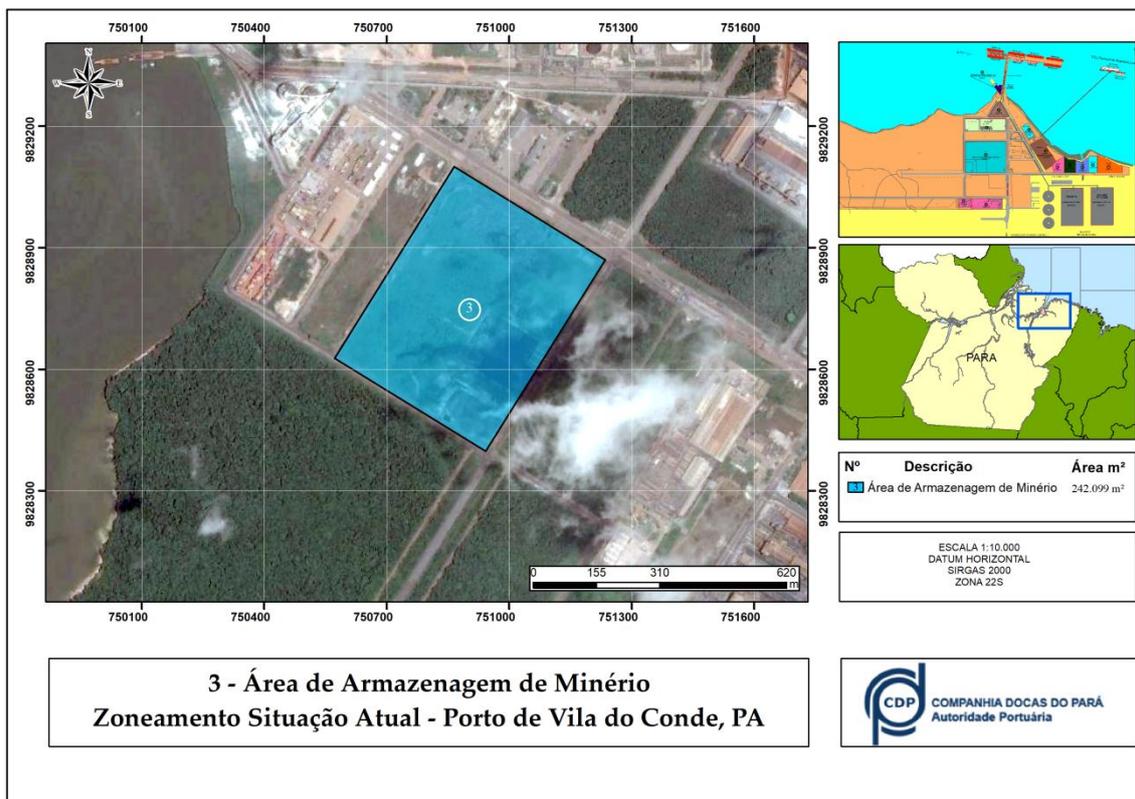


FIGURA 83 - ÁREA 03 – ÁREA DE ARMAZENAGEM DE MINÉRIO

Fonte: CDP

A Tabela 63 apresenta as coordenadas geográficas da Área 3, localizado no Porto de Vila do Conde.

TABELA 63 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 03

ÁREA 3 – ÁREA DE ARMAZENAGEM DE MINÉRIO	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.865,100	9.829.099,490
751.235,436	9.828.869,572
750.942,580	9.828.397,500
750.572,430	9.828.627,270

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.4. Áreas Arrendáveis

O plano de áreas arrendáveis elaborado para o Porto de Vila do Conde teve como diretriz locacional das propostas de arrendamento, a vocação afeta à operação portuária de cada área e as orientações preconizadas nos Editais e

Anexos dos lotes 11, 13, 14 e 15 da Audiência Pública nº 03/2013 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. A seguir são apresentadas as áreas arrendáveis do zoneamento atual, localizadas na área do Porto Organizado de Vila do Conde.

3.5.1.4.1. Área 5 – VDC04

Tendo por base a seção B do lote 14 da Audiência Pública nº 03/2013, referentes aos requisitos do projeto, para os arrendamentos das áreas VDC04, o terminal será usado para a movimentação de granéis sólidos minerais e graneis líquidos. A área conta com 130.600 m² e poderá utilizar os berços públicos do Terminal de Múltiplo Uso do Porto, em conformidade com as regras de acesso estabelecidas pela Autoridade Portuária, porém a área VDC04 não possui instalações afetas às operações portuárias atualmente.

A vocação da área consistirá na movimentação de alumina, coque/carvão, óleo combustível e soda cáustica (insumos para a produção de alumina) de novos produtores localizados na área de influência do Porto. Conforme apontado no estudo de demanda, a instalação prevista de uma nova planta de produção de alumina deverá demandar capacidade portuária para o embarque de 3.000.000 t/ano do produto e para o desembarque de cerca de 450.000 t de coque, 600.000 t de soda cáustica e 225.000 t de óleo combustível. Existe ainda a previsão de duplicação da planta, que duplicaria a demanda de cada tipo de produto, entretanto, esta não foi considerada no cenário base. Existe espaço para o aumento da capacidade do terminal caso a expansão se materialize.

No mapa da Figura 84/Mapa página 375, pode-se verificar a localização da área 5 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

A característica da área 5 pode ser verificada na Tabela 64.

TABELA 64 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 5, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	05
CÓDIGO DA ÁREA SNP	VDC04
FINALIDADE	Movimentação/ Armazenagem
TIPO DE CARGA	Granéis sólidos minerais e granéis líquidos
ÁREA M ²	144.000
CAPACIDADE ESTÁTICA	190.000
CAPACIDADE DE MOV. ANUAL	4.275.000
OUTRAS INFORMAÇÕES	150.000 granéis sólidos coberto/ 40.000 pátio
PAGAMENTO MENSAL	745.938,57

Fonte: CDP

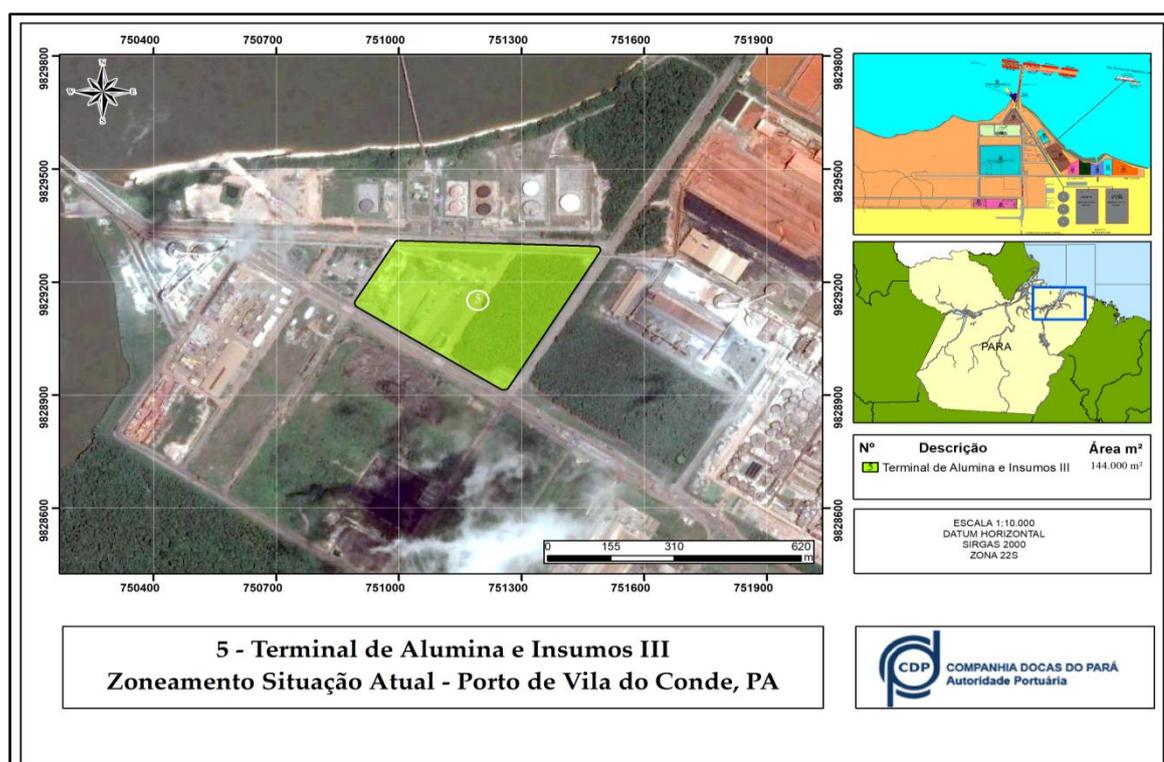


FIGURA 84 - ÁREA 5 – VDC04

Fonte: CDP

A Tabela 65 indica as coordenadas geográficas da área 5, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 65 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 5

ÁREA 5 - VDC04	
COORDENADAS UTM – POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.896,59	9.829.133,43
750.892,59	9.829.139,63
750.893,32	9.829.149,37
750.989,88	9.829.304,99
750.993,60	9.829.308,47
750.998,70	9.829.309,72
751.483,62	9.829.294,21
751.492,23	9.829.288,68
751.492,85	9.829.280,65
751.267,10	9.828.917,61
751.256,00	9.828.913,70
751.246,27	9.828.916,61

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.4.2. Área 9 – VDC12

Tendo por base a seção B do lote 13 da Audiência Pública nº 03/2013, referentes aos requisitos do projeto, para os arrendamentos das áreas VDC12, esse arrendamento será usado para a movimentação de combustíveis e o mesmo encontra-se localizado no Porto de Vila do Conde, no Estado do Pará. O terminal deverá atender principalmente à demanda de movimentação de combustíveis da região de Belém, seja pela transferência da atual planta da Petrobras – Petróleo Brasileiro S.A. e de suas subsidiárias em Miramar, seja devido novos interesses para movimentação e armazenamento de líquidos combustíveis ou Gás Natural Liquefeito

Este lote compreende uma área greenfield de 47.000 m², na parte leste do Porto, vocacionada para a movimentação e armazenagem de granéis líquidos.

A área atualmente não possui acesso a berços e prevê-se a necessidade de implantação de um novo píer de granéis líquidos atendimento da demanda projetada. Outra alternativa seria a implantação de dutos para operação através do píer existente ou a partir de plataformas de regaseificação fundeadas .

Para atender à demanda projetada para este arrendamento, para o caso de transferência da planta da Petrobras em Miramar, da ordem de 3,3 milhões de

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

toneladas em 2038, propõe-se a construção de um novo píer de granéis líquidos no Porto.

No mapa da Figura 85/Mapa página 376, pode-se verificar a localização da área 9 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

A característica da área 9 pode ser verificada na Tabela 66.

TABELA 66 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 9, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	9
CÓDIGO DA ÁREA SNP	VDC12
FINALIDADE	Movimentação/ Armazenagem
TIPO DE CARGA	Granéis Líquidos
ÁREA M²	47.000
CAPACIDADE ESTÁTICA	144.000
CAPACIDADE DE MOV. ANUAL	4.000.000
OUTRAS INFORMAÇÕES	Limite de 4 milhões a partir de 2019
PAGAMENTO MENSAL	108.920,53

Fonte: CDP

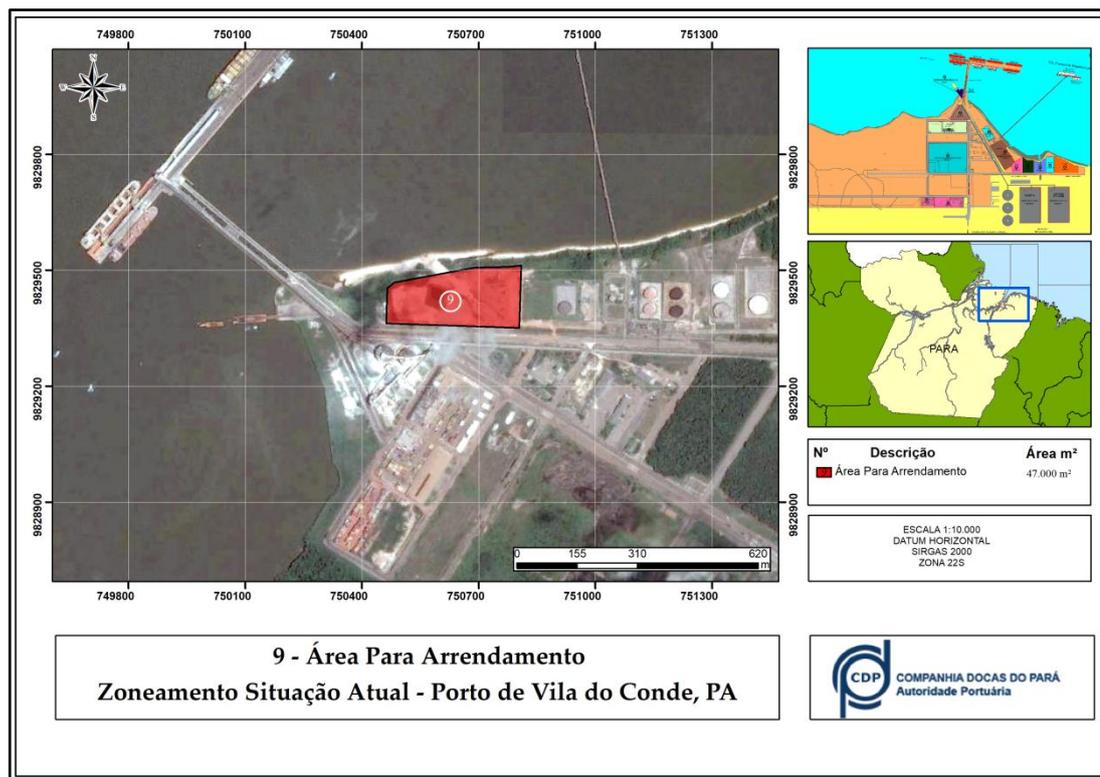


FIGURA 85 - ÁREA 9 – VDC12

Fonte: CDP

A Tabela 67 indica as coordenadas geográficas da área 9, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 67- COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 9

ÁREA 9 – VDC12	
COORDENADAS UTM – POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.804,23	9.829.350,45
750.809,35	9.829.512,28
750.774,54	9.829.508,95
750.689,82	9.829.506,63
750.482,27	9.829.468,45
750.465,09	9.829.452,58
750.462,80	9.829.361,96

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.4.3. Área 10 – VDC25

De acordo com a seção B do lote 11 da Audiência Pública nº 03/2013, referentes aos requisitos do projeto, para os arrendamentos das áreas VDC25, o terminal será usado para a movimentação de combustíveis.

O arrendamento VDC25 encontra-se localizado no Porto de Vila do Conde, no Estado do Pará. O terminal a ser construído deverá atender principalmente à demanda de armazenagem e distribuição de combustíveis da região de Belém. No mapa da Figura 86/Mapa página 377, pode-se verificar a localização da área 10 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

A Tabela 68 indica as características resumidas da área 10.

TABELA 68 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 10, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	10
CÓDIGO DA ÁREA SNP	VDC25
FINALIDADE	Movimentação/ Armazenagem
TIPO DE CARGA	Granéis Líquidos
ÁREA M ²	27.056
CAPACIDADE ESTÁTICA	57.100
CAPACIDADE DE MOV. ANUAL	750.000
PAGAMENTO MENSAL	533.568,13

Fonte: CDP

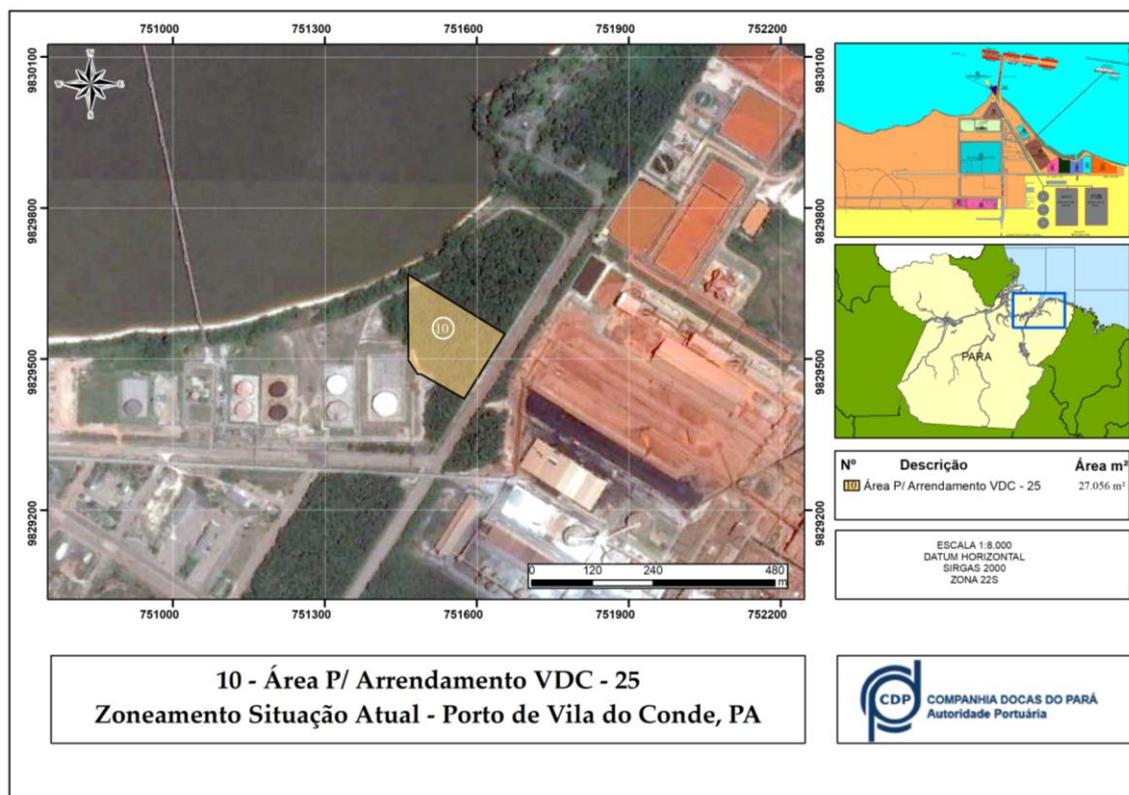


FIGURA 86 - ÁREA 10

Fonte: CDP

A Tabela 69 apresenta as coordenadas geográficas da área 10, localizado no Porto de Vila do Conde.

TABELA 69 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 10

ÁREA 10 – VDC25	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.464,15	9.829.668,09
751.464,80	9.829.497,21
751.483,00	9.829.469,47
751.490,00	9.829.469,74
751.575,00	9.829.420,84
751.654,98	9.829.549,42

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.4.4. Área 11 – VDC26

Tendo por base a seção B do lote 11 da Audiência Pública nº 03/2013, referentes aos requisitos do projeto, para os arrendamentos das áreas VDC26, o terminal será usado para a armazenagem e movimentação de combustíveis.

A área VDC26 é de aproximadamente 30.280 m², conforme verificado na Figura 87 e está situada no extremo leste do Porto, assim como nas tabelas seguintes pode-se verificar as coordenadas geográficas da área.

O terminal em Vila do Conde foi dimensionado para uma capacidade de cerca de 1 milhão de toneladas, demanda prevista no final do prazo deste Arrendamento. Caberá à Arrendatária implantar novos tanques de armazenagem e estações de expedição rodoviária.

No mapa da Figura 87/Mapa página 378, pode-se verificar a localização da área 11 no zoneamento a curto prazo do Porto de Vila do Conde.

A característica da área 11 pode ser verificada na Tabela 70.

TABELA 70 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 11, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	11
CÓDIGO DA ÁREA SNP	VDC26
FINALIDADE	Movimentação/ Armazenagem
TIPO DE CARGA	Granéis Líquidos
ÁREA M ²	30.280
CAPACIDADE ESTÁTICA	11.000
CAPACIDADE DE MOV. ANUAL	170.000
OUTRAS INFORMAÇÕES	A capacidade deve passar para 940.000 em 2019
PAGAMENTO MENSAL	155.156,71

Fonte: CDP

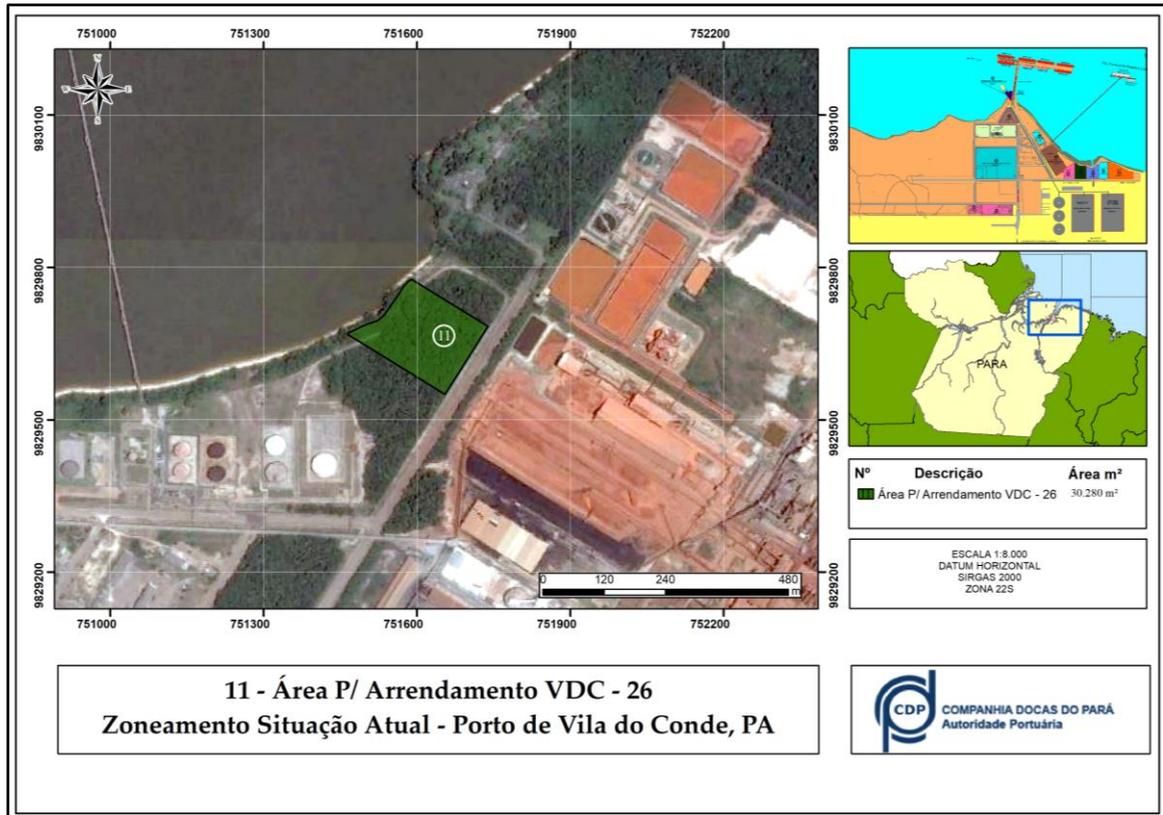


FIGURA 87 - ÁREA 11 – VDC26

Fonte: CDP

A Tabela 71 indica as coordenadas geográficas da área 11, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 71- COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 11

ÁREA 11 - VDC26	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.654,98	9.829.549,42
751.573,22	9.829.600,27
751.464,15	9.829.668,09
751.464,15	9.829.669,27
751.476,00	9.829.675,89
751.491,16	9.829.682,73
751.507,06	9.829.690,04
751.523,23	9.829.695,21
751.528,08	9.829.699,58
751.536,34	9.829.707,00
751.550,94	9.829.728,20
751.563,35	9.829.745,83
751.573,19	9.829.761,82
751.582,14	9.829.771,95
751.589,26	9.829.776,47
751.738,47	9.829.683,69

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.4.5. Área 12 – VDC27

De acordo com a seção B do lote 11 da Audiência Pública nº 03/2013, referentes aos requisitos do projeto, para os arrendamentos das áreas VDC27, o terminal será usado para a armazenagem e distribuição de combustíveis.

A área VDC27 é de aproximadamente 29.750 m², e está situada no extremo leste do Porto, assim como na tabela seguinte as coordenadas geográficas da área.

No mapa da Figura 88/Mapa página 379, pode-se verificar a localização da área 12 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

A característica da área 12 pode ser verificada na Tabela 72.

TABELA 72 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 12, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	12
CÓDIGO DA ÁREA SNP	VDC27
FINALIDADE	Movimentação/ Armazenagem
TIPO DE CARGA	Granéis Líquidos
ÁREA M ²	29.750
CAPACIDADE ESTÁTICA	53.800
CAPACIDADE DE MOV. ANUAL	710.000
PAGAMENTO MENSAL	92.856,89

Fonte: CDP

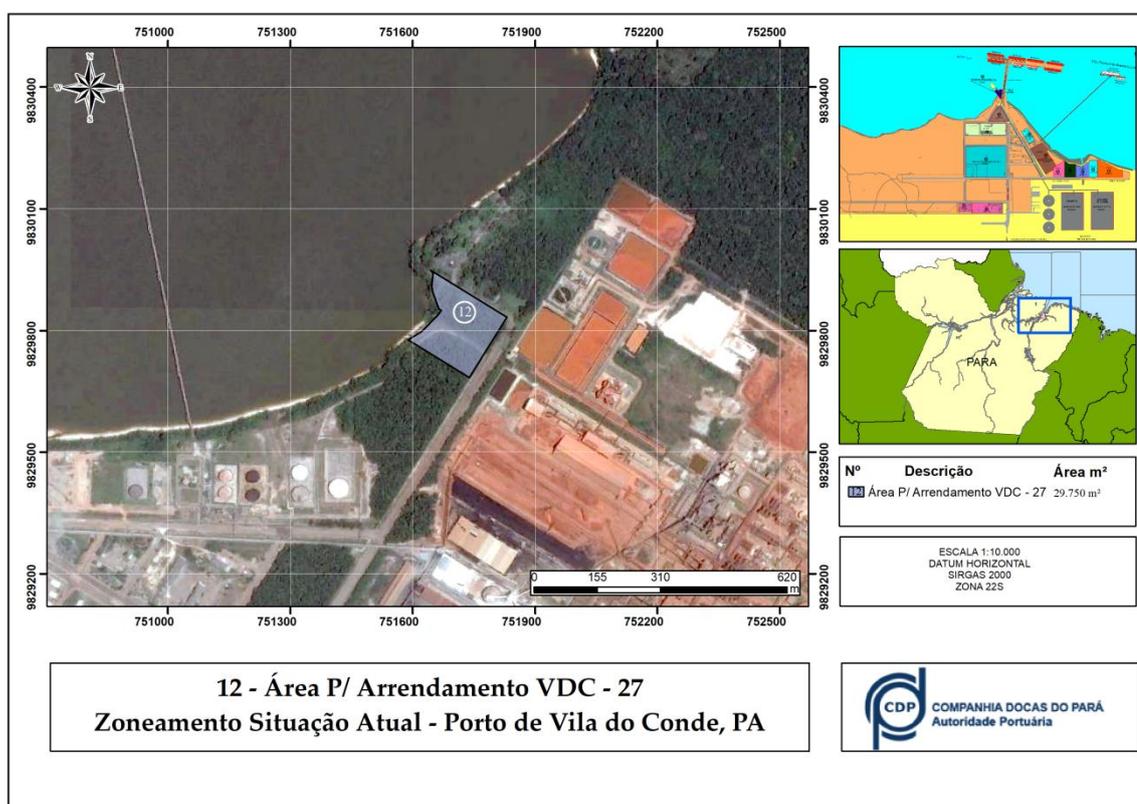


FIGURA 88 - ÁREA 12 – VDC27

Fonte: CDP

A Tabela 73 indica as coordenadas geográficas da área 12, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 73- COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 12

ÁREA 12 - VDC27	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.738,47	9.829.683,69
751.589,26	9.829.776,47
751.621,49	9.829.796,89
751.660,95	9.829.836,60
751.669,97	9.829.849,76
751.664,58	9.829.853,00
751.648,78	9.829.895,26
751.646,75	9.829.907,97
751.649,58	9.829.940,87
751.644,00	9.829.948,67
751.830,96	9.829.832,41

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.4.6. Área 13 – VDC28

Tendo por base a seção B do lote 11 da Audiência Pública nº 03/2013, referentes aos requisitos do projeto, para o arrendamento da área VDC28, o terminal será usado para a armazenagem e distribuição de combustíveis.

Este arrendamento compreende uma área greenfield com superfície total de aproximadamente 27.750 m², situada no extremo leste do Porto, conforme pode ser analisada no mapa da Figura 89, vocacionada para a movimentação e armazenagem de granéis líquidos. A arrendatária deverá instalar a estrutura necessária às suas operações.

No mapa da Figura 89/Mapa página 380, pode-se verificar a localização da área 13 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

A característica da área 13 pode ser verificada na Tabela 74.

TABELA 74 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 13, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	13
CÓDIGO DA ÁREA SNP	VDC28
FINALIDADE	Movimentação/ Armazenagem
TIPO DE CARGA	Granéis Líquidos
ÁREA M ²	27.750
CAPACIDADE ESTÁTICA	36.000
CAPACIDADE DE MOV. ANUAL	940.000
OUTRAS INFORMAÇÕES	Entrará em operação em 2019

Fonte: CDP

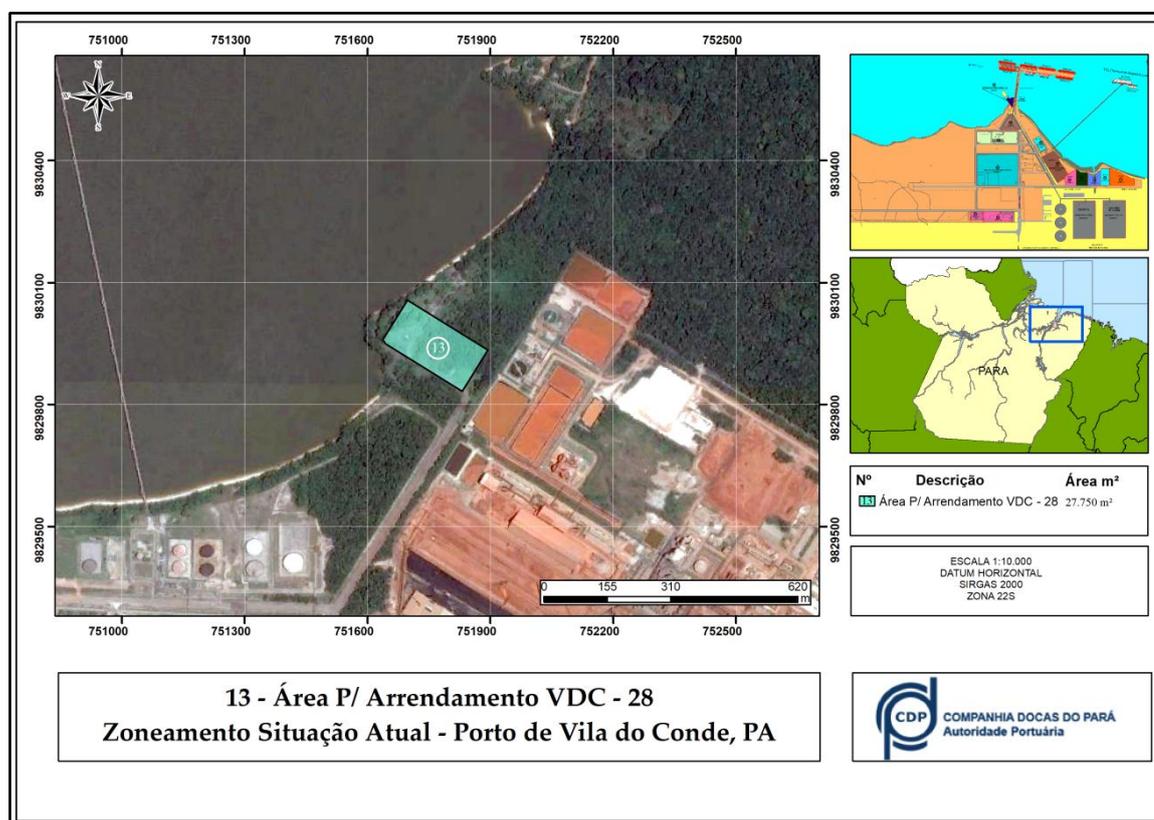


FIGURA 89 - ÁREA 13 – VDC28

Fonte: CDP

A Tabela 75 indica as coordenadas geográficas da área 13, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 75- COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 13

ÁREA 13 - VDC28	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.830,96	9.829.832,41
751.644,00	9.829.948,67
751.641,04	9.829.954,46
751.636,39	9.829.958,34
751.697,49	9.830.056,59
751.894,27	9.829.934,22

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.4.7. Área 14 – VDC29

Tendo por base a seção B do lote 15 da Audiência Pública nº 03/2013, referentes aos requisitos do projeto, para os arrendamentos das áreas VDC29, o terminal será usado para movimentação de granéis sólidos vegetais.

O arrendamento VDC29 encontra-se localizado no Porto de Vila do Conde, no Estado do Pará. O terminal a ser implantado atenderá à demanda de movimentação de graneis sólidos vegetais destinados à exportação e oriundos dos modais hidroviário e rodoviário, inicialmente, e ferroviário, futuramente.

A área atualmente não tem acesso a berços e caberá à Arrendatária a implantação de um novo píer avançado para a operação de navios e barças e não possui instalações de armazenagens nem de expedição/recepção terrestres no local.

Este arrendamento compreende uma área greenfield de 56.850 m², no extremo leste do Porto, conforme pode ser analisado no mapa da Figura 90. Um novo píer deverá ser construído pela arrendatária para a operação de navios e barças.

Propõe-se a instalação de um novo terminal neste arrendamento com capacidade de 5,1 milhões de toneladas, demanda que deve ser atingida em cerca de 10 anos.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

No mapa da Figura 90/Mapa página 381, pode-se verificar a localização da área 14 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

A característica da área 14 pode ser verificada na Tabela 76.

TABELA 76 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 14, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	14
CÓDIGO DA ÁREA SNP	VDC29
FINALIDADE	Movimentação/ Armazenagem
TIPO DE CARGA	Granéis Sólidos Vegetais
ÁREA M ²	56.850
CAPACIDADE ESTÁTICA	200.000
CAPACIDADE DE MOV. ANUAL	5.100.000
PAGAMENTO MENSAL	878.407,92

Fonte: CDP

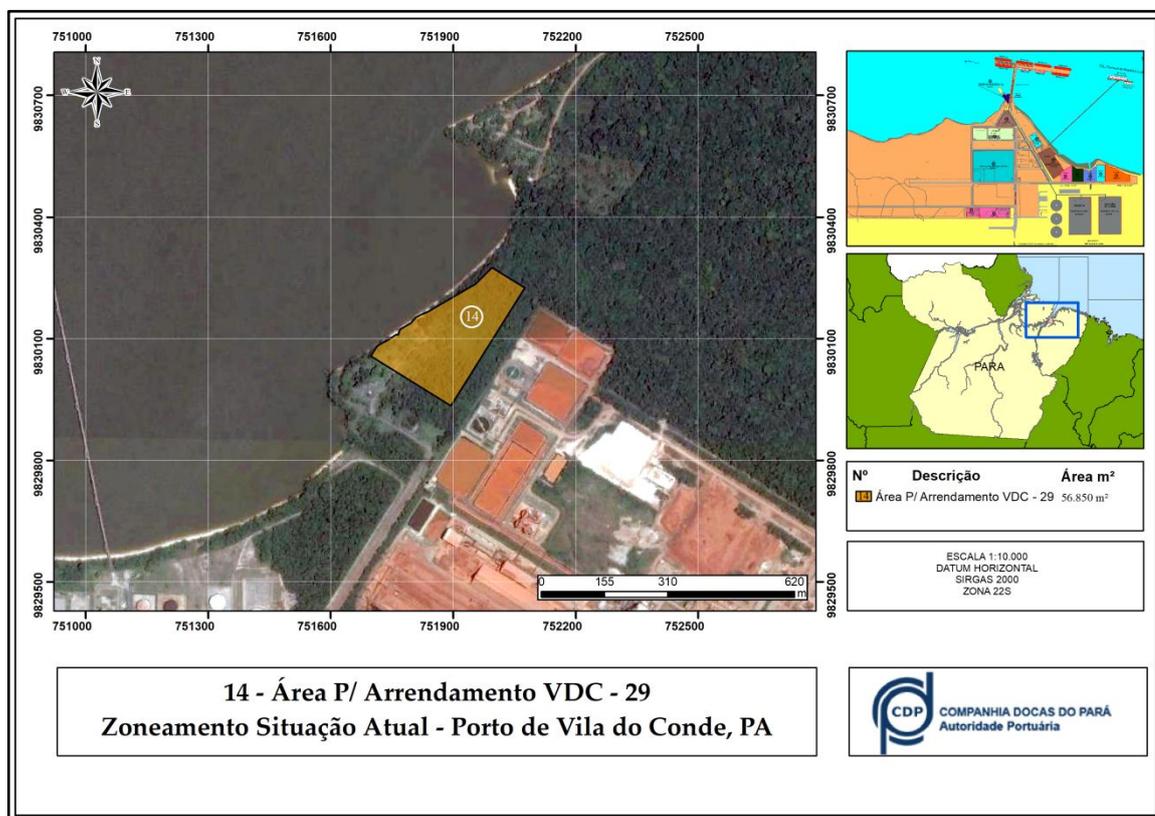


FIGURA 90 - ÁREA 14 – VDC29

Fonte: CDP

A Tabela 77 indica as coordenadas geográficas da área 14, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 77- COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 14

ÁREA 14 - VDC29	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.697,49	9.830.056,59
751.713,62	9.830.082,54
751.718,15	9.830.084,90
751.727,86	9.830.089,96
751.732,69	9.830.092,55
751.738,80	9.830.095,66
751.760,21	9.830.110,21
751.764,99	9.830.109,62
751.765,92	9.830.110,13
751.769,40	9.830.123,27
751.795,60	9.830.138,49
751.809,09	9.830.152,45
751.821,27	9.830.159,27
751.837,26	9.830.166,09
751.954,51	9.830.234,54
751.994,54	9.830.275,28
752.075,17	9.830.225,14
751.894,27	9.829.934,22

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.1.5. Instalações Não Afeta às Operações Portuárias

A seguir são apresentadas as áreas não afetadas às operações portuárias do Porto de Vila do Conde, referente a instalações portuárias e a infraestruturas públicas, localizadas dentro do porto organizado 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 nº 03/2014, que estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário.

3.5.1.5.1. Área 36

Área extensa com vocação mais adequada para as instalações de empreendimentos não afetas às operações portuárias.

No mapa da Figura 91/Mapa página 382, pode-se verificar a localização da área 36 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 36 podem ser verificadas na Tabela 78.

TABELA 78 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 36, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	36
FINALIDADE	Administrativa
ÁREA M ²	29.911

Fonte: CDP

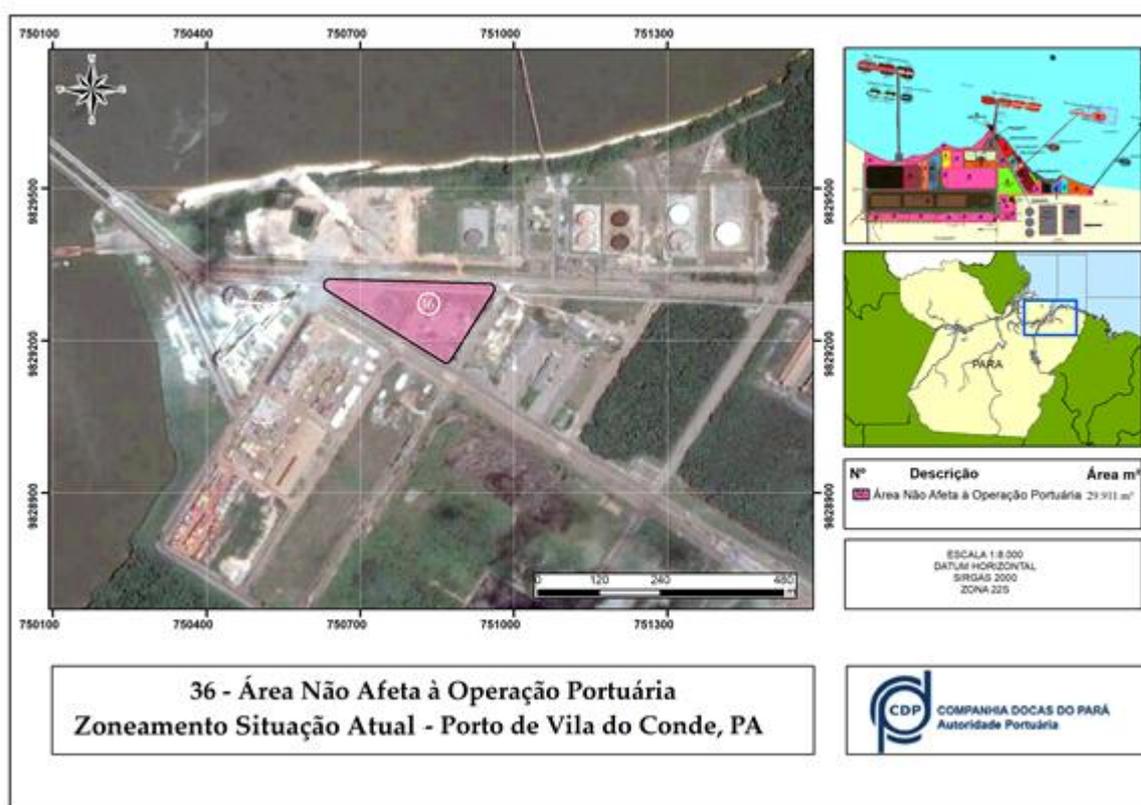


FIGURA 91 - ÁREA 36 - ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Fonte: CDP

A Tabela 79 indica as coordenadas geográficas da área 36, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 79 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 36

36 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.862,57	9.829.156,92
750.633,46	9.829.299,14
750.629,73	9.829.312,87
750.641,35	9.829.321,28
750.952,62	9.829.311,29
750.960,38	9.829.307,18
750.961,26	9.829.296,87
750.875,82	9.829.159,40
750.869,59	9.829.155,58

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2. Plano de Áreas Arrendáveis – Curto Prazo

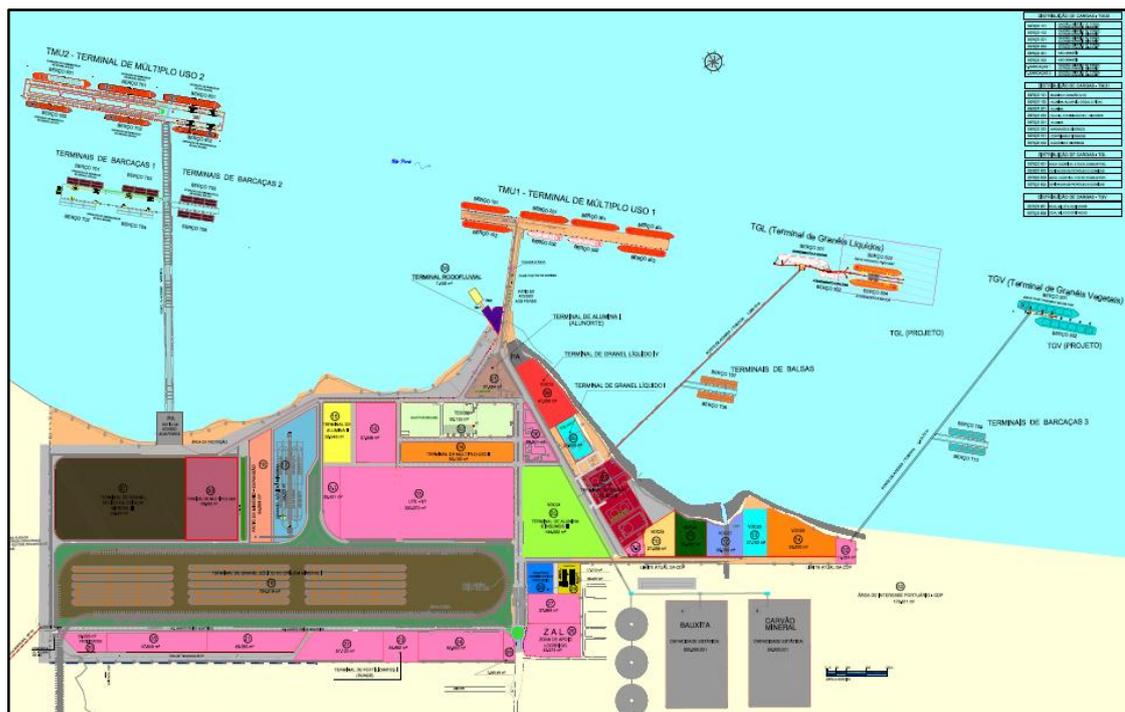
O plano de áreas arrendáveis em curto prazo elaborado para o Porto de Vila do Conde teve como diretriz locacional das propostas de arrendamento, a vocação afeta à operação portuária de cada área e as orientações preconizadas nos Editais e Anexos dos lotes 11, 13, 14 e 15 da Audiência Pública nº 03/2013 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.

O plano de arrendamento em curto prazo 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 em curto prazo do Porto de Vila do Conde foi desenvolvida tendo por base as áreas arrendadas afetas às operações portuárias, as áreas arrendadas não afetas às operações portuárias, as áreas não arrendadas, as áreas arrendáveis e as áreas não afetas às operações portuárias.

A Figura 92 e a Figura 93/Mapa página 383 apresentam uma proposta de zoneamento em curto prazo do Porto de Vila do Conde.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde



Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m ²	Nº	DESCRIÇÃO	ÁREA m ²
01	Alunorte - Terminal de Alumina I	37.064 m ²	17	Granel Sólido Mineral	104.876 m ²
02	TECON	92.139 m ²	18	Pátio de Minério - Expansão	54.694 m ²
03	UTE - Novo Tempo	300.073 m ²	19	Terminal de Granel Sólido De Origem Mineral I	724.319 m ²
3.1	Área Não Afeta à Operação Portuária	25.401 m ²	20	Área de Facilidades	18.063 m ²
3.2	Área Não Afeta à Operação Portuária	6.145 m ²	21	Área Não Afeta à Operação Portuária	45.383 m ²
04	Terminal de Múltiplo Uso II	53.133 m ²	22	Área Não Afeta à Operação Portuária	57.100 m ²
05	Área P/ Arrendamento VDC - 04	144.000 m ²	23	Área Não Afeta à Operação Portuária	24.962 m ²
06	Ipiranga - Terminal de Granel Líquido I	20.000 m ²	24	Área Não Afeta à Operação Portuária	62.850 m ²
07	Alunorte - Terminal de Granel Líquido II	74.282 m ²	25	Área Não Afeta à Operação Portuária	7.065 m ²
08	Terminal Rodofluvia	7.439 m ²	26	Área Não Afeta à Operação Portuária	42.974 m ²
09	Área P/ Arrendamento VDC - 12	47.000 m ²	27	Área Não Afeta à Operação Portuária	37.664 m ²
10	Área P/ Arrendamento VDC - 26	27.056 m ²	28	Área Não Afeta à Operação Portuária	20.457 m ²
11	Área P/ Arrendamento VDC - 26	30.280 m ²	29	Terminal de Armazenagem	17.013 m ²
12	Área P/ Arrendamento VDC - 27	29.750 m ²	30	Terminal de Múltiplo Uso	103.000 m ²
13	Área P/ Arrendamento VDC - 28	27.750 m ²	31	Terminal de Granel Sólido De Origem Mineral III	256.307 m ²
14	Área P/ Arrendamento VDC - 29	56.850 m ²	32	Área Não Afeta à Operação Portuária	11.367 m ²
15	Terminal de Alumina II	38.948 m ²	35	Área Não Afeta à Operação Portuária	47.549 m ²
16	Área Não Afeta à Operação Portuária	57.036 m ²	36	Área Não Afeta à Operação Portuária	29.911 m ²

FIGURA 92 - ZONEAMENTO EM CURTO PRAZO DO PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

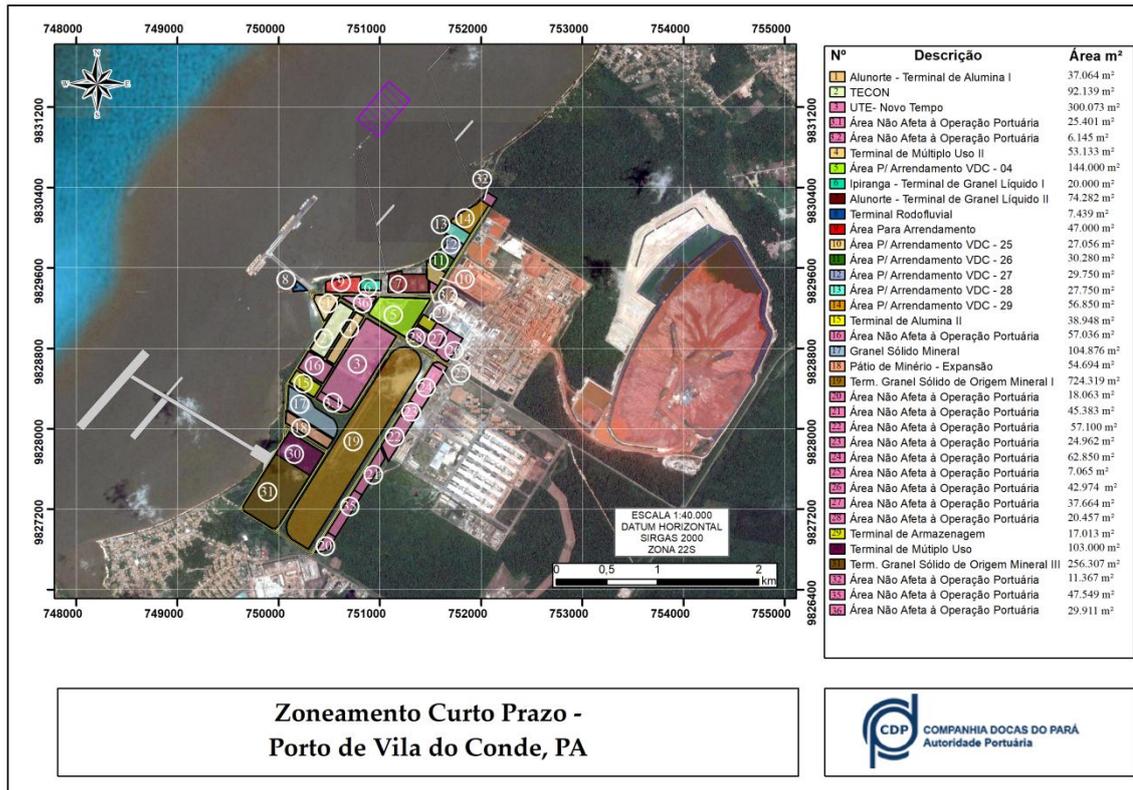


FIGURA 93 - MAPA DE ZONEAMENTO EM CURTO PRAZO DO PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

3.5.2.1. Áreas Arrendadas Afetas às Operações Portuárias

As áreas arrendadas afetas às operações portuárias para curto prazo no Porto de Vila do Conde, bem como suas características continuam as mesmas previamente descritas no item 3.5.1.1 deste relatório.

3.5.2.2. Áreas Arrendadas Não Afetas às Operações Portuárias

As áreas arrendadas não afetas às operações portuárias para curto prazo no Porto de Vila do Conde, bem como suas características continuam as mesmas previamente descritas no item 3.5.1.2 deste relatório.

3.5.2.3. Áreas Não Arrendadas

As áreas não arrendadas para curto prazo no Porto de Vila do Conde, bem como suas características continuam as mesmas previamente descritas no item 3.5.1.3 deste relatório, excetuando-se a área 3, em que teve sua área transformada em não afeta à operação portuária.

3.5.2.4. Áreas Arrendáveis

Apresentam-se a seguir as áreas arrendáveis afetas às operações portuárias do Porto de Vila do Conde. 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 SNP; finalidade do arrendamento; tipo de carga movimentada; informação do berço de acostagem; capacidade estática de armazenagem; área do arrendamento e coordenadas da poligonal do arrendamento..

3.5.2.4.1. Área 4

Esta área será destinada para terminal de múltiplo uso podendo armazenar carga geral ou contêineres para serem consolidados.

No mapa da Figura 94/Mapa página 384, pode-se verificar a localização da área 4 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 4, pode ser verificada na Tabela 80.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 80 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 4, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	4
FINALIDADE	Movimentação e armazenamento de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário
TIPO DE CARGA	Carga Geral
ÁREA M ²	53.133

Fonte: CDP

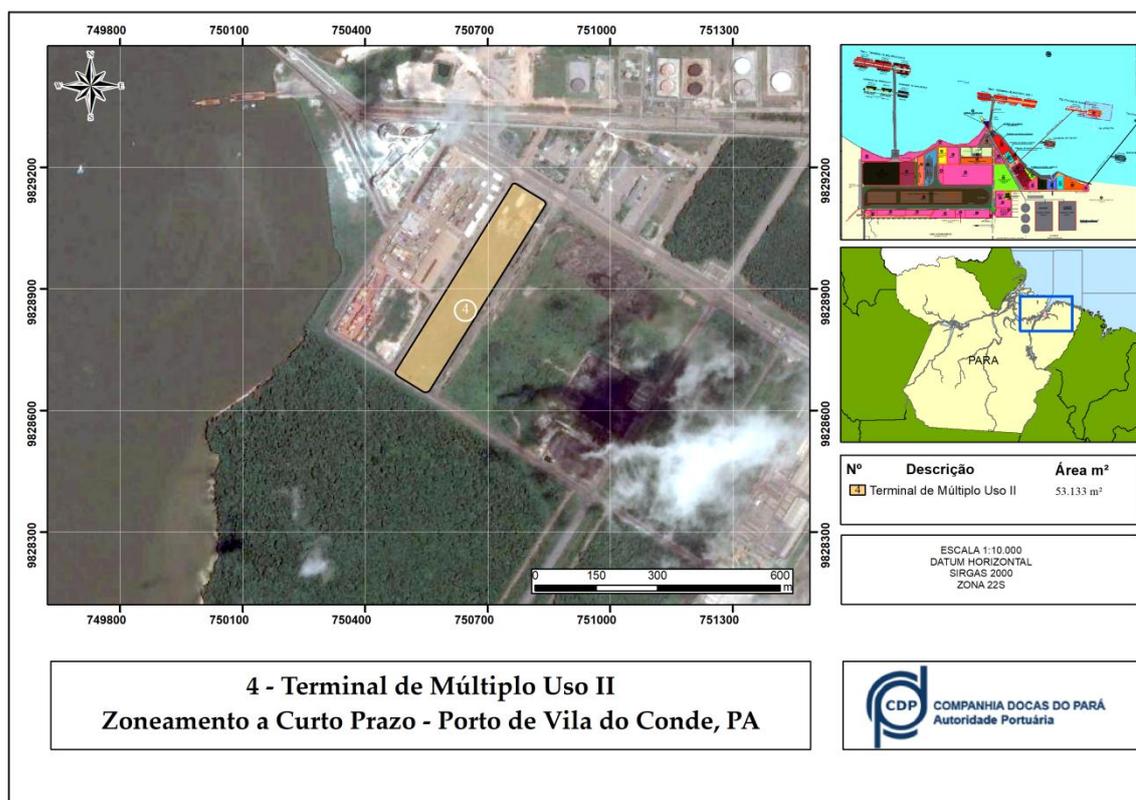


FIGURA 94 - ÁREA 4 - TERMINAL DE MÚLTIPLO USO II

Fonte: CDP

A Tabela 81 indica as coordenadas geográficas da área 4, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 81 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 4

ÁREA 4 - TERMINAL MULTIUSO II	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.557,77	9.828.649,89
750.840,26	9.829.105,41
750.841,06	9.829.111,29
750.770,19	9.829.158,31
750.763,40	9.829.159,08
750.758,13	9.829.154,73
750.475,06	9.828.698,15
750.474,81	9.828.690,19
750.480,24	9.828.684,37
750.542,65	9.828.645,56
750.551,07	9.828.644,74

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.4.2. Área 15

Área destinada para terminal de múltiplo uso podendo ser aproveitada para arrendamentos de terminais de minérios.

No mapa da Figura 95/Mapa página 385, pode-se verificar a localização da área 15 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 15 podem ser verificadas na Tabela 82.

TABELA 82 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 15, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	15
FINALIDADE	Área de múltiplo uso e armazenamento minérios
TIPO DE CARGA	Granéis Sólidos
ÁREA M ²	38.948

Fonte: CDP

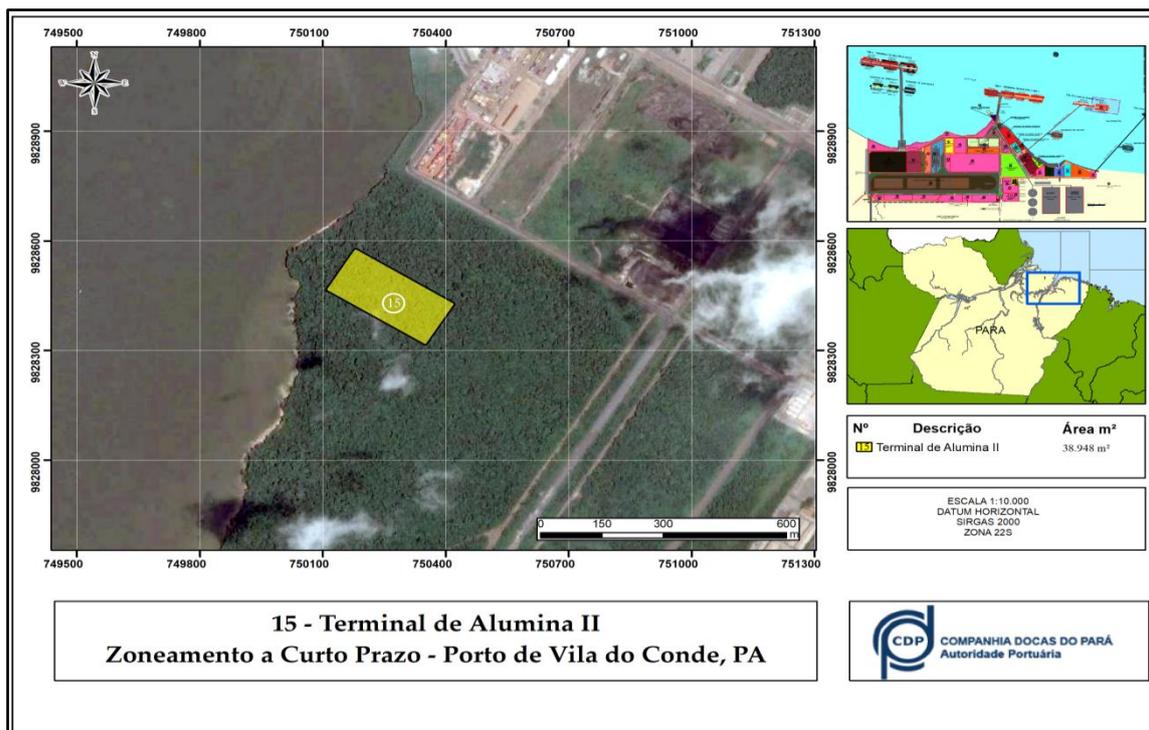


FIGURA 95 - ÁREA 15 - TERMINAL DE ALUMINA II

Fonte: CDP

A Tabela 83 indica as coordenadas geográficas da área 15, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 83 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 15

ÁREA 15 – TERMINAL DE ALUMINA II	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.182,37	9.828.577,53
750.178,43	9.828.578,05
750.175,38	9.828.575,76
750.109,10	9.828.469,58
750.108,48	9.828.465,80
750.110,70	9.828.462,70
750.346,65	9.828.315,98
750.350,40	9.828.315,35
750.353,53	9.828.317,59
750.420,39	9.828.424,51
750.420,60	9.828.427,87
750.418,64	9.828.430,61

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.4.3. Área 17

Área destinada para arrendamentos de terminais de minérios por se localizar próximo a pera ferroviária.

No mapa da Figura 96/Mapa página 386, pode-se verificar a localização da área 17 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 17 podem ser verificadas na Tabela 84.

TABELA 84 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 17, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	17
FINALIDADE	Movimentação e armazenamento de minérios
TIPO DE CARGA	Granéis Sólidos
ÁREA M ²	104.876

Fonte: CDP

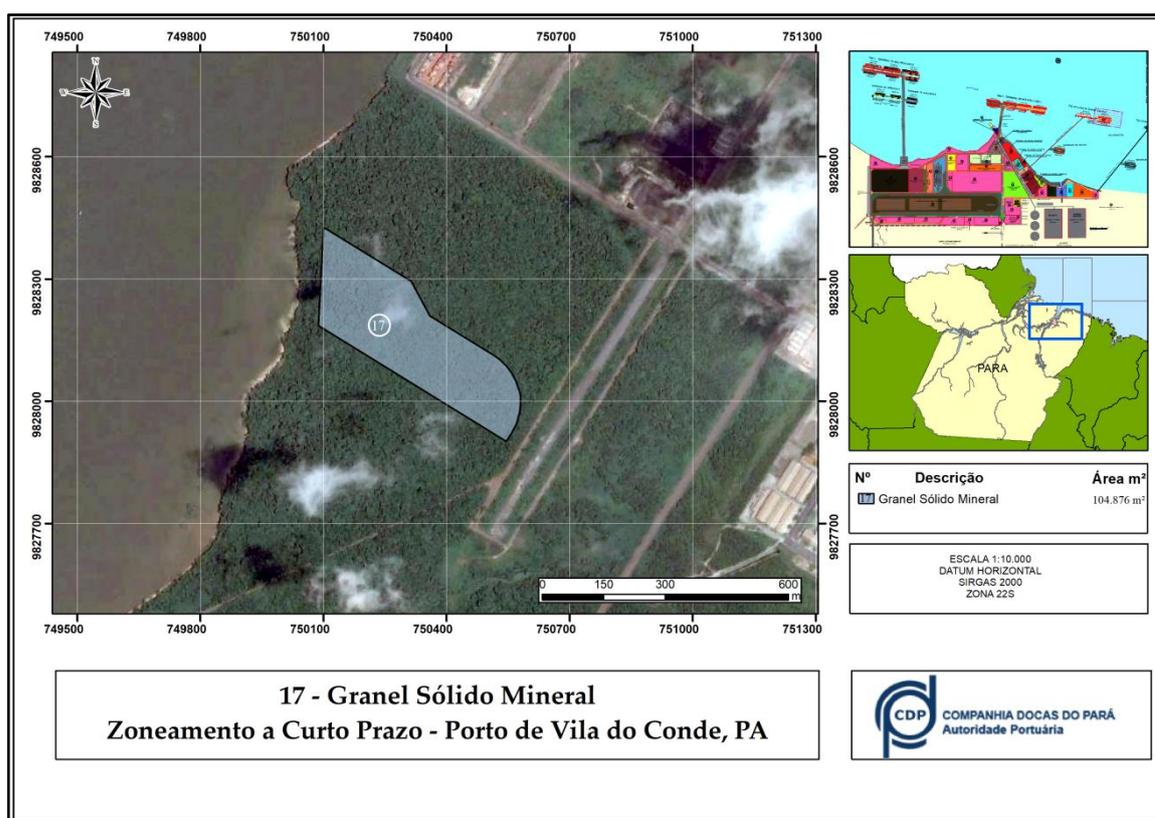


FIGURA 96 - ÁREA 17 - GRANEL SÓLIDO MINERAL

Fonte: CDP

A Tabela 85 indica as coordenadas geográficas da área 17, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 85 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 17

ÁREA 17 - GRANÉL SÓLIDO MINERAL	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.559,00	9.827.922,45
750.578,47	9.828.014,81
750.514,70	9.828.112,58
750.358,87	9.828.209,48
750.313,36	9.828.294,31
750.100,31	9.828.426,79
750.087,63	9.828.185,58
750.545,52	9.827.900,84

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.4.4. Área 18

Área com vocação destinada para terminal de minério por se localizar próximo a pera ferroviária e ao TMU2.

No mapa da Figura 97/Mapa página 387, pode-se verificar a localização da área 18 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 18 podem ser verificadas na Tabela 86.

TABELA 86 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 18, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	18
FINALIDADE	Movimentação e armazenamento de minérios
TIPO DE CARGA	Granéis Sólidos
ÁREA M ²	54.694

Fonte: CDP

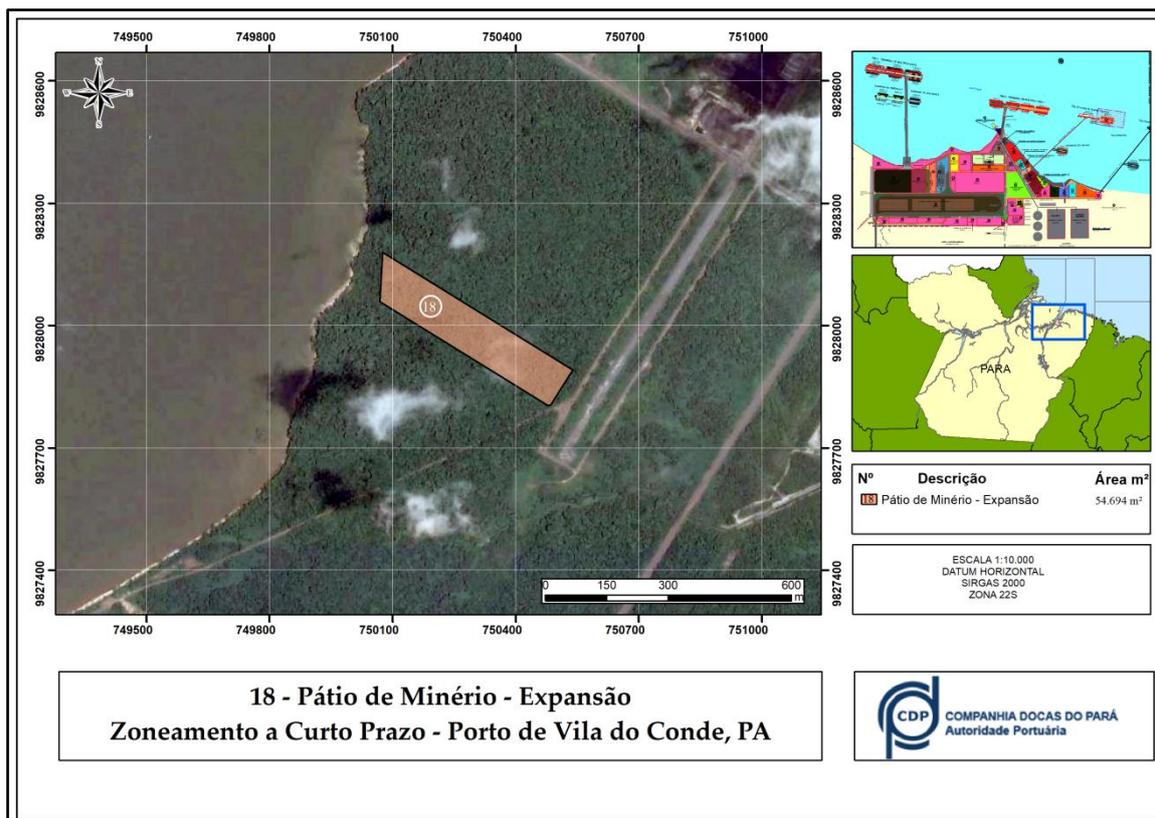


FIGURA 97 - ÁREA 18 - PÁTIO DE MINÉRIO

Fonte: CDP

A Tabela 87 indica as coordenadas geográficas da área 18, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 87 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 18

ÁREA 18 - PÁTIO DE MINÉRIO	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.539,20	9.827.890,64
750.488,05	9.827.808,46
750.483,10	9.827.804,63
750.475,66	9.827.805,58
750.068,92	9.828.058,50
750.075,27	9.828.179,14

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.4.5. Área 19

Área com vocação destinada para terminal de minério, com excelente localização por estar no interior da pera ferroviária. Esta área, devido sua característica de acessibilidade, é mais adequada para ser servida por esteiras transportadoras e equipamentos que trabalham sob pneumáticos para arrumação da carga. Esses motivos tornam a área ideal para armazenagem de minérios.

No mapa da Figura 98/Mapa página 388, pode-se verificar a localização da área 19 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 19 podem ser verificadas na Tabela 88.

TABELA 88 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 19, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	19
FINALIDADE	Movimentação e armazenamento de minérios
TIPO DE CARGA	Granéis Sólidos
ÁREA M ²	724.319

Fonte: CDP

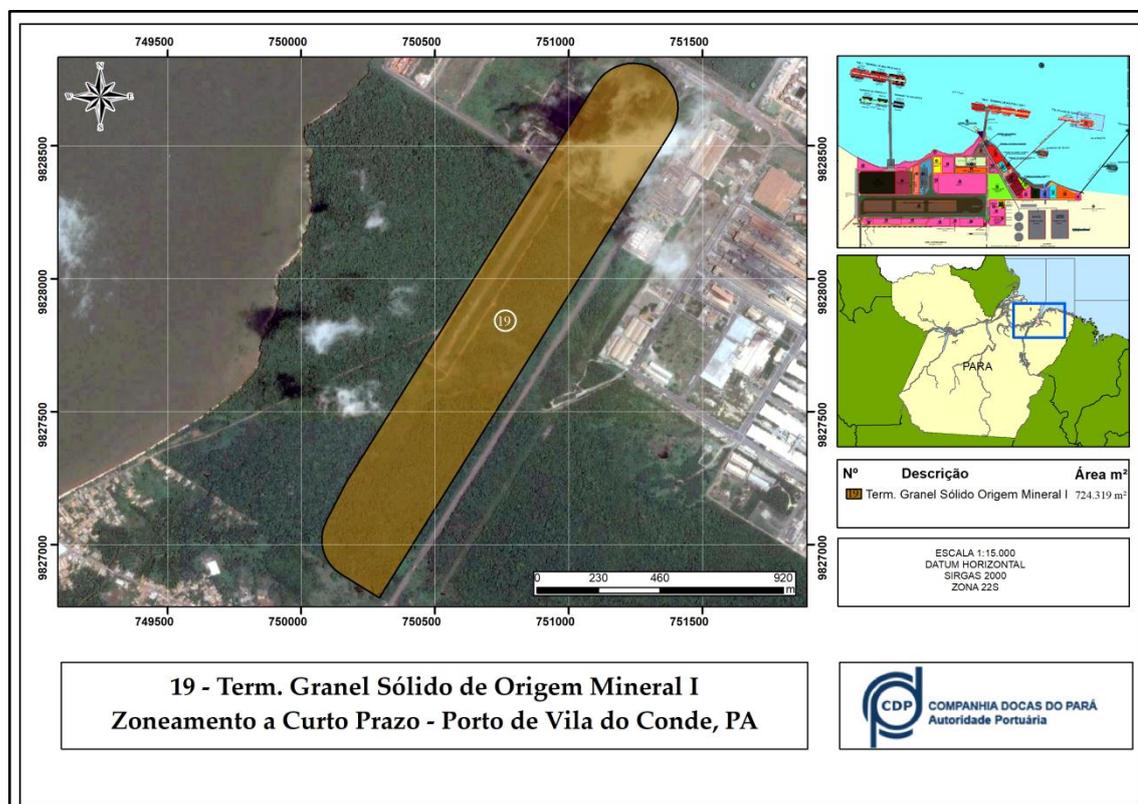


FIGURA 98 - ÁREA 19 - TERMINAL DE GRANEL SÓLIDO DE ORIGEM MINERAL I

Fonte: CDP

A Tabela 89 indica as coordenadas geográficas da área 19, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 89 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 19

ÁREA 19 - TERMINAL DE GRANÉL SÓLIDO MINERAL	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.290,95	9.826.799,93
750.149,56	9.826.887,84
750.082,26	9.826.978,23
750.095,13	9.827.091,37
750.168,93	9.827.234,30
751.100,17	9.828.732,17
751.336,67	9.828.780,93
751.382,97	9.828.556,35

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.4.6. Área 29

Área com vocação mais adequada para as instalações de armazenagem de apoio as atividades afetas às operações portuárias.

No mapa da Figura 99/Mapa página 389, pode-se verificar a localização da área 29 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 29 podem ser verificadas na Tabela 90.

TABELA 90 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 29, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	29
FINALIDADE	Armazenagem
ÁREA M²	17.013

Fonte: CDP

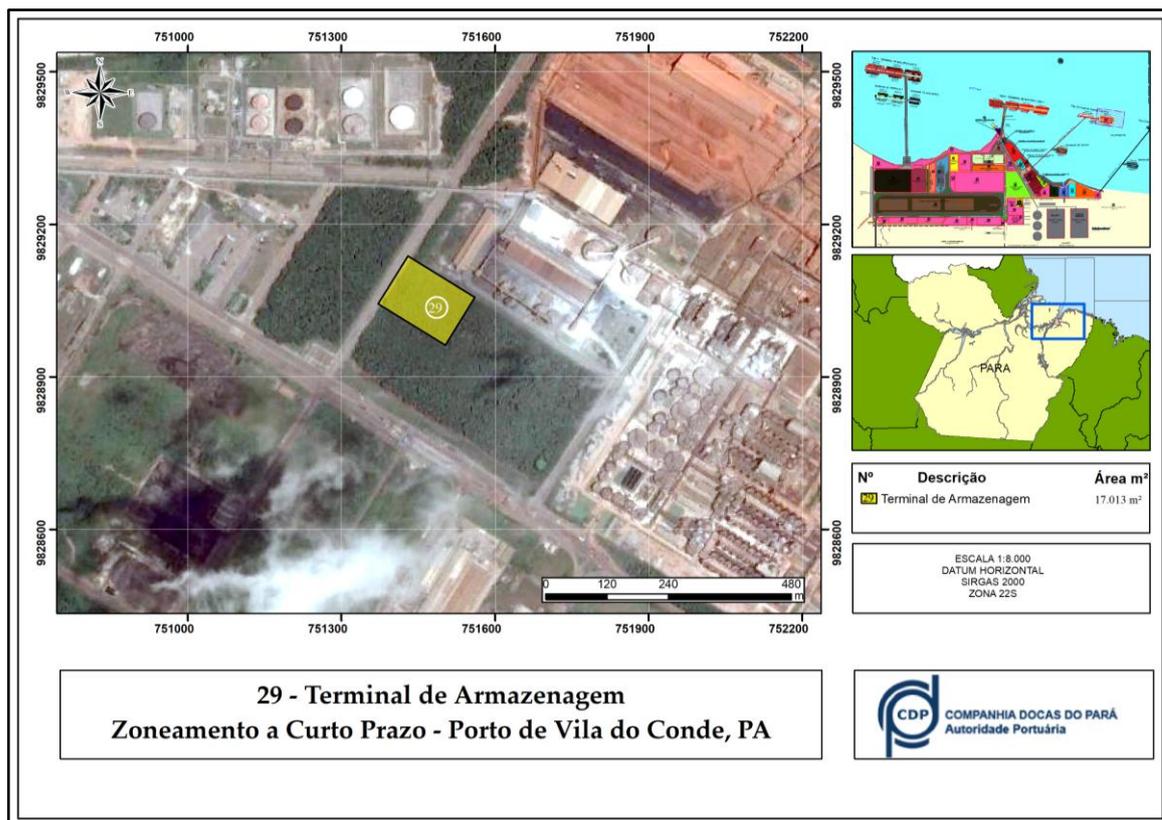


FIGURA 99 - ÁREA 29 - TERMINAL DE ARMAZENAGEM

Fonte: CDP

A Tabela 91 indica as coordenadas geográficas da área 29, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 91 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 29

ÁREA 29 - ÁREA NOP	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.393,93	9.828.851,99
751.290,29	9.828.910,96
751.289,78	9.828.911,98
751.360,90	9.829.026,36
751.491,90	9.828.945,07
751.423,16	9.828.833,81

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.4.7. Área 30

Área com vocação destinada para terminal de múltiplo uso, com excelente localização por estar próxima a pera ferroviária e ao TMU2. Esta área pode ser utilizada tanto para arrendamentos de terminais de minérios quanto de produtos siderúrgicos.

No mapa da Figura 100/Mapa página 390, pode-se verificar a localização da área 30 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 30 podem ser verificadas na Tabela 92.

TABELA 92 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 30, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	30
FINALIDADE	Movimentação e armazenamento de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário
TIPO DE CARGA	Carga Geral
ÁREA M ²	103.000

Fonte: CDP

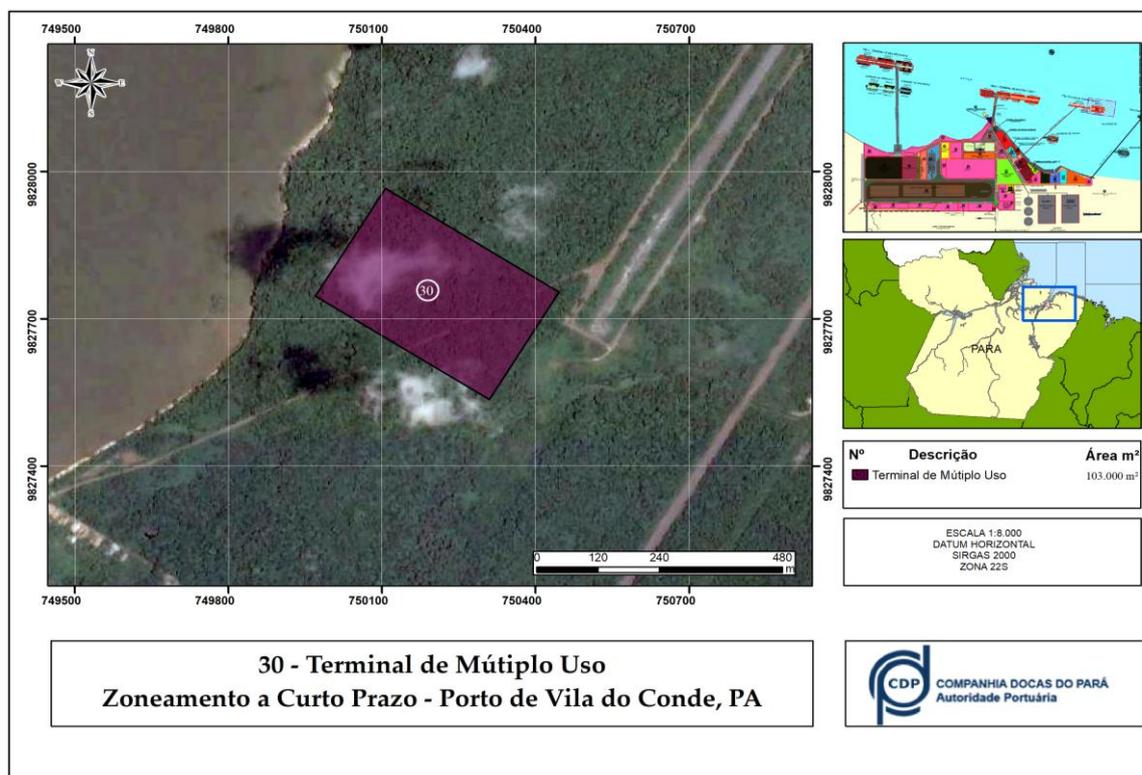


FIGURA 100 - ÁREA 30 - TERMINAL DE MÚLTIPLO USO

Fonte: CDP

A Tabela 93 indica as coordenadas geográficas da área 30, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 93 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 30

ÁREA 30 - TERMINAL DE MÚLTIPLO USO	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
749.970,20	9.827.746,34
750.309,47	9.827.535,37
750.445,61	9.827.754,31
750.106,34	9.827.965,28

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.4.8. Área 31

Área com vocação destinada para terminal de múltiplo uso, com excelente localização por estar próxima a pera ferroviária e ao TMU2. Esta área pode ser utilizada tanto para arrendamentos de terminais de minérios quanto de produtos siderúrgicos.

No mapa da Figura 101/Mapa página 391, pode-se verificar a localização da área 31 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 31 podem ser verificadas na Tabela 94.

TABELA 94 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 31, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	31
FINALIDADE	Movimentação e armazenamento de minérios
TIPO DE CARGA	Granéis Sólidos
ÁREA M ²	256.307

Fonte: CDP

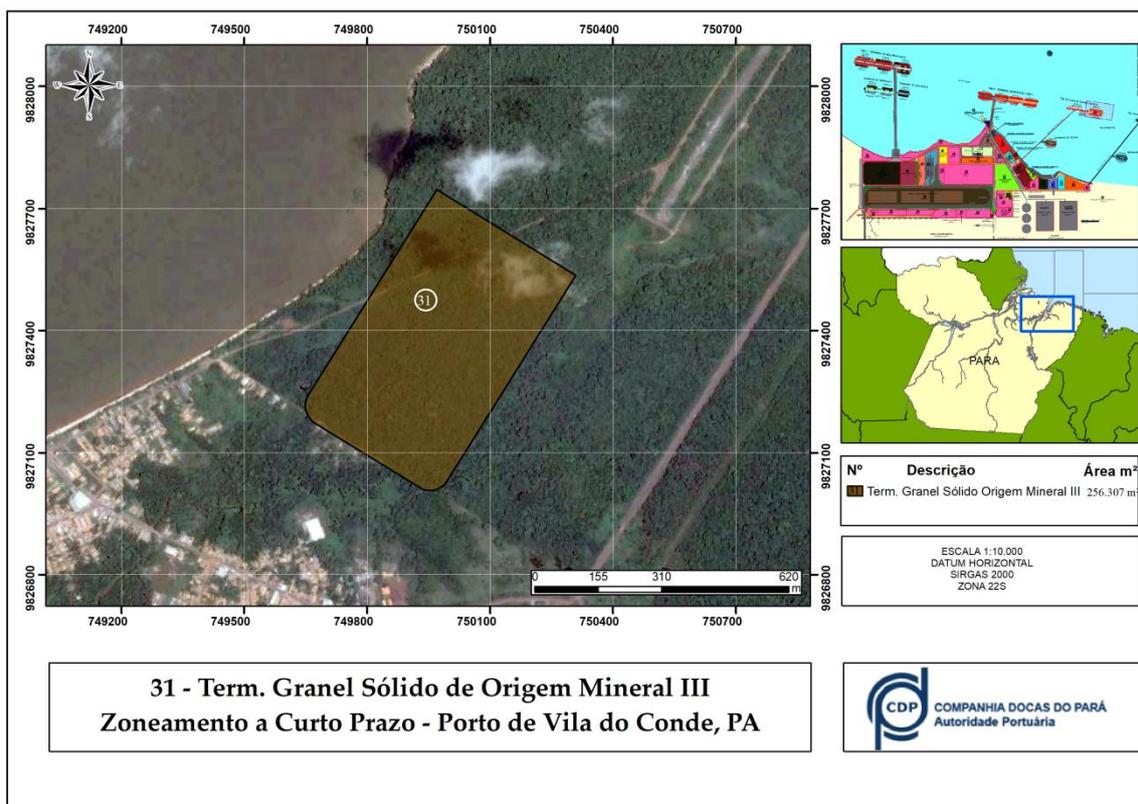


FIGURA 101 - ÁREA 31 - TERMINAL DE GRANÉL SÓLIDO DE ORIGEM MINERAL III

Fonte: CDP

A Tabela 95 indica as coordenadas geográficas da área 31, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 95 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 31

ÁREA 31 - TERMINAL DE GRANÉL SÓLIDO MINERAL III	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
749.655,35	9.827.240,01
749.650,18	9.827.203,75
749.672,44	9.827.172,84
749.926,82	9.827.014,71
749.964,61	9.827.008,48
749.995,73	9.827.030,84
750.309,47	9.827.535,37
749.970,20	9.827.746,34

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.5. Instalações Não Afetas às Operações Portuárias

A seguir são apresentadas as áreas não afetas às operações portuárias em curto prazo do Porto de Vila do Conde, referente a instalações portuárias e a infraestruturas públicas, localizadas dentro do porto organizado 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 nº 03/2014, que estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário.

3.5.2.5.1. Área 3

Área de considerável extensão com vocação de uso industrial para as instalações de Unidade Termoelétrica, caracterizando-se como uma área não afeta a operação portuária.

No mapa da Figura 102/Mapa página 392, pode-se verificar a localização da área 3 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

A característica da área 3 pode ser verificada na Tabela 96.

TABELA 96 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 3, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	3
FINALIDADE	Unidade Termoelétrica
ÁREA M²	300.073

Fonte: CDP

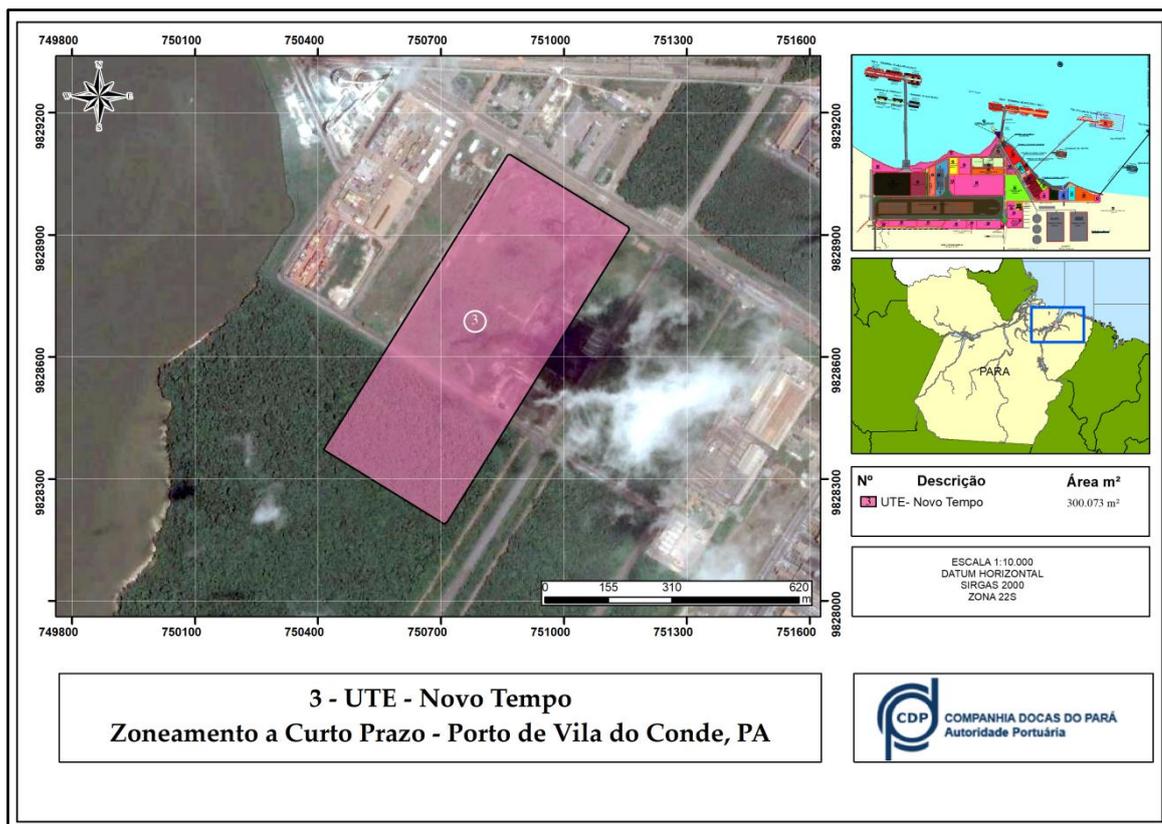


FIGURA 102 - ÁREA 3 - UTE

Fonte: CDP

A Tabela 97 indica as coordenadas geográficas da área 3, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 97 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 3

ÁREA 3 - UTE NOVO TEMPO	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.412,85	9.828.371,16
750.707,35	9.828.188,67
750.711,89	9.828.191,47
750.715,73	9.828.195,18
751.157,47	9.828.908,15
751.159,13	9.828.914,33
751.155,90	9.828.919,85
750.871,73	9.829.095,31
750.865,75	9.829.096,56
750.860,63	9.829.093,24

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.5.2. Área 3.1

Área 3.1 com vocação de uso industrial voltada para atendimento da Usina Termoelétrica, mais adequada para as instalações de empreendimentos não afetos às operações portuárias.

No mapa da Figura 103/Mapa página 393, pode-se verificar a localização da área 3.1 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

A característica da área 3.1 pode ser verificada na Tabela 98.

TABELA 98 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 3.1, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	3.1
FINALIDADE	Empreendimentos não operacionais
ÁREA M ²	25.401

Fonte: CDP

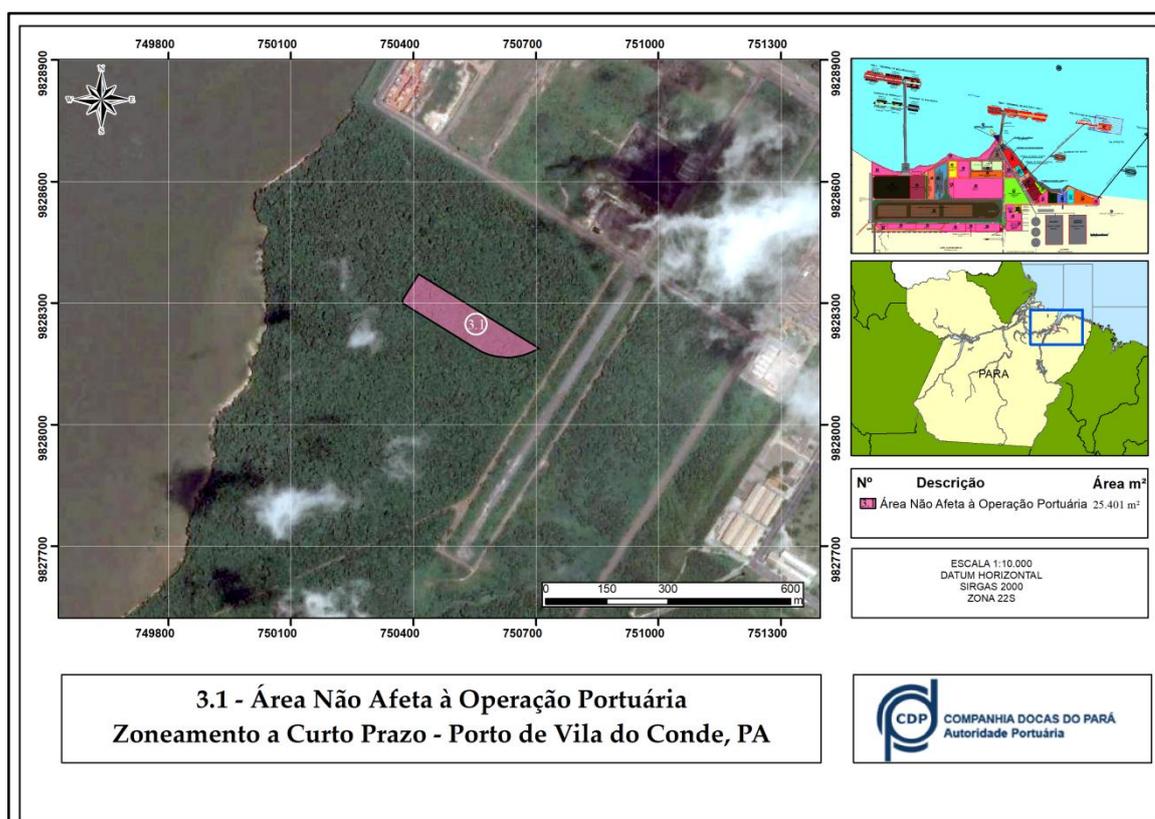


FIGURA 103 - ÁREA 3.1 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Fonte: CDP

A Tabela 99 indica as coordenadas geográficas da área 3.1, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 99 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 3.1

3.1 - – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.374,01	9.828.308,46
750.373,42	9.828.301,80
750.377,95	9.828.296,52
750.545,12	9.828.192,56
750.559,04	9.828.183,90
750.633,85	9.828.165,74
750.707,35	9.828.188,67
750.412,85	9.828.371,16

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.5.3. Área 3.2

Área pequena com vocação de uso industrial voltada para atendimento da Usina Termoelétrica, mais adequada para as instalações de empreendimentos não afetados às operações portuárias.

No mapa da Figura 104/Mapa página 394, pode-se verificar a localização da área 3.2 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 3.2 podem ser verificadas na Tabela 100.

TABELA 100 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 3.2, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	3.2
FINALIDADE	Empreendimentos não operacionais
ÁREA M²	6.145

Fonte: CDP

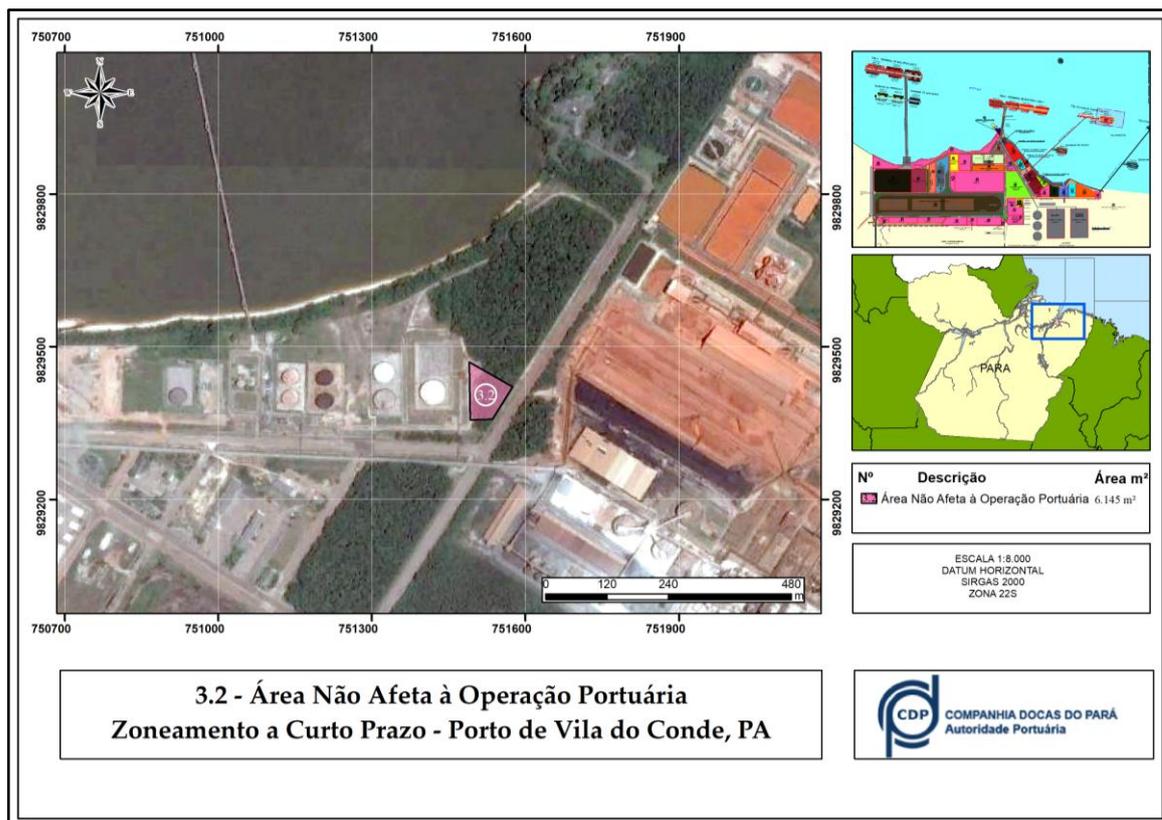


FIGURA 104 - ÁREA 3.2 - ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Fonte: CDP

A Tabela 101 indica as coordenadas geográficas da área 3.2, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 101 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 3.2

3.2 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.490,00	9.829.469,74
751.575,00	9.829.420,84
751.535,44	9.829.357,17
751.491,92	9.829.356,19
751.490,00	9.829.469,74

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.5.4. Área 16

Área extensa, porém, estreita, com vocação de uso industrial voltada para atendimento da Usina Termoelétrica, mais adequada para as instalações de facilidades e apoio logístico, caracterizando-se como uma área não afeta a operação portuária.

No mapa da Figura 105/Mapa página 395, pode-se verificar a localização da área 16 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 16 podem ser verificadas na Tabela 102.

TABELA 102 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 16, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	16
FINALIDADE	Empreendimento Não Afeto à Operação Portuária
ÁREA M ²	57.036

Fonte: CDP

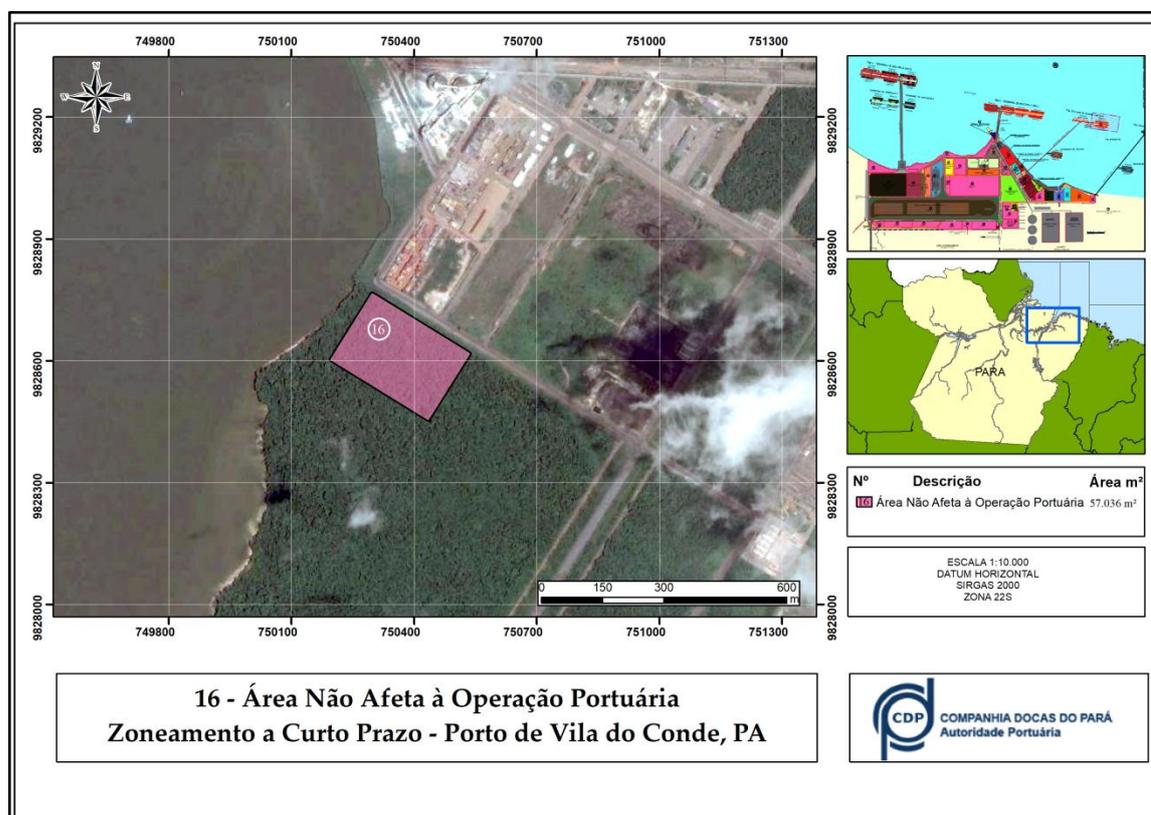


FIGURA 105 - ÁREA 16 - ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Fonte: CDP

A Tabela 103 indica as coordenadas geográficas da área 16, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 103 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 16

16 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.438,72	9.828.454,13
750.431,63	9.828.452,64
750.195,45	9.828.599,00
750.193,55	9.828.605,25
750.293,23	9.828.765,67
750.300,11	9.828.767,28
750.536,28	9.828.620,93
750.537,90	9.828.614,05
750.438,66	9.828.454,04

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.5.5. Área 20

Área de pequena extensão com vocação de uso comercial mais adequada as instalações de facilidades e estacionamentos, caracterizando-se como uma área não afeta a operação portuária.

No mapa da Figura 106/Mapa página 396, pode-se verificar a localização da área 20 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 20 podem ser verificadas na Tabela 104.

TABELA 104 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 20, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	20
FINALIDADE	Área de Facilidades
ÁREA M²	18.063

Fonte: CDP

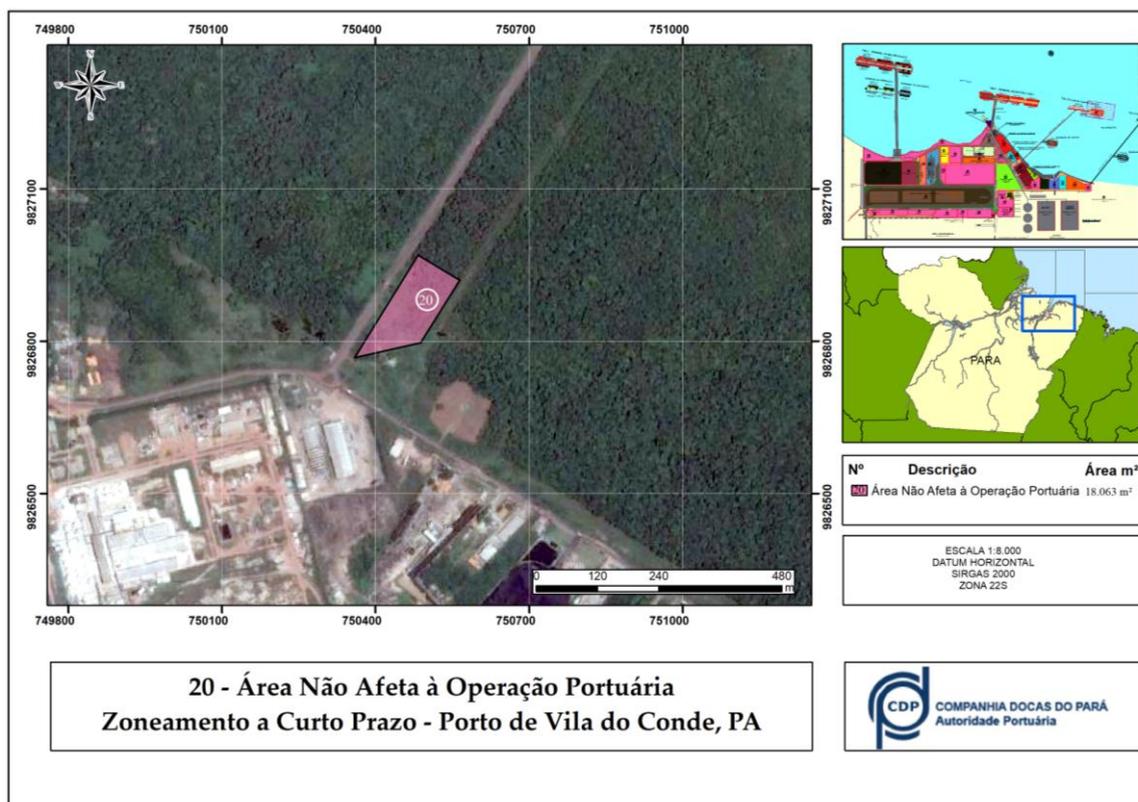


FIGURA 106 - ÁREA 20 - ÁREA DE FACILIDADES

Fonte: CDP

A Tabela 105 indica as coordenadas geográficas da área 20, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 105 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 20

20 -- ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.358,99	9.826.767,24
750.482,91	9.826.969,14
750.564,08	9.826.919,49
750.487,60	9.826.796,47

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.5.6. Área 21

Área extensa, porém, estreita, com vocação de uso comercial mais adequada para as instalações de facilidades e estacionamentos, caracterizando-se como uma área não afeta a operação portuária.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

No mapa da Figura 107/Mapa página 397, pode-se verificar a localização da área 21 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

A característica da área 21 pode ser verificada na Tabela 106.

TABELA 106 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 21, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	21
FINALIDADE	Estacionamento
ÁREA M ²	45.383

Fonte: CDP

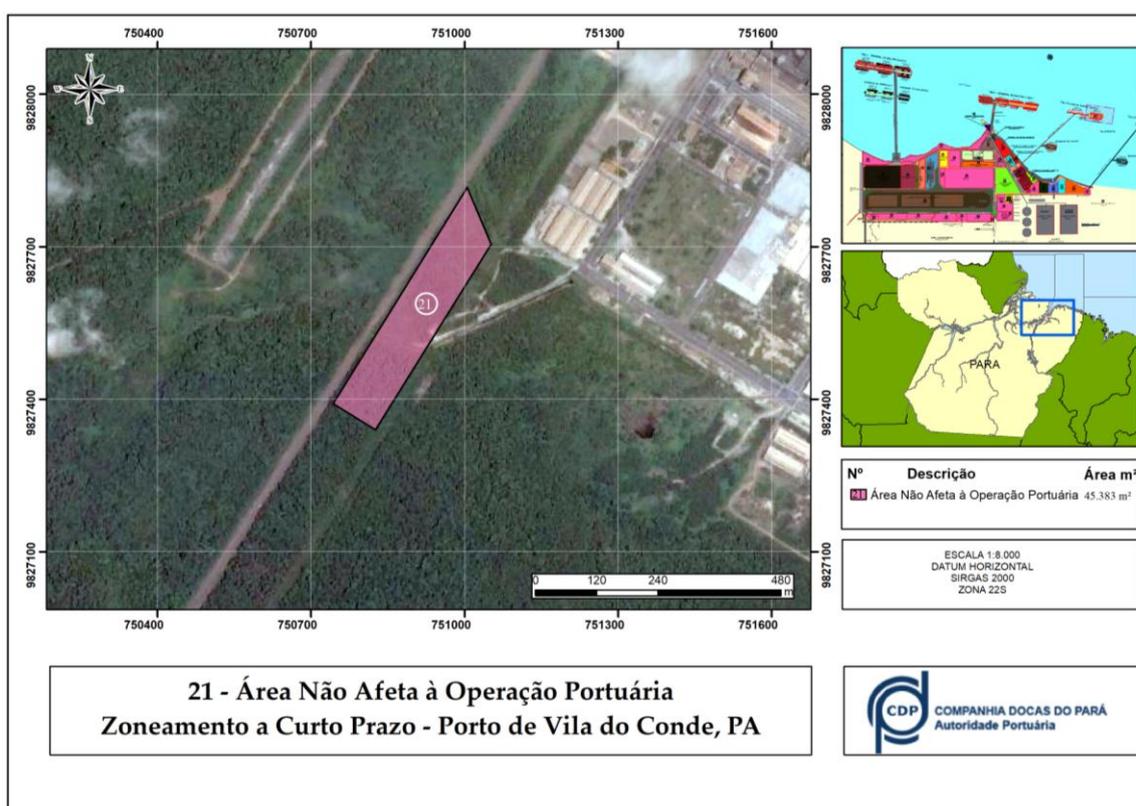


FIGURA 107 - ÁREA 21 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Fonte: CDP

A Tabela 107 indica as coordenadas geográficas da área 21, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 107- COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 21

21 - ÁREA NÃO AFETAS À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.743,13	9.827.391,06
751.005,28	9.827.816,11
751.052,10	9.827.704,51
750.825,42	9.827.339,89

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.5.7. Área 22

Área extensa com vocação mais adequada de uso comercial para as instalações de facilidades e empreendimentos não afetos às operações portuárias.

No mapa da Figura 108/Mapa página 398, pode-se verificar a localização da área 22 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 22 podem ser verificadas na Tabela 108.

TABELA 108 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 22, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	22
FINALIDADE	Empreendimentos não afetos à operações portuárias
ÁREA M ²	57.100

Fonte: CDP

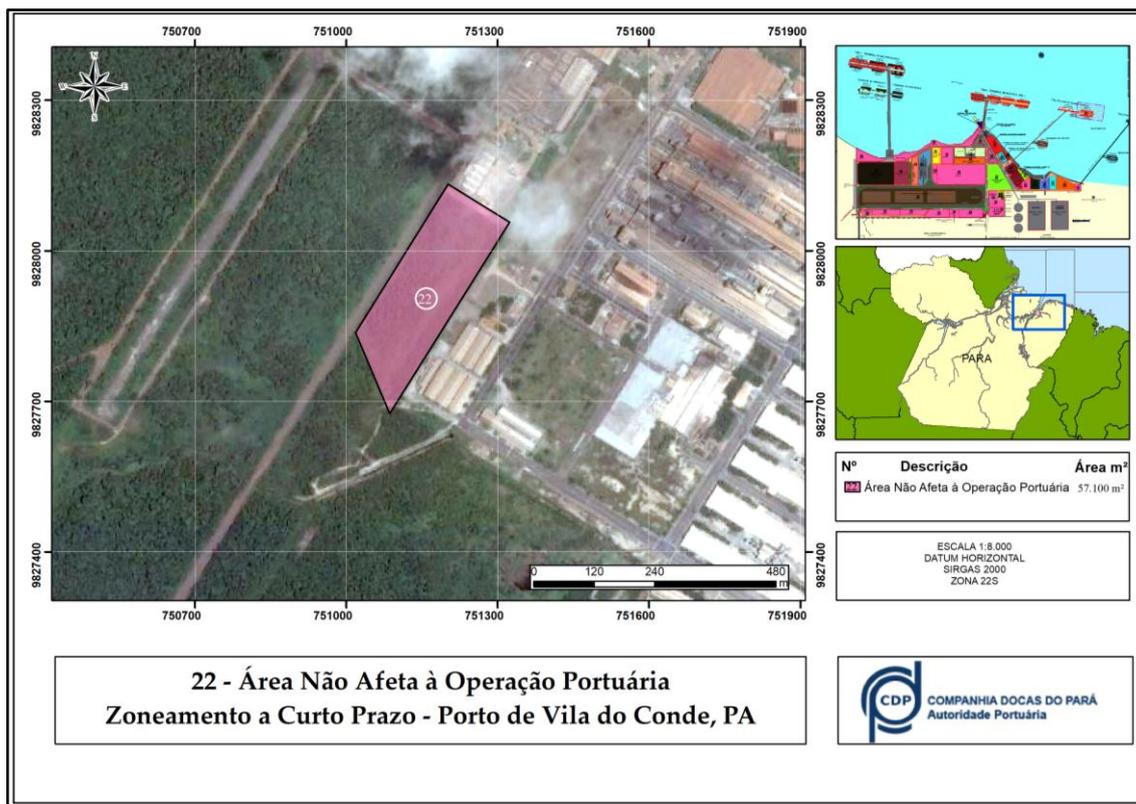


FIGURA 108 - ÁREA 22 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Fonte: CDP

A Tabela 109 indica as coordenadas geográficas da área 22, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 109- COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 22

22 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.323,60	9.828.056,69
751.201,73	9.828.132,48
751.018,22	9.827.836,78
751.086,09	9.827.675,25

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.5.8. Área 25

Área pequena com vocação de uso industrial mais adequada para as instalações de empreendimentos não afetadas às operações portuárias.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

No mapa da Figura 109/Mapa página 399, pode-se verificar a localização da área 25 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 25 podem ser verificadas na Tabela 110.

TABELA 110 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 25, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	25
FINALIDADE	Empreendimentos não afetos às Operações portuárias
ÁREA M ²	7.065

Fonte: CDP.

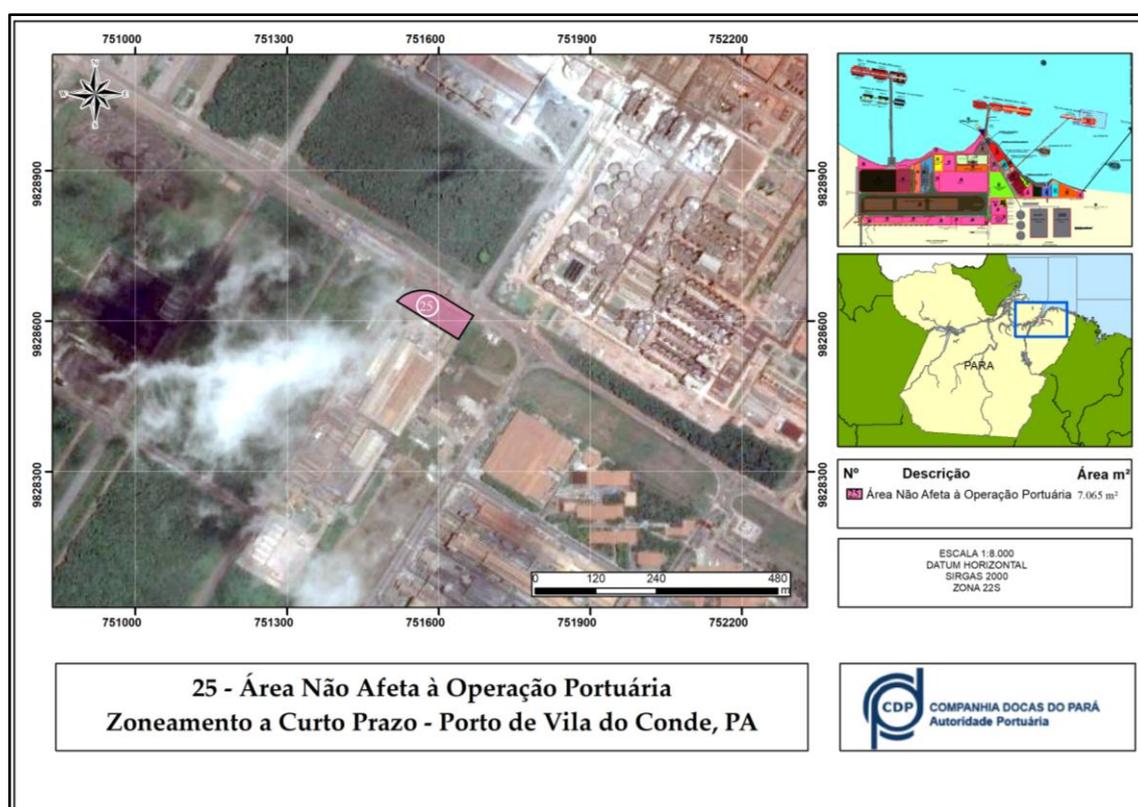


FIGURA 109 - ÁREA 25 – FVP

Fonte: CDP

A Tabela 111 indica as coordenadas geográficas da área 25, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 111- COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 25

25 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.638,64	9.828.563,30
751.668,34	9.828.610,68
751.653,79	9.828.619,65
751.604,63	9.828.649,94
751.558,10	9.828.660,52
751.516,70	9.828.639,14

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.5.9. Área 26

Área com vocação de uso industrial mais adequada para as instalações de empreendimentos de apoio as atividades não afetas às operações portuárias.

No mapa da Figura 110/Mapa página 400, pode-se verificar a localização da área 26 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 26 podem ser verificadas na Tabela 112.

TABELA 112 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 26, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	26
FINALIDADE	Apoio Logístico
ÁREA M ²	42.974

Fonte: CDP

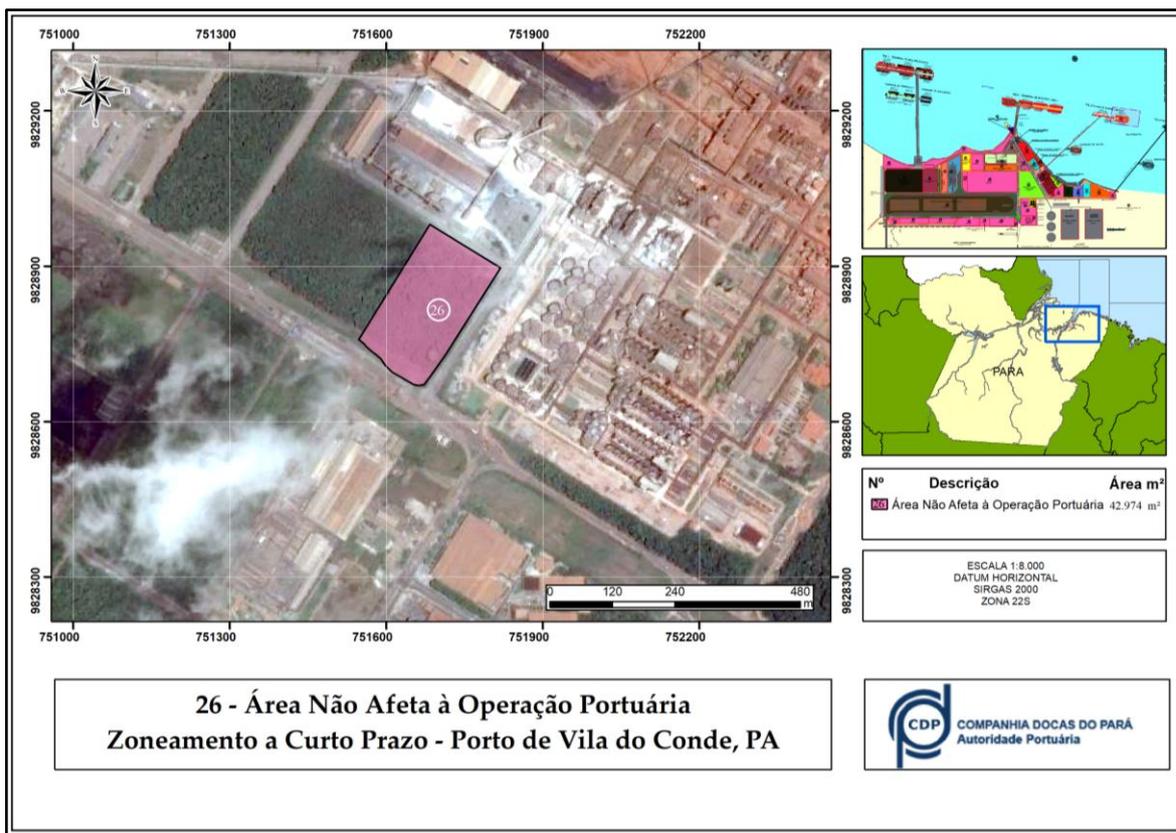


FIGURA 110 - ÁREA 26 - ANO - ZONA DE APOIO LOGÍSTICO

Fonte: CDP

A Tabela 113 indica as coordenadas geográficas da área 26, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 113 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 26

26 ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.546,94	9.828.758,46
751.683,45	9.828.980,42
751.818,70	9.828.896,89
751.713,36	9.828.728,59
751.698,93	9.828.708,47
751.684,50	9.828.688,35
751.672,76	9.828.671,97
751.660,11	9.828.669,94
751.647,83	9.828.673,61
751.647,83	9.828.673,61
751.628,55	9.828.685,12
751.610,75	9.828.695,78

751.598,06	9.828.708,65
751.589,67	9.828.720,77
751.582,05	9.828.728,10
751.571,76	9.828.735,73
751.563,82	9.828.743,19
751.556,65	9.828.750,23
751.546,94	9.828.758,46

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.5.10. Área 27

Área com vocação de uso comercial mais adequada para as instalações de empreendimentos de apoio as atividades operacionais, caracterizando-se como uma área não afeta a operação portuária.

No mapa da Figura 111/Mapa página 401, pode-se verificar a localização da área 27 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 27 podem ser verificadas na Tabela 114.

TABELA 114 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 27, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	27
FINALIDADE	Centro de Manutenção e Serviço
ÁREA M ²	37.664

Fonte: CDP

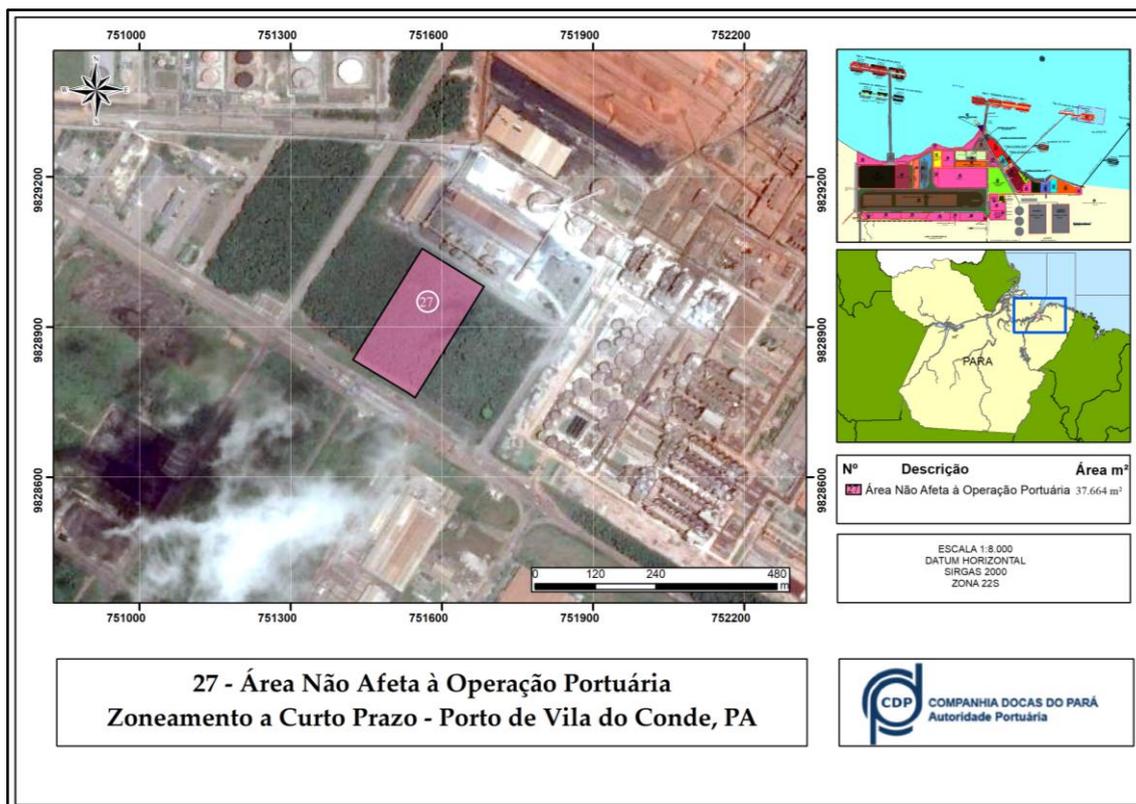


FIGURA 111 - ÁREA 27 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Fonte: CDP

A Tabela 115 indica as coordenadas geográficas da área 27, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 115 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 27

27 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.546,91	9.828.758,41
751.533,47	9.828.767,79
751.492,14	9.828.793,04
751.423,16	9.828.833,81
751.560,64	9.829.056,32
751.683,45	9.828.980,42

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.5.11. Área 28

Área com vocação de uso comercial mais adequada para as instalações de empreendimentos de apoio as atividades operacionais, caracterizando-se como uma área não afeta a operação portuária.

No mapa da Figura 112/Mapa página 402, pode-se verificar a localização da área 27 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 28 podem ser verificadas na Tabela 116.

TABELA 116 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 28, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	28
FINALIDADE	Complexo Administrativo Portuário
ÁREA M ²	20.457

Fonte: CDP

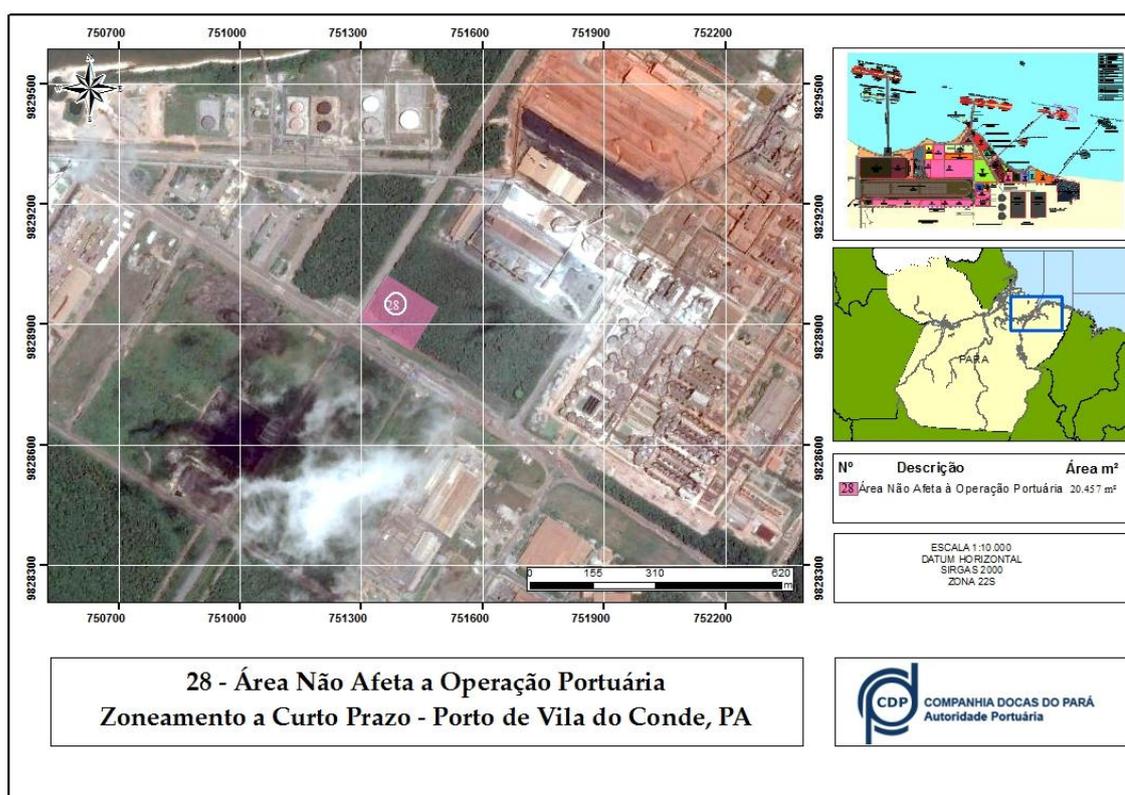


FIGURA 112 - ÁREA 28 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Fonte: CDP

A Tabela 117 indica as coordenadas geográficas da área 28, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 117 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 28

28 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
751.393,93	9.828.851,99
751.290,29	9.828.910,96
751.289,78	9.828.911,98
751.360,90	9.829.026,36
751.491,90	9.828.945,07
751.423,16	9.828.833,81

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.5.12. Área 32

Área pequena com vocação de uso industrial mais adequada para as instalações de empreendimentos não afetas às operações portuárias.

No mapa da Figura 113/Mapa página 403, pode-se verificar a localização da área 32 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 32 podem ser verificadas na Tabela 118.

TABELA 118 - CARACTERÍSTICA DA ÁREA 32, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	32
FINALIDADE	Empreendimentos não afetos à operações portuárias
ÁREA M ²	11.367

Fonte: CDP

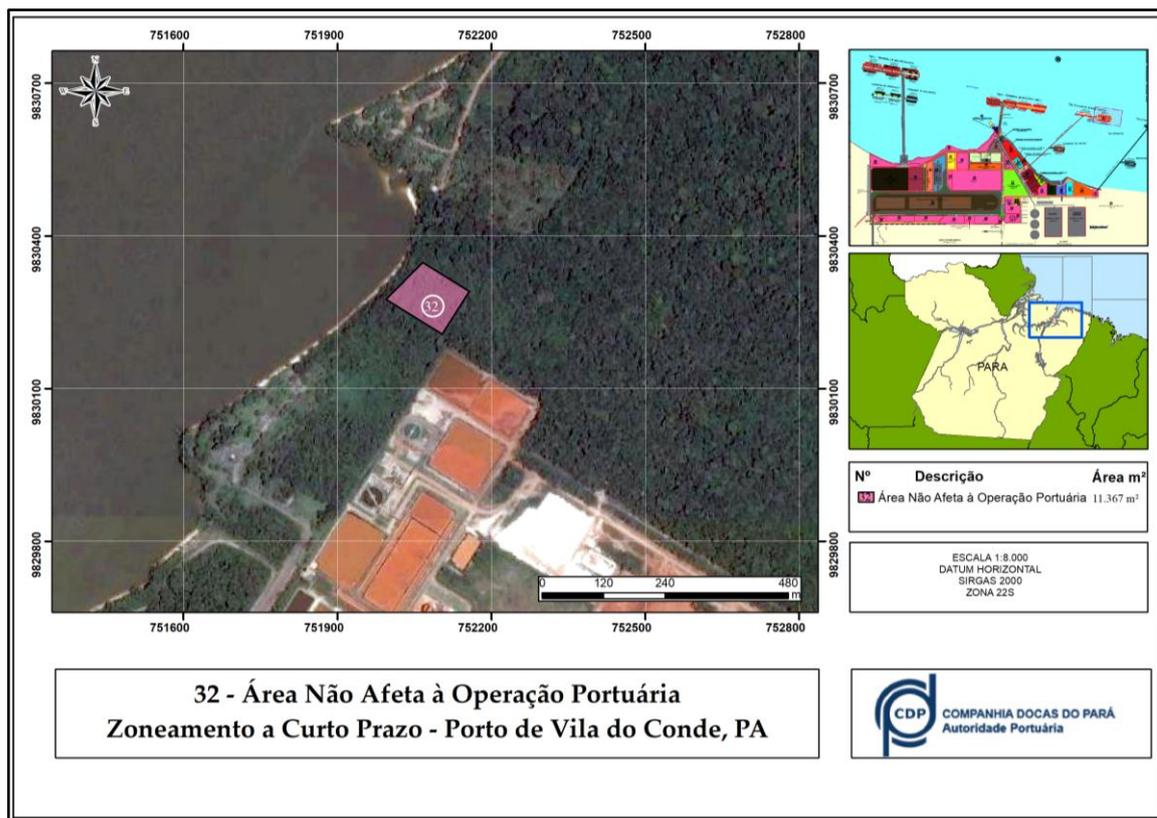


FIGURA 113 - ÁREA 32 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Fonte: CDP

A Tabela 119 indica as coordenadas geográficas da área 32, no Porto de Vila do Conde.

TABELA 119 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 32

32 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
752.115,775	9.830.200,126
751.994,540	9.830.275,280
752.056,115	9.830.337,924
752.161,000	9.830.271,846

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

3.5.2.5.13. Área 35

Área extensa com vocação de uso comercial mais adequada para as instalações de empreendimentos não afetas às operações portuárias.

No mapa da Figura 114/Mapa página 404, pode-se verificar a localização da área 35 no zoneamento atual do Porto de Vila do Conde.

As características da área 35 podem ser verificadas na Tabela 120.

TABELA 120- CARACTERÍSTICA DA ÁREA 35, PORTO DE VILA DO CONDE

TIPO	DESCRIÇÃO
CÓDIGO DA ÁREA	35
FINALIDADE	Empreendimentos não afetos às operações portuárias
ÁREA M ²	47.549

Fonte: CDP

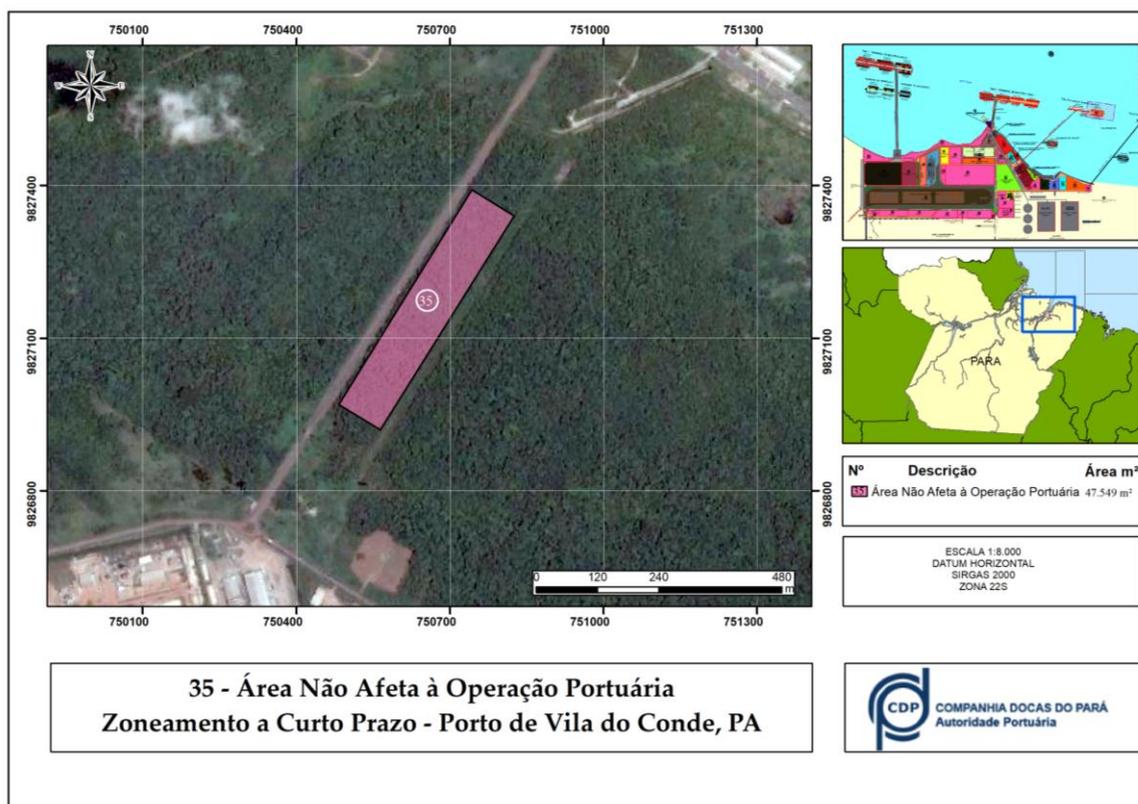


FIGURA 114 - ÁREA 35 - TERMINAL DE GRANEL LÍQUIDO II

Fonte: CDP

TABELA 121 - COORDENADAS POLIGONAL ÁREA 35

35 – ÁREA NÃO AFETA À OPERAÇÃO PORTUÁRIA	
COORDENADAS UTM - POLIGONAL	
Longitude	Latitude
750.743,13	9.827.391,06
750.825,36	9.827.339,93
750.564,08	9.826.919,49
750.482,91	9.826.969,14

DATUM: SIRGAS 2000 - zona 22

Fonte: CDP

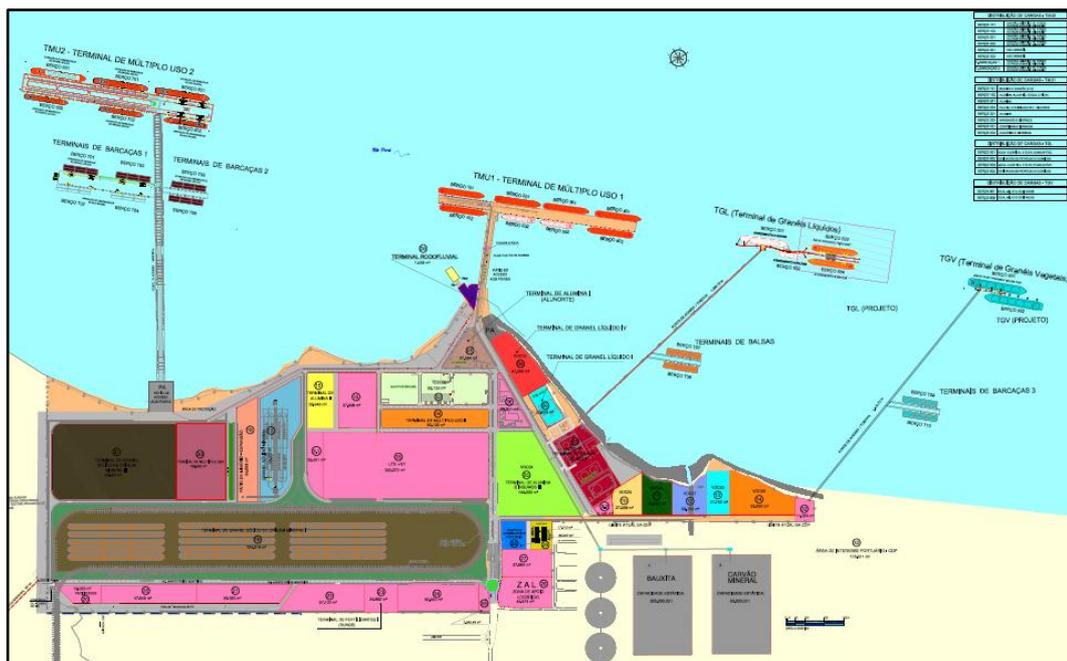
3.5.3. Plano de Áreas Arrendáveis – Médio Prazo

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

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

A Figura 115 e a Figura 116/Mapa página 405 apresentam a planta com uma proposta de zoneamento em médio prazo do Porto de Vila do Conde.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde



Nº	DESCRIÇÃO	AREA m ²	Nº	DESCRIÇÃO	AREA m ²
01	Alunorte - Terminal de Alumina I	37.064 m ²	17	Granel Sólido Mineral	104.876 m ²
02	TECON	92.139 m ²	18	Pátio de Minério - Expansão	54.694 m ²
03	UTE - Novo Tempo	300.073 m ²	19	Terminal de Granel Sólido De Origem Mineral I	724.319 m ²
3.1	Área Não Afeta à Operação Portuária	25.401 m ²	20	Área de Facilidades	18.063 m ²
3.2	Área Não Afeta à Operação Portuária	6.145 m ²	21	Área Não Afeta à Operação Portuária	45.383 m ²
04	Terminal de Múltiplo Uso II	53.133 m ²	22	Área Não Afeta à Operação Portuária	57.100 m ²
05	Área P/ Arrendamento VDC - 04	144.000 m ²	23	Área Não Afeta à Operação Portuária	24.962 m ²
06	Ipiranga - Terminal de Granel Líquido I	20.000 m ²	24	Área Não Afeta à Operação Portuária	62.850 m ²
07	Alunorte - Terminal de Granel Líquido II	74.282 m ²	25	Área Não Afeta à Operação Portuária	7.065 m ²
08	Terminal Rodofluvia	7.439 m ²	26	Área Não Afeta à Operação Portuária	42.974 m ²
09	Área P/ Arrendamento VDC - 12	47.000 m ²	27	Área Não Afeta à Operação Portuária	37.664 m ²
10	Área P/ Arrendamento VDC - 26	27.056 m ²	28	Área Não Afeta à Operação Portuária	20.457 m ²
11	Área P/ Arrendamento VDC - 26	30.280 m ²	29	Terminal de Armazenagem	17.013 m ²
12	Área P/ Arrendamento VDC - 27	29.750 m ²	30	Terminal de Múltiplo Uso	103.000 m ²
13	Área P/ Arrendamento VDC - 28	27.750 m ²	31	Terminal de Granel Sólido De Origem Mineral III	256.307 m ²
14	Área P/ Arrendamento VDC - 29	56.850 m ²	32	Área Não Afeta à Operação Portuária	11.367 m ²
15	Terminal de Alumina II	38.948 m ²	35	Área Não Afeta à Operação Portuária	47.549 m ²
16	Área Não Afeta à Operação Portuária	57.036 m ²	36	Área Não Afeta à Operação Portuária	29.911 m ²

FIGURA 115 - ZONEAMENTO A MÉDIO PRAZO DO PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

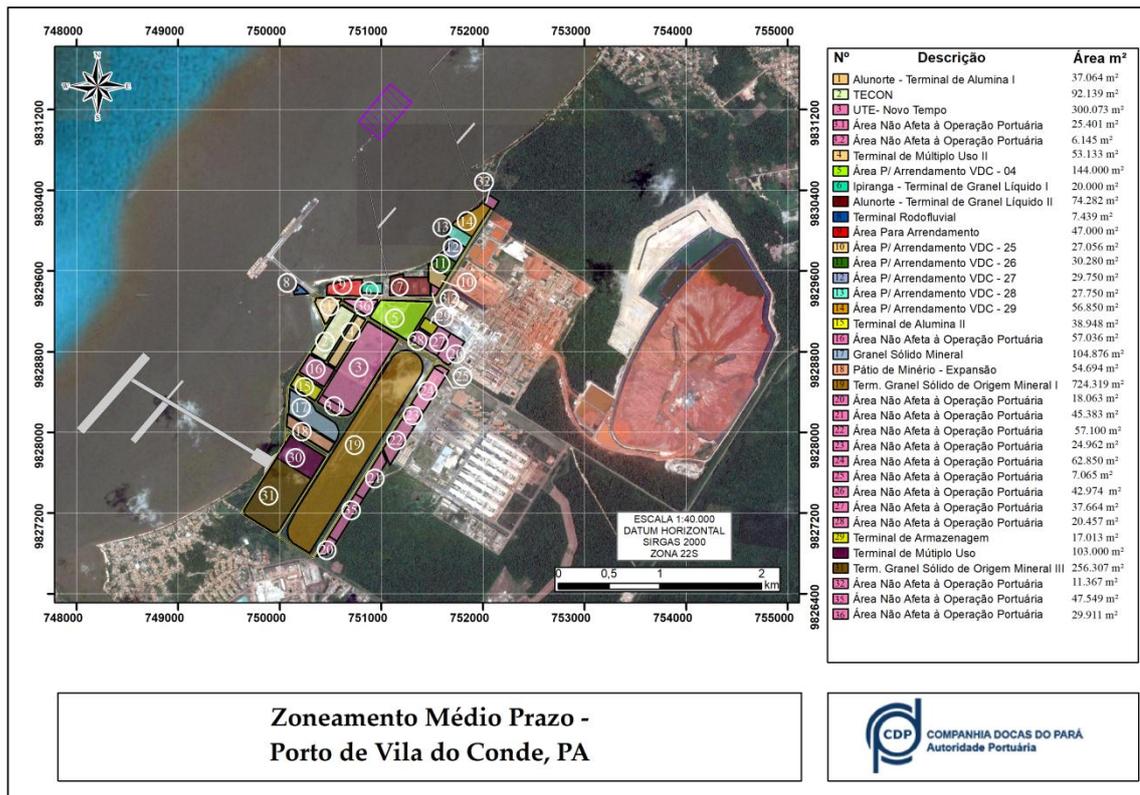


FIGURA 116 - MAPA DE ZONEAMENTO EM MÉDIO PRAZO DO PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

Como foi possível observar na Figura 115 e Figura 116, o zoneamento em médio prazo para o Porto de Vila do Conde, é semelhante ao de curto prazo, portanto suas características já foram previamente descritas no item 3.5.2. (Plano de Áreas Arrendáveis – Curto Prazo).

3.5.4. Plano de Áreas Arrendáveis – Longo Prazo

O plano de áreas arrendáveis em longo prazo elaborado para o Porto de Vila do Conde teve como diretriz locacional das propostas de arrendamento, a vocação afeta à operação portuária 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 Porto de Vila do Conde foi desenvolvida tendo por base as áreas arrendadas afetas às operações portuárias, as áreas arrendadas não afetas às operações portuárias e as áreas não arrendáveis. A Figura 117 e a Figura 118/Mapa página 406 apresentam proposta de zoneamento em longo prazo do Porto de Vila do Conde.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde



Nº	DESCRIÇÃO	AREA m²	Nº	DESCRIÇÃO	AREA m²
01	Alunorte - Terminal de Alumina I	37.064 m²	17	Granel Sólido Mineral	104.876 m²
02	TECON	92.139 m²	18	Pátio de Minério - Expansão	54.694 m²
03	UTE - Novo Tempo	300.073 m²	19	Terminal de Granel Sólido De Origem Mineral I	724.319 m²
3.1	Área Não Afeta à Operação Portuária	25.401 m²	20	Área de Facilidades	18.063 m²
3.2	Área Não Afeta à Operação Portuária	6.145 m²	21	Área Não Afeta à Operação Portuária	45.383 m²
04	Terminal de Múltiplo Uso II	53.133 m²	22	Área Não Afeta à Operação Portuária	57.100 m²
05	Área P/ Arrendamento VDC - 04	144.000 m²	23	Área Não Afeta à Operação Portuária	24.962 m²
06	Ipiranga - Terminal de Granel Líquido I	20.000 m²	24	Área Não Afeta à Operação Portuária	62.850 m²
07	Alunorte - Terminal de Granel Líquido II	74.282 m²	25	Área Não Afeta à Operação Portuária	7.065 m²
08	Terminal Rodofluvial	7.439 m²	26	Área Não Afeta à Operação Portuária	42.974 m²
09	Área P/ Arrendamento VDC - 12	47.000 m²	27	Área Não Afeta à Operação Portuária	37.664 m²
10	Área P/ Arrendamento VDC - 26	27.056 m²	28	Área Não Afeta à Operação Portuária	20.457 m²
11	Área P/ Arrendamento VDC - 26	30.280 m²	29	Terminal de Armazenagem	17.013 m²
12	Área P/ Arrendamento VDC - 27	29.750 m²	30	Terminal de Múltiplo Uso	103.000 m²
13	Área P/ Arrendamento VDC - 28	27.750 m²	31	Terminal de Granel Sólido De Origem Mineral III	256.307 m²
14	Área P/ Arrendamento VDC - 29	56.850 m²	32	Área Não Afeta à Operação Portuária	11.367 m²
15	Terminal de Alumina II	38.948 m²	35	Área Não Afeta à Operação Portuária	47.549 m²
16	Área Não Afeta à Operação Portuária	57.036 m²	36	Área Não Afeta à Operação Portuária	29.911 m²

FIGURA 117 - ZONEAMENTO EM LONGO PRAZO DO PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

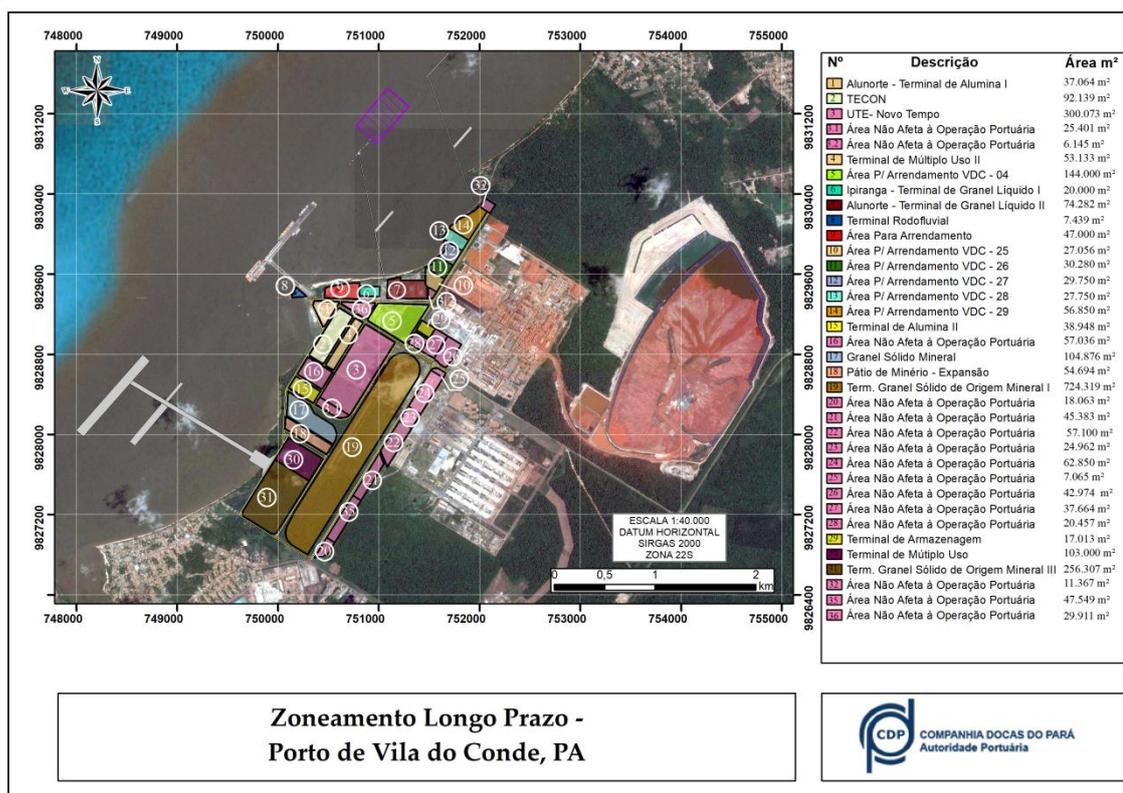


FIGURA 118 - MAPA DE ZONEAMENTO EM LONGO PRAZO DO PORTO DE VILA DO CONDE

Fonte: CDP

Como foi possível observar na Figura 117 e na Figura 118, o zoneamento em longo prazo para o Porto de Vila do Conde, é semelhante ao de curto prazo, portanto suas características já foram previamente descritas no item 3.5.2. (Plano de Áreas Arrendáveis – Curto).

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;

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

- Saúde no trabalho: médico do trabalho, médico sanitарista, engenheiro sanitарista, técnicos em saúde pública, técnicos em saúde no trabalho;
- Segurança no trabalho: engenheiro de segurança, técnicos de segurança no trabalho;
- Gestão/legislação/coordenação institucional: profissional especializado em gestão ambiental; advogado especializado em direito ambiental;

Finalmente, o Plano Mestre conclui que há necessidade de adequação da equipe técnica da GERAMB, incluindo nesse processo o aumento de responsáveis pela gestão integrada de meio ambiente, saúde e segurança no trabalho no Porto de Vila do Conde, 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 do fluxo de carga do Porto de Vila do Conde

As principais cargas movimentadas no porto de Vila do Conde são apresentadas a seguir:

Principais Mercadorias Carregadas: Alumina, Ferro Gusa, óleo combustível, alumínio.

Principais Mercadorias Descarregadas: Bauxita, Carvão, Coque, piche, soda cáustica, fluoreto de alumínio, fertilizantes, tijolo refratário e blocos catódicos.

A Tabela 122 apresenta a composição das mercadorias movimentadas no Porto de Vila do Conde em 2012.

TABELA 122 - PRINCIPAIS MERCADORIAS MOVIMENTADAS - 2012

TIPO	MOVIMENTAÇÃO (t)	%
Bauxita	5.369.370	35,6%
Alumina	4.662.001	30,9%
Carvão	657.753	4,4%
Soda Cáustica	1.130.350	7,5%
Alumínio	506.862	3,4%
Óleo combustível	803.334	5,3%
Coque	398.896	2,6%
Manganês	155.249	1,0%
Boi vivo	245.755	1,6%
Ferro-gusa	140.980	0,9%
Madeira	240.548	1,6%
Outras	752.438	5,0%
TOTAL	15.063.536	100,0%

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A natureza das cargas movimentadas no Porto de Vila do Conde é predominantemente de granéis sólidos, cerca de 80% da movimentação total. Os granéis líquidos representam cerca de 12,6% da movimentação total e estão divididos basicamente entre combustíveis e soda cáustica. A Tabela 123 apresenta a evolução da movimentação de cargas, segundo sua natureza, no Porto de Vila do Conde. Verifica-se uma tendência crescente de movimentação até o ano de 2009 e depois um declínio ano a ano, caracterizado pela redução dos granéis sólidos, que passou de 14,5 milhões de toneladas movimentadas em 2009 para 11,7 milhões em 2012.

A Tabela 123 mostra a evolução da movimentação das cargas, por tipo de carga.

TABELA 123 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DAS CARGAS POR TIPO DE CARGA

ANO	GRANEIS SÓLIDOS		GRANEIS LÍQUIDOS		CARGA GERAL		CONTÊINERES		TOTAL	
	t	%	t	%	t	%	t	%	t	%
1998	4.549.882	82,30%	634.425	11,50%	346.303	6,30%	-	0,00%	5.530.610	100%
1999	4.720.049	81,30%	676.994	11,70%	411.998	7,10%	-	0,00%	5.809.041	100%
2000	5.295.300	81,40%	762.846	11,70%	447.857	6,90%	-	0,00%	6.506.003	100%
2001	5.345.787	83,00%	753.203	11,70%	339.493	5,30%	86	0,00%	6.438.569	100%
2002	5.422.535	81,30%	816.063	12,20%	432.931	6,50%	-	0,00%	6.671.529	100%
2003	7.673.919	83,40%	1.048.219	11,40%	454.372	4,90%	22.196	0,20%	9.198.706	100%
2004	8.216.061	80,50%	1.110.544	10,90%	776.287	7,60%	97.289	1,00%	10.200.181	100%
2005	8.487.905	77,50%	1.101.767	10,10%	1.121.870	10,20%	239.598	2,20%	10.951.140	100%
2006	13.093.122	81,10%	1.658.233	10,30%	1.119.663	6,90%	267.604	1,70%	16.138.622	100%
2007	12.722.848	78,50%	1.941.728	12,00%	1.293.126	8,00%	248.251	1,50%	16.205.953	100%
2008	13.728.414	79,40%	1.971.144	11,40%	1.391.608	8,10%	190.045	1,10%	17.281.211	100%
2009	14.518.842	82,80%	2.056.559	11,70%	702.638	4,00%	250.351	1,40%	17.528.390	100%
2010	13.813.172	81,10%	2.114.742	12,40%	774.352	4,50%	328.357	1,90%	17.030.623	100%
2011	13.371.892	80,90%	2.119.162	12,50%	738.816	4,60%	336.775	2,00%	16.566.645	100%
2012	11.774.484	78,20%	1.903.430	12,60%	1.031.943	6,90%	353.679	2,30%	15.063.536	100%

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Figura 119 apresenta a proporção média observada nos últimos cinco anos, por tipo de carga.

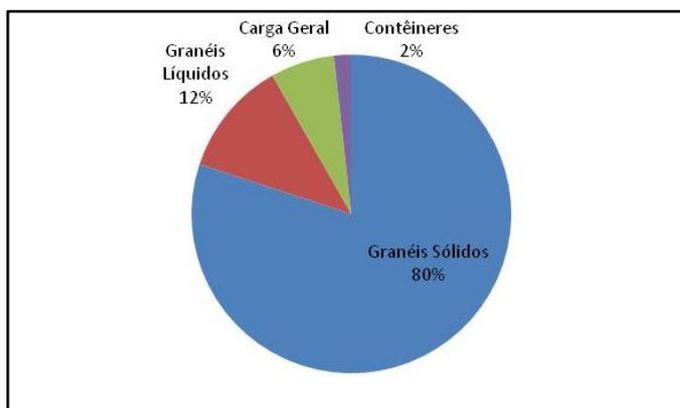


FIGURA 119 - MOVIMENTAÇÃO DAS CARGAS POR TIPO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A evolução anual da movimentação em granel é apresentada na Tabela 124, em milhares de toneladas. As cargas de bauxita e alumina representam 66% da movimentação total do Porto de Vila do Conde, mesmo considerando que a movimentação de bauxita teve um declínio significativo desde 2006.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 124 – EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO EM GRANEL SÓLIDO (1.000 T)

ANO	ALUMINA	BAUXITA	CARVÃO	COQUE	FERRO GUSA	FERTILIZANTE	MANGANÊS	PICHE	OUTROS	TOTAL
1998	746.566	3.638.890	-	151.714	-	-	-	29.432	-	4.566.602
1999	751.876	3.660.170	-	151.072	-	-	-	34.995	-	4.598.113
2000	873.903	4.155.640	-	143.877	-	-	-	31.190	-	5.204.610
2001	915.384	4.125.932	-	132.706	-	-	-	33.257	-	5.207.279
2002	808.079	4.212.751	-	171.909	-	-	-	39.331	-	5.232.070
2003	1.410.778	5.796.680	-	187.811	-	-	-	39.635	-	7.434.904
2004	1.727.707	6.025.073	-	162.593	78.134	89.899	128.259	47.133	-	8.258.798
2005	1.649.421	6.477.326	-	189.339	145.100	56.239	234.172	38.785	-	8.790.382
2006	3.067.388	9.645.108	65.185	196.706	260.404	42.016	59.926	34.475	-	13.371.208
2007	3.352.369	8.808.688	-	253.381	144.868	57.669	367.083	41.394	-	13.025.452
2008	4.115.948	8.074.250	713.983	306.957	279.876	67.281	536.931	38.974	-	14.134.200
2009	5.074.152	8.330.073	405.714	156.777	36.222	46.861	419.581	39.106	-	14.508.486
2010	4.851.184	6.852.131	830.842	211.693	149.674	54.119	505.273	39.467	-	13.494.383
2011	4.862.684	6.824.662	730.732	322.905	155.181	65.913	205.035	41.430	-	13.208.542
2012	4.662.001	5.369.370	657.753	398.896	140.980	96.297	155.249	35.199	258.739	11.774.484

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

No que se refere à evolução da movimentação em granel líquido, apresentada na Tabela 125, verifica-se que nos últimos quatro anos a movimentação se manteve praticamente constante.

TABELA 125 – EVOLUÇÃO ANUAL DA MOVIMENTAÇÃO EM GRANEL LÍQUIDO (1000 T)

ANO	ÓLEO COMBUSTÍVEL	SODA CÁUSTICA	TOTAL
1998	421.456	189.532	610.988
1999	479.707	197.287	676.994
2000	479.783	237.732	717.515
2001	471.025	282.178	753.203
2002	545.173	322.100	867.273
2003	631.444	416.775	1.048.219
2004	611.436	477.208	1.088.644
2005	610.984	490.783	1.101.767
2006	884.053	774.180	1.658.233
2007	1.065.634	876.094	1.941.728
2008	964.694	1.114.616	2.079.310
2009	842.200	1.146.296	1.988.496
2010	781.512	1.264.259	2.045.771
2011	748.965	1.290.108	2.039.073
2012	803.334	1.130.350	1.903.430

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A proporção da movimentação por tipo e natureza no Porto de Vila do Conde em 2012 é apresentada na Figura 120.

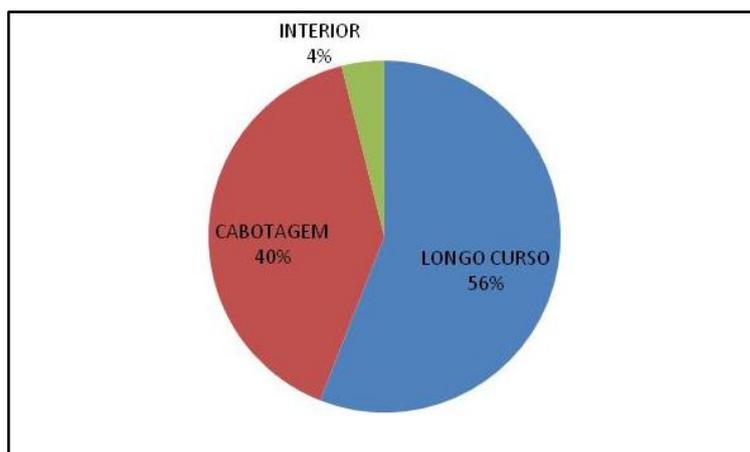


FIGURA 120 – PROPORÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO POR TIPO DE NAVEGAÇÃO

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

O tipo de navegação predominante no porto é a de longo curso, representando 56% do total movimentado. As cargas de longo curso mais representativas são a alumina, carvão e coque (granéis sólidos) e soda cáustica (granéis líquidos), enquanto a carga de cabotagem com maior volume é a bauxita. O óleo combustível também tem participação importante, sendo sua maioria descarregada em navegações de cabotagem.

A Tabela 126 apresenta a movimentação de carregamento e descarregamento, segundo a natureza de movimentação para carga geral conteneirizada. Há uma predominância do carregamento, sobretudo de madeira, caulim e carnes congeladas em navegação de longo curso. No sentido do descarregamento, destaca-se a movimentação de contêineres vazios, tanto no longo curso quanto na cabotagem.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 126 – MOVIMENTAÇÃO – CARGA GERAL CONTENEIRIZADA – TONELADAS – 2012

DESCARREGAMENTO		CARREGAMENTO	
Carga geral conteneirizada		Carga geral conteneirizada	
LONGO CURSO	TOTAL(t)	LONGO CURSO	TOTAL(t)
Aeronaves, embarcações e suas partes	392	Alumínio e suas obras	3.966
Alumínio e suas obras	778	Cacau	148
Brinquedos, materiais esportivos, instr. Musicais, armas, munições e pirotecnia	415	Carnes bovinas congeladas	24.975
Celulose	509	Castanhas	3.625
Container	21.996	Caulim	37.511
Ferramentas e obras diversas	594	Container	7.976
Fibras, fios, tecidos e outros artefatos	3.435	Ferro gusa	433
Fluoreto	5.564	Gordura, óleos animais / vegetais	2.606
Maq, aparelhos e mat. Elétricos	1.453	Madeira	108.122
Móveis, decoração, obras de artes, antiguidades	378	Manganês	537
Obras de pedra, gesso, amianto e mica	4.767	Minérios escórias e cinzas	2.937
Papel, cartão e obras	422	Móveis, decoração, obras de artes, antiguidades	760
Peles e couro	587	Peixes e crustáceos moluscos e outros	6.883
Plásticos e suas obras	4.952	Peles e couros	12.393
Prod. Diversos da ind. Química	634	Preparações alimentícias diversas	14.250
Produtos químicos inorgânicos	1.667	Produtos hortícolas, plantas, raízes e tubérculos	14.171
Produtos químicos orgânicos	3.207	Produtos químicos inorgânicos	24.553
Produtos siderúrgicos	1.321	Produtos siderúrgicos	862
Reatores, caldeiras, máquinas	2.274	Outros	505
Outros	2.475	Total longo curso	267.215
Total longo curso	57.823		
CABOTAGEM	TOTAL(t)	CABOTAGEM	TOTAL (t)
Arroz	3.249	Arroz	79
Bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres	754	Container	764
Carnes de aves congeladas	326	Leite e laticínios, manteiga, ovos e mel	52
Container	7.993	Madeira	43
Enxofre, terras e pedras, gesso e cal	333	Produtos siderúrgicos	3.366
Leite e laticínios, manteiga ovos e mel	423	Total cabotagem	4.305
Produtos da indústria de mo"gem	719		
Produtos siderúrgicos	3.134	INTERIOR	TOTAL (t)
Outros	875	Container	20
Total cabotagem	17.805	Produtos siderúrgicos	2.898
		Total interior	2.918
INTERIOR	TOTAL (t)	Total carga geral conteneirizada	274.438
Container	3.614		
Total interior	3.614		
Total Carga Geral Conteneirizada	79.242		

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

O resumo da movimentação de carga geral conteneirizada por tipo de navegação é apresentado pela Figura 121.

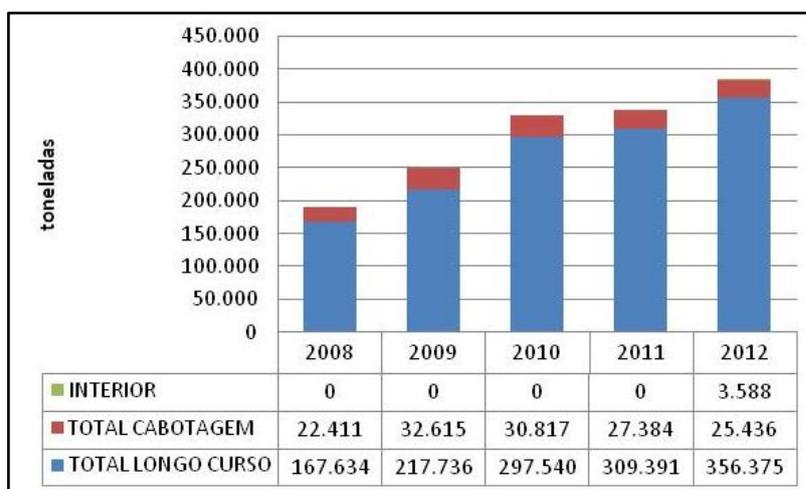


FIGURA 121 - MOVIMENTAÇÃO – CARGA GERAL CONTENEIRIZADA

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 127 apresenta as movimentações de carregamento e descarregamento, segundo as naturezas de movimentação para carga geral não-conteneirizadas. Aproximadamente 85% da carga geral não conteneirizada é exportada, ou seja, carregada utilizando navegação de longo curso, com destaque para o alumínio e animais vivos que representam mais de 50% de toda carga geral movimentada no Porto de Vila do Conde. No sentido do descarregamento se destaca a importação de reatores, caldeiras e máquinas que representa 64% de toda carga geral descarregada.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 127 – MOVIMENTAÇÃO – CARGA GERAL NÃO-CONTENEIRIZADA – TONELADAS – 2012

DESCARREGAMENTO Carga geral não conteneirizada		CARREGAMENTO Carga geral não conteneirizada	
LONGO CURSO	TOTAL (t)	LONGO CURSO	TOTAL (t)
Aeronaves, embarcações e suas partes	1.853	Aeronaves, embarcações e suas partes	1.960
Alumínio e suas obras	844	Alimentos preparados para animais	459
Automóveis passageiros	887	Alumínio e suas obras	388.666
Borracha e suas obras	254	Animais vivos	245.693
Ferro gusa	1.200	Carga de apoio	32.234
Fluoreto	5.403	Castanhas	3.184
Máq, aparelhos e mat. Elétricos	422	Caulim	43.787
Obras de pedra, gesso, amianto e mica	730	Ferro gusa	400
Papel, cartão e obras	330	Madeira	12.047
Plásticos e suas obras	2.875	Manganês	53.356
Prod. Diversos da ind. Química	484	Minérios ecorias e cinzas	3.549
Produtos químicos inorgânicos	345	Peles e couros	8.733
Produtos químicos orgânicos	1.558	Produtos químicos inorgânicos	40.056
Produtos siderúrgicos	662	Reatores, caldeiras, máquinas	975
Reatores, caldeiras, máquinas	105.308	Sementes e frutos oleaginosos diversos	322
Soda cáustica	30.049	Outros	711
Veic. Terrestres partes acessor	5.044	Total longo curso	836.130
Outros	691	CABOTAGEM	TOTAL (t)
Total longo curso	158.939	Alumínio e suas obras	14.230
CABOTAGEM	TOTAL (t)	Outros	270
Aeronaves, embarcações e suas partes	288	Total cabotagem	114.500
Enxofre, terras e pedras, gesso e cal	104	INTERIOR	TOTAL (t)
Matérias albuminóides, prod. Á base de amidos ou féculas, colas, enzimas	623	Combustíveis e óleos minerais e produtos	300
Outros siderúrgicos	23	Outros	36
Total cabotagem	1.038	Total interior	336
INTERIOR	TOTAL (t)	APOIO PORTUÁRIO	TOTAL (t)
Ferro gusa	3.600	Carga de apoio	1
Reatores, caldeiras, máquinas	108	Maq. Aparelhos e mat. Elétricos	1
Veic. Terrestres partes acessor	36	Total apoio portuário	2
Total interior	3.744	Total carga geral não conteneirizada	950.967
Total carga geral não conteneirizada	163.721		

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Figura 122 apresenta a evolução da movimentação de carga geral não-conteneirizada. Quase a totalidade deste tipo de carga é realizada por navegação de longo curso.

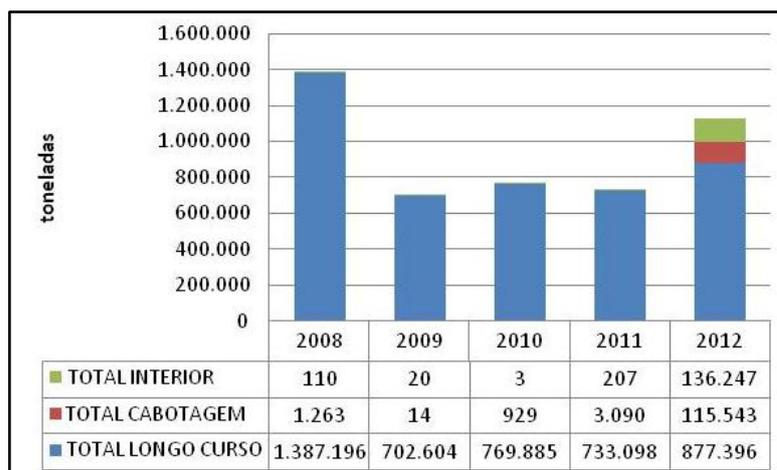


FIGURA 122 - MOVIMENTAÇÃO – CARGA GERAL NÃO-CONTENEIRIZADA

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 128 detalha a movimentação de granéis sólidos por sentido e tipo de navegação. As principais movimentações são de descarregamento de bauxita por cabotagem e navegação interior, e carregamento de alumina para longo curso e cabotagem. Também se observa o descarregamento de volumes expressivos de carvão mineral e coque de petróleo em longo curso. Enquanto no sentido do carregamento também se verifica volumes significativos de produtos químicos orgânicos, ferro gusa e manganês.

TABELA 128 - MOVIMENTAÇÃO – GRANEIS SÓLIDOS – TONELADAS – 2012

DESCARREGAMENTO GRANEL SÓLIDO		CARREGAMENTO GRANEL SÓLIDO	
LONGO CURSO	TOTAL (t)	LONGO CURSO	TOTAL (t)
Carvão mineral	609.343	Alumina	4.532.359
Combustíveis e óleos minerais e produtos	35.199	Carga de apoio	1
Coque de petróleo	357.772	Ferro gusa	114.686
Enxofre, terras e pedras, gesso e cal	46.015	Manganês	81.552
Fertilizantes adubos	96.213	Produtos químicos inorgânicos	40.052
Fluoreto	3.000	Produtos químicos orgânicos	122.100
Total longo curso	1.147.542	Produtos siderúrgicos	24.447
CABOTAGEM	TOTAL (t)	Total longo curso	4.915.197
Bauxita	5.101.246	CABOTAGEM	TOTAL (t)
Carga de apoio	3	Alumina	129.618
Carvão mineral	48.410	Carga de apoio	0
Reatores, caldeiras, máquinas	60	Coque de petróleo	1.500
Total cabotagem	5.149.719	Fibras, fios, tecidos e outros artefatos	0
INTERIOR	TOTAL (t)	Manganês	19.804
Bauxita	268.124	Maq., aparelhos e mat. Elétricos	0
Coque de petróleo	1.019	Total cabotagem	150.922
Ferro gusa	20.049	INTERIOR	TOTAL(t)
Total interior	289.192	Coque de petróleo	38.552
APOIO PORTUÁRIO	TOTAL (t)	Total interior	38.552
Ferro gusa	612	Total granel sólido	5.104.671
Total apoio portuário	612		
Total granel sólido	6.587.065		

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

O resumo da movimentação de granéis sólidos por tipo de navegação é apresentado pela Figura 123.

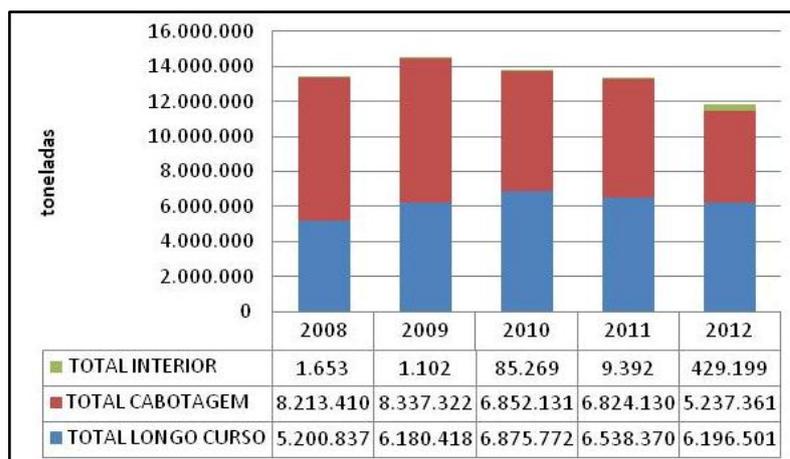


FIGURA 123 - MOVIMENTAÇÃO – GRANEIS SÓLIDOS

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

A Tabela 129 detalha a movimentação de graneis líquidos por sentido e tipo de navegação. As movimentações mais representativas são de descarregamento de combustíveis e soda cáustica.

TABELA 129 - MOVIMENTAÇÃO – GRANEIS LÍQUIDOS – TONELADAS - 2012

DESCARREGAMENTO GRANEL LÍQUIDO		CARREGAMENTO GRANEL LÍQUIDO	
LONGO CURSO	TOTAL (t)	LONGO CURSO	TOTAL (t)
Combustíveis e óleos minerais e produtos	56	Combustíveis e óleos minerais e produtos	382
Produtos químicos inorgânicos	37.334	Prod diversos da ind química	1
Reatores caldeiras e máquinas	2	Total longo curso	383
Soda cáustica	1.100.097	CABOTAGEM	TOTAL (t)
Total longo curso	1.137.489	Abastecimento combustíveis	1
CABOTAGEM	TOTAL (t)	Combustíveis e óleos minerais e produtos	54
Combustíveis e óleos minerais e produtos	736.764	Prod. Diversos da ind. Química	0
Total cabotagem	736.764	Total cabotagem	55
INTERIOR	TOTAL (t)	INTERIOR	TOTAL (t)
Combustíveis e óleos minerais e produtos	5	Combustíveis e óleos minerais e produtos	28.735
Total interior	5	Total interior	28.735
Total granel sólido	1.874.258	Total granel sólido	29.173
Total descarregamento	8.704.286	Total carregamento	6.359.250

Fonte: CDP - Companhia Docas do Pará

O resumo da evolução da movimentação de graneis líquidos por tipo de movimentação é apresentado na Figura 124.

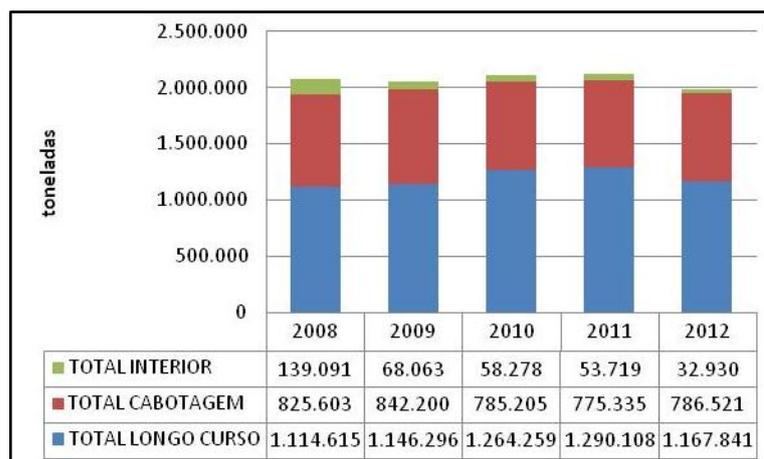


FIGURA 124 - MOVIMENTAÇÃO – GRANEIS LÍQUIDOS

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 Vila do Conde (2010), o Plano Mestre do Porto de Vila do Conde (2013), e os estudos de viabilidade elaborados pela Estruturadora Brasileira de Projetos - EBP para os novos terminais do PVC (2013).

PDZ do Porto de Vila do Conde (2010)

Segundo o último Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Vila do Conde, elaborado pela PLANAVE (2010), as projeções de movimentação de carga consideraram principalmente os programas de expansão das empresas que já operam no porto e futuros empreendimentos que pretendiam utilizar o PVC, especialmente no que se refere à alumina, bauxita e alumínio. Outras cargas não vinculadas ao Complexo do Alumínio também foram consideradas, incluindo cargas de empresas que se instalaram na região de Barcarena e Marabá/PA, tais como fertilizantes, aço e carvão.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

As projeções apresentadas na Tabela 130, segundo PLANAVE (2010), foram enviadas por arrendatários e operadores (atuais e potenciais) do PVC em Dezembro/2008. A exceção se aplica aos diversos, contêineres e soja. A projeção de diversos foi fornecida pela CDP em Outubro/2008, de contêiner pelo Convicon em Maio/2009 e de soja pela PLANAVE (Abril/2009).

TABELA 130 – PROJEÇÕES – PDZ PVC 2010

ANO	GRANÉIS SÓLIDOS		GRANÉIS LÍQUIDOS		CARGA GERAL NÃO CONTENEIRIZADA		CONTÊINERES		TOTAL GERAL	
	1.000 t	%	1.000 t	%	1.000 t	%	1.000 t	%	1.000 t	%
2009	16.169	82,5%	1.854	9,5%	925	4,7%	652	3,3%	19.600	100,0%
2010	14.287	77,4%	1.820	9,9%	938	5,1%	1.413	7,7%	18.458	100,0%
2011	17.640	80,0%	1.918	8,7%	958	4,3%	1.522	6,9%	22.038	100,0%
2012	26.889	80,1%	1.976	5,9%	2.996	8,9%	1.703	5,1%	33.564	100,0%
2013	28.097	79,1%	1.976	5,6%	3.517	9,9%	1.921	5,4%	35.511	100,0%
2014	29.102	79,1%	1.976	5,4%	3.534	9,6%	2.174	5,9%	36.786	100,0%
2015	32.191	79,6%	2.296	5,7%	3.547	8,8%	2.392	5,9%	40.426	100,0%
2020	34.785	80,1%	2.616	6,0%	3.636	8,4%	2.392	5,5%	43.429	100,0%
2025	34.785	79,9%	2.616	6,0%	3.744	8,6%	2.392	5,5%	43.537	100,0%
2028	34.785	79,8%	2.616	6,0%	3.820	8,8%	2.392	5,5%	43.613	100,0%

Fonte: PDZ PVC, 2010

Foi prevista para granéis sólidos uma taxa de crescimento médio ponderado de 4,1% ao ano no período de 2009 e 2028. Entre estes, foi previsto um crescimento média na movimentação de alumina de 3,8% ao ano; 1,5% a.a. para bauxita; 10,3% a.a para carvão; 2,2% para coque de petróleo; 27,8% para ferro-gusa até 2020; 2,7% a.a. para fertilizantes; 1,4% a.a. para manganês; estabilidade na movimentação de piche, minérios e outros granéis; 2,9% a.a. para soja e outros grãos.

Foi projetada uma taxa média de crescimento de 1,8% a.a. para granéis líquidos, sendo de 1,4% para combustíveis; e 2,1% para soda cáustica.

Para cargas não-conteneirizadas, foi adotada uma taxa de crescimento de 7,7% ao ano.

Comparativamente à movimentação atual do Porto, verifica-se que o PDZ projetou um crescimento muito rápido de movimentação até 2015, o que não foi verificado para nenhum tipo de carga, seja por não se efetivarem os investimentos previstos na cadeia logística, como a Hidrovia Tocantins-Araguaia e a Ferrovia Norte-Sul ou pelo adiamento de investimentos pela retração da economia mundial verificada nos últimos anos.

Plano Mestre do Porto de Vila do Conde (2013)

As projeções do Plano Mestre do Porto de Vila do Conde, elaborado pela SNP/LABTRANS (2013), 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 PNLPL.

A Tabela 131 apresenta as projeções do Plano Mestre do Porto do Porto de Vila do Conde elaboradas pela SNP/LABTRANS

TABELA 131 – PROJEÇÕES DO PLANO MESTRE DO PVC – 2013

PRODUTOS SIDERURGICOS	2011	2015	2020	2025	2030
Bauxita	6.827.662	6.142.226	6.087.142	6.056.767	6.026.544
Alumina	4.951.517	5.937.959	6.169.050	6.356.690	6.504.467
Soda Cáustica	1.315.092	1.823.731	1.766.101	1.698.434	1.627.700
Combustíveis	804.070	1.129.709	1.659.014	2.081.226	2.373.929
Carvão	730.732	821.836	3.581.451	6.050.501	8.965.083
Alumínio	403.382	473.174	516.259	564.789	633.921
Contêineres	336.373	557.466	1.480.665	2.096.579	2.413.151
Coque de Petróleo	322.905	447.919	484.241	501.896	515.026
Manganês	204.533	317.000	345.993	394.452	436.448
Animais Vivos	186.985	69.141	135.931	248.637	435.752
Ferro Gusa	155.181	158.646	1.727.999	1.988.191	2.263.710
Fertilizantes	65.913	77.113	1.057.228	1.354.030	1.715.798
Soja	-	73.123	3.193.807	3.925.210	4.719.300
Milho	-	18.878	1.723.532	2.372.602	3.261.154
Produtos Siderúrgicos	-	-	4.090.544	7.598.593	11.769.982
Outros	193.828	214.556	404.421	514.620	637.940
Total	16.498.173	18.262.476	34.423.378	43.803.216	54.299.904

Fonte: Plano Mestre do PVC, 2013

Segundo estas projeções, a movimentação no Porto de Vila do Conde aumentaria a uma taxa média de 7,2% ao ano, chegando em 2030 a 54 milhões de toneladas movimentadas anualmente.

Estudos de Viabilidade da EBP (2013)

A Tabela 132 apresenta as projeções elaboradas especificamente para novos terminais no porto de Vila do Conde, que envolvem o transporte de granéis sólidos e

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

granéis líquidos. A perspectiva é de que esses terminais movimentem em 2018, 7,2 milhões de toneladas adicionais, chegando a 16,4 milhões de toneladas em 2038.

TABELA 132 - PROJEÇÕES DE CARGAS DOS NOVOS ARRENDAMENTOS – MIL TONELADAS

Terminal	Carga	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2032	2038
VDC04 – Terminal de Granéis Sólidos Minerais e Granéis Líquidos – Porto de Vila do Conde	Alumina	0	0	0	1200	1650	2100	2400	2700	3000	3000	3000
VDC04 – Terminal de Granéis Sólidos Minerais e Granéis Líquidos – Porto de Vila do Conde	Coque/Ca rvão	0	0	0	240	330	420	480	540	600	600	600
VDC04 – Terminal de Granéis Sólidos Minerais e Granéis Líquidos – Porto de Vila do Conde	Soda Cáustica	0	0	0	90	124	158	180	203	225	225	225
VDC04 – Terminal de Granéis Sólidos Minerais e Granéis Líquidos – Porto de Vila do Conde	Óleo Combustí vel	0	0	0	180	248	315	360	405	450	450	450
VDC12 – Terminal de Granéis Líquidos – Porto de Vila do Conde	Granéis Liq (Prods Quim)	0	0	0	0	0	2110	2158	2206	2255	2868	3345
VDC25 – Terminal de Granéis Líquidos – Porto de Vila do Conde (BEL02)	Combustí veis	753	771	790	809	827	601	614	627	640	808	938
VDC26 – Terminal de Granéis Líquidos de Vila do Conde (BEL04)	Combustí veis	170	174	178	183	187	601	614	627	640	808	938
VDC27 – Terminal de Granéis Líquidos – Porto de Vila do Conde (BEL08)	Combustí veis	709	727	744	762	779	601	614	627	640	808	938
VDC28 – Terminal de Granéis Líquidos de Vila do Conde	Combustí veis	0	0	0	0	0	601	614	627	640	808	938
VDC29 – Terminal de Granéis Sólidos Vegetais – Porto de Vila do Conde	Granéis Sólidos	0	0	0	0	3113	3573	4048	4537	5040	5100	5100

Fonte: EBP, 2013.

Projeção de Fluxo de Cargas – PDZ 2013

Esta seção descreve as projeções das principais cargas movimentadas no Porto de Vila do Conde para o período de análise de 25 anos, até 2038.

Os valores para os fluxos de carga são resultado da análise de projeções de diferentes estudos, como o último PDZ do PVC (2010), o Plano Mestre do PVC (2013) e Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica dos terminais atuais e futuros, que inclui estimativas feitas pela SNP (2013).

As projeções de carga para os novos terminais no Porto de Vila do Conde definidas nesse PDZ tomaram como referência as projeções apresentadas pelo Plano Mestre, que estão sendo utilizadas como referência para o processo de licitação em curso dos terminais.

As projeções de movimentação das áreas não contempladas no Plano Mestre foram estimadas com base nos históricos de movimentação, nas projeções de crescimento da demanda regional e global, nas melhorias esperadas na oferta de infraestrutura de transporte para o PVC e nas perspectivas de novos empreendimentos que terão impacto direto sobre a movimentação no porto.

Entre as principais melhorias na oferta de infraestrutura logística está o uso da BR-163, da Hidrovia Tocantins-Araguaia e da Ferrovia Norte-Sul. Outra decisão logística de grande impacto é a transferência de granéis líquidos (combustíveis) do Terminal de Miramar para o Porto de Vila do Conde, que deve ser concluída em 2020. É previsto também o início das operações no TMU2 do PVC a partir de 2020, que deve movimentar principalmente granéis sólidos minerais e carga geral como fertilizantes e produtos siderúrgicos.

O resumo das projeções do PDZ 2013 do Porto de Vila do Conde é apresentado na Tabela 133, com valores em toneladas.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

TABELA 133 – PROJEÇÃO DE FLUXO DE CARGAS – PORTO DE VILA DO CONDE – EM TONELADAS

PRODUTOS	2011	2015	2020	2025	2030	2038	CAGR
Bauxita	6.824.662	6.575.000	6.575.000	6.575.000	6.575.000	6.575.000	0,0%
Alumina	4.862.684	9.111.000	13.971.000	13.971.000	13.971.000	13.971.000	4,0%
Coque	322.905	380.000	-	380.000	380.000	380.000	0,6%
Clínquer e Cimentos	-	419.424	473.593	508.439	528.197	590.525	1,6%
Carvão	730.732	821.836	3.881.451	5.600.000	5.600.000	5.600.000	7,8%
Manganês	205.035	317.000	345.993	394.452	436.448	600.000	4,1%
Ferro Gusa	155.181	460.980	847.685	1.582.055	1.585.889	1.585.889	9,0%
Minério de Ferro	-	-	-	2.000.000	5.000.000	10.000.000	13,2%
Produtos Siderúrgicos	-	2.000.000	2.237.600	2.000.000	2.000.000	2.000.000	0,0%
Alumínio	403.382	445.000	445.000	445.000	445.000	445.000	0,4%
Soda Cáustica	1.290.108	1.472.000	2.252.000	2.252.000	2.252.000	2.252.000	2,1%
Combustíveis	748.965	921.097	-	824.000	4.375.000	5.469.678	7,6%
Contêineres	336.775	411.000	546.000	630.000	885.000	1.234.000	4,9%
Soja e Milho	-	-	-	-	-	-	3,3%
Fertilizantes	65.913	116.640	150.000	150.000	150.000	150.000	3,1%
Animais vivos	362.363	200.904	140.899	132.254	163.175	163.175	-2,9%
TOTAL	16.308.705	23.651.881	31.866.221	37.444.200	44.346.709	51.016.267	4,3%

Fonte: Plano Mestre do PVC, 2013

Espera-se que haja um crescimento médio de 4,9% ao ano no período entre 2011 e 2038, gerando uma expectativa de que sejam movimentadas 58,7 milhões de toneladas em 2038 no Porto de Vila do Conde, conforme apresentado na Figura 125.

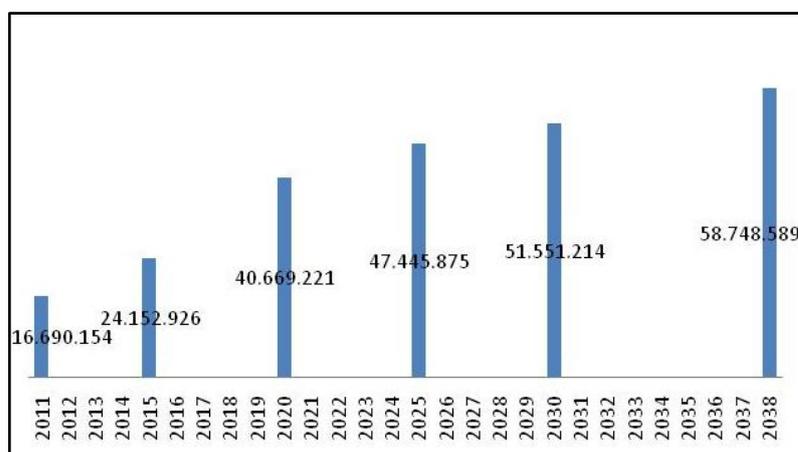


FIGURA 125 - PROJEÇÃO DE FLUXO DE CARGAS – PORTO DE VILA DO CONDE – EM TONELADAS

Fonte: CDP

A seguir será apresentado um detalhamento das projeções segundo as principais cargas a serem movimentadas no porto nos próximos 25 anos.

Bauxita

A bauxita é o principal produto transportado pelo porto, com um volume de 6,8 milhões de toneladas transportadas em 2011. Ela é a principal matéria prima para a alumina, produzida pela empresa Alumina do Norte do Brasil S.A (Alunorte), localizada nas vizinhanças do porto.

A bauxita processada pela Alunorte chega à empresa de duas principais fontes. A primeira é da Mineração Rio do Norte (MRN), localizada no município de Oriximiná (PA), de onde é transportada até o Porto de Vila do Conde por navios ao longo dos rios Trombetas, Amazonas e Pará. A segunda fonte de bauxita dessas empresas é uma mina da Hydro, localizada em Paragominas (PA), de onde grande parte da bauxita segue por um mineroduto de 244 km de extensão.

Em razão de a bauxita proveniente da mina de Paragominas ser transportada por mineroduto, menos da metade do volume total consumido pela Alunorte passa pelo Porto de Vila do Conde. Mais especificamente, em 2011, das 14,7 milhões de toneladas de bauxita consumidas pela Alunorte (Labtrans, 2013), apenas 6,75 milhões de toneladas, ou 46%, foram transportadas por navios a serviço da MRN. O restante é transportado pelo mineroduto que liga as minas da MRN às instalações da Alunorte. Esta é uma das razões para justificar o fato de que as projeções de movimentação do produto mantêm seu volume movimentado constante ao redor de 6 milhões de toneladas por ano até 2032.

A Figura 126 apresenta uma comparação entre a projeção utilizada neste PDZ e a projeção feita pelo Plano Mestre do PVC (2013). Ambas são muito similares, pois a movimentação principal de bauxita ainda depende quase que exclusivamente da produção da Alunorte, que demanda em torna de 6,5 milhões de toneladas anualmente.

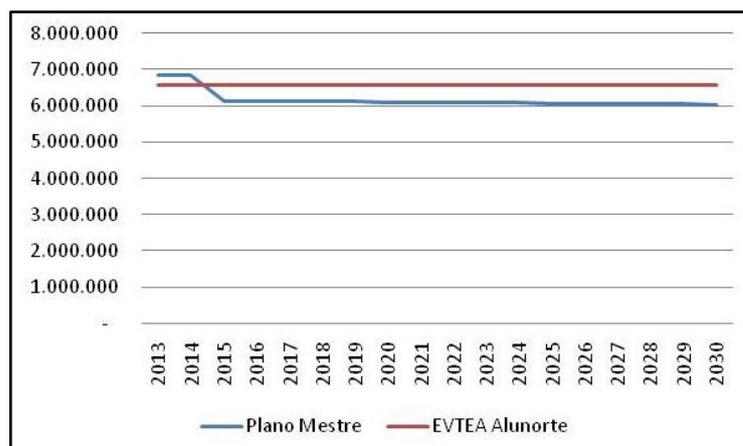


FIGURA 126 – PROJEÇÕES – BAUXITA

Fonte: CDP

O PDZ 2013 do Porto de Vila do Conde adotará os valores de movimentação de carga de bauxita informados pela Alunorte, conforme apresentado na Figura 127.

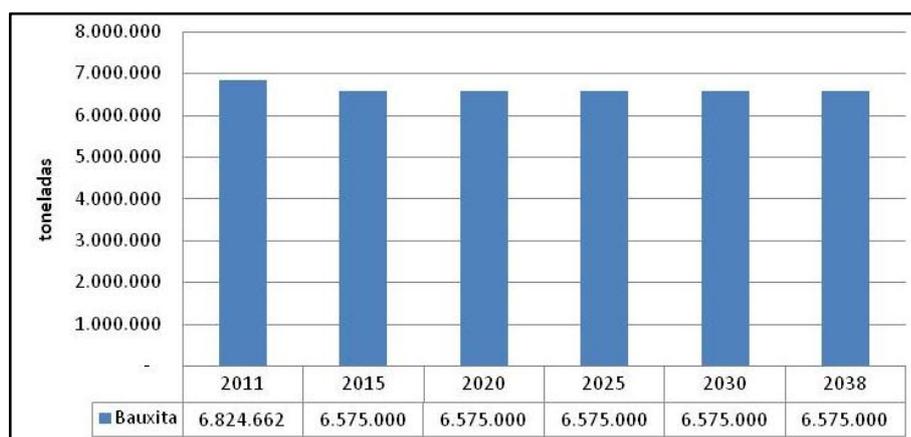


FIGURA 127 – PROJEÇÃO BAUXITA – PDZ 2013

Fonte: CDP

Alumina

A quantidade movimentada de alumina no Porto de Vila do Conde depende de três empreendimentos: as unidades produtivas da Alunorte e da Alumina Rondon/Votorantim.

A Alunorte prevê uma movimentação mínima de 7,2 milhões de toneladas de alumina em 2014, passando para 9,1 milhões até 2019, e se estabilizando então em cerca de 11 milhões de toneladas.

A Alumina Rondon projeta entrar em operação em meados de 2017, atingindo uma movimentação de 3 milhões de toneladas de alumina em 2022 (Plano Mestre,

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

2013). Sendo assim, espera-se que o Porto de Vila do Conde movimente, a partir de 2022, cerca de 14 milhões de toneladas de alumina, sendo 11 milhões demandadas pela Alunorte e 3 milhões, pela Votorantim. A Figura 128 ilustra as projeções de diferentes estudos sobre a movimentação de alumina no PVC.

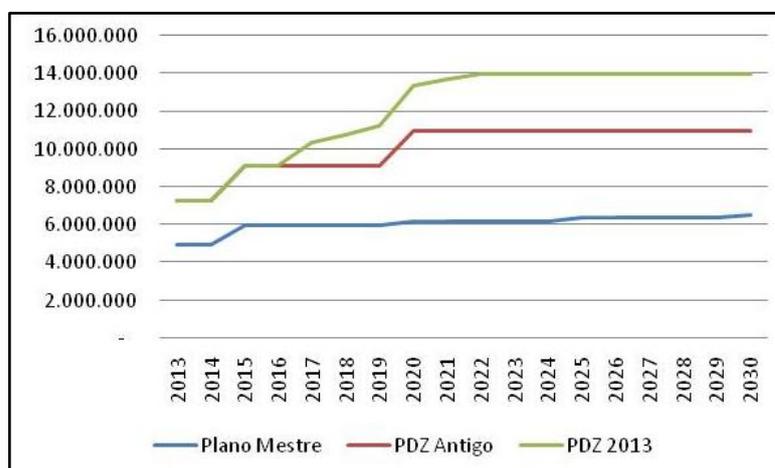


FIGURA 128 – PROJEÇÕES – ALUMINA

Fonte: CDP

A Figura 129 apresenta os valores adotados no PDZ 2013, até 2038.

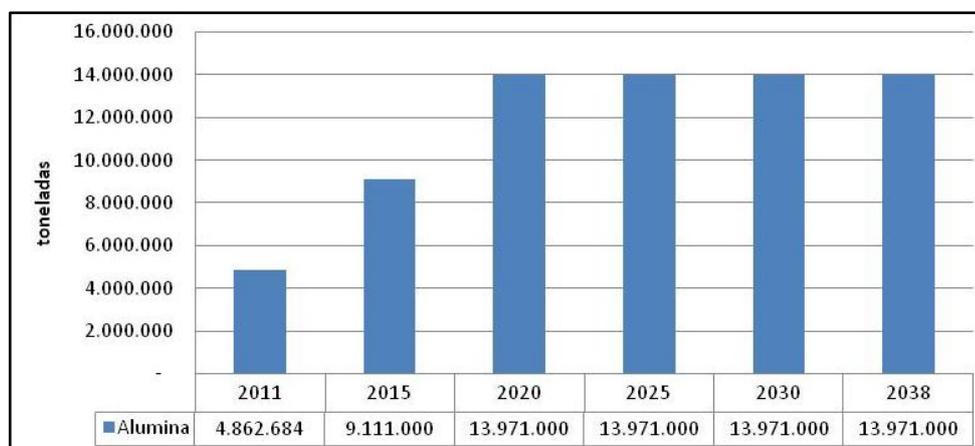


FIGURA 129 – PROJEÇÃO ALUMINA – PDZ 2013

Fonte: CDP

Soda Cáustica

A soda cáustica é utilizada no processo de produção da alumina. Para se produzir uma tonelada de alumina são necessários de 40 a 140 kg de soda cáustica (ABAL, 2011).

Em 2011 a movimentação de soda cáustica foi de 1,3 milhão de toneladas, a qual deverá crescer para 1,6 milhão em 2030, seguindo uma taxa de crescimento de

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

1,1% ao ano. A participação da soda cáustica na movimentação do porto em 2011 foi de 7,9%, ocupando a terceira posição no ranking dos produtos com maior volume transportado.

A Figura 130 apresenta as projeções do Plano Mestre, do Antigo PDZ, que reflete as projeções da Alunorte, e o acréscimo esperado pelo estudo da EBP/SNP (2013) na movimentação de soda cáustica devido ao futuro empreendimento da Votorantim na região.

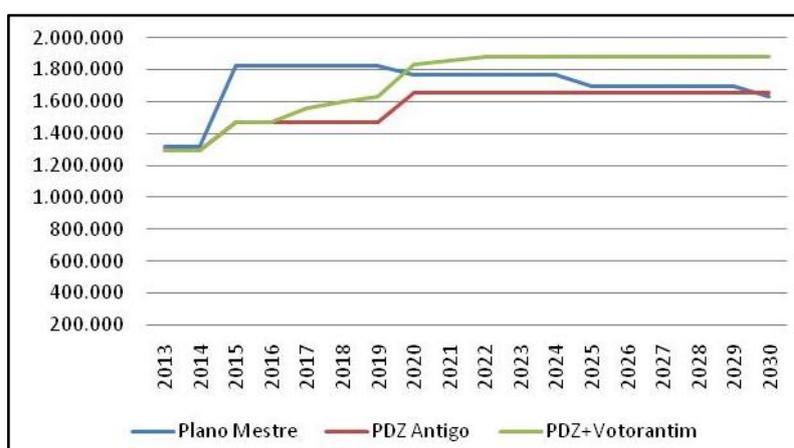


FIGURA 130 - COMPARAÇÃO DAS PROJEÇÕES - SODA CÁUSTICA

Fonte: CDP

Os valores adotados no PDZ 2013 são uma composição dos valores projetados para a Alunorte no PDZ anterior somado às projeções de movimentação de soda cáustica do novo empreendimento da Votorantim, a Alumina Rondon. Estima-se que, a partir de 2022, seja movimentado um total de 1,9 milhões de toneladas de soda cáustica pelo PVC, patamar que não tem previsões de crescimento adicional após ser atingido. A Figura 131 ilustra esse resultado, em toneladas.

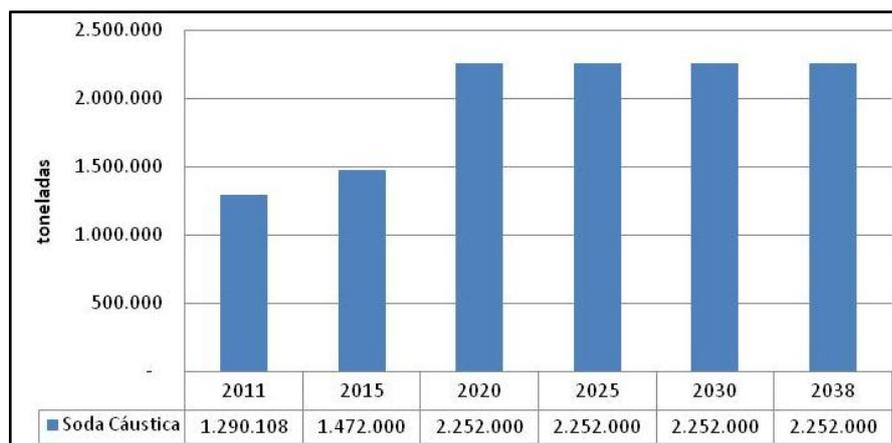


FIGURA 131 – PROJEÇÃO SODA CÁUSTICA – PDZ 2013

Fonte: CDP

Coque de Petróleo

As indústrias de cimento e cal da região utilizam o coque como fonte de energia, sendo uma opção superior ao carvão tanto na potência da queima quanto na geração de externalidades ao ambiente. Como fonte de carbono, o coque também é utilizado nas indústrias do alumínio e aço.

O Porto de Vila do Conde atualmente movimenta cerca de 400 mil toneladas por ano de coque, principalmente proveniente dos Estados Unidos.

Espera-se que o empreendimento da Alumina Rondon entre em operação em 2017, o que traria uma movimentação adicional de 200 mil toneladas de coque ao porte.

A Figura 132 apresenta projeções elaboradas pelo Plano Mestre do PVC (2013), PDZ e 2010, referente à demanda de coque pela Alunorte, e o acréscimo esperado pelo empreendimento da Votorantim. Espera-se que, a partir de 2018, a demanda atinja 580.000 toneladas, sendo 380.000 demandadas pela Alunorte e 200.000 toneladas pela Votorantim.

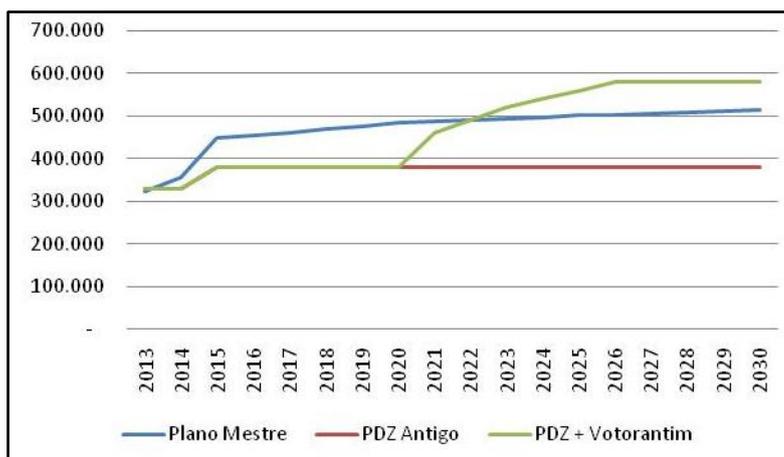


FIGURA 132 - COMPARAÇÃO DE PROJEÇÕES – COQUE

Fonte: CDP

A Figura 133 ilustra a projeção final adotada pelo PDZ 2013 até 2038.

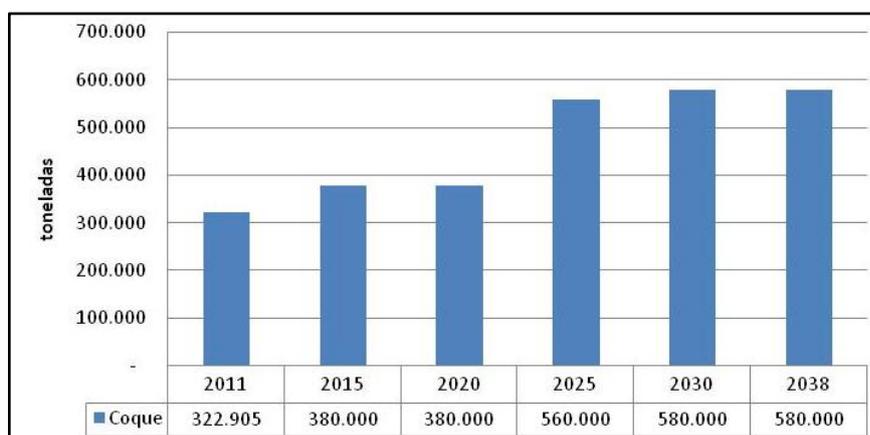


FIGURA 133 – PROJEÇÃO COQUE – PDZ 2013

Fonte: CDP

Clínquer e Cimentos

O clínquer a ser movimentado no PVC é destinado à indústria de cimento. Sendo uma das principais matérias-primas do cimento. O clínquer é principalmente importada de países como Emirados Árabes Unidos, Turquia e Grécia e destina-se a Barcarena e Porto Velho, cidades onde estão instaladas fábricas da Votorantim Cimentos. Parte desta carga é transportada atualmente de Belém e Outeiro em barcaças para a navegação interior.

A movimentação de clínquer projetada para o Porto de Vila do Conde é baseada nos valores do Plano Mestre do Porto de Belém, considerando-se a transferência desta carga para Vila do Conde. A taxa média de crescimento

observada é de 1,6% ao ano, devendo alcançar 590 mil toneladas 2038. A Figura 134 ilustra os valores utilizados como projeção.

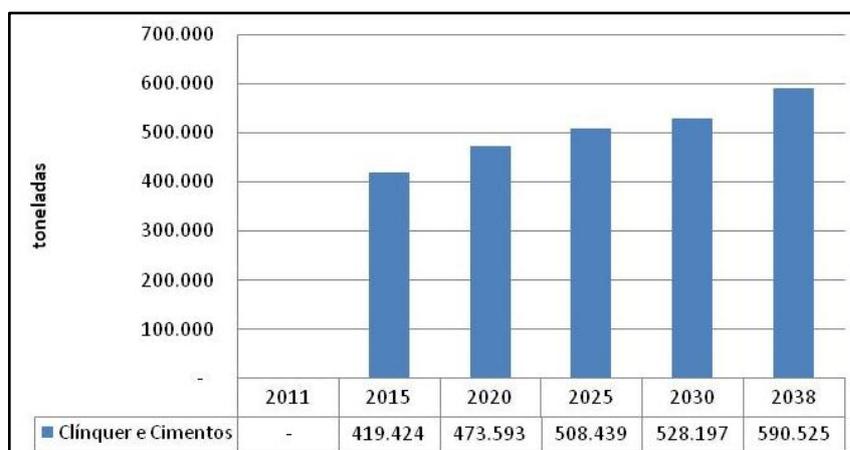


FIGURA 134 – PROJEÇÃO CLÍNQUER – PDZ 2013

Fonte: CDP

Carvão

As premissas de movimentação para o Terminal de Carvão a ser instalado na retroárea do TMU2 no Porto de Vila do Conde levam em consideração o grande aumento previsto para a atividade siderúrgica na região de Marabá e na retroárea do PVC. O Estudo de Viabilidade do TMU2, elaborado pela CDP (2012), previu uma demanda com base no manifesto de interesse de potenciais clientes do terminal de até 6,6 milhões de toneladas em 2035.

Esse grande potencial de movimentação de carvão pelo Porto de Vila do Conde está embasado no incremento de movimentação de carvão em razão das expectativas da operacionalização da Hidrovia do Tocantins-Araguaia que tem como um dos objetivos atender o principal complexo siderúrgico no estado do Pará que se situa em Marabá.

A Figura 135 mostra um comparativo das projeções elaboradas pelo Plano Mestre do PVC (2013), pelo PDZ de PVC (2010) e as projeções do estudo de viabilidade para o TMU2 do PVC.

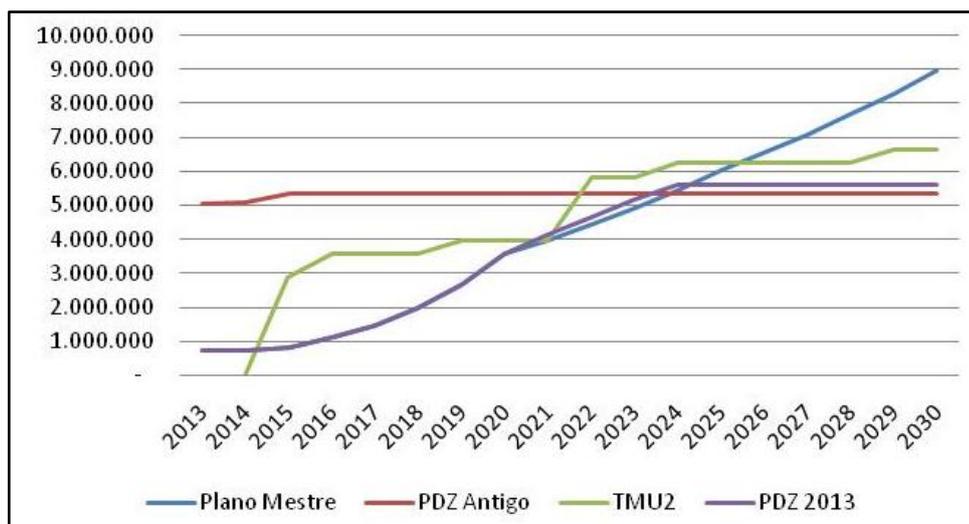


FIGURA 135 - COMPARATIVO DE PROJEÇÕES – CARVÃO

Fonte: CDP

Conforme pode ser observado no histórico de movimentação apresentado anteriormente, as previsões do PDZ 2010 não devem se concretizar no curto prazo. Por isso, foi utilizado o ritmo de crescimento utilizado pelo Plano Mestre, chegando até o patamar previsto pelo PDZ. Somado a este, está a movimentação futura esperada pela Votorantim. A Figura 136 apresenta a movimentação prevista para Carvão Mineral pelo PDZ 2013.

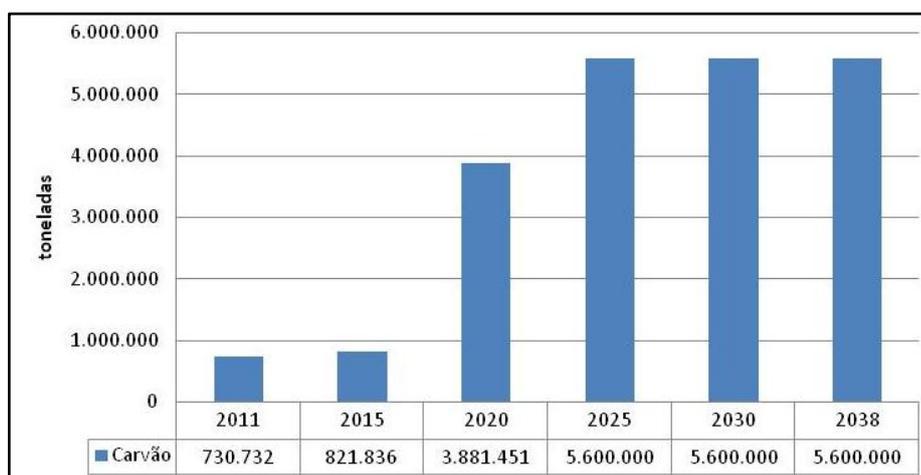


FIGURA 136 - PROJEÇÃO DE CARVÃO - PDZ 2013

Fonte: CDP

Ferro Gusa

Para a movimentação de ferro gusa foi adotado procedimento semelhante, utilizando as taxas de crescimento do Plano Mestre até atingir o patamar

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

anteriormente previsto no PDZ antigo. A Figura 137 apresenta a comparação de projeções.

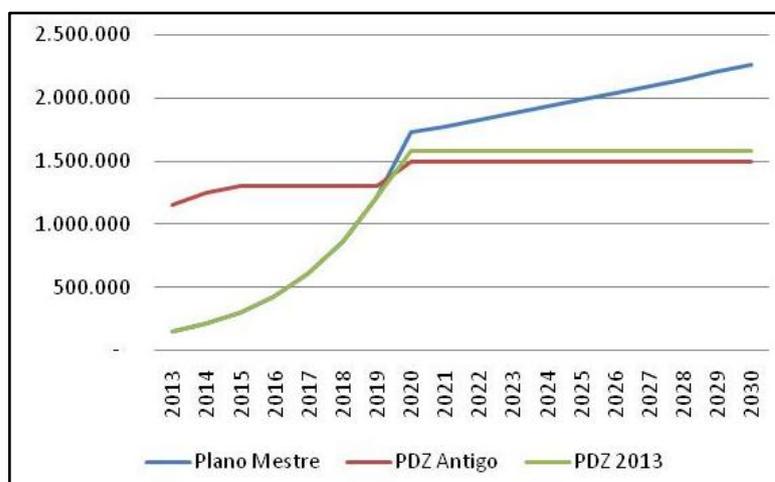


FIGURA 137 - COMPARATIVO DE PROJEÇÕES – FERRO GUSA

Fonte: CDP

O resumo das projeções utilizadas para a movimentação de ferro gusa no Porto de Vila do Conde é apresentado pela Figura 138.

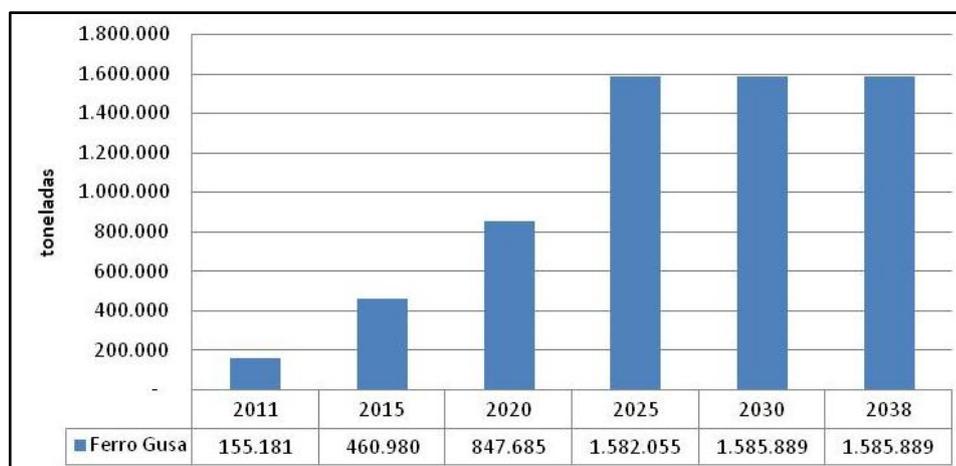


FIGURA 138 – PROJEÇÃO FERRO GUSA – PDZ 2013

Fonte: CDP

Produtos Siderúrgicos

As projeções disponíveis de movimentação de placas de aço/produtos siderúrgicos foram elaboradas pelo Plano Mestre (2013), PDZ 2010 e o EVTEA do TMU2, que converge com as projeções do PDZ. A Figura 139 apresenta o comparativo das projeções citadas.

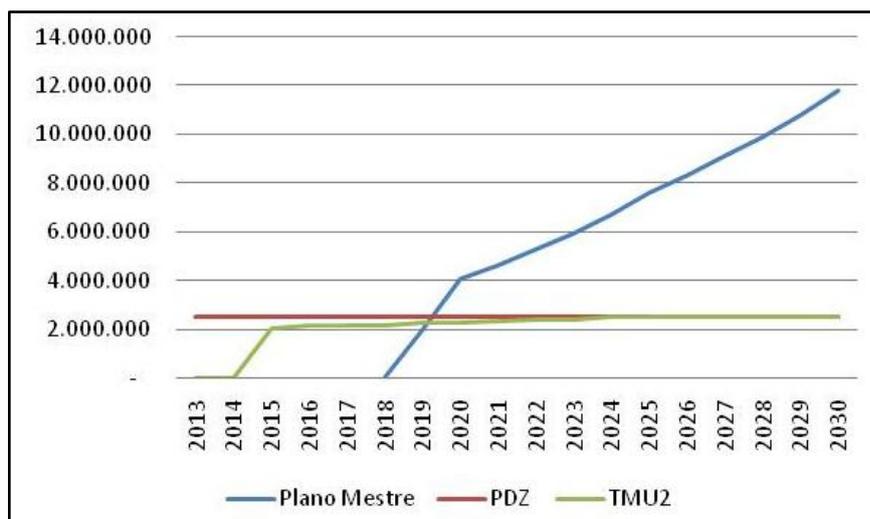


FIGURA 139 - PROJEÇÕES PLACAS DE AÇO

Fonte: CDP

Os valores utilizados como projeção para produtos siderúrgicos se referem ao EVTEA do TMU2, com o resultado sendo apresentado pela Figura 140.

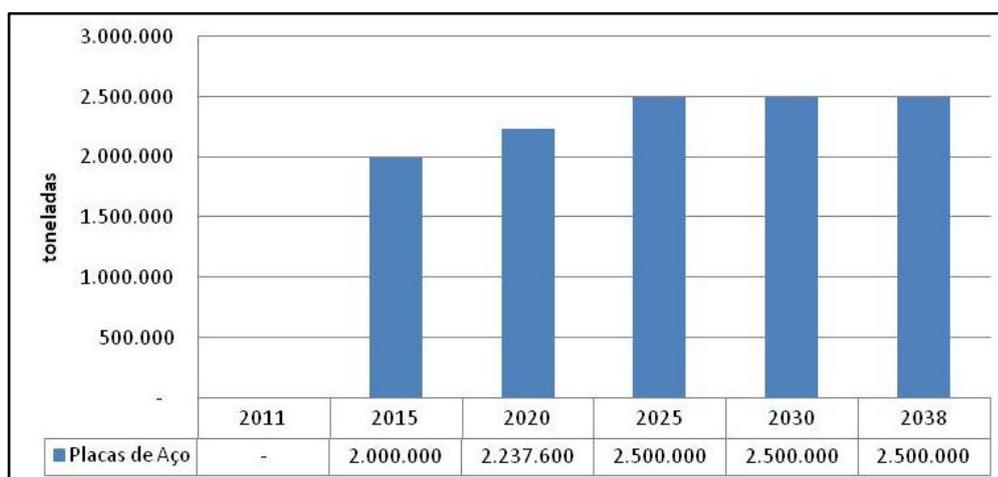


FIGURA 140 - PORJEÇÃO PLACAS DE AÇO - PDZ 2013

Fonte: CDP

Minério de Ferro

Espera-se que, com a construção do trecho da Ferrovia Norte-Sul entre Açailândia e Barcarena, haja um direcionamento de parte do escoamento de minérios para o Porto de Vila do Conde.

A estimativa feita pela CDP é de que em 2025 essa opção logística entre em operação, movimentando 2 milhões de toneladas de minérios, minério de ferro em

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

sua maioria. Esse valor deve chegar a 10 milhões de toneladas, sobretudo em virtude no final do período da análise, conforme mostrado na Figura 141.

Pois, com a implantação da Hidrovia do Tocantins-Araguaia e da Ferrovia Norte-Sul grandes reservas de minérios nas regiões de Marabá/Parauapebas e de Paragominas poderão se tornar viáveis para exploração.

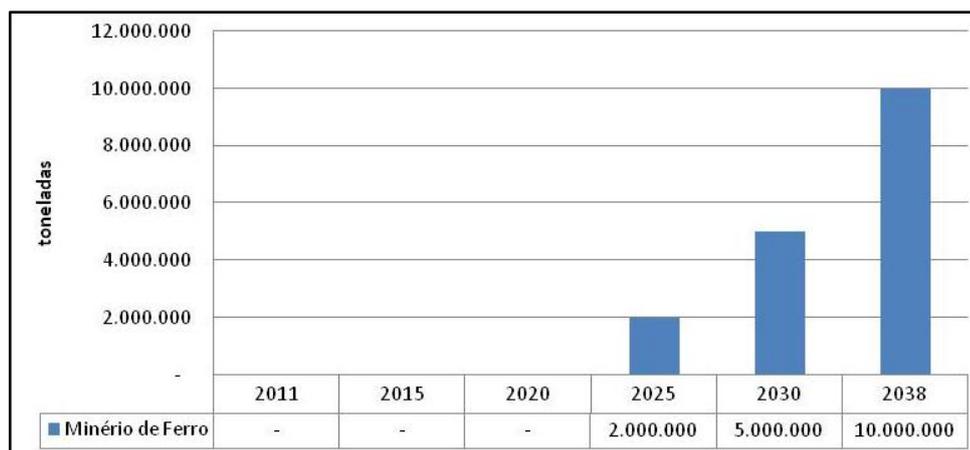


FIGURA 141 - PROJEÇÃO MINÉRIOS - PDZ 2013

Fonte: CDP

Combustíveis

A movimentação em 2012 de combustíveis no Porto de Vila do Conde foi de 804 mil toneladas. Este volume é preponderantemente (93,3%) de cabotagem no sentido de desembarque. Grande parte do combustível movimentado é do tipo OC-A1 e OC-B1, óleos com distintas quantidades de enxofre, utilizados em fornos industriais e caldeiras, atualmente movimentados em Terminais da Alunorte e da Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.

A projeção base para a movimentação de combustíveis no Porto de Vila do Conde parte do somatório das projeções das demandas da Alunorte, da Votorantim e da transferência de combustíveis do Terminal de Miramar para o PVC.

A projeção de carga para os terminais em licitação prevê a transferência de cargas de Miramar para o PVC. Esta projeção foi elaborada com base na intenção manifesta da Petrobras de deslocar o abastecimento de combustíveis de Miramar para o Porto de Vila do Conde, nos novos terminais que estão em licitação. A opção por Vila do Conde se deu devido às melhores condições de infraestrutura, às suas maiores possibilidades de expansão e às restrições à expansão e ao conflito porto-

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

cidade em Miramar. Fundamentalmente, a mudança de porto permitirá a operação de navios maiores, proporcionando a redução dos custos de transporte marítimo.

O Porto de Vila do Conde deverá se tornar a principal base de distribuição de combustíveis da região. Somado a isso, é considerada adicionalmente a movimentação de óleo combustível demandada pela Alunorte e pela Alumina Rondon (Votorantim). Os resultados da projeção total para movimentação de combustíveis são apresentados na Tabela 134.

TABELA 134 – PROJEÇÃO DE MOVIMENTAÇÃO TOTAL DE COMBUSTÍVEIS - PVC

ANO	TRANSF. MIRAMAR	ALUNORTE	VOTORANTIM	TOTAL
2013	-	824.000	-	824.000
2014	-	824.000	-	824.000
2015	-	824.000	-	824.000
2016	-	824.000	-	824.000
2017	-	824.000	180000	1.004.000
2018	2.850.000	824.000	248000	3.922.000
2019	2.950.000	824.000	315000	4.089.000
2020	3.051.000	964.000	405000	4.420.000
2021	3.151.000	964.000	450000	4.565.000
2022	3.252.000	964.000	450000	4.666.000
2023	3.373.930	964.000	450000	4.787.930
2024	3.500.431	964.000	450000	4.914.431
2025	3.631.675	964.000	450000	5.045.675
2026	3.767.840	964.000	450000	5.181.840
2027	3.909.111	964.000	450000	5.323.111
2028	4.055.678	964.000	450000	5.469.678
2029	4.207.741	964.000	450000	5.621.741
2030	4.365.505	964.000	450000	5.779.505
2031	4.529.184	964.000	450000	5.943.184
2032	4.699.000	964.000	450000	6.113.000
2033	4.892.733	964.000	450000	6.306.733
2034	5.094.453	964.000	450000	6.508.453
2035	5.304.490	964.000	450000	6.718.490
2036	5.523.186	964.000	450000	6.937.186
2037	5.750.899	964.000	450000	7.164.899
2038	5.988.000	964.000	450000	7.402.000

Fonte: EBP e CDP

A Figura 142 ilustra a projeção para a movimentação de combustíveis no porto de Vila do Conde até 2038, com a transferência de cargas de Miramar ocorrendo em 2020.

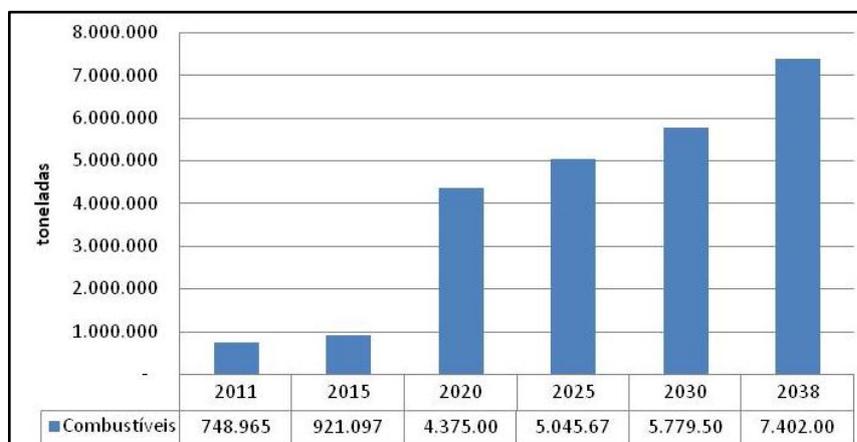


FIGURA 142 – PROJEÇÃO DE COMBUSTÍVEIS – PDZ 2013

Fonte: CDP

Granéis Sólidos de Origem vegetal

Não há ainda movimentação de grãos (soja e milho) no Porto de Vila do Conde. Segundo o Plano Mestre do PVC (2015), a expectativa é de que os portos de Barcarena (em especial, o TERFRON) passem a exportar parte da produção de soja e milho produzida na região Centro-Oeste.

Uma das soluções logísticas que impacta sobre a demanda de produtos do agronegócio nos portos de Barcarena ocorre com o início da operação do porto fluvial no distrito de Miritituba, em Itaituba (Pará). Com isso, as produções de soja e milho poderão ser transportadas do Mato Grosso até Miritituba pela BR 163 e, de lá, em barcaças, até os portos de Barcarena (Pará), de Outeiro em Belém (Pará) e de Santana (Amapá).

Além disso, a plena operação de Hidrovia Tocantins-Araguaia, especialmente devido às obras de derrocamento do Pedral do Lourenço, deve atrair cargas do Tocantins, leste do Mato Grosso, sul do Pará e Maranhão.

A Figura 143 mostra a comparação das projeções elaboradas pelo PDZ 2015 e pelo Plano Mestre do PVC (2013) para o terminal de granéis sólidos vegetais. Enquanto os dois primeiros trabalham com a expectativa de alcançar 8 milhões de toneladas de granéis sólidos vegetais (soja e milho) no ano de 2030, que prevê o

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

limite da capacidade operacional do terminal em 5,1 milhões de toneladas, a ser atingido provavelmente em 2023.

Com vistas a compatibilizar a projeção de cargas do PDZ com a movimentação prevista no Terminal de Granéis Sólidos Vegetais como referência para licitação, esta projeção será utilizada como base no novo PDZ.

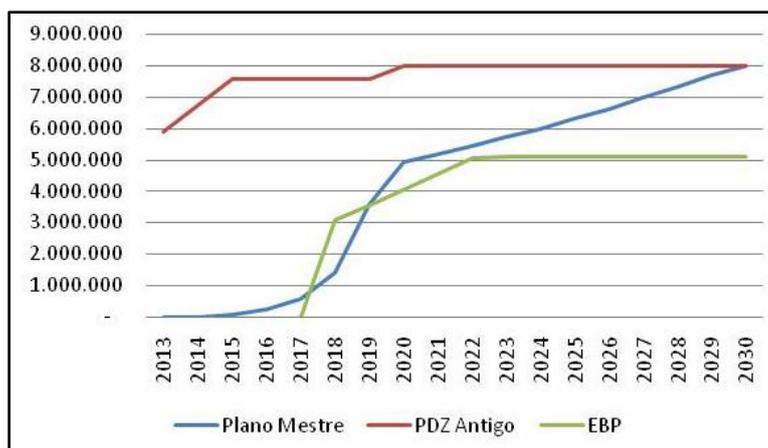


FIGURA 143 – COMPARATIVO DE PROJEÇÕES – GRANÉIS SÓLIDOS VEGETAIS

Fonte: CDP

A Figura 144 resume as informações da projeção de granéis sólidos vegetais deste PDZ.

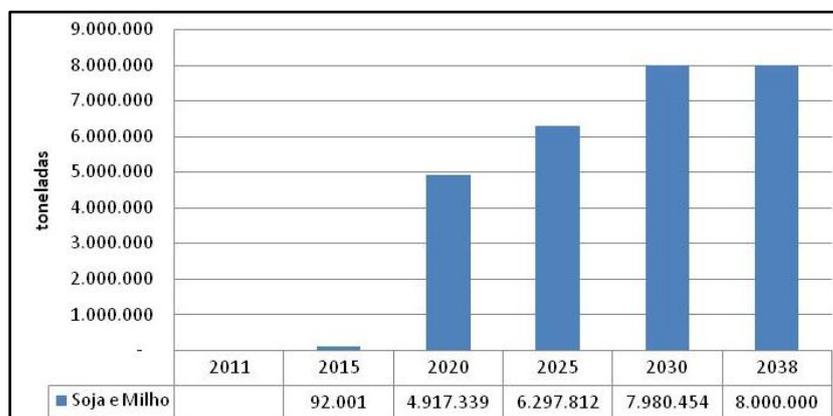


FIGURA 144 – PROJEÇÃO GRANÉIS SÓLIDOS VEGETAIS – PDZ 2013

Fonte: CDP

Fertilizantes

A movimentação atual de fertilizantes no Porto de Vila do Conde é pequena. Em 2012 foram importadas aproximadamente 100 mil toneladas.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

O Plano Mestre projeta que, até 2030, haja um grande crescimento da demanda de fertilizantes, seguindo o aumento da demanda por grãos. Crescendo a uma taxa média anual de 20,1%, ao final do período, projeta haver uma demanda por 1,7 milhões de toneladas.

Entretanto há um limite para a movimentação deste tipo de carga pelo PVC, que tem capacidade limitada em 150 mil toneladas anuais. Sendo assim, será considerado que este valor seja alcançado em 2019, mantendo-se constante desde então. A comparação é ilustrada pela Figura 145.

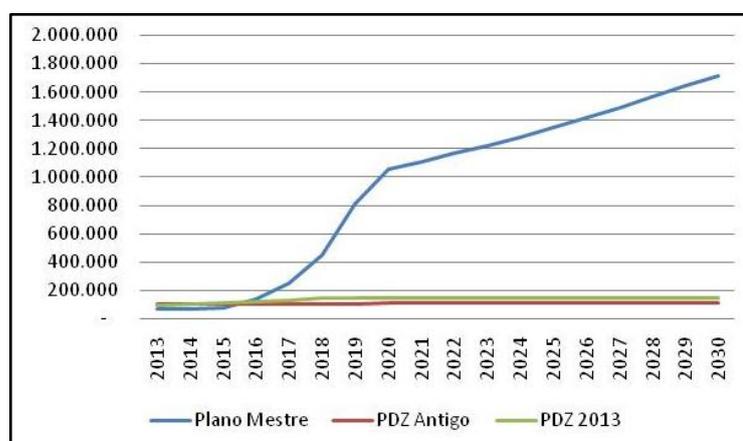


FIGURA 145 - COMPARATIVO DE PROJEÇÕES – FERTILIZANTES

Fonte: CDP

A Figura 146 ilustra os valores projetados para a movimentação de fertilizantes no PVC.

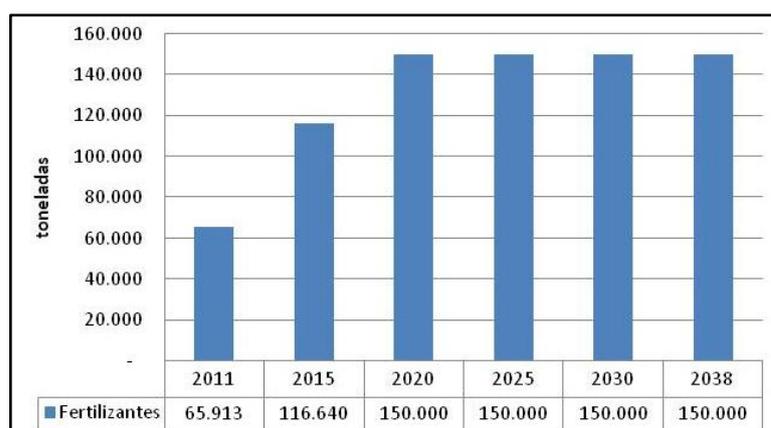


FIGURA 146 - PROJEÇÃO FERTILIZANTES - PDZ 2013

Fonte: CDP

Contêineres

Foram consultados três estudos sobre projeções para movimentação de contêineres em Vila do Conde: o Plano Mestre do PVC (2013); o PDZ do PVC (2015) feito para os portos de Belém/Vila do Conde. A Figura 147 apresenta as evoluções projetadas em cada um dos estudos.

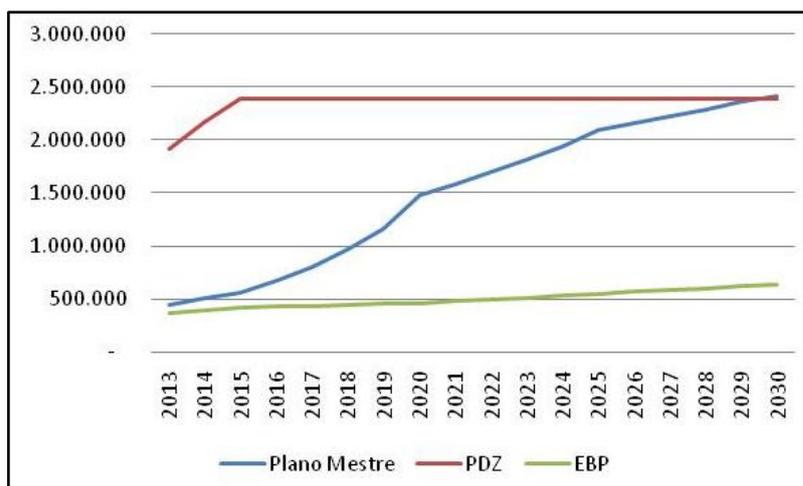


FIGURA 147 – PROJEÇÃO CONTÊINERES – PDZ 2013

Fonte: CDP

Segundo o Plano Mestre (2013), os terminais concorrentes de Vila do Conde e Belém compartilham um mercado pequeno e a demanda macro não fornece muitos dados para analisar sua concorrência. 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 rodoviário mais longos e no futuro usando a ferrovia.

O estudo considera uma divisão do mercado de contêineres para a região de 40% para o porto de Belém e 60% para Vila do Conde. Os valores finais são ilustrados na Figura 148. A projeção de cargas conteneirizada para o Porto de Vila do Conde adotada neste PDZ segue as mesmas projeções apresentadas no plano Mestre (2013) para o Terminal de Contêiner de Belém, considerando a participação no mercado para cada porto descrita acima.

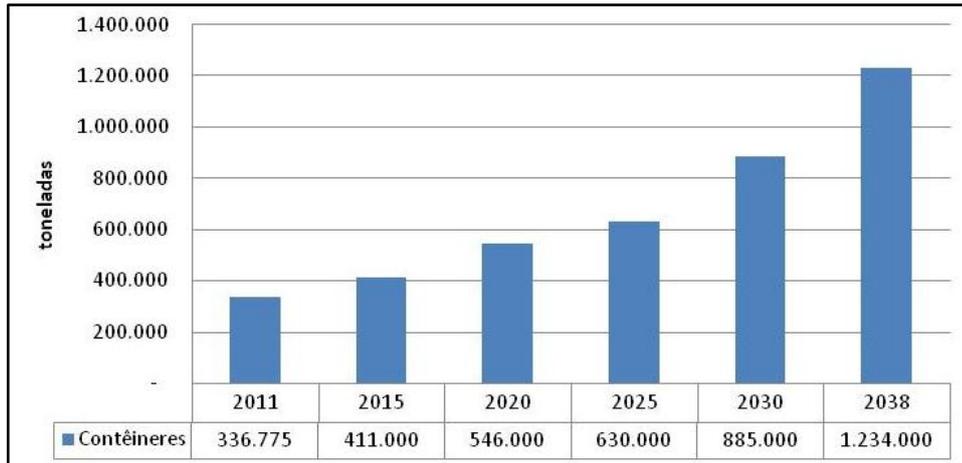


FIGURA 148 – PROJEÇÃO CONTÊINERES – PDZ 2013

Fonte: CDP

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 ESPECIAL DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA Nº 03 de 07/01/2014

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

Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário - Plano Nacional de Logística Portuária - PNLN 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 - PNLN - 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 - PNLN, 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 - PNLN 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 PNLN, 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.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

§ 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;

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

III - propor alternativas para o uso de áreas portuárias operacionais destinadas à expansão das atividades portuárias, considerando a aptidão e aspectos ambientais de acordo com a legislação, bem como a interação porto-cidade;

IV - propor alternativas para o uso de áreas portuárias não operacionais;

V - estabelecer um plano que contemple a operacionalização das melhorias de gestão e operacionais e os investimentos portuários e em acessos propostos no Plano Mestre, bem como propor a redefinição da poligonal do porto e da utilização de suas áreas; e

VI - servir como uma das referências para a elaboração do Plano Geral de Outorgas - PGO.

Art. 12 - O PDZ deverá contemplar levantamentos e estudos relativos ao desenvolvimento e zoneamento portuário, constando, no mínimo, os itens elencados no Anexo II desta Portaria.

Art. 13 - A Autoridade Portuária deverá encaminhar cópia do PDZ ao Poder Concedente, obedecendo aos seguintes critérios para sua apresentação:

I - o PDZ deverá ser apresentado em meio eletrônico e também impresso;

II - o PDZ apresentado deverá conter, em volume separado, sumário executivo que apresente os pontos relevantes do plano, de modo a permitir a compreensão completa dos resultados e conclusões do trabalho;

III - deverá ser entregue, em meio digital, base de dados georreferenciada, adotando-se o Sistema de Posicionamento Global SIRGAS 2000 (Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas), no formato shapefile (extensão .shp) ou no formato Keyhole Markup Language (extensão .kml).

§ 1º - A versão impressa do PDZ deverá estar encadernada em brochura, em papel tamanho A4, salvo mapas e plantas, que deverão estar em tamanho padronizado pela ABNT, em escalas maior ou igual a 1:10.000;

§ 2º - As informações constantes da base de dados georreferenciada, descritas no Anexo II desta portaria, devem estar em conformidade com a tabela de atributos (Anexo III desta portaria).

Art. 14 - Propostas de alteração do PDZ poderão ser encaminhadas pela Autoridade Portuária, a qualquer tempo, ao Poder Concedente, para aprovação.

§ 1º - As propostas de alteração

deverão estar devidamente justificadas para análise do Poder Concedente.

§ 2º - As propostas de alteração deverão ser encaminhadas já incorporadas ao PDZ, devendo estar devidamente destacadas.

§ 3º - As propostas de alteração ensejarão em nova aprovação do PDZ pelo Poder Concedente.

DO PLANO GERAL DE OUTORGAS

Art. 15 - Ao Poder Concedente caberá a elaboração e atualização do Plano Geral de Outorgas - PGO.

Parágrafo Único - A atualização do Plano Geral de Outorgas - PGO ocorrerá a cada 4 anos ou sempre que necessário.

Art. 16 - Às Autoridades Portuárias caberão subsidiar as definições do Plano Geral de Outorgas - PGO, quanto às ações dentro das áreas de porto organizado, refletidas nas respectivas propostas de arrendamento, constantes do PDZ.

Art. 17 - Para subsidiar a elaboração do PGO quanto aos planos de implantação de terminais de uso privado, o Poder Concedente se valerá das informações apresentadas pelos entes privados à ANTAQ, no âmbito de suas competências regulatórias e fiscalizatórias.

Art. 18 - O Plano Geral de Outorgas - PGO considerará o balanço de demanda e capacidade atual e estimada nos portos e terminais existentes e o indicativo de previsão de necessidade de novas instalações portuárias oriundos dos instrumentos de planejamento do Poder Concedente.

Art. 19 - O PGO deverá observar e respeitar as Áreas de Preservação Permanentes - APP, estabelecidas em lei, e o Zoneamento Econômico Ecológico - ZEE da região, conforme estabelecido pelas instâncias governamentais.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 20 - As Autoridades Portuárias, sempre que solicitadas pelo Poder Concedente deverão, no prazo estabelecido, apoiar e prestar as informações necessárias à elaboração dos instrumentos de planejamento.

Art. 21 - Ficam revogadas as Portarias SEP/PR nº 178, de 29 de junho de 2009, nº 257, de 17 de setembro de 2009, e nº 414, de 30 de dezembro de 2009.

Art. 22 - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

4.3. ANEXO III - PORTARIA SEP Nº 104, DE 29 DE ABRIL DE 2009.

Dispõe sobre a criação e estruturação do Setor de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho nos portos e terminais marítimos, bem como naqueles outorgados às Companhias Docas.

O SECRETÁRIO ESPECIAL DE PORTOS DA SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único, incisos I e II, da Constituição, e o disposto na Lei nº. 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e na Portaria SEP nº. 176, de 28 de dezembro de 2007, resolve:

Art. 1º Os portos e terminais marítimos, bem como aqueles outorgados às Companhias Docas, deverão, no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias, adotar medidas administrativas e legais para redefinir sua estrutura organizacional, de forma a instituir o Setor de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho – SGA.

§ 1º O objetivo do SGA é o de efetuar eficazmente os estudos e ações vinculadas à gestão ambiental, especialmente o licenciamento ambiental, para os fins do disposto no art. 6º da Lei nº. 11.610, de 12 de dezembro de 2007; bem como estudos e ações decorrentes dos programas ambientais, assim como aqueles relativos à segurança e à saúde no trabalho.

§ 2º A estruturação do SGA de que trata o caput deverá ser submetida à apreciação da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

§ 3º A observância ao disposto neste artigo não desobriga os portos e terminais portuários marítimos, e aqueles outorgados às Companhias Docas, do cumprimento de outras disposições legais e regulamentares em relação à matéria, bem como não os exime da fiscalização do Ministério do Trabalho e Emprego.

Art. 2º Na estruturação do SGA, este deverá subordinar-se ao Diretor- Presidente das autoridades portuárias, garantidas as prerrogativas da União, conforme o caso.

Parágrafo único. A atuação do SGA abrange a área do Porto Organizado, conforme definido em Lei.

Art. 3º Constituem competências gerais do SGA, envolvendo todos os subsetores e respeitadas as necessidades e peculiaridades de cada porto:

I - promoção da conformidade do porto com a legislação vigente no tocante ao meio ambiente, à segurança e à saúde no trabalho;

II - implementação, acompanhamento, orientação e fiscalização do Sistema de Gestão Integrada de Meio Ambiente, Saúde e

Segurança - SGI;

III - promoção da integração das variáveis de meio ambiente, segurança e saúde no planejamento do desenvolvimento e zoneamento portuário;

IV - proposição das diretrizes de gestão ambiental e respectivo Plano Anual de Gestão Ambiental Integrada;

V - coordenação, controle, administração e execução das atividades de gestão constantes do Plano Anual de Gestão Ambiental Integrada ou de caráter emergencial;

VI - implementação, manutenção e atualização de um banco de dados, derivado do programa de monitoramento, que sirva de subsídio para as atividades de dragagem, de outras obras portuárias e do processo de licenciamento ambiental;

VII - elaboração, análise e revisão dos documentos referentes à gestão ambiental portuária;

VIII - supervisão e fiscalização da execução de medidas de prevenção, mitigação e compensação referentes aos impactos ocasionados pelas operações e obras portuárias;

IX - realização da interlocução com os demais setores do porto, arrendatários da área do porto organizado, terminais privativos, prestadores de serviço terceirizado e órgãos intervenientes;

X - previsão das necessidades de recursos financeiros, logística e de pessoas para seu desempenho; XI - apresentação do Relatório Anual de Atividades à administração do porto e à Secretaria Especial de Portos.

XII - articulação institucional e estabelecimento de parcerias com órgãos governamentais e instituições técnicas e científicas afins com o setor;

XIII - desenvolvimento de programas, estudos, análises e pesquisas ambientais de interesse do porto;

XIV - análise e gerenciamento de riscos;

XV - incentivo à formação e ao

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

organizado.

Parágrafo único. Os regulamentos de exploração do porto, os contratos de arrendamento e a norma de pré-qualificação dos operadores portuários deverão especificar exigências do cumprimento da legislação ambiental, de segurança e de saúde do

trabalho, assim como sanções a serem aplicadas pela Administração do Porto em caso de descumprimento daquelas exigências pelos agentes envolvidos.

Art. 9º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

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

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nº 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nº 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I - DEFINIÇÕES E OBJETIVOS

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei.

§ 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V - estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante

autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI - instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;

VIII - (VETADO):

a) (VETADO);

b) (VETADO); e

c) (VETADO);

IX - concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X - delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996;

XI - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII - autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão; e

XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto

organizado.

Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;

II - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;

IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e

V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

CAPÍTULO II - DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Seção I - Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de Instalação Portuária

Art. 4º A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão e arrendamento as cláusulas relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

IV - ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

V - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do

contratado e as sanções respectivas;

VII - às responsabilidades das partes;

VIII - à reversão de bens;

IX - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

X - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;

XI - às garantias para adequada execução do contrato;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso ao porto organizado ou à instalação portuária pelo poder concedente, pela Antaq e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário;

XVII - às penalidades e sua forma de aplicação; e

XVIII - ao foro.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Findo o prazo dos contratos, os bens vinculados à concessão ou ao arrendamento reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

§ 1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.

§ 2º Compete à Antaq, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este

artigo.

§ 3º Os editais das licitações de que trata este artigo serão elaborados pela Antaq, observadas as diretrizes do poder concedente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo à Administração do Porto, delegado ou não.

§ 6º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, na forma do regulamento, expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária.

Art. 7º A Antaq poderá disciplinar a utilização em caráter excepcional, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou exploradas pela concessionária, assegurada a remuneração adequada ao titular do contrato.

Seção II

Da Autorização de Instalações Portuárias

Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:

I - terminal de uso privado;

II - estação de transbordo de carga;

III - instalação portuária pública de pequeno porte;

IV - instalação portuária de turismo;

V - (VETADO).

§ 1º A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterà as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 5º, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII.

§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:

I - a atividade portuária seja mantida;

e

II - o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento.

§ 3º A Antaq adotará as medidas para

assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização.

§ 4º (VETADO).

Art. 9º Os interessados em obter a autorização de instalação portuária poderão requerê-la à Antaq a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º Recebido o requerimento de autorização de instalação portuária, a Antaq deverá:

I - publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet; e

II - promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na mesma região e com características semelhantes.

§ 2º (VETADO).

§ 3º (VETADO).

Art. 10. O poder concedente poderá determinar à Antaq, a qualquer momento e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, a abertura de processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária, na forma do regulamento e observado o prazo previsto no inciso II do § 1º do art. 9º.

Art. 11. O instrumento da abertura de chamada ou anúncio público indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

I - a região geográfica na qual será implantada a instalação portuária;

II - o perfil das cargas a serem movimentadas; e

III - a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a ser movimentado nas instalações portuárias.

Parágrafo único. O interessado em autorização de instalação portuária deverá apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.

Art. 12. Encerrado o processo de chamada ou anúncio público, o poder concedente deverá analisar a viabilidade locacional das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

§ 1º Observado o disposto no regulamento, poderão ser expedidas

diretamente as autorizações de instalação portuária quando:

I - o processo de chamada ou anúncio público seja concluído com a participação de um único interessado; ou

II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, a Antaq deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital.

§ 4º Em qualquer caso, somente poderão ser autorizadas as instalações portuárias compatíveis com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, na forma do caput.

Art. 13. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.

Seção III

Dos Requisitos para a Instalação dos Portos e Instalações Portuárias

Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo poder público municipal; e

III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.

Seção IV

Da Definição da Área de Porto Organizado

Art. 15. Ato do Presidente da República disporá sobre a definição da área dos portos organizados, a partir de proposta da Secretaria de Portos da Presidência da República.

Parágrafo único. A delimitação da área deverá considerar a adequação dos acessos marítimos e terrestres, os ganhos de eficiência e competitividade decorrente da escala das operações e as instalações

portuárias já existentes.

CAPÍTULO III - DO PODER CONCEDENTE

Art. 16. Ao poder concedente compete:

I - elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada;

II - definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, das chamadas públicas e dos processos seletivos de que trata esta Lei, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios;

III - celebrar os contratos de concessão e arrendamento e expedir as autorizações de instalação portuária, devendo a Antaq fiscalizá-los em conformidade com o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e

IV - estabelecer as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários.

§ 1º Para os fins do disposto nesta Lei, o poder concedente poderá celebrar convênios ou instrumentos congêneres de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da administração pública federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, inclusive com repasse de recursos.

§ 2º No exercício da competência prevista no inciso II do caput, o poder concedente deverá ouvir previamente a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis sempre que a licitação, a chamada pública ou o processo seletivo envolver instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis.

CAPÍTULO IV - DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Seção I - Das Competências

Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;

II - assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;

III - pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

seguinte proporção:

I - 50% (cinquenta por cento) de representantes do poder público;

II - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe empresarial; e

III - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe trabalhadora.

Art. 21. Fica assegurada a participação de um representante da classe empresarial e outro da classe trabalhadora no conselho de administração ou órgão equivalente da administração do porto, quando se tratar de entidade sob controle estatal, na forma do regulamento.

Parágrafo único. A indicação dos representantes das classes empresarial e trabalhadora a que alude o caput será feita pelos respectivos representantes no conselho de autoridade portuária.

Art. 22. A Secretaria de Portos da Presidência da República coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades, nos termos do regulamento.

Seção II

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados e nas Instalações Portuárias Alfandegadas

Art. 23. A entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas somente poderá efetuar-se em portos ou instalações portuárias alfandegados.

Parágrafo único. O alfandegamento de portos organizados e instalações portuárias destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou à exportação será efetuado após cumpridos os requisitos previstos na legislação específica.

Art. 24. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;

II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III - exercer a vigilância aduaneira e reprimir o contrabando e o descaminho, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal;

VII - autorizar a remoção de mercadorias da área portuária para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

VIII - administrar a aplicação de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos às mercadorias importadas ou a exportar;

IX - assegurar o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais no plano aduaneiro; e

X - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto ou instalação portuária, às embarcações atracadas ou não e aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira poderá, sempre que julgar necessário, requisitar documentos e informações e o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO V - DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.

§ 1º As normas de pré-qualificação devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 2º A administração do porto terá prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido à Secretaria de Portos da Presidência da República, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.

§ 4º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a administração do porto.

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

I - a administração do porto pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja titular, que se encontre a seu serviço ou

sob sua guarda;

II - o proprietário ou consignatário da mercadoria pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III - o armador pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV - o trabalhador portuário pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V - o órgão local de gestão de mão de obra do trabalho avulso pelas contribuições não recolhidas;

VI - os órgãos competentes pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso; e

VII - a autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

Parágrafo único. Compete à administração do porto responder pelas mercadorias a que se referem os incisos II e VII do caput quando estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto.

Art. 27. As atividades do operador portuário estão sujeitas às normas estabelecidas pela Antaq.

§ 1º O operador portuário é titular e responsável pela coordenação das operações portuárias que efetuar.

§ 2º A atividade de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executada de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, responsáveis pela segurança da embarcação nas atividades de arrumação ou retirada da carga, quanto à segurança da embarcação.

Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações:

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão de obra ou possam ser executadas exclusivamente pela tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

a) em obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, executadas direta ou indiretamente pelo poder público;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheio;

III - relativas à movimentação de:

a) cargas em área sob controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado a organização militar;

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações; e

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes para a navegação.

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 29. As cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta Lei, poderão estabelecer-se como operadores portuários.

Art. 30. A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 31. O disposto nesta Lei não prejudica a aplicação das demais normas referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente o País.

CAPÍTULO VI - DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 32. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

VII - arrecadar e repassar aos

beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;
b) suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento do registro;

II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a

requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4º As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5º A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4º será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 34. O exercício das atribuições previstas nos arts. 32 e 33 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 35. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 36. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 37. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 32, 33 e 35. § 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4º As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 38. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1º O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 32;

II - editar as normas a que se refere o art. 42; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou

seus prepostos.

§ 2º A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3º Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 39. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra.

Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de

pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI - bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2º A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3º O operador portuário, nas atividades a que alude o caput, não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei no 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4º As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 41. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 40; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

Art. 42. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 43. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação

entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção no 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT.

Art. 44. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 45. (VETADO).

CAPÍTULO VII

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 46. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe em:

I - realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II - recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário; ou

III - utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

Parágrafo único. Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para sua prática ou dela se beneficie.

Art. 47. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I - advertência;

II - multa;

III - proibição de ingresso na área do porto por período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias; ou

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto nesta Lei, aplicam-se subsidiariamente às infrações previstas no art. 46 as penalidades estabelecidas na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta.

Art. 48. Apurada, no mesmo

processo, a prática de 2 (duas) ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se cumulativamente as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1o Serão reunidos em um único processo os diversos autos ou representações de infração continuada, para aplicação da pena.

§ 2o Serão consideradas continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 49. Na falta de pagamento de multa no prazo de 30 (trinta) dias, contado da ciência pelo infrator da decisão final que impuser a penalidade, será realizado processo de execução.

Art. 50. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei reverterão para a Antaq, na forma do inciso V do caput do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 51. O descumprimento do disposto nos arts. 36, 39 e 42 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no inciso I do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Art. 52. O descumprimento do disposto no caput e no § 3o do art. 40 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no inciso III do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

CAPÍTULO VIII - DO PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA II

Art. 53. Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, a ser implantado pela Secretaria de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1o O Programa de que trata o caput abrange, dentre outras atividades:

I - as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito;

II - o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários

às hidrovias e ao acesso aos portos e terminais portuários;

III - o monitoramento ambiental; e

IV - o gerenciamento da execução dos serviços e obras.

§ 2o Para fins do Programa de que trata o caput, consideram-se:

I - dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;

II - draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III - material dragado: material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV - empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação; e

V - sinalização e balizamento: sinais náuticos para o auxílio à navegação e à transmissão de informações ao navegante, de forma a possibilitar posicionamento seguro de acesso e tráfego.

Art. 54. A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.

§ 1o As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão contemplar mais de um porto, num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.

§ 2o Na contratação de dragagem por resultado, é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado.

§ 3o A duração dos contratos de que trata este artigo será de até 10 (dez) anos, improrrogável.

§ 4o As contratações das obras e serviços no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II poderão ser feitas por meio de licitações internacionais e utilizar o Regime Diferenciado de Contratações Públicas, de que trata a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

§ 5o A administração pública poderá contratar empresa para gerenciar e auditar os serviços e obras contratados na forma do caput.

Art. 55. As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela autoridade marítima e não se submetem ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

CAPÍTULO IX - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 56. (VETADO).

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

§ 1o A prorrogação antecipada de que trata o caput dependerá da aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente em até 60 (sessenta) dias.

§ 2o (VETADO).

§ 3o Caso, a critério do poder concedente, a antecipação das prorrogações de que trata o caput não seja efetivada, tal decisão não implica obrigatoriamente na recusa da prorrogação contratual prevista originalmente.

§ 4o (VETADO).

§ 5o O Poder Executivo deverá encaminhar ao Congresso Nacional, até o último dia útil do mês de março de cada ano, relatório detalhado sobre a implementação das iniciativas tomadas com base nesta Lei, incluindo, pelo menos, as seguintes informações:

I - relação dos contratos de arrendamento e concessão em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, por porto organizado, indicando data dos contratos, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas contratuais;

II - relação das instalações portuárias exploradas mediante autorizações em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, segundo a localização, se dentro ou fora do porto organizado, indicando data da autorização, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas dos termos de adesão e autorização;

III - relação dos contratos licitados no

ano anterior com base no disposto no art. 56 desta Lei, por porto organizado, indicando data do contrato, modalidade da licitação, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos contratos de concessão ou arrendamento;

IV - relação dos termos de autorização e os contratos de adesão adaptados no ano anterior, com base no disposto nos arts. 58 e 59 desta Lei, indicando data do contrato de autorização, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos termos de adesão e autorização;

V - relação das instalações portuárias operadas no ano anterior com base no previsto no art. 7o desta Lei, indicando empresa concessionária, empresa que utiliza efetivamente a instalação portuária, motivo e justificativa da utilização por interessado não detentor do arrendamento ou concessão e prazo de utilização.

Art. 58. Os termos de autorização e os contratos de adesão em vigor deverão ser adaptados ao disposto nesta Lei, em especial ao previsto nos §§ 1o a 4o do art. 8o, independentemente de chamada pública ou processo seletivo.

Parágrafo único. A Antaq deverá promover a adaptação de que trata o caput no prazo de 1 (um) ano, contado da data de publicação desta Lei.

Art. 59. As instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do caput do art. 8o, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, desde que realizada a adaptação nos termos do art. 58.

Parágrafo único. Os pedidos de autorização para exploração de instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do art. 8o, localizadas dentro da área do porto organizado, protocolados na Antaq até dezembro de 2012, poderão ser deferidos pelo poder concedente, desde que tenha sido comprovado até a referida data o domínio útil da área.

Art. 60. Os procedimentos licitatórios para contratação de dragagem homologados e os contratos de dragagem em vigor na data da publicação desta Lei permanecem regidos pelo disposto na Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007.

Art. 61. Até a publicação do regulamento previsto nesta Lei, ficam mantidas as regras para composição dos conselhos da autoridade portuária e dos conselhos de supervisão e diretorias

executivas dos órgãos de gestão de mão de obra.

Art. 62. O inadimplemento, pelas concessionárias, arrendatárias, autorizadas e operadoras portuárias no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a administração do porto e a Antaq, assim declarado em decisão final, impossibilita a inadimplente de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações.

§ 1o Para dirimir litígios relativos aos débitos a que se refere o caput, poderá ser utilizada a arbitragem, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996.

§ 2o O impedimento previsto no caput também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.

Art. 63. As Companhias Docas observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.

Art. 64. As Companhias Docas firmarão com a Secretaria de Portos da Presidência da República compromissos de metas e desempenho empresarial que estabelecerão, nos termos do regulamento:

I - objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução;

II - indicadores e critérios de avaliação de desempenho;

III - retribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e

IV - critérios para a profissionalização da gestão das Docas.

Art. 65. Ficam transferidas à Secretaria de Portos da Presidência da República as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT em leis gerais e específicas relativas a portos fluviais e lacustres, exceto as competências relativas a instalações portuárias públicas de pequeno porte.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária o disposto nas Leis nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 8.666, de 21 de junho de 1993.

Art. 67. Aplica-se subsidiariamente a esta Lei o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em especial no que se refere

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

às competências e atribuições da Antaq.

Art. 68. As poligonais de áreas de portos organizados que não atendam ao disposto no art. 15 deverão ser adaptadas no prazo de 1 (um) ano.

Art. 69. (VETADO).

Art. 70. O art. 29 da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29. Os serviços públicos necessários à importação e exportação deverão ser centralizados pela administração pública em todos os portos organizados.

§ 1º Os serviços de que trata o caput serão prestados em horário corrido e coincidente com a operação de cada porto, em turnos, inclusive aos domingos e feriados.

§ 2º O horário previsto no § 1º poderá ser reduzido por ato do Poder Executivo, desde que não haja prejuízo à segurança nacional e à operação portuária.

.....” (NR)

Art. 71. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

.....” (NR)

“Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes:

.....

III - depende de autorização:

.....

c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

g) (revogada);

h) (revogada);

.....” (NR)

“Art. 20.

.....

I - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

.....” (NR)

“Art. 21. Ficam instituídas a

Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei.

.....”

(NR)

“Art. 23. Constituem a esfera de atuação da Antaq:

.....

II - os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

III - as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

§ 1º A Antaq articular-se-á com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

.....”

(NR)

“Art. 27.

.....

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias;

.....

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

a) (revogada);

b) (revogada);

.....

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda;

.....

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autoritários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

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

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde

e as atas das reuniões de Diretoria, assim como os documentos que as instruem, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, na forma do regulamento.” (NR)

“Art. 78. A ANTT e a Antaq submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.

.....”
(NR)

“Art. 78-A.”

§ 1º Na aplicação das sanções referidas no caput, a Antaq observará o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

§ 2º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do caput, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da Antaq.” (NR)

“Art. 81.”

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias;

IV - (revogado).” (NR)

“Art.

82.”

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima.

.....”
(NR)

Art. 72. A Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24-A. À Secretaria de Portos compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres.

..... §

2o

III - a elaboração dos planos gerais de outorgas;

.....

V - o desenvolvimento da

infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e instalações portuárias sob sua esfera de atuação, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.

.....”
(NR)

“Art. 27.”

XXII -

a) política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário;

b) marinha mercante e vias navegáveis; e

c) participação na coordenação dos transportes aeroviários;

.....”
(NR)

Art. 73. A Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

“Art. 10-A. É assegurado, na forma do regulamento, benefício assistencial mensal, de até 1 (um) salário mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos, com mais de 60 (sessenta) anos, que não cumprirem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria previstas nos arts. 42, 48, 52 e 57 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, e que não possuam meios para prover a sua subsistência.

Parágrafo único. O benefício de que trata este artigo não pode ser acumulado pelo beneficiário com qualquer outro no âmbito da seguridade social ou de outro regime, salvo os da assistência médica e da pensão especial de natureza indenizatória.”

Art. 74. (VETADO).

Art. 75. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 76. Ficam revogados:

I - a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

II - a Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007;

III - o art. 21 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006;

IV - o art. 14 da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007;

V - os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

a) as alíneas g e h do inciso III do caput do art. 14;

b) as alíneas a e b do inciso III do caput do art. 27;

c) o inciso XXVII do caput do art. 27;

d) os §§ 3º e 4º do art. 27; e

e) o inciso IV do caput do art. 81; e

VI - o art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de

novembro de 1998.

4.5. ANEXO V - DECRETO Nº 8.033, DE 27 DE JUNHO DE 2013

Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe conferem os arts. 84, caput, incisos IV e VI, alínea “a”, e 21, caput, inciso XII, alínea “f”, da Constituição, e tendo em vista o disposto nas Leis nº 12.815, de 5 de junho de 2013, no 10.233, de 5 de junho de 2001, e no 10.683, de 28 de maio de 2003, DECRETA:

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Este Decreto regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.

Parágrafo único. O poder concedente será exercido por intermédio da Secretaria de Portos da Presidência da República.

Art. 2º Sem prejuízo de outras atribuições previstas na legislação específica, compete ao poder concedente:

I - elaborar o plano geral de outorgas do setor portuário;

II - disciplinar conteúdo, forma e periodicidade de atualização dos planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos;

III - definir diretrizes para a elaboração dos regulamentos de exploração dos portos;

IV - aprovar a transferência de controle societário ou de titularidade de contratos de concessão ou de arrendamento, previamente analisados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq;

V - aprovar a realização de investimentos não previstos nos contratos de concessão ou de arrendamento, previamente analisados pela Antaq;

VI - conduzir e aprovar, sempre que necessários, os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental do objeto da concessão ou do arrendamento; e

VII - aprovar e encaminhar ao Congresso Nacional o relatório de que trata o § 5º do art. 57 da Lei nº 12.815, de 2013.

Art. 3º Sem prejuízo de outras atribuições previstas na legislação específica, compete à Antaq:

I - analisar a transferência de controle societário ou de titularidade de contratos de concessão ou de arrendamento;

II - analisar as propostas de realização de investimentos não previstos nos contratos de concessão ou de arrendamento;

III - arbitrar, na esfera administrativa, os conflitos de interesses e as controvérsias

sobre os contratos não solucionados entre a administração do porto e a arrendatária;

IV - arbitrar, em grau de recurso, os conflitos entre agentes que atuem no porto organizado, ressalvadas as competências das demais autoridades públicas;

V - apurar, de ofício ou mediante provocação, práticas abusivas ou tratamentos discriminatórios, ressalvadas as competências previstas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011; e

VI - elaborar o relatório de que trata o § 5º do art. 57 da Lei nº 12.815, de 2013, e encaminhá-lo ao poder concedente.

Parágrafo único. A Antaq deverá cumprir o disposto no plano geral de outorgas para a realização das licitações de concessão e de arrendamento e das chamadas públicas para autorização de instalações portuárias.

Art. 4º Sem prejuízo de outras atribuições previstas na legislação específica, compete à administração do porto:

I - estabelecer o regulamento de exploração do porto, observadas as diretrizes do poder concedente; e

II - decidir sobre conflitos que envolvam agentes que atuam no porto organizado, ressalvadas as competências das demais autoridades públicas.

Parágrafo único. Nas concessões de porto organizado, o contrato disciplinará a extensão e a forma do exercício das competências da administração do porto.

CAPÍTULO II - DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS LOCALIZADAS DENTRO DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

Seção I - Das disposições gerais sobre a licitação da concessão e do arrendamento

Art. 5º A licitação para a concessão e para o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária será regida pelo disposto na Lei nº 12.815, de 2013, na Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, neste Decreto e, subsidiariamente, no Decreto nº 7.581, de 11 de outubro de 2011.

Parágrafo único. Na hipótese de transferência das competências para a

elaboração do edital ou para a realização dos procedimentos licitatórios de que trata o § 5º do art. 6º da Lei nº 12.815, de 2013, a administração do porto deverá observar o disposto neste Decreto, sem prejuízo do acompanhamento dos atos e procedimentos pela Antaq.

Art. 6º A realização dos estudos prévios de viabilidade técnica, econômica e ambiental do objeto do arrendamento ou da concessão, quando necessária, deverá observar as diretrizes do planejamento do setor portuário.

§ 1º Os estudos de que trata o caput poderão ser realizados em versão simplificada, conforme disciplinado pela Antaq, sempre que:

I - não haja alteração substancial da destinação da área objeto da concessão ou do arrendamento;

II - não haja alteração substancial das atividades desempenhadas pela concessionária ou arrendatária; ou

III - o objeto e as condições da concessão ou do arrendamento permitam, conforme estabelecido pelo poder concedente.

§ 2º As administrações dos portos encaminharão ao poder concedente e à Antaq todos os documentos e informações necessários ao desenvolvimento dos estudos previstos neste artigo.

§ 3º O poder concedente poderá autorizar a elaboração, por qualquer interessado, dos estudos de que trata o caput e, caso esses sejam utilizados para a licitação, deverá assegurar o ressarcimento dos dispêndios correspondentes.

Art. 7º Definido o objeto da licitação, a Antaq deverá adotar as providências previstas no art. 14 da Lei nº 12.815, de 2013.

Seção II - Do edital da licitação

Art. 8º O edital definirá os critérios objetivos para o julgamento da licitação e disporá sobre:

I - o objeto, a área, o prazo e a possibilidade de prorrogação do contrato;

II - os prazos, os locais, os horários e as formas de recebimento da documentação exigida para a habilitação e das propostas, do julgamento da licitação e da assinatura dos contratos;

III - os prazos, os locais e os horários em que serão fornecidos aos interessados os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e à apresentação das propostas;

IV - os critérios e a relação dos documentos exigidos para aferição da capacidade técnica e econômico-financeira, da

regularidade jurídica e fiscal dos licitantes e da garantia da proposta e da execução do contrato;

V - a relação dos bens afetos ao arrendamento ou à concessão;

VI - as regras para pedido de esclarecimento, impugnação administrativa e interposição de recursos; e

VII - a minuta do contrato de arrendamento ou de concessão e seus anexos.

Parágrafo único. O edital de licitação poderá impor ao vencedor a obrigação de indenizar o antigo titular pela parcela não amortizada dos investimentos realizados em bens afetos ao arrendamento ou à concessão, desde que tenham sido aprovados pelo poder concedente.

Art. 9º Nas licitações de concessão e de arrendamento, serão utilizados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga.

§ 1º O edital poderá prever ainda a utilização de um dos seguintes critérios para julgamento, associado com um ou mais dos critérios previstos no caput:

I - maior valor de investimento;

II - menor contraprestação do poder concedente; ou

III - melhor proposta técnica, conforme critérios objetivos estabelecidos pelo poder concedente.

§ 2º A capacidade de movimentação poderá ser definida como:

I - capacidade estática, entendida como a quantidade máxima de carga que pode ser armazenada na instalação portuária a qualquer tempo;

II - capacidade dinâmica, entendida como a quantidade máxima de carga que pode ser movimentada na instalação portuária durante certo período de tempo e em nível adequado de serviço; ou

III - capacidade efetiva, entendida como a quantidade de carga movimentada na instalação portuária, durante certo período de tempo e em nível adequado de serviço.

§ 3º O menor tempo de movimentação poderá corresponder:

I - ao menor tempo médio de movimentação de determinadas cargas;

II - ao menor tempo médio de atendimento de uma embarcação de referência; ou

III - a outros critérios de aferição da eficiência do terminal na movimentação de cargas, conforme fixado no edital.

Art. 10. Na fase de habilitação das licitações previstas neste Decreto, será aplicado, no que couber, o disposto nos arts. 27 a 33 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Parágrafo único. Para a qualificação técnica nas licitações de arrendamento, o edital poderá estabelecer que o licitante assumo o compromisso de:

I - obter sua pré-qualificação como operador portuário perante a administração do porto; ou

II - contratar um operador portuário pré-qualificado perante a administração do porto para o desempenho das operações portuárias, sem prejuízo do integral cumprimento das metas de qualidade e de outras obrigações estabelecidas no contrato.

Art. 11. Deverá ser adotado o prazo mínimo de trinta dias para a apresentação de propostas, contado da data de publicação do edital.

§ 1º Será conferida publicidade ao edital mediante:

I - publicação de extrato do edital no Diário Oficial da União; e

II - divulgação em sítio eletrônico oficial da Secretaria de Portos da Presidência da República e da Antaq.

§ 2º As eventuais modificações no edital serão divulgadas no mesmo prazo dos atos e procedimentos originais, exceto quando a alteração não comprometer a formulação das propostas.

§ 3º A Antaq deverá convocar, com antecedência mínima de dez dias úteis de sua realização, audiência pública que deverá ocorrer com antecedência mínima de quinze dias úteis da data prevista para a publicação do edital.

Seção III - Do procedimento licitatório

Art. 12. O procedimento licitatório observará as fases e a ordem previstas no art. 12 da Lei nº 12.462, de 2011.

Parágrafo único. As licitações adotarão preferencialmente os modos de disputa aberto ou combinado.

Art. 13. Após o encerramento da fase de apresentação de propostas, a comissão de licitação classificará as propostas em ordem decrescente, observadas as particularidades dos critérios de julgamento adotados.

§1º A comissão de licitação poderá negociar condições mais vantajosas com os licitantes.

§2º A negociação de que trata o § 1º será promovida segundo a ordem de classificação das propostas, assegurada a publicidade sobre seus termos e condições.

§ 3º Encerrada a sessão de julgamento, será dada publicidade à respectiva ata, com a ordem de classificação das propostas.

Art. 14 O procedimento licitatório terá fase recursal única, que se seguirá à habilitação do vencedor, exceto na hipótese de inversão de fases.

§ 1º Na fase recursal, serão analisados os recursos referentes ao julgamento das propostas ou lances e à habilitação do vencedor.

§ 2º Os licitantes que desejarem recorrer em face dos atos do julgamento da proposta ou da habilitação deverão manifestar, imediatamente após o término de cada sessão, sua intenção de recorrer, sob pena de preclusão.

Art. 15. O recurso será dirigido à Diretoria da Antaq, por intermédio da comissão de licitação, que apreciará sua admissibilidade.

§ 1º A comissão de licitação poderá, de ofício ou mediante provocação, reconsiderar sua decisão em até cinco dias úteis ou, nesse mesmo prazo, encaminhar o recurso à Antaq devidamente instruído.

§ 2º A Antaq deverá proferir sua decisão no prazo de cinco dias úteis, contado da data de seu recebimento.

Art. 16. 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 conterà, 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 contêinerizada.

§ 2º Todas as propostas apresentadas durante o prazo de chamada ou de anúncio públicos, que se encontrem na mesma região geográfica, deverão ser reunidas em um mesmo procedimento e analisadas conjuntamente, independentemente do tipo de carga.

§ 3º Para participar de chamada ou de anúncio públicos, os demais interessados deverão apresentar a documentação exigida no caput do art. 27.

Art. 30. Encerrado o processo de chamada ou de anúncio públicos, o poder concedente deverá analisar a viabilidade locacional das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

Parágrafo único. Para os fins deste Decreto, considera-se viabilidade locacional a possibilidade da implantação física de duas ou mais instalações portuárias na mesma região geográfica que não gere impedimento operacional a qualquer uma delas.

Art. 31. Poderão ser expedidas diretamente, independente da realização de processo seletivo público, as autorizações de instalação portuária quando:

I - o processo de chamada ou anúncio públicos for concluído com a participação de um único interessado; ou

II - não existir impedimento locacional à implantação concomitante de todas as instalações portuárias solicitadas.

Parágrafo único. Em qualquer caso, somente poderão ser autorizadas as instalações portuárias compatíveis com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

Art. 32. Nos casos de inviabilidade locacional à implantação concomitante das instalações portuárias solicitadas, a Antaq deverá:

I - definir os critérios de julgamento a serem utilizados no processo seletivo público; e

II - conferir prazo de trinta dias para que os interessados reformulem suas propostas, adaptando-as à participação no processo seletivo público.

§ 1º Eliminado o impedimento locacional após a reformulação prevista no inciso II do caput, as propostas deverão ser novamente submetidas à aprovação do poder concedente, que poderá autorizar as instalações portuárias na forma do art. 31.

§ 2º Mantido o impedimento locacional após a reformulação prevista no inciso II do caput, caberá à Antaq promover processo seletivo público para seleção da melhor proposta.

§ 3º A Antaq disciplinará os procedimentos e prazos para realização do processo seletivo público de que trata este artigo.

Art. 33. Encerrada a chamada ou anúncio públicos na forma do art. 31 ou encerrado o processo seletivo público na forma do art. 32, os interessados terão o prazo de noventa dias, contado da data de publicação da decisão, para apresentar a

Antaq os seguintes documentos, além de outros que venham a ser exigidos por norma específica:

I - comprovação de atendimento do disposto no art. 14 da Lei nº 12.815, de 2013;

II - as garantias de execução a serem firmadas no momento de emissão da autorização, nos termos estabelecidos pela Antaq;

III - a documentação comprobatória de sua regularidade perante as Fazendas federal, estadual e municipal da sede da pessoa jurídica e o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS; e

IV - parecer favorável da autoridade marítima, que deverá responder à consulta em prazo não superior a quinze dias.

Parágrafo único. O descumprimento do prazo a que se refere o caput ou a apresentação de documentação em desconformidade com o disposto neste Decreto ou nas normas da Antaq ensejará a desclassificação da proposta e a convocação dos demais interessados na ordem de classificação no processo seletivo público.

Art. 34. Encerrados os procedimentos para autorização, a Antaq enviará a documentação ao poder concedente que deverá, no prazo de quinze dias, contado da data do recebimento, analisar e deliberar sobre o resultado do processo e a celebração dos contratos de adesão.

Parágrafo único. Celebrados os contratos de adesão, os processos serão restituídos à Antaq para acompanhamento.

Art. 35. Não dependerão da celebração de novo contrato de adesão, bastando a aprovação pelo poder concedente:

I - a transferência de titularidade da autorização, desde que preservadas as condições estabelecidas no contrato de adesão original; ou

II - o aumento da capacidade de movimentação ou de armazenagem da instalação portuária, desde que não haja expansão de área original.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto no caput, o poder concedente poderá, conforme disciplinado em ato do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, dispensar a emissão de nova autorização nas hipóteses de:

I - a alteração do tipo de carga movimentada; ou

II - a ampliação da área da instalação portuária, localizada fora do porto organizado, que não exceda a vinte e cinco por cento da área original, desde que haja viabilidade

locacional.

CAPÍTULO IV - DO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA

Art. 36. Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto.

§ 1º Compete ao conselho de autoridade portuária sugerir:

I - alterações do regulamento de exploração do porto;

II - alterações no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;

III - ações para promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;

IV - medidas para fomentar a ação industrial e comercial do porto;

V - ações com objetivo de desenvolver mecanismos para atração de cargas;

VI - medidas que visem estimular a competitividade; e

VII - outras medidas e ações de interesse do porto.

§ 2º Compete ao conselho de autoridade portuária aprovar o seu regimento interno.

Art. 37. Cada conselho de autoridade portuária será constituído pelos membros titulares e seus suplentes:

I - do Poder Público, sendo:

a) quatro representantes da União, dentre os quais será escolhido o presidente do conselho;

b) um representante da autoridade marítima;

c) um representante da administração do porto;

d) um representante do Estado onde se localiza o porto; e

e) um representante dos Municípios onde se localizam o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;

II - da classe empresarial, sendo:

a) dois representantes dos titulares de arrendamentos de instalações portuárias;

b) um representante dos operadores portuários; e

c) um representante dos usuários; e

III - da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos; e

b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários.

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros e seus suplentes do conselho serão indicados:

I - pelo Ministro de Estado Chefe da

Secretaria de Portos da Presidência da República; pelo Comandante da Marinha; pela administração do porto; pelo Governador de Estado e pelo Prefeito do Município, respectivamente, no caso do inciso I do caput; e

II - pelas entidades de classe local das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput.

§ 2º Ato do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos definirá as entidades responsáveis pela indicação de que trata o inciso II do § 1º e os procedimentos a serem adotados para as indicações.

§ 3º Os membros do conselho serão designados por ato do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República para um mandato de dois anos, admitida a recondução uma única vez, por igual período.

§ 4º A participação no conselho de autoridade portuária será considerada prestação de serviço público relevante, não remunerada.

§ 5º As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada representante terá direito a um voto; e

II - o presidente do conselho terá voto de qualidade.

§ 6º Perderá o mandato o membro do conselho que faltar, injustificadamente, a três reuniões consecutivas ou seis alternadas, assumindo a vaga o seu suplente até a efetivação de nova indicação.

CAPÍTULO V - DO ÓRGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA

Art. 38. O órgão de gestão de mão de obra terá, obrigatoriamente, um conselho de supervisão e uma diretoria-executiva.

§ 1º O conselho de supervisão será composto por três membros titulares e seus suplentes, sendo:

I - dois indicados pelas entidades de classe local das respectivas categorias econômicas; e

II - um indicado pelas entidades de classe local das categorias profissionais relativas às atividades previstas no § 1º do art. 40 da Lei nº 12.815, de 2013.

§ 2º Ato do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos definirá as entidades responsáveis pela indicação de que trata o § 1º e os procedimentos a serem adotados para as indicações.

§ 3º A Diretoria-Executiva será composta por um ou mais diretores,

designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelos operadores portuários que atuam no respectivo porto organizado, cujo prazo de gestão será de três anos, permitida a redesignação.

§ 4o Caso a Diretoria-Executiva seja composta por dois membros ou mais, um deles poderá ser indicado pelas respectivas entidades de classe das categorias profissionais relativas às atividades previstas no § 1o do art. 40 da Lei nº 12.815, de 2013, conforme definido em convenção coletiva.

§ 5o Até um terço dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para exercício de cargos de diretores.

CAPÍTULO VI - DO FÓRUM PERMANENTE PARA QUALIFICAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO E DO SINE-PORTO

Art. 39. Fica instituído o Fórum Nacional Permanente para Qualificação do Trabalhador Portuário, com a finalidade de discutir as questões relacionadas a formação, qualificação e certificação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, em especial:

I - sua adequação aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários; e

II - o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso.

§1o Integrarão o Fórum Nacional Permanente para Qualificação do Trabalhador Portuário:

I - um representante de cada um dos seguintes órgãos e entidades:

a) Ministério do Trabalho e Emprego, que o coordenará;

b) Secretaria de Portos da Presidência da República;

c) Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;

d) Ministério da Educação;

e) Secretaria-Geral da Presidência da República; e

f) Comando da Marinha;

II - três representantes de entidades empresariais, sendo:

a) um representante dos titulares de arrendamentos de instalações portuárias;

b) um representante dos operadores portuários; e

c) um representante dos usuários; e

III - três representantes da classe trabalhadora, sendo:

a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos; e

b) um representante dos demais trabalhadores portuários.

§ 2o Os representantes de que tratam os incisos II e III do § 1o cumprirão mandatos de dois anos, permitida a recondução.

§ 3o Perderá o mandato o membro do Fórum de que tratam os incisos II e III do § 1o que faltar, injustificadamente, a três reuniões consecutivas ou seis alternadas, assumindo a vaga o seu suplente até a efetivação de nova indicação.

§ 4o Ato do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos definirá as entidades responsáveis pela indicação de que trata os incisos II e III do § 1o e os procedimentos a serem adotados para as indicações.

§ 5o A participação no Fórum será considerada prestação de serviço público relevante, não remunerada.

Art. 40. O Ministério do Trabalho e Emprego instituirá, no âmbito do Sistema Nacional de Emprego - SINE, banco de dados específico com o objetivo de organizar a identificação e a oferta de mão de obra qualificada para o setor portuário, intitulado SINE-PORTO. (Redação dada pelo Decreto nº 8.071, de 2013)

§ 1o Constarão do SINE-PORTO, no mínimo, as seguintes informações:

I - identificação do trabalhador; (Incluído pelo Decreto nº 8.071, de 2013)

II - qualificação profissional obtida para o exercício das funções; e (Incluído pelo Decreto nº 8.071, de 2013)

III - registro ou cadastramento em órgão de gestão de mão de obra, quando couber. (Incluído pelo Decreto nº 8.071, de 2013)

§ 2o Os trabalhadores portuários avulsos inscritos no respectivo órgão de gestão de mão de obra, constantes no SINE-PORTO, terão preferência no acesso a programas de formação ou qualificação profissional oferecidos no âmbito do SINE ou do Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego - Pronatec, de que trata a Lei nº 12.513, de 26 de outubro de 2011. (Redação dada pelo Decreto nº 8.071, de 2013)

CAPÍTULO VII - DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 41. A participação de um representante da classe empresarial e outro da classe trabalhadora no conselho de administração ou órgão equivalente da administração do porto, quando se tratar de entidade sob controle estatal, deverá estar

prevista nos estatutos sociais das empresas públicas e sociedades de economia mista.

§ 1º A indicação dos representantes das classes empresarial e trabalhadora de que trata o caput será feita pelos respectivos representantes no conselho de autoridade portuária.

§ 2º indicação do representante da classe trabalhadora e seu suplente recairá obrigatoriamente sobre empregado da entidade sob controle estatal.

§ 3º Os representantes da classe empresarial e da classe trabalhadora estão sujeitos aos critérios e exigências para o cargo de conselheiro de administração previstos em lei e no estatuto da respectiva entidade.

§ 4º Serão observadas, quanto aos requisitos e impedimentos para a participação nos conselhos de que trata o art. 21 da Lei nº 12.815, de 2013, as disposições constantes 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.

Tipo de Legislação:	Ato Declaratório
Título:	ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO SRRF02 Nº 23, DE 05 DE JULHO DE 2002
Assunto:	Alfandegamento de portos aeroportos e pontos de fronteira
URL:	

SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DA RECEITA FEDERAL
2ª REGIÃO FISCAL

ATO DECLARATÓRIO EXECUTIVO SRRF/2ª RF Nº 023, DE 05 DE JULHO DE 2002

O Superintendente da Receita Federal na 2ª Região Fiscal, no uso da atribuição que lhe foi delegada pela Portaria SRF nº 602, de 10 de maio de 2002, de conformidade com a Instrução Normativa SRF nº 37, de 24 de junho de 1996, e Portaria SRF nº 1.743, de 12 de agosto de 1998, declara:

Art. 1º - Alfandegado, em caráter precário, o Porto Organizado de Vila do Conde, localizado a Rodovia PA 481, Km 2,3, Vila do Conde, Ponta Grossa, Barcarena, Estado do Pará.

Art. 2º - O referido porto ficará sob a jurisdição da Alfândega do Porto de Belém/PA, e estará autorizado a proceder, de forma permanente, as seguintes operações:

- I - entrada ou saída de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados;
- II - atracação, estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados;
- III - carga, descarga, transbordo, baldeação, redestinação, armazenagem ou passagem de mercadorias ou bens procedentes do exterior ou a ele destinados;
- IV - embarque, desembarque ou trânsito de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados;
- V - despacho de importação para consumo ou de exportação definitiva;
- VI - despacho de mercadorias em regime de trânsito aduaneiro;
- VII - despacho para admissão em outros regimes aduaneiros especiais, na importação ou na exportação; e
- VIII - despacho aduaneiro de bagagem desacompanhada;

Art. 3º - O porto ora alfandegado é administrado pela Companhia Docas do Pará - CDP, inscrita no CNPJ/MF nº 04.933.552/0009-60, que assumirá a condição de fiel depositária das mercadorias sob sua guarda.

Art. 4º - O presente Ato Declaratório Executivo está amparado no Termo de Compromisso firmado entre a Companhia Docas do Pará e a Superintendência Regional da Receita Federal na 2ª RF, celebrado em 04 de julho de 2002.

Art. 5º - A inexecução de qualquer dos itens contidos no Termo de Compromisso citado no artigo anterior, implicará na revogação deste ADE.

Art. 6º - Permanece inalterado o código nº 2.71.15.01-1, atribuído ao referido recinto.

Art. 7º - Cumprirá a autorizada ressarcir, a partir do mês de julho de 2002, 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, de acordo com o "caput" e parágrafo único do artigo 4º do Decreto nº 1.912, de 21 de maio de 1996, adotando-se para esse fim a sistemática estabelecida pela Instrução Normativa nº 48, de 23 de agosto de 1996.

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 - PNL P e respectivos Planos Mestres, Planos de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ e Plano Geral de Outorgas - PGO.

O MINISTRO DE ESTADO CHEFE DA SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, no uso de suas atribuições que lhe conferem os incisos I e II do parágrafo único do art. 87 da Constituição Federal e tendo em vista o disposto no Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, resolve:

Art. 1º - O Anexo I da Portaria SEP/PR nº 3, de 7 de janeiro de 2014, passa a vigorar na forma do Anexo I desta Portaria.

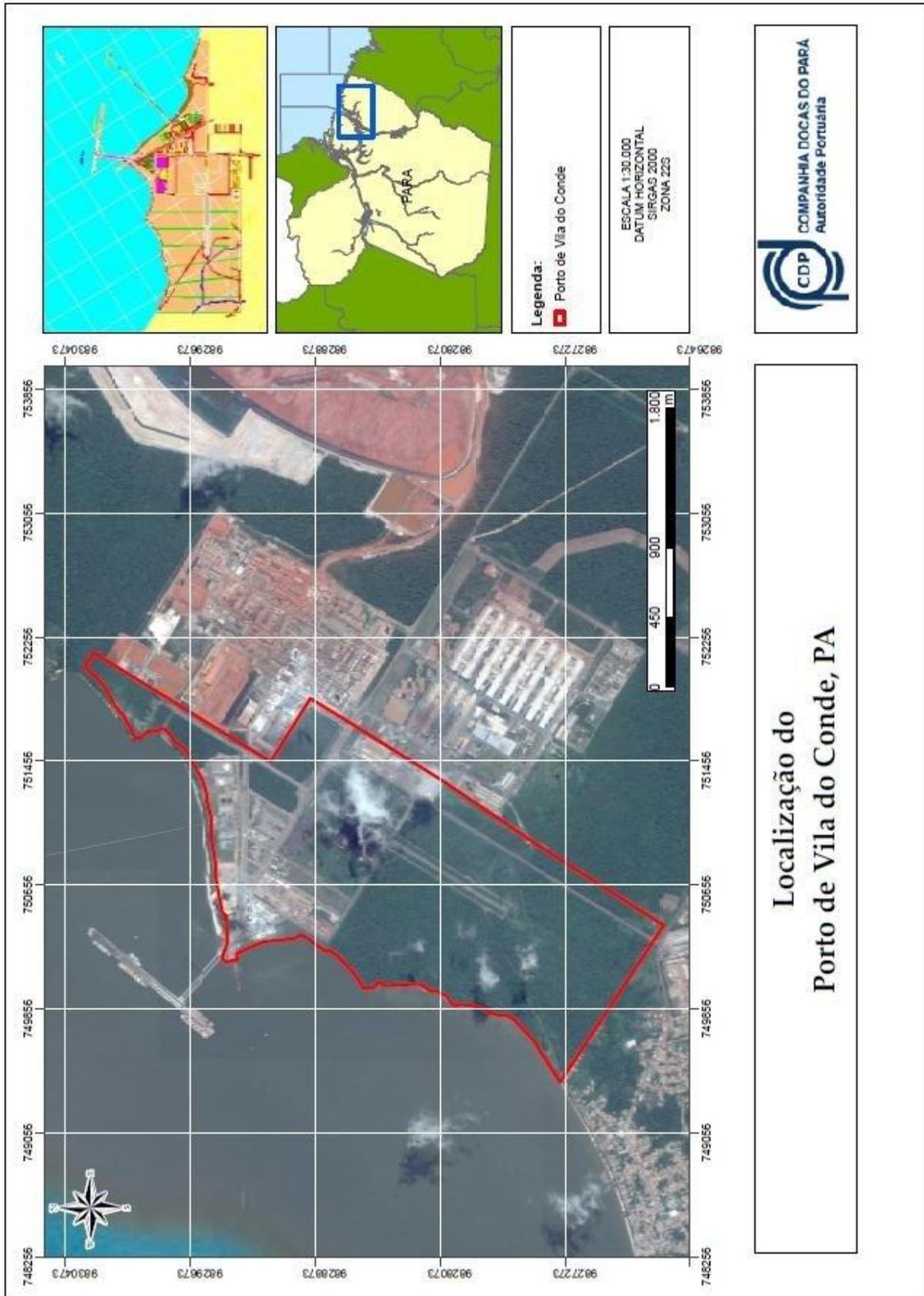
Art. 2º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

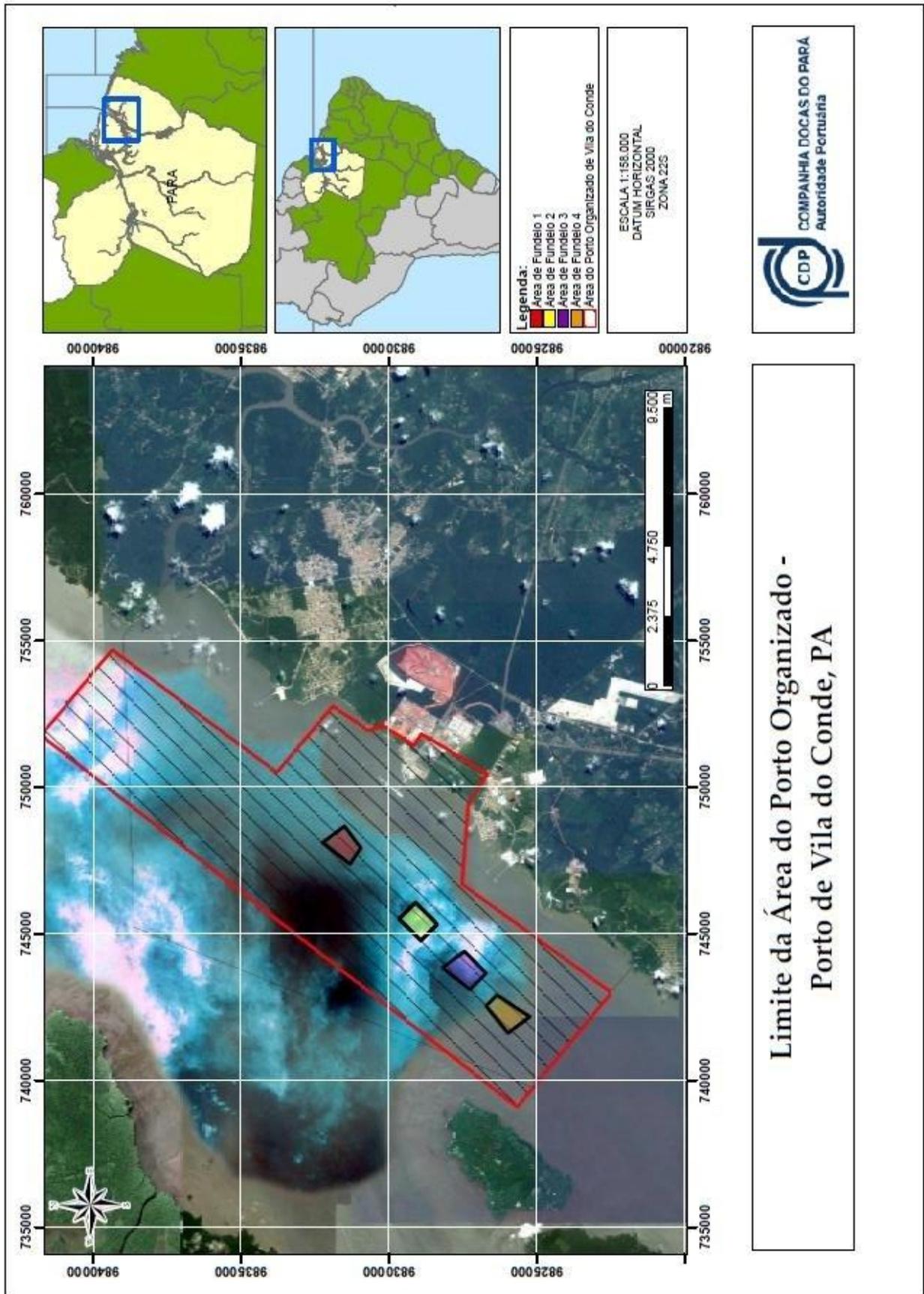
CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES

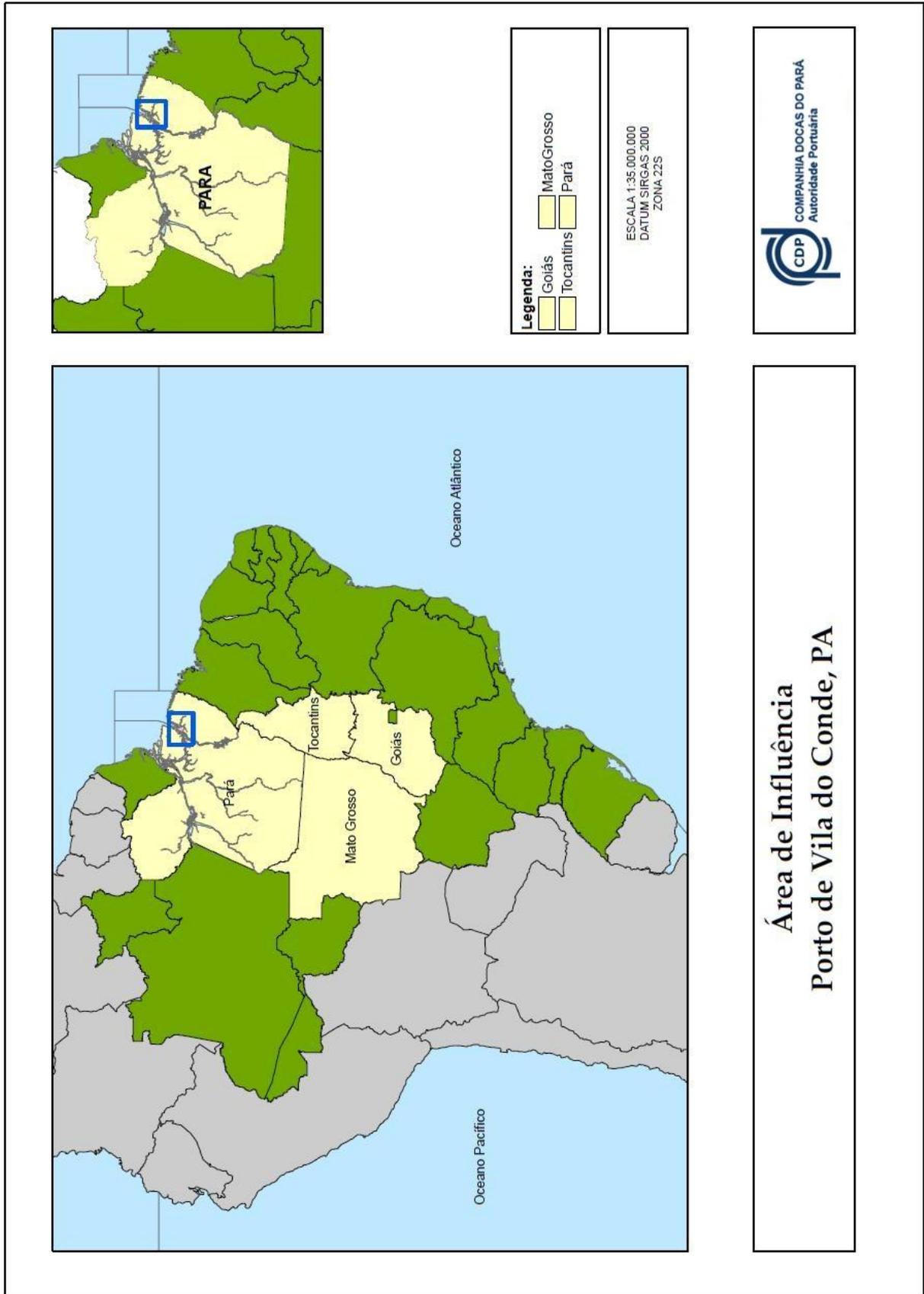
ANEXO I

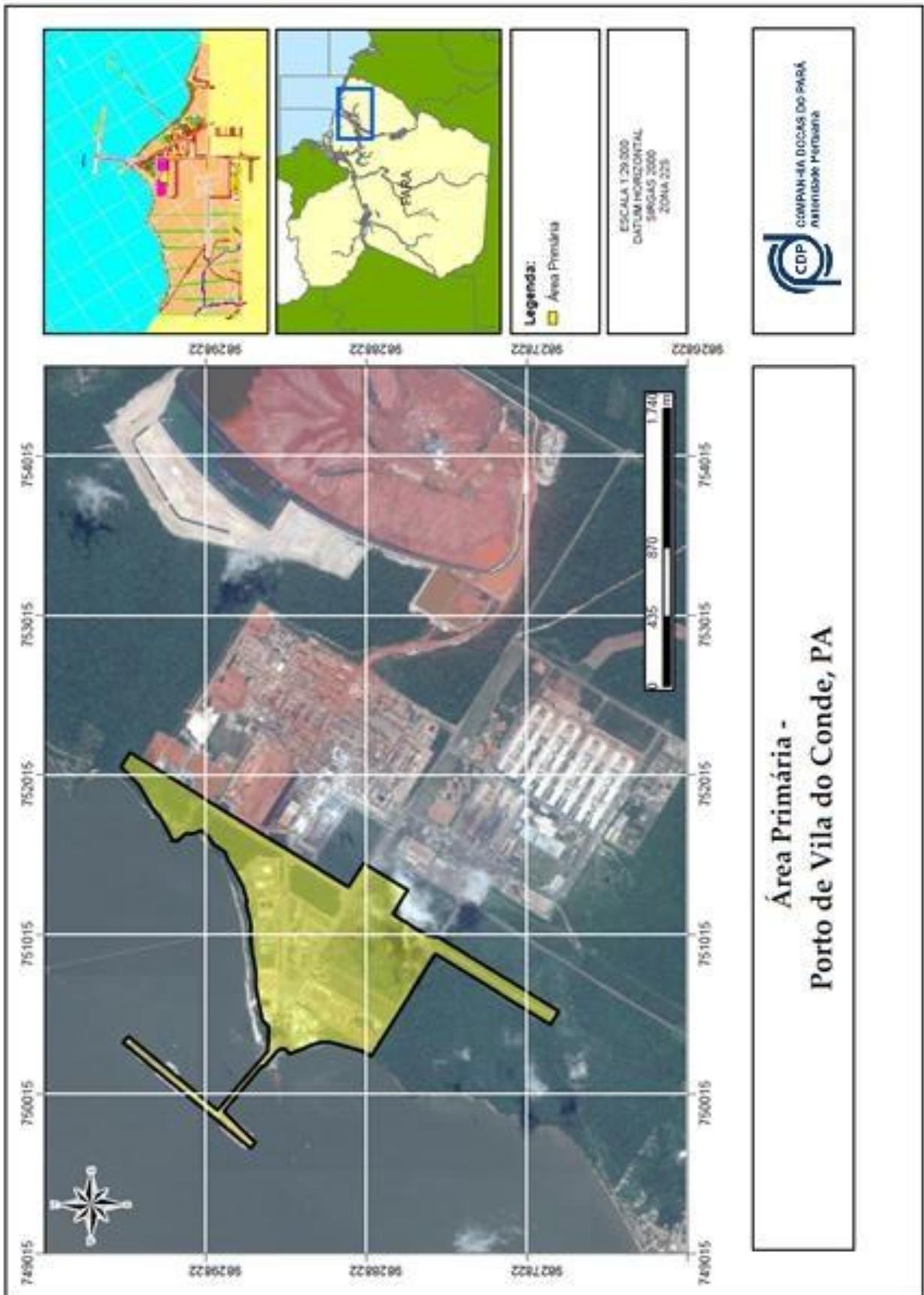
	Porto	Data da Entrega
1	São Francisco do Sul	30/11/2014
2	Imbituba	30/11/2014
3	Ilhéus	30/11/2014
4	Manaus	30/11/2014
5	Belém	30/11/2014
6	Santarém	30/11/2014
7	Vila do Conde	30/11/2014
8	Antonina	30/11/2014
9	Paranaguá	30/11/2014
10	Santana	30/11/2014
11	Rio Grande	30/11/2014
12	Porto Alegre	30/11/2014
13	Pelotas	30/11/2014
14	Cabedelo	30/11/2014
15	Itaqui	*
16	Rio de Janeiro	*
17	Forno	*
18	Itaguaí	*
19	Angra dos Reis	*
20	Porto Velho	*
21	Estrela	*
22	Laguna	*
23	Niterói	*
24	Recife	*
25	Suape	*
26	Vitória	*
27	Barra do Riacho	*
28	Itajaí	*
29	Natal	*
30	Areia Branca	*
31	Maceió	*
32	Fortaleza	*
33	Pecém	*
34	Salvador	*
35	Aratu	*
36	Santos	*
37	São Sebastião	*

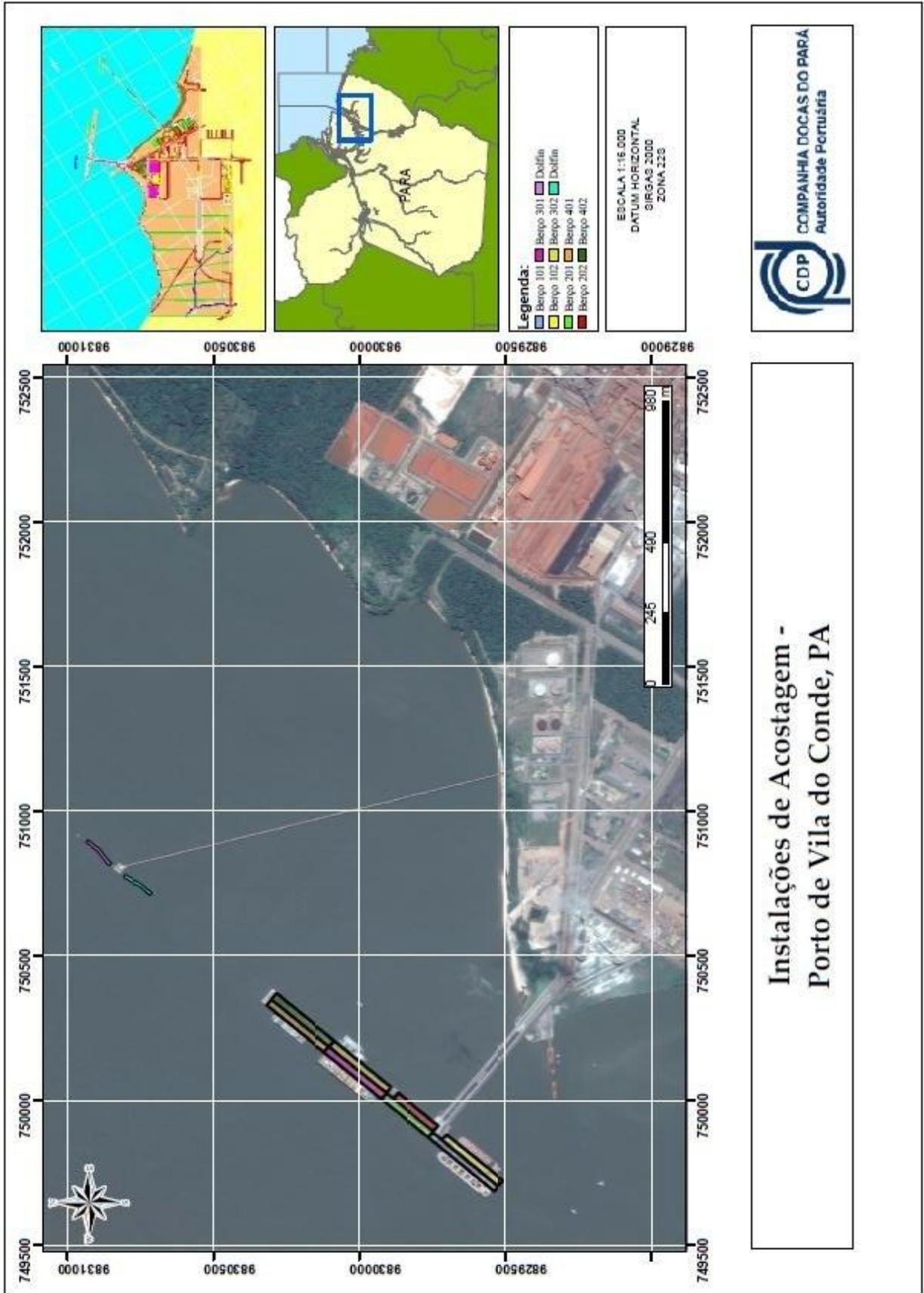
5. Mapas

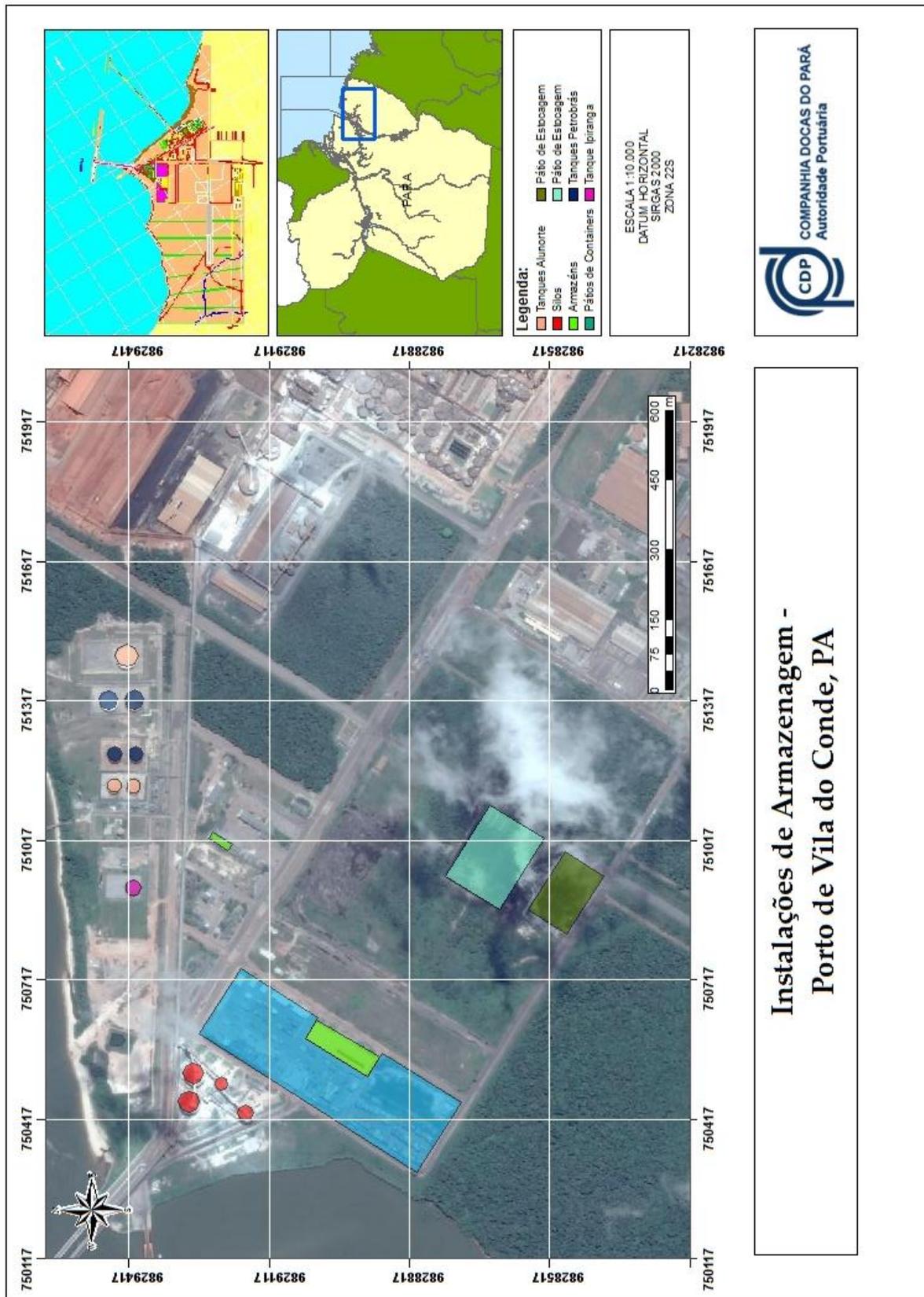


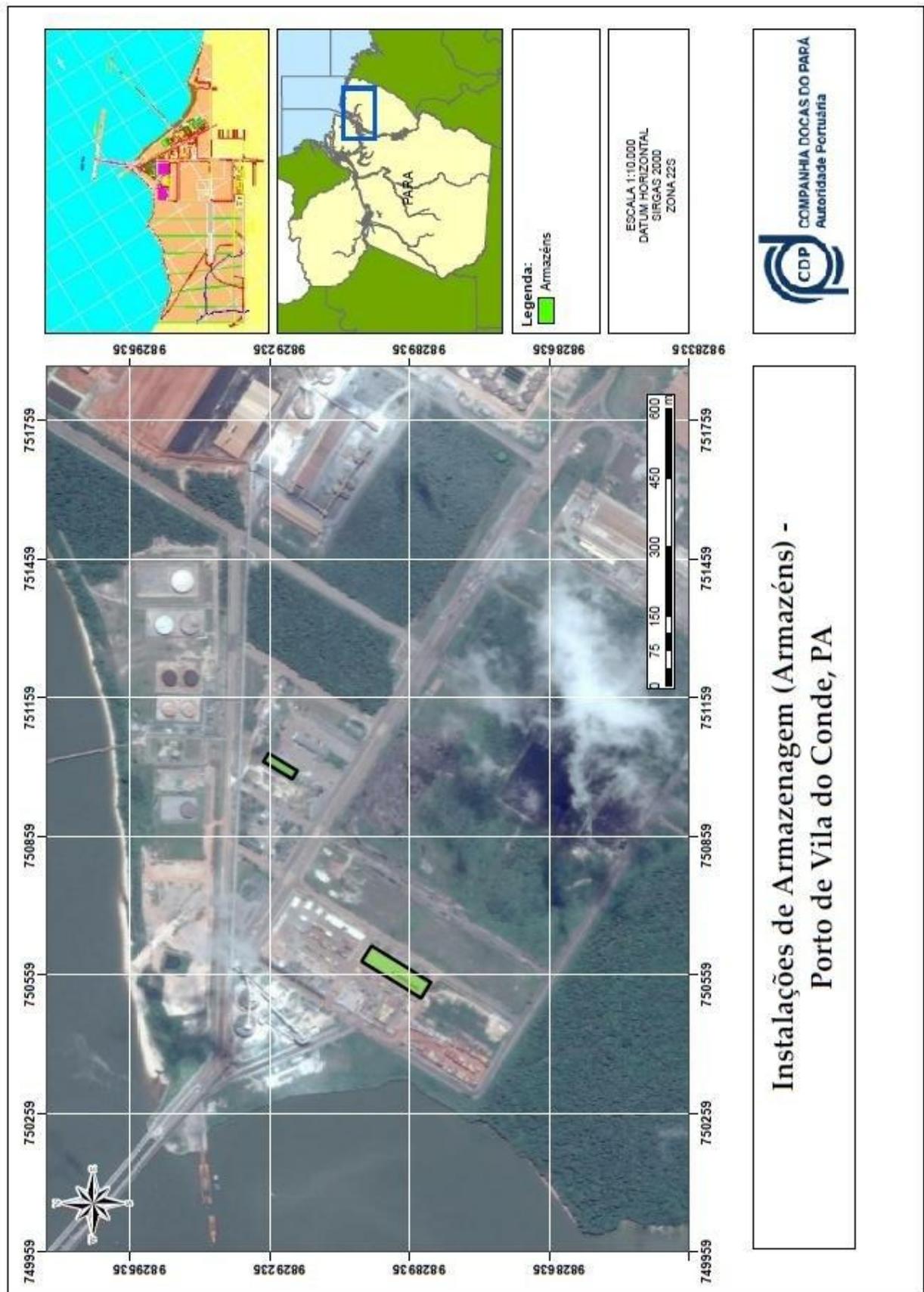


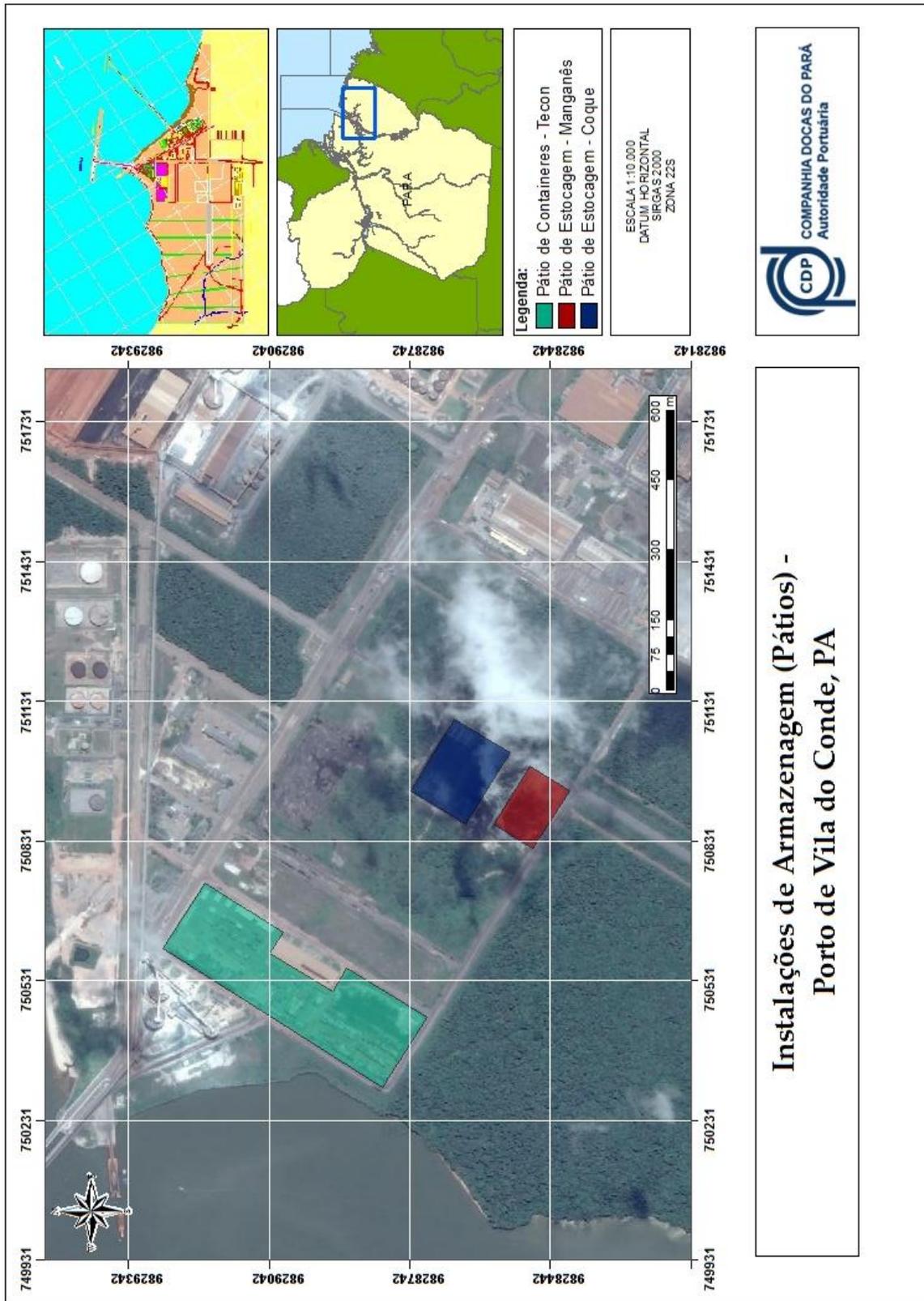


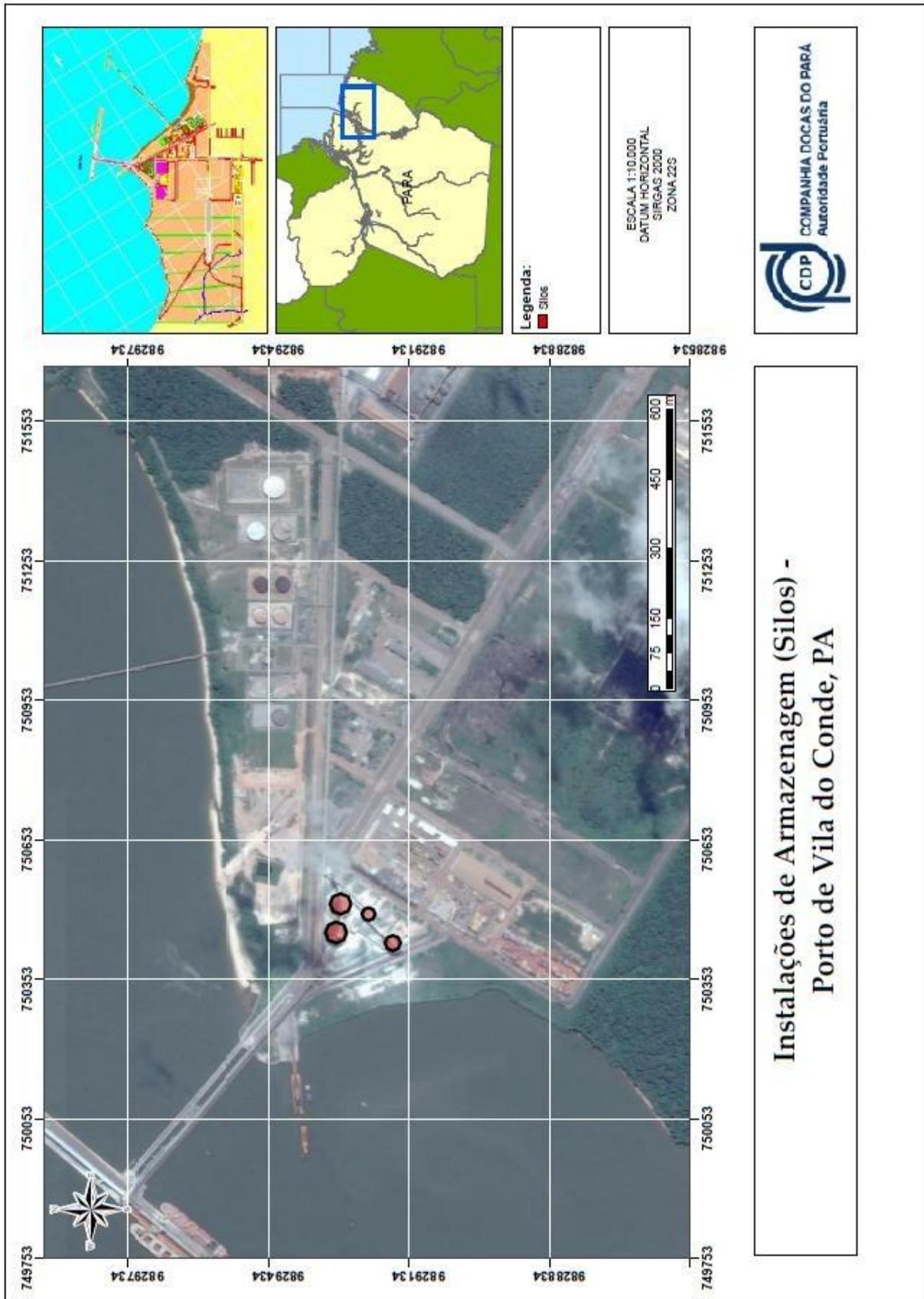


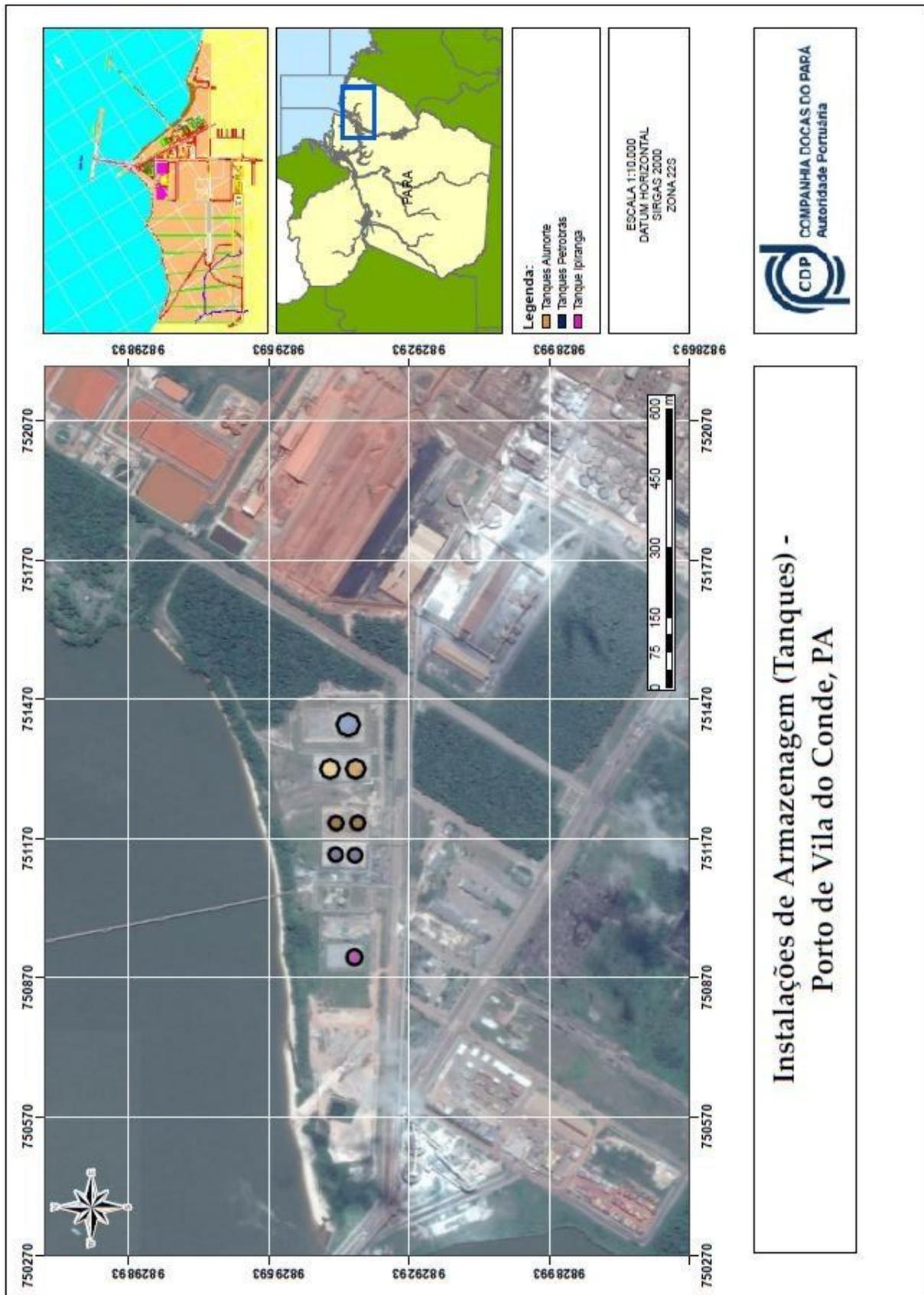


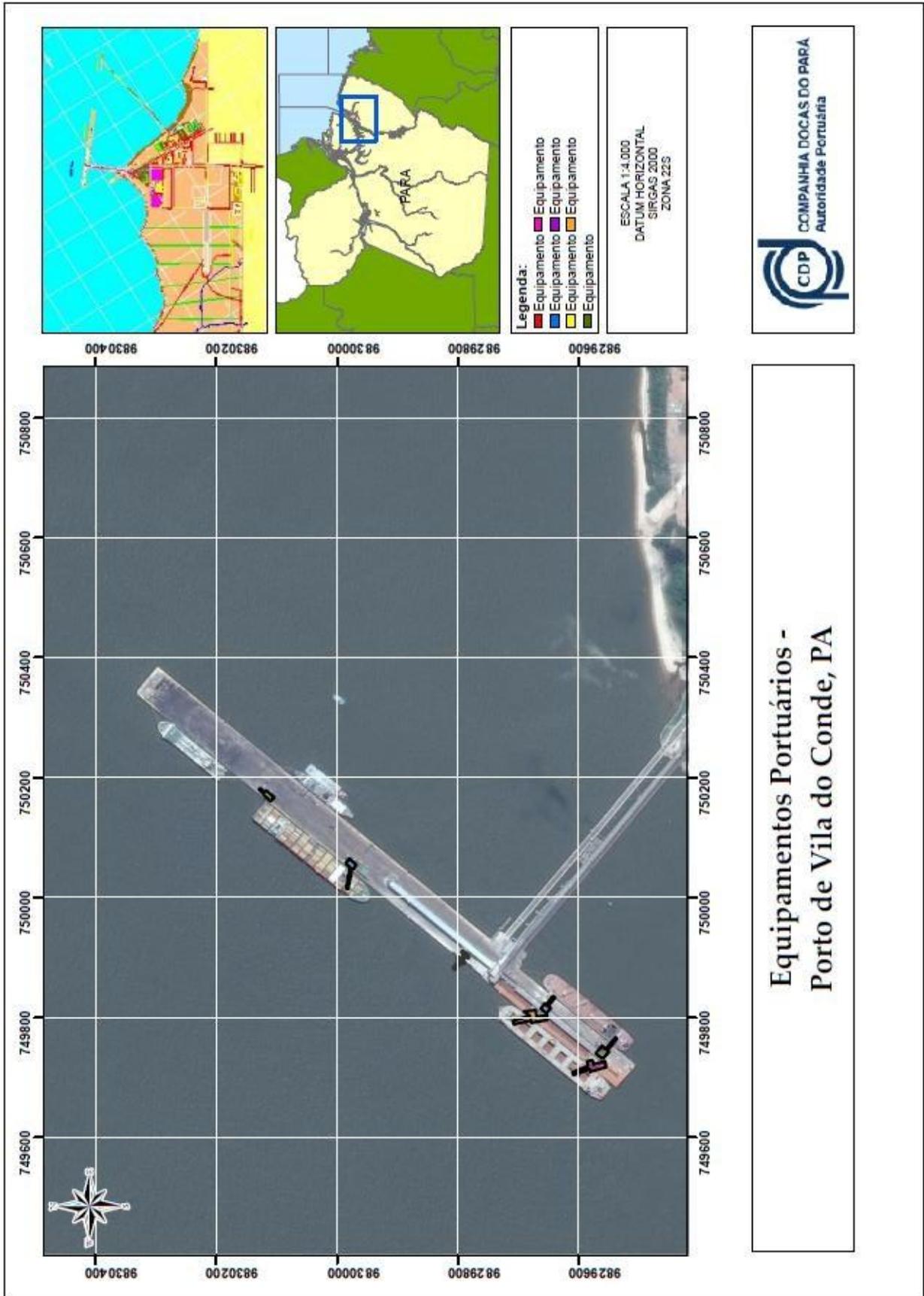


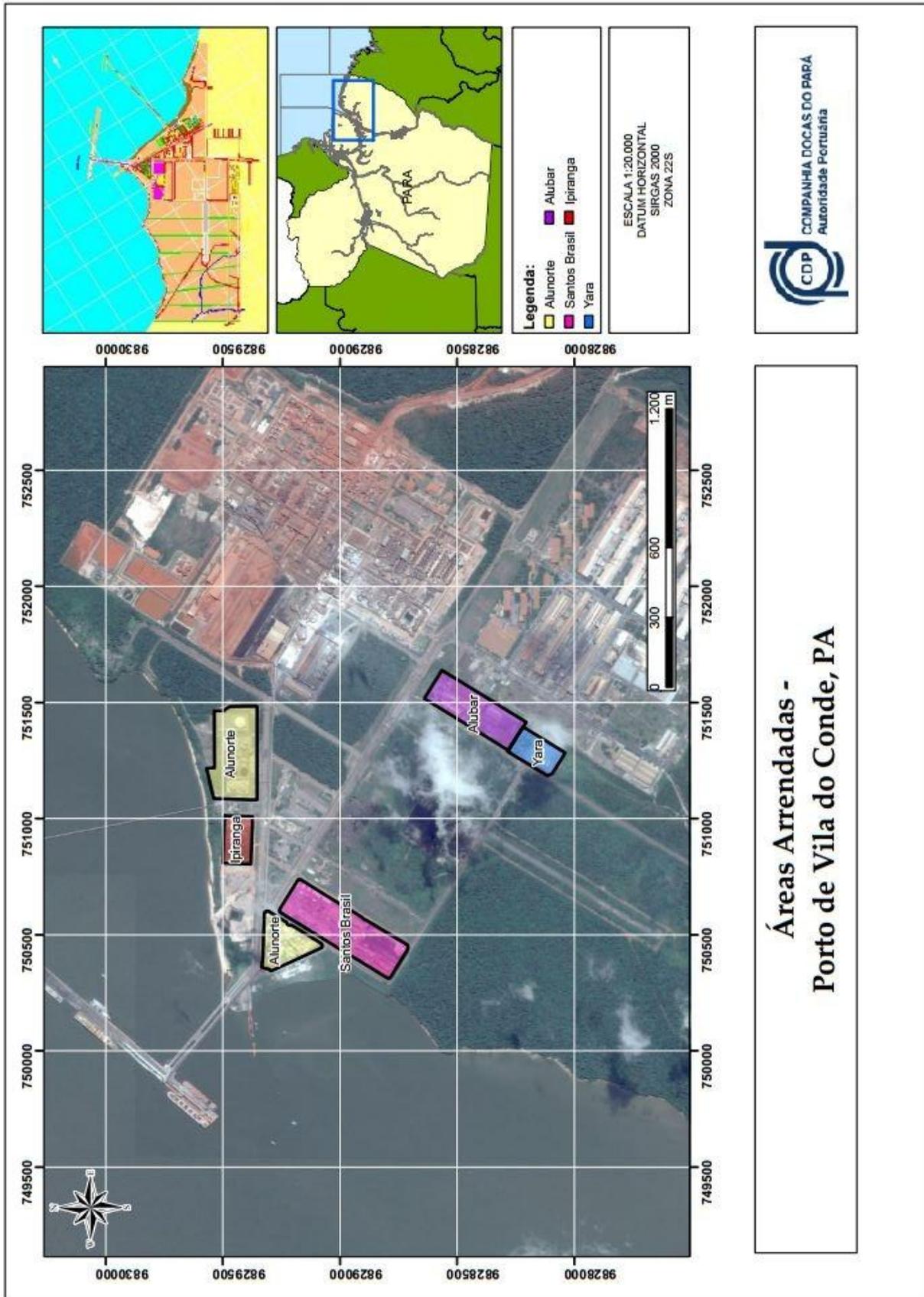


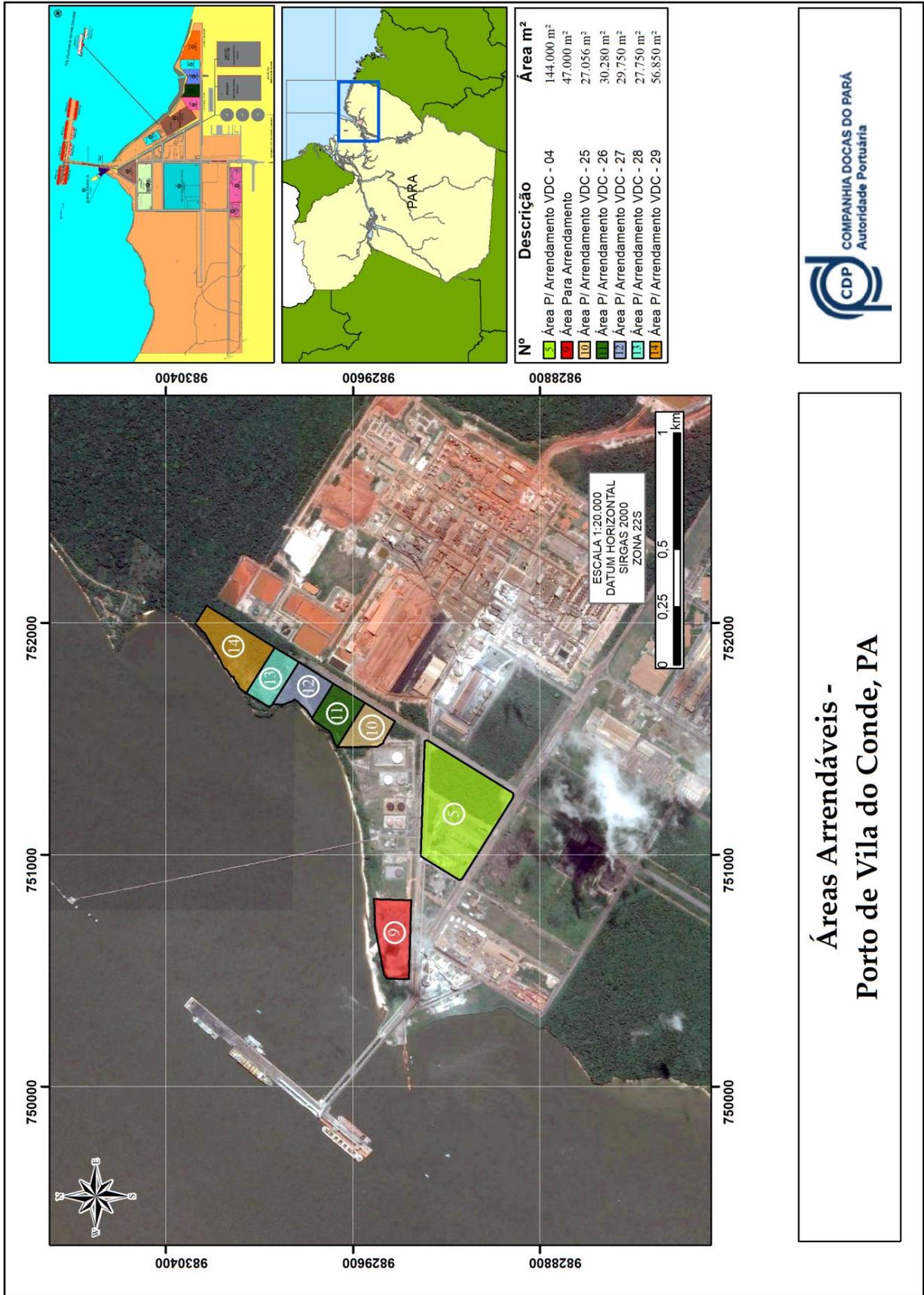


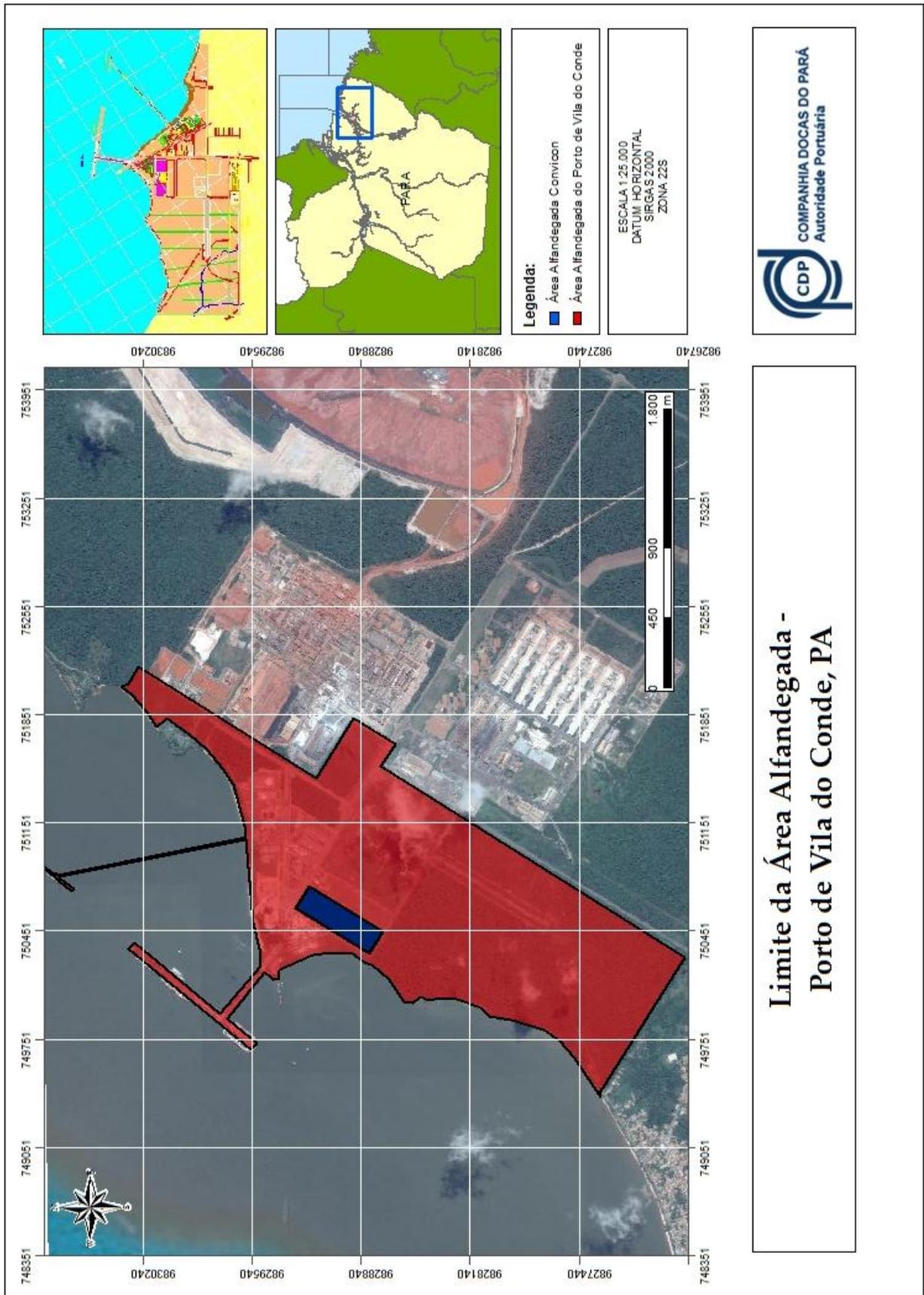


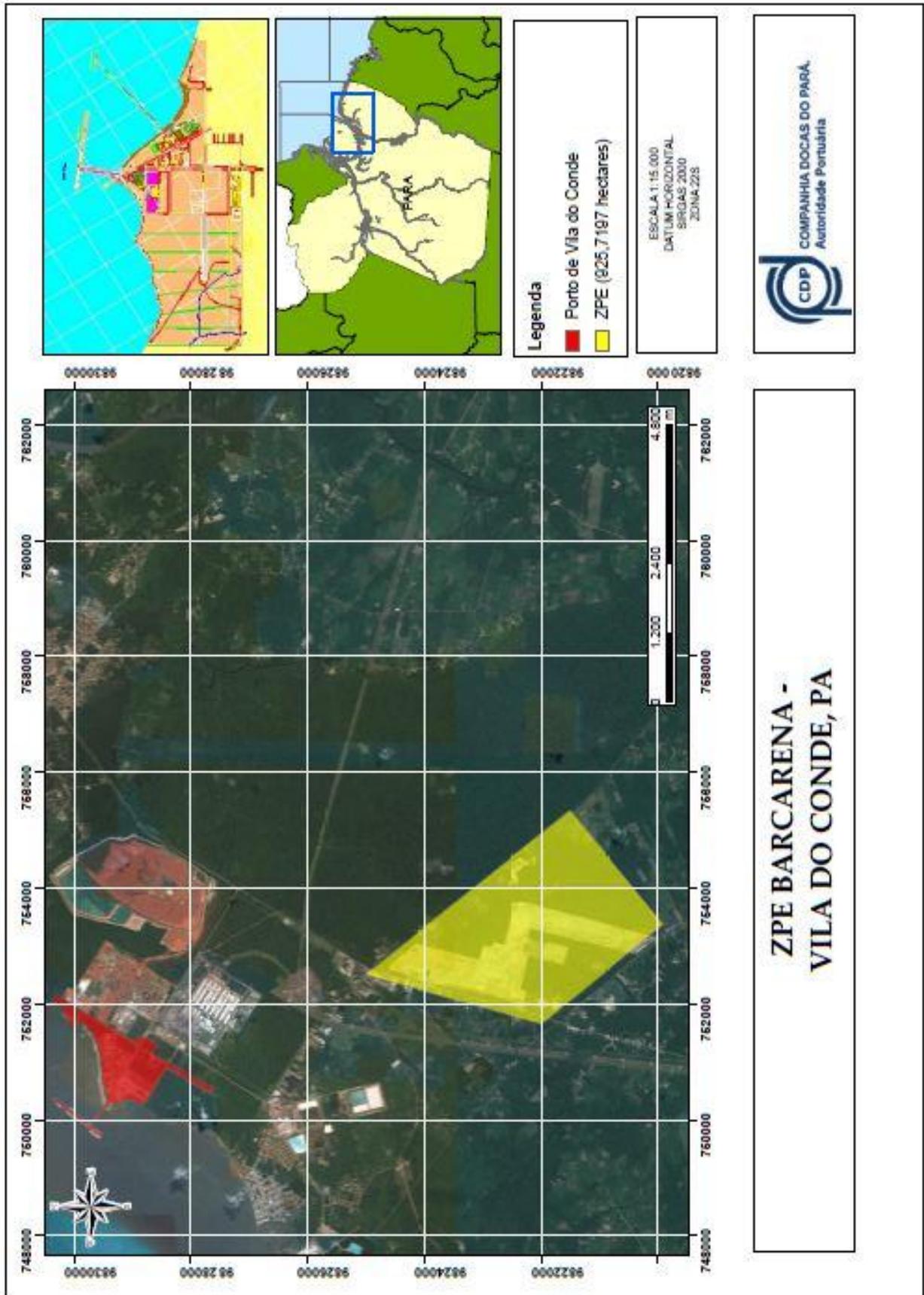


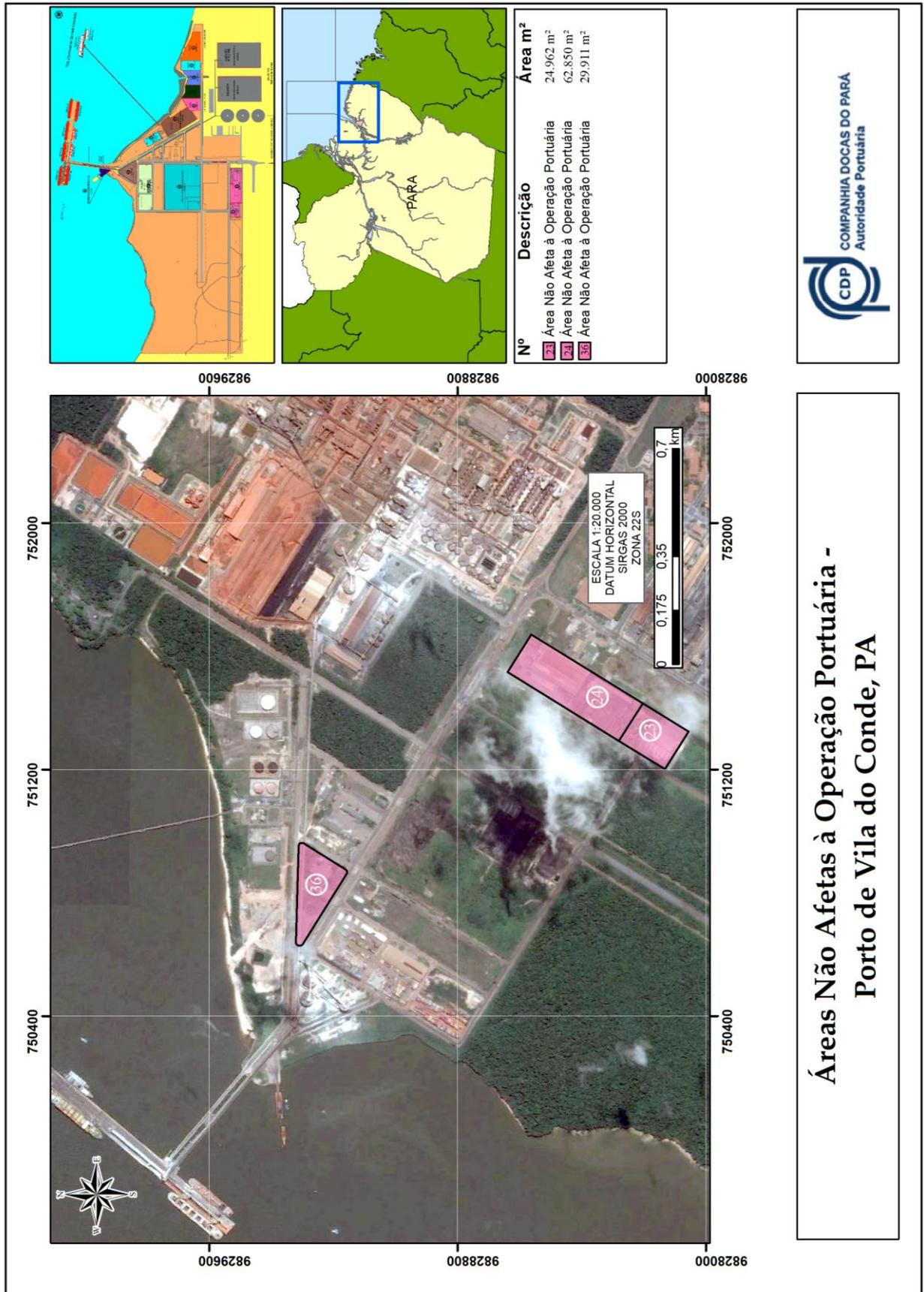


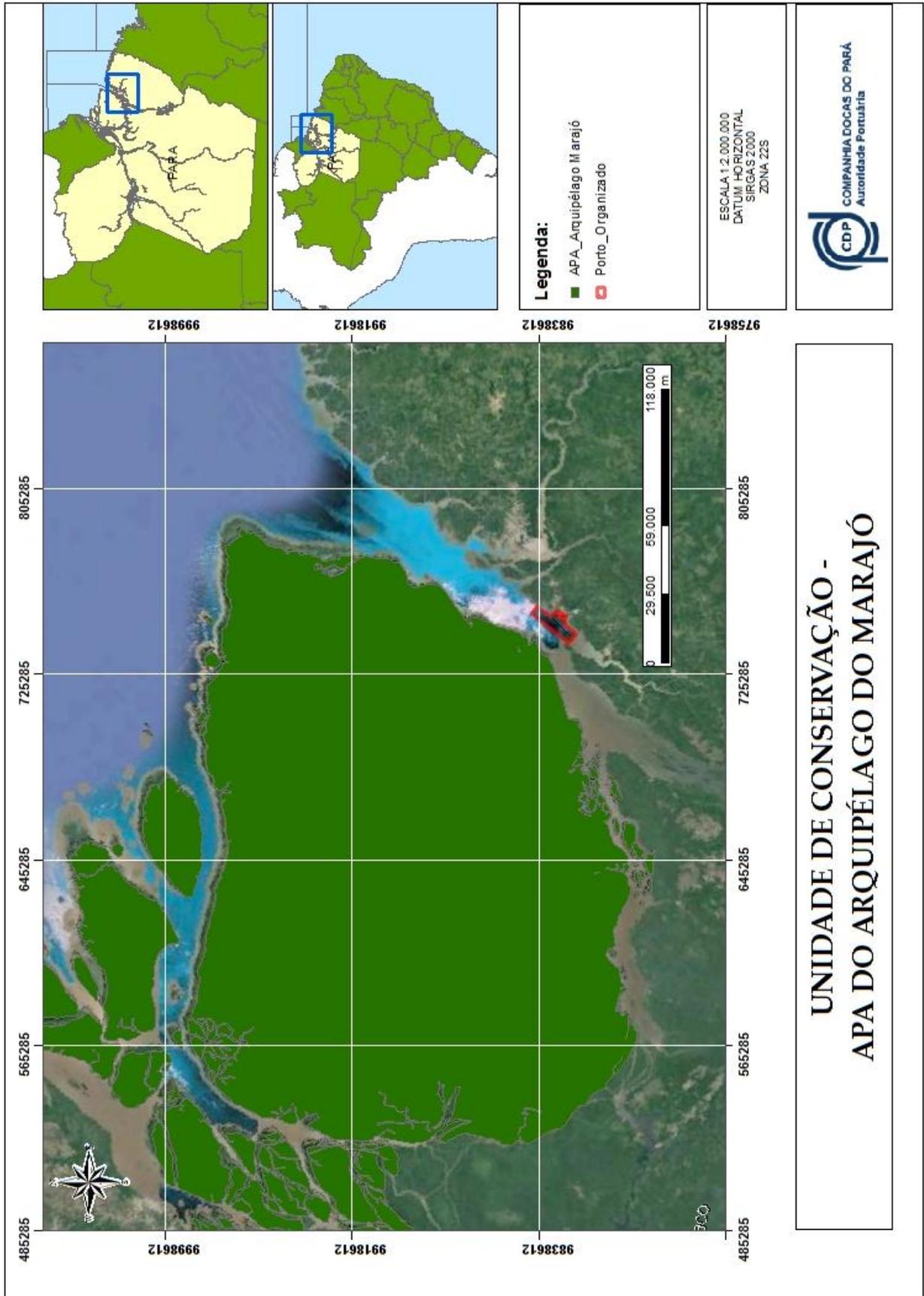


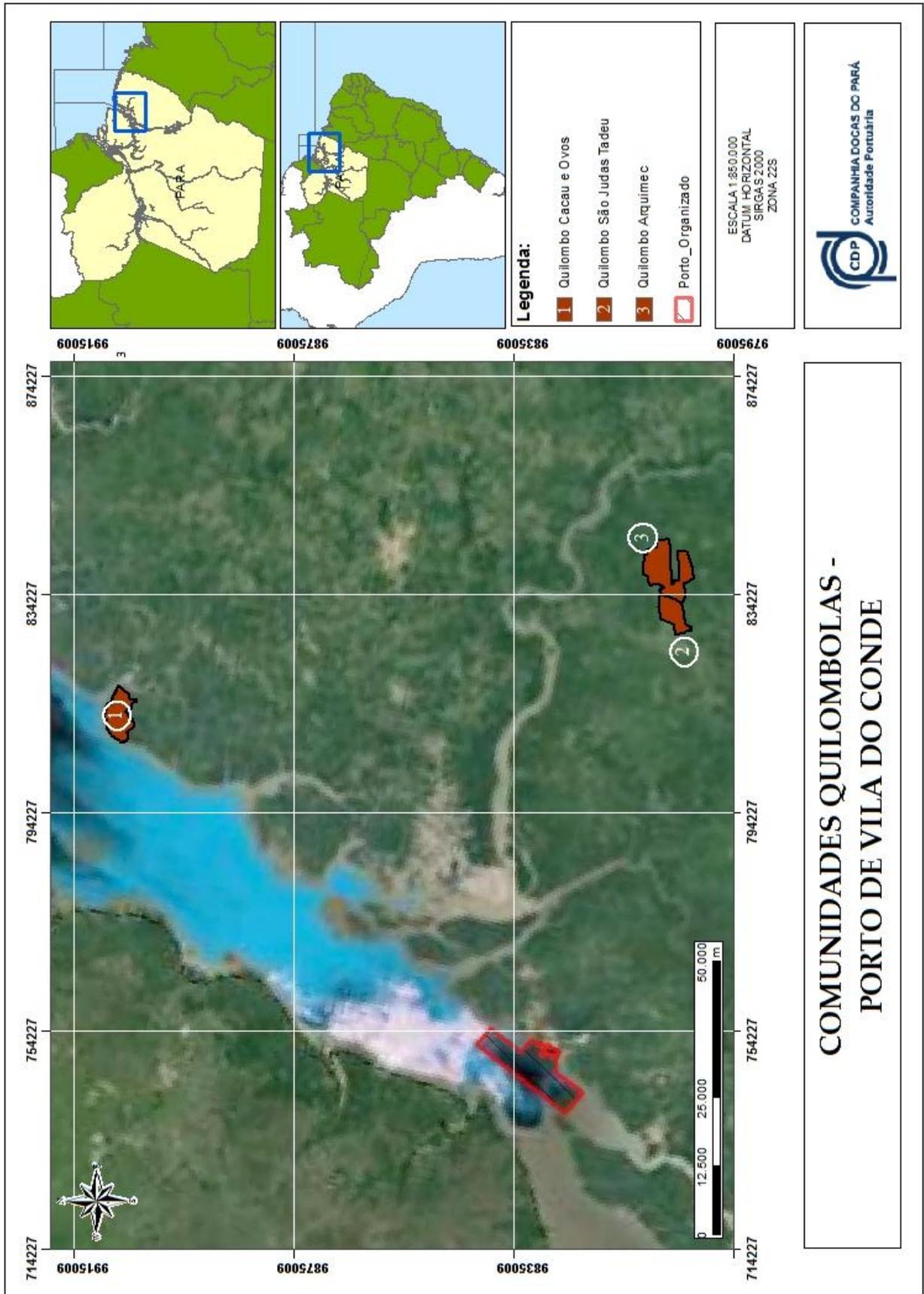


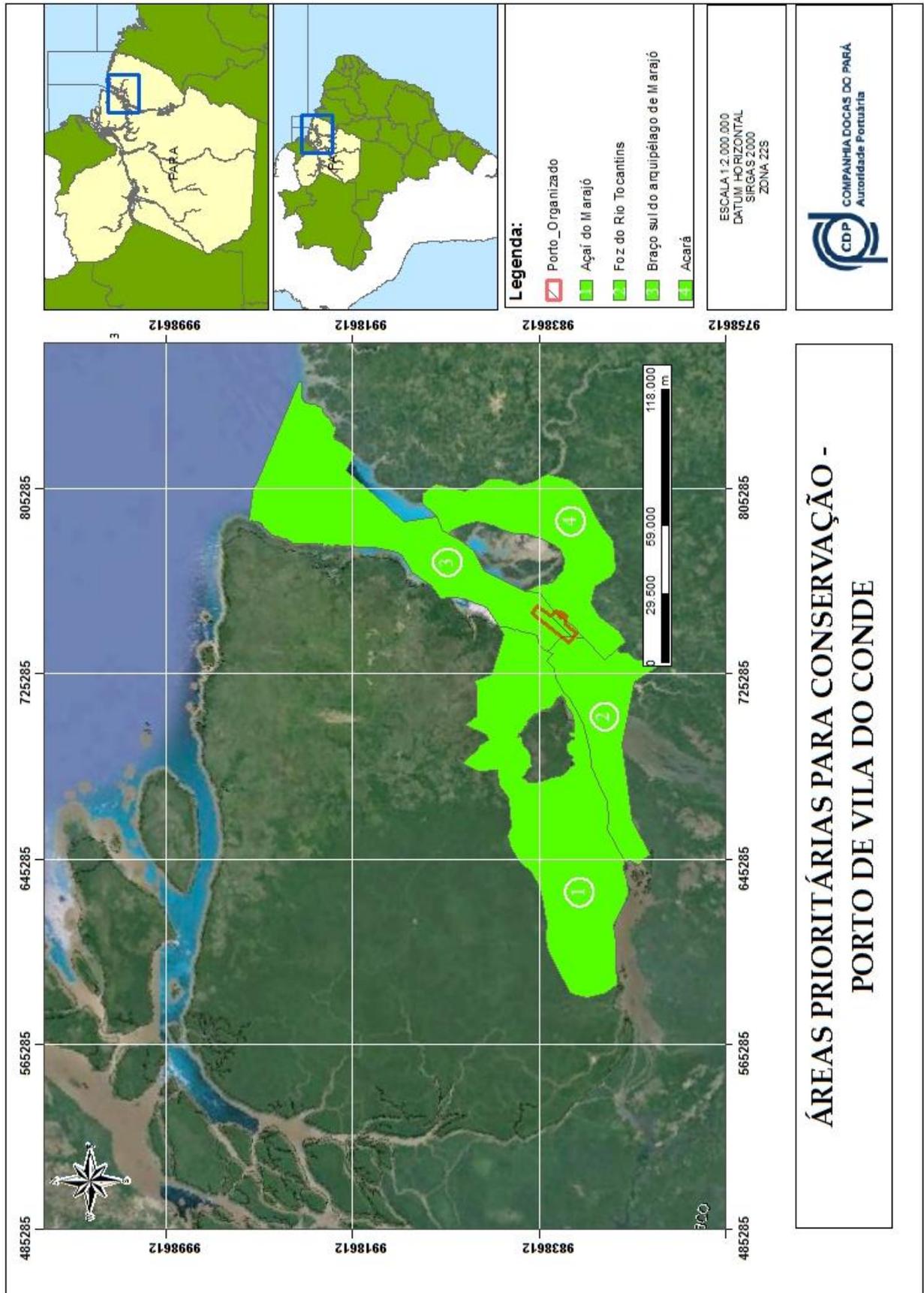


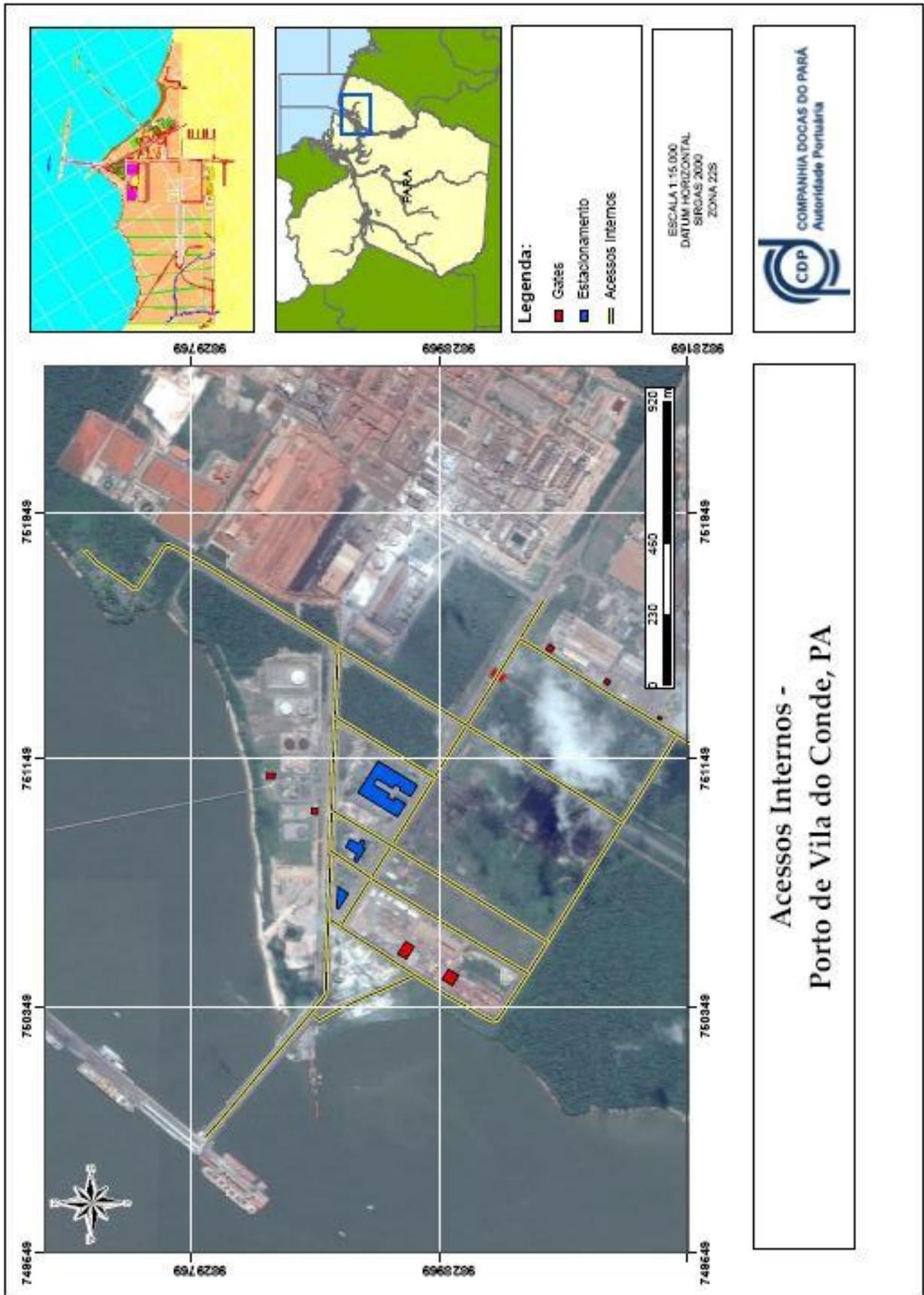


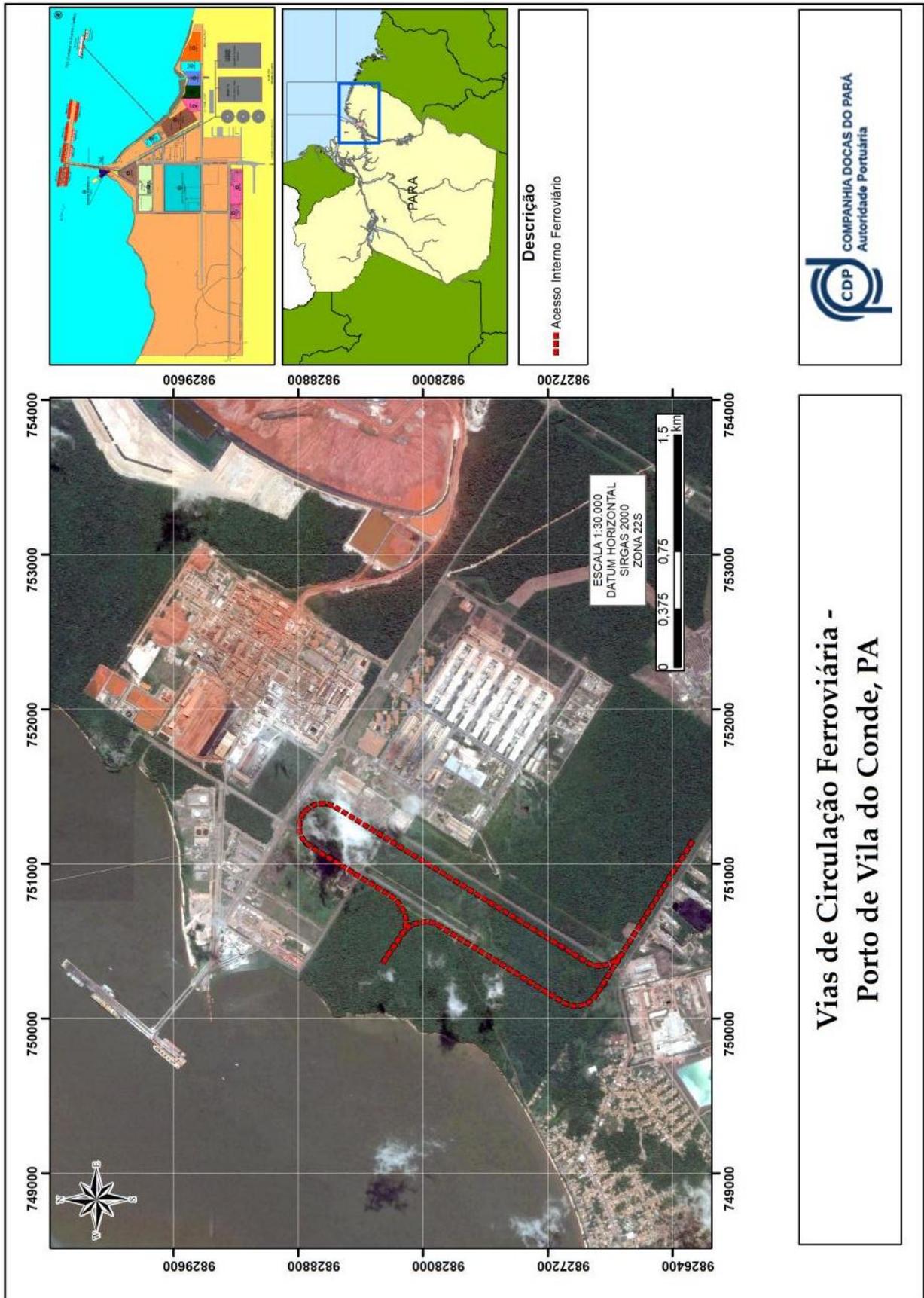


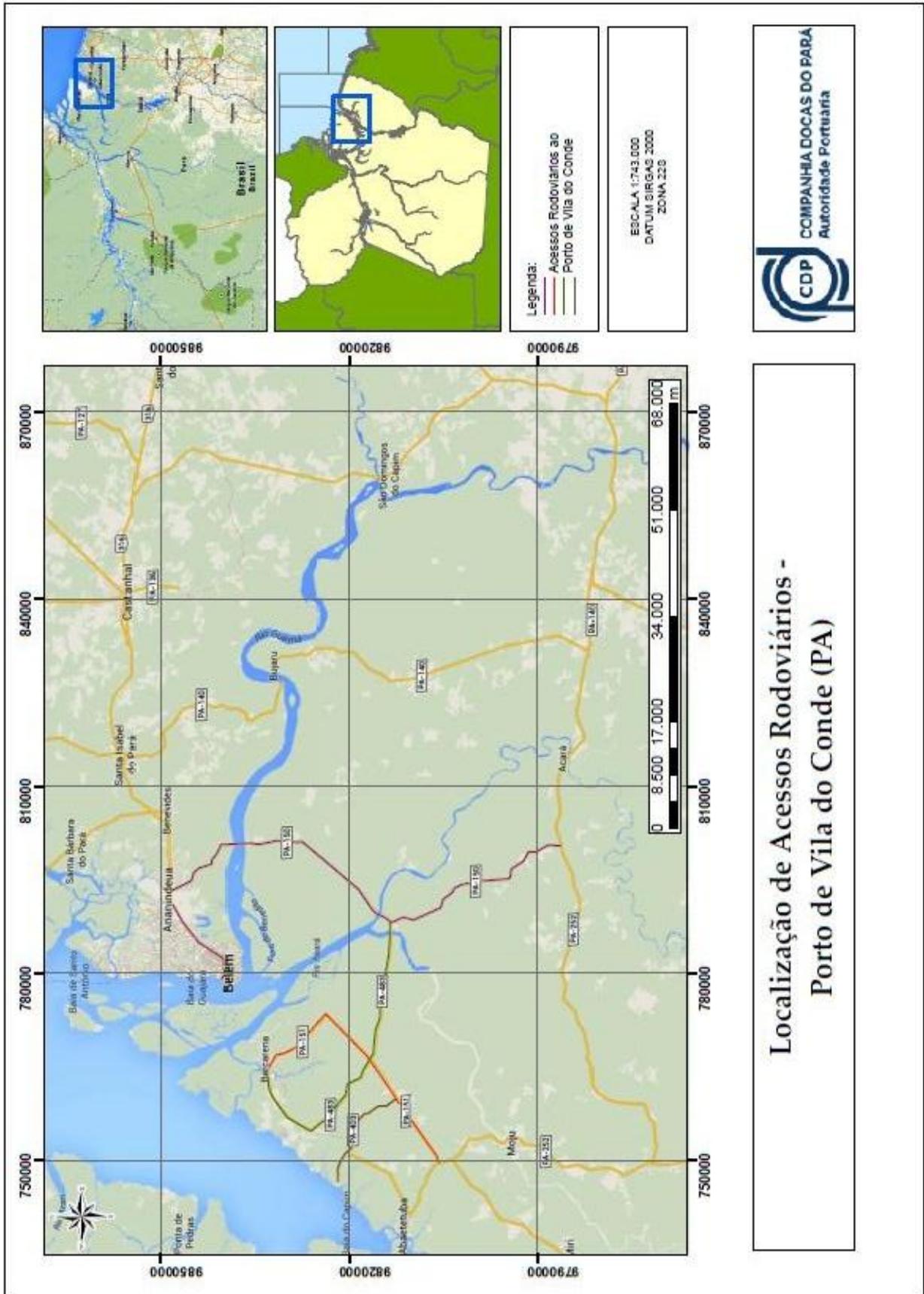


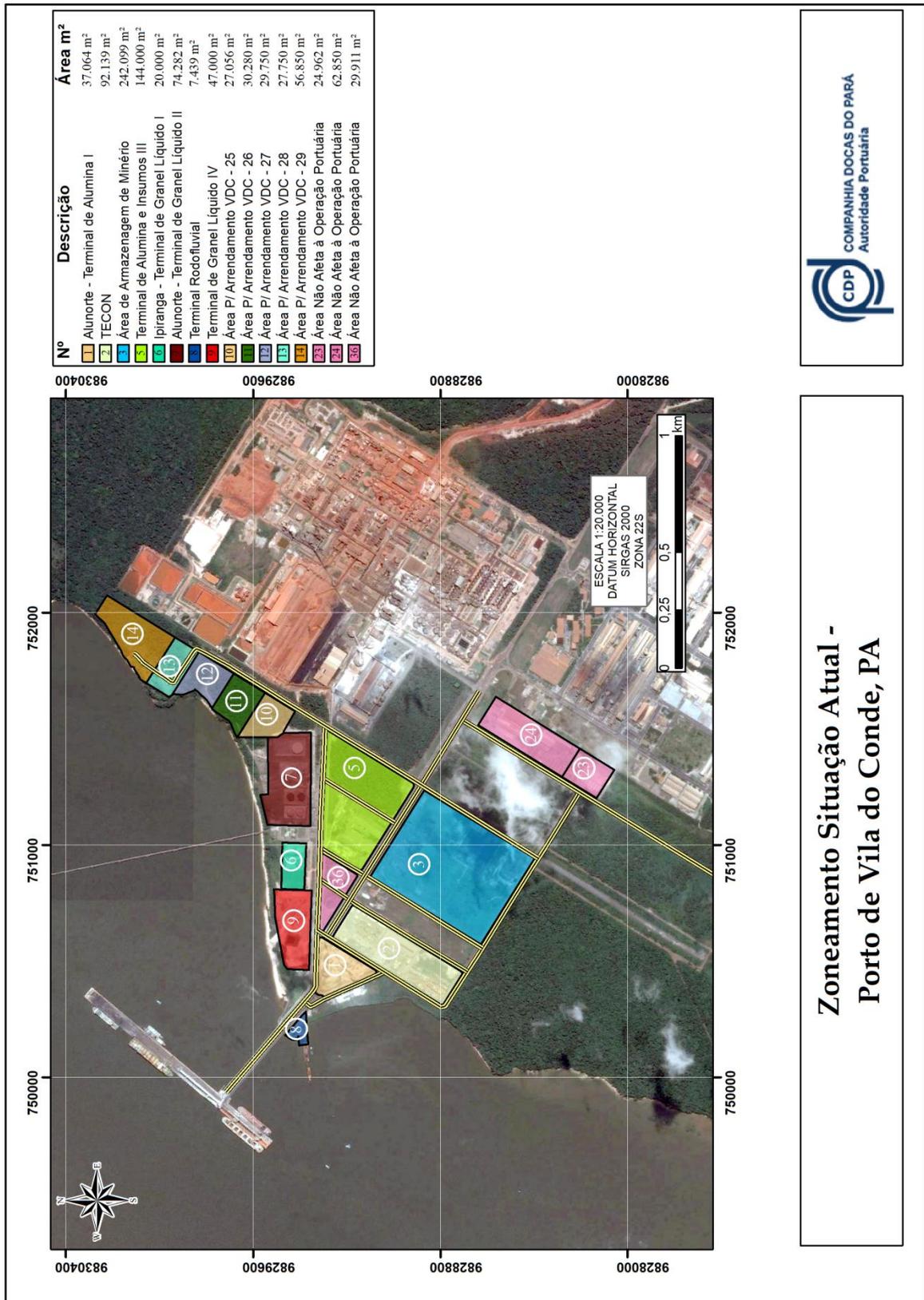




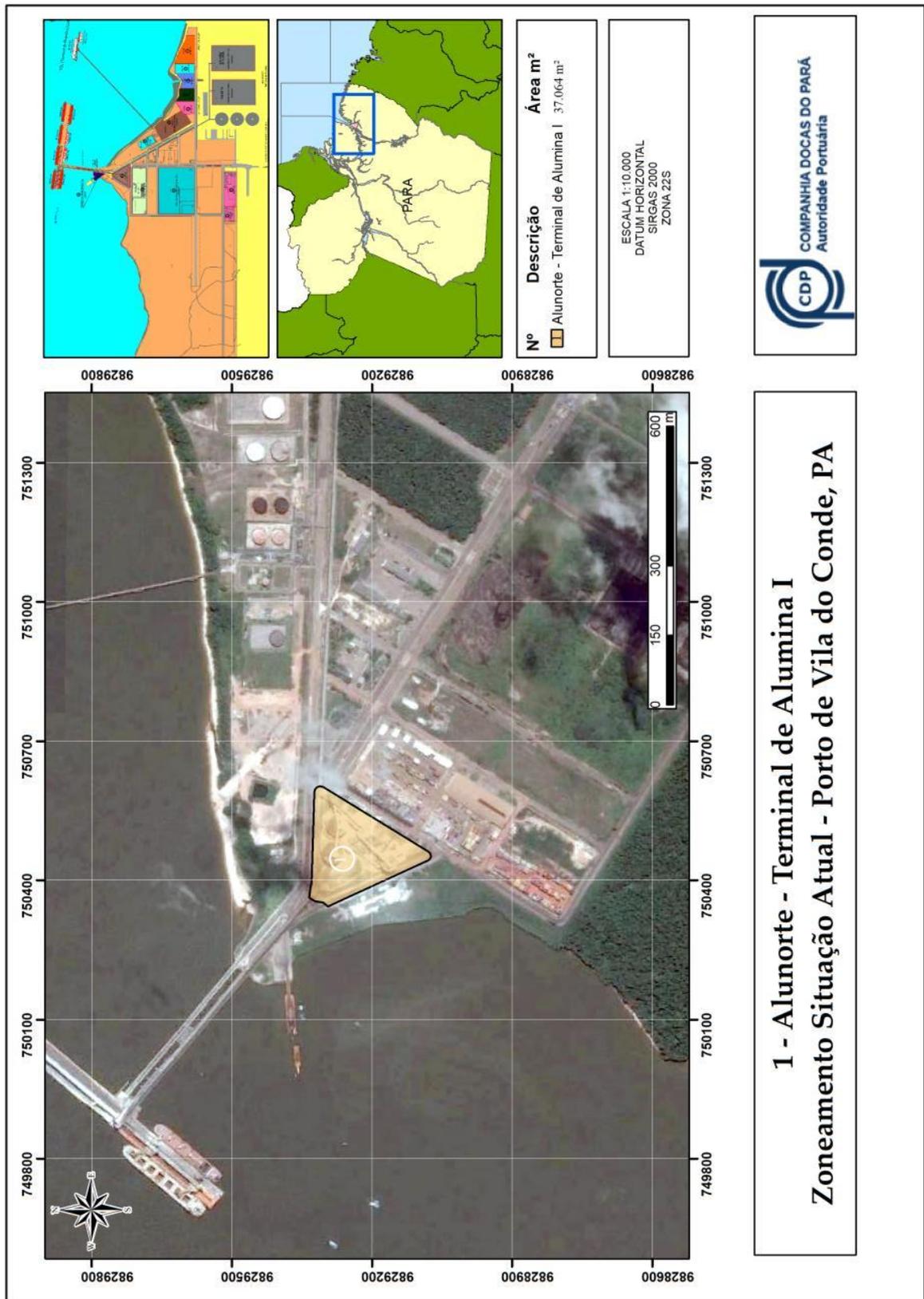


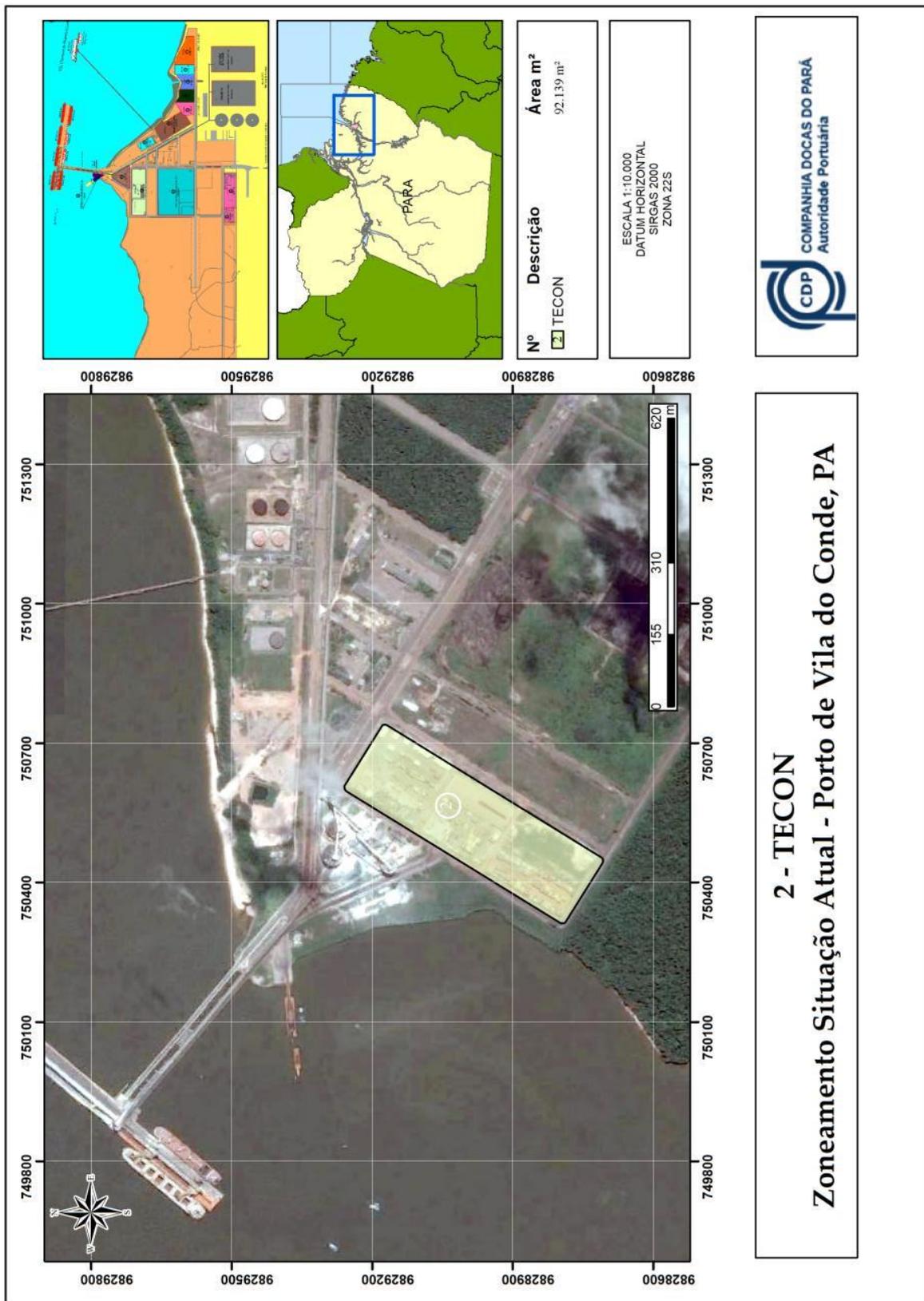


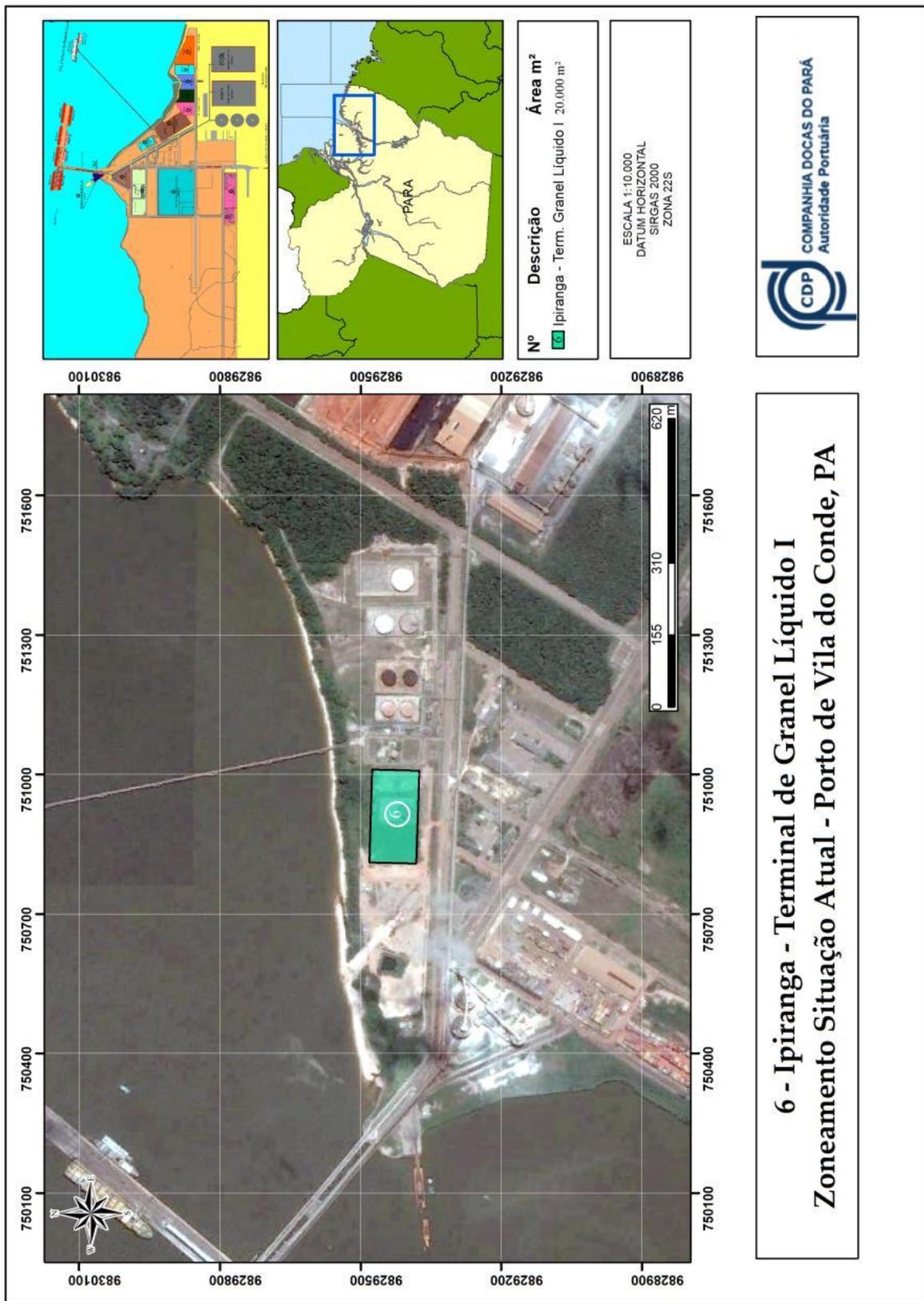


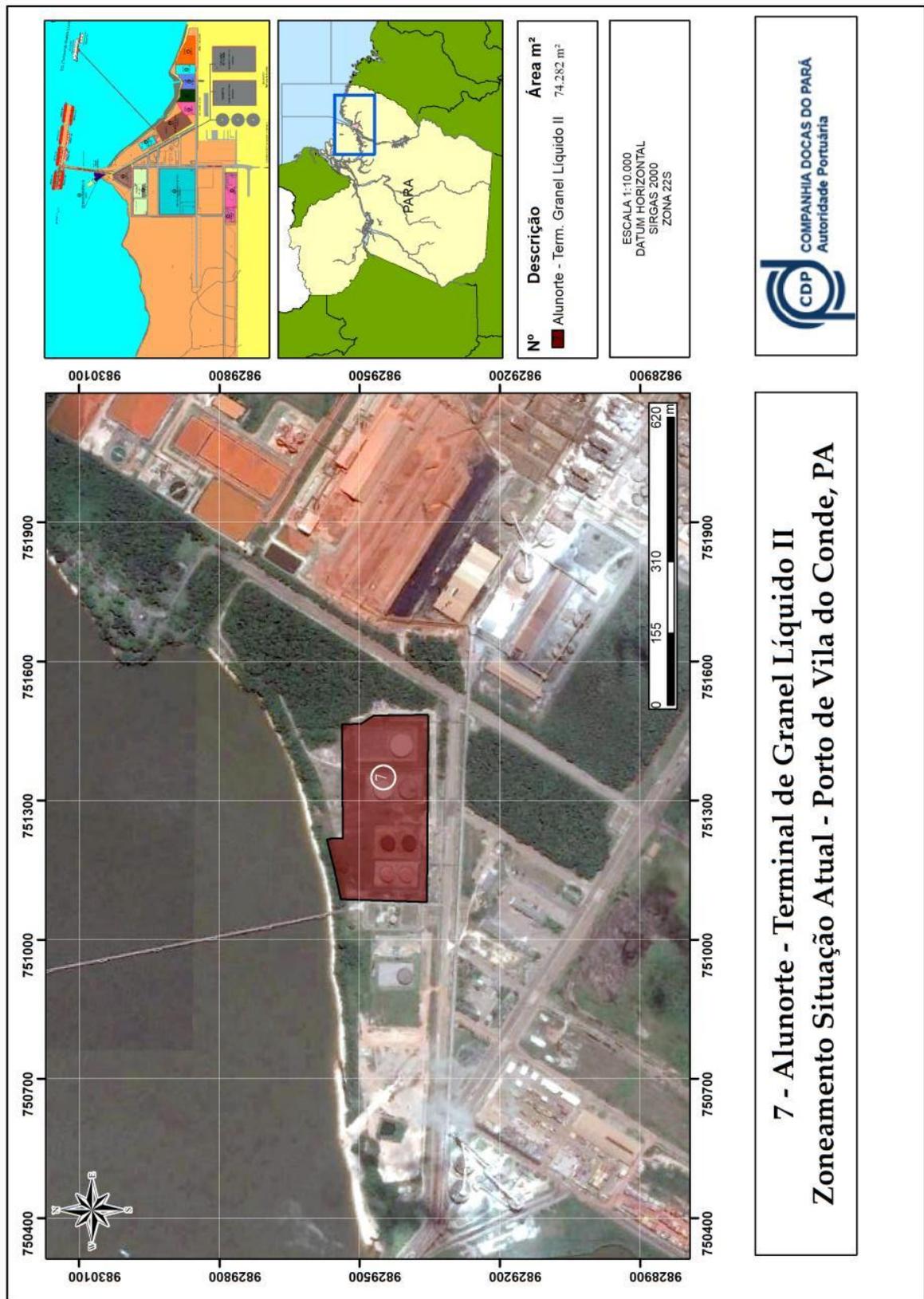


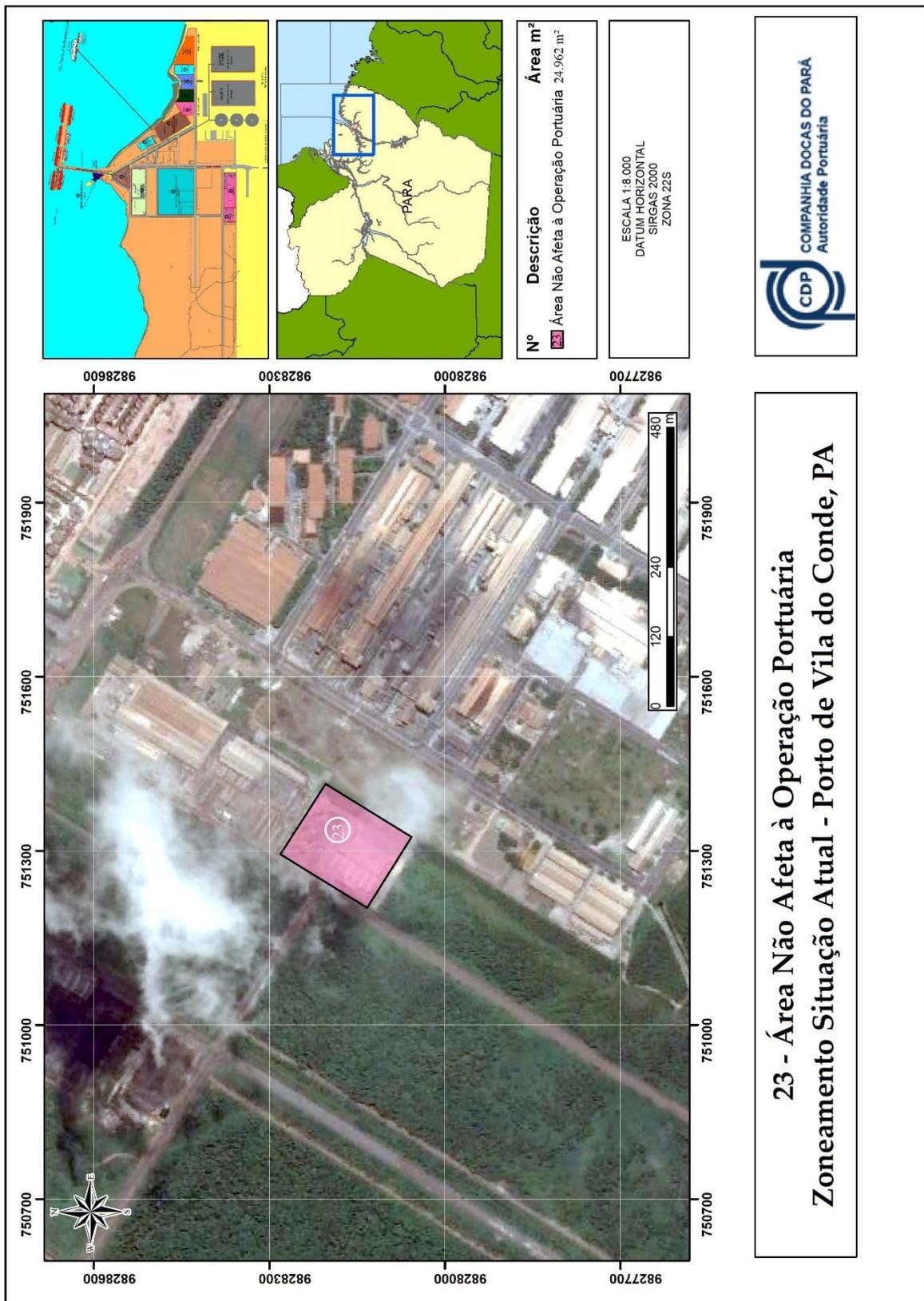
**Zoneamento Situação Atual -
Porto de Vila do Conde, PA**

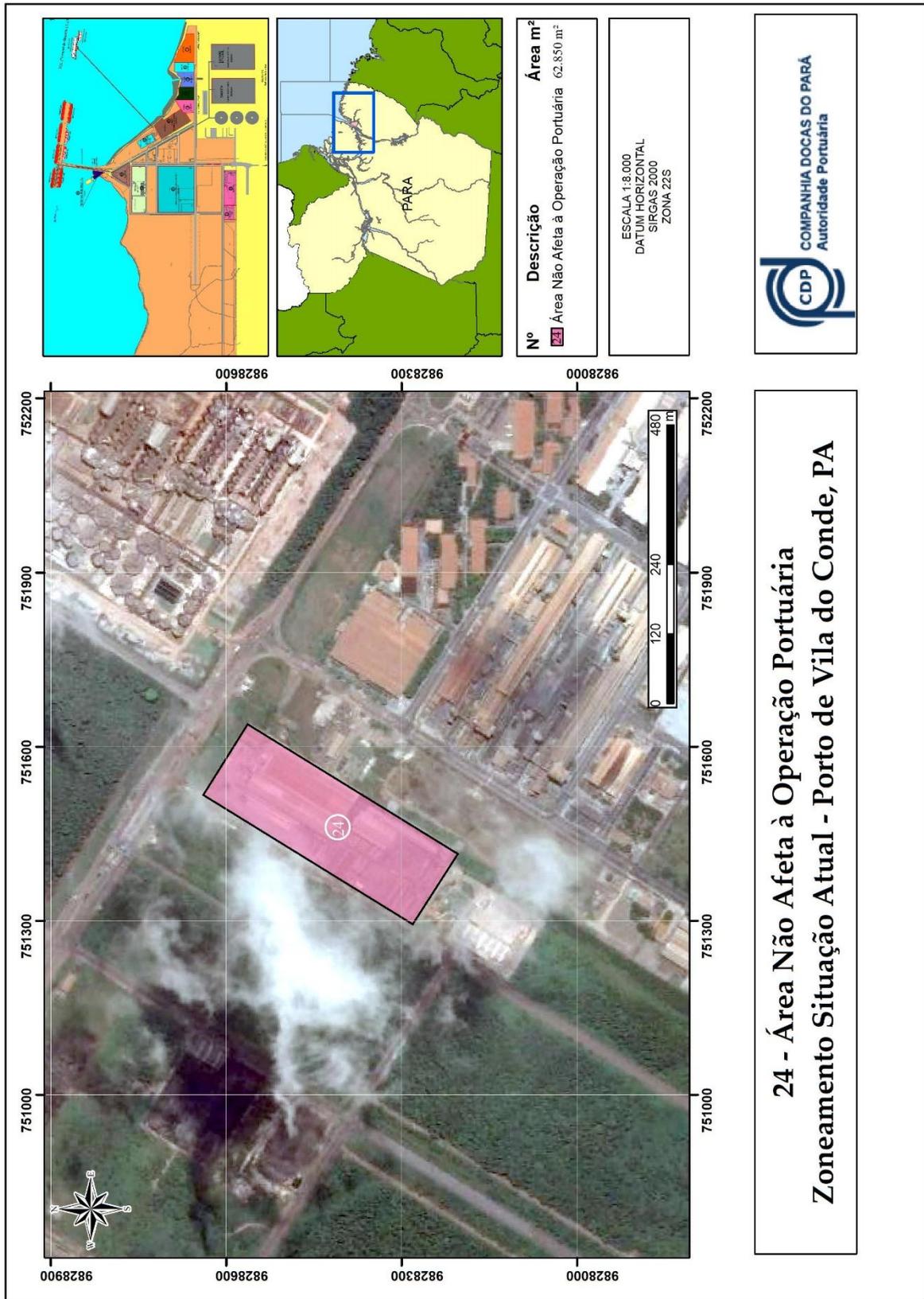


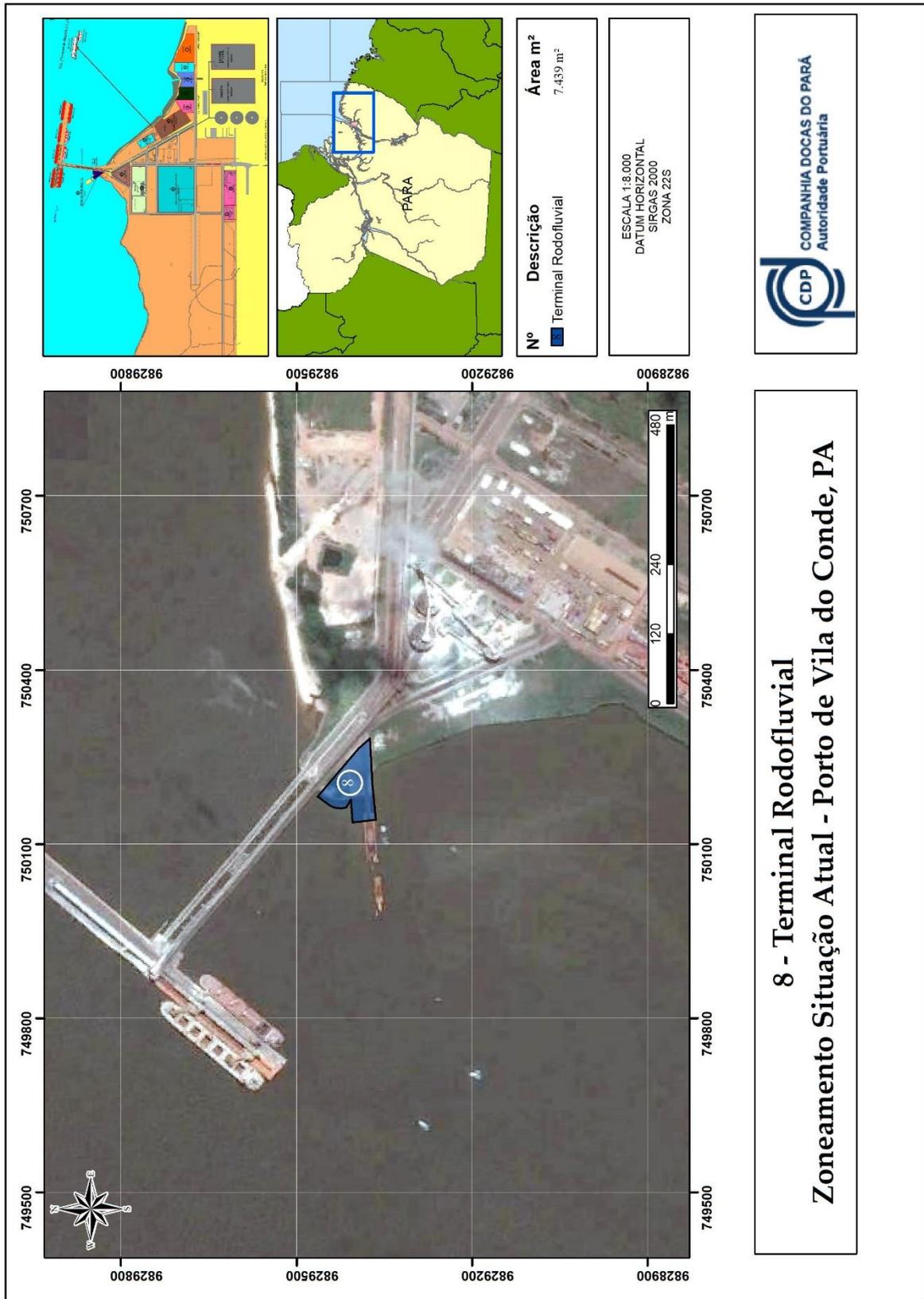


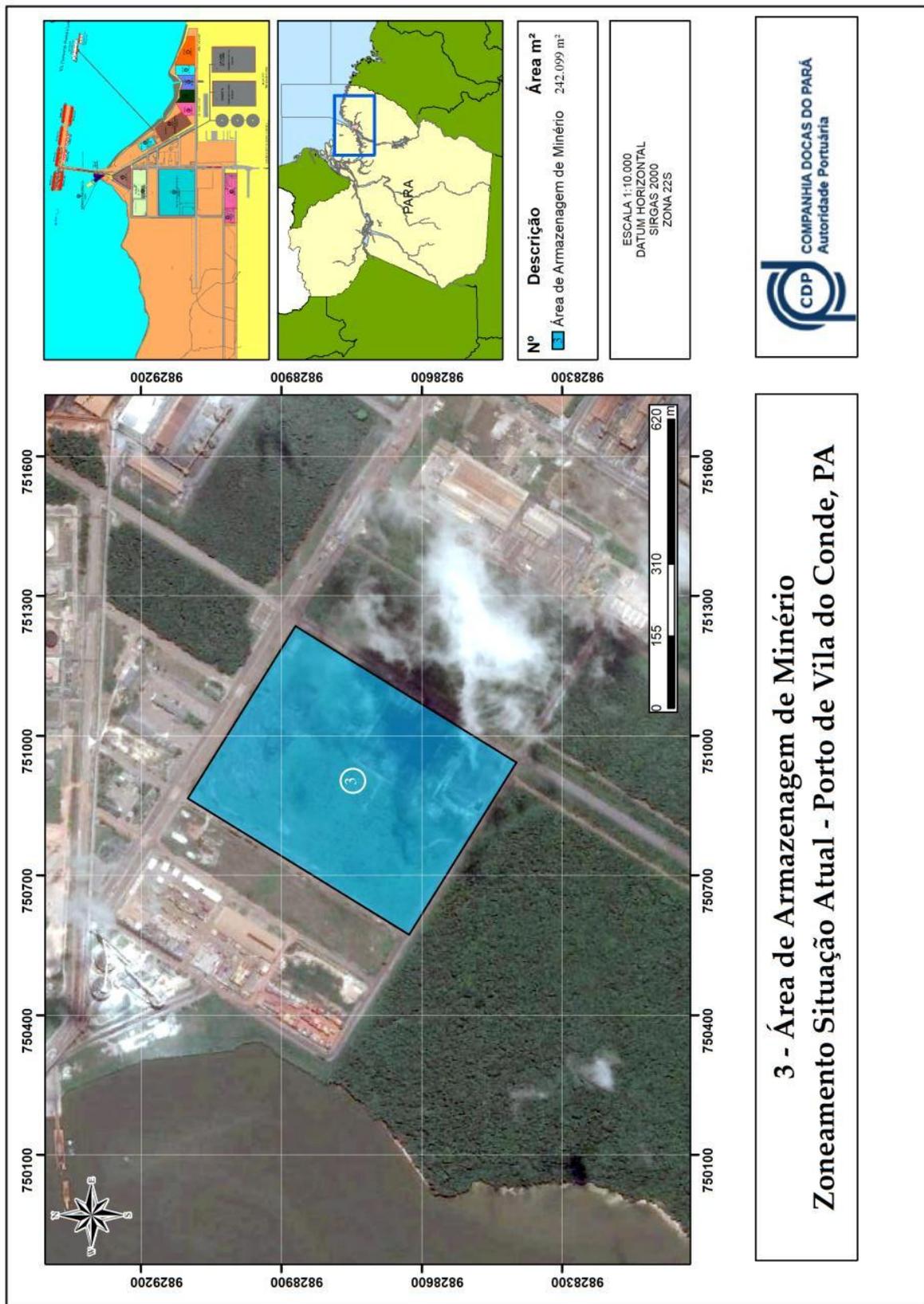


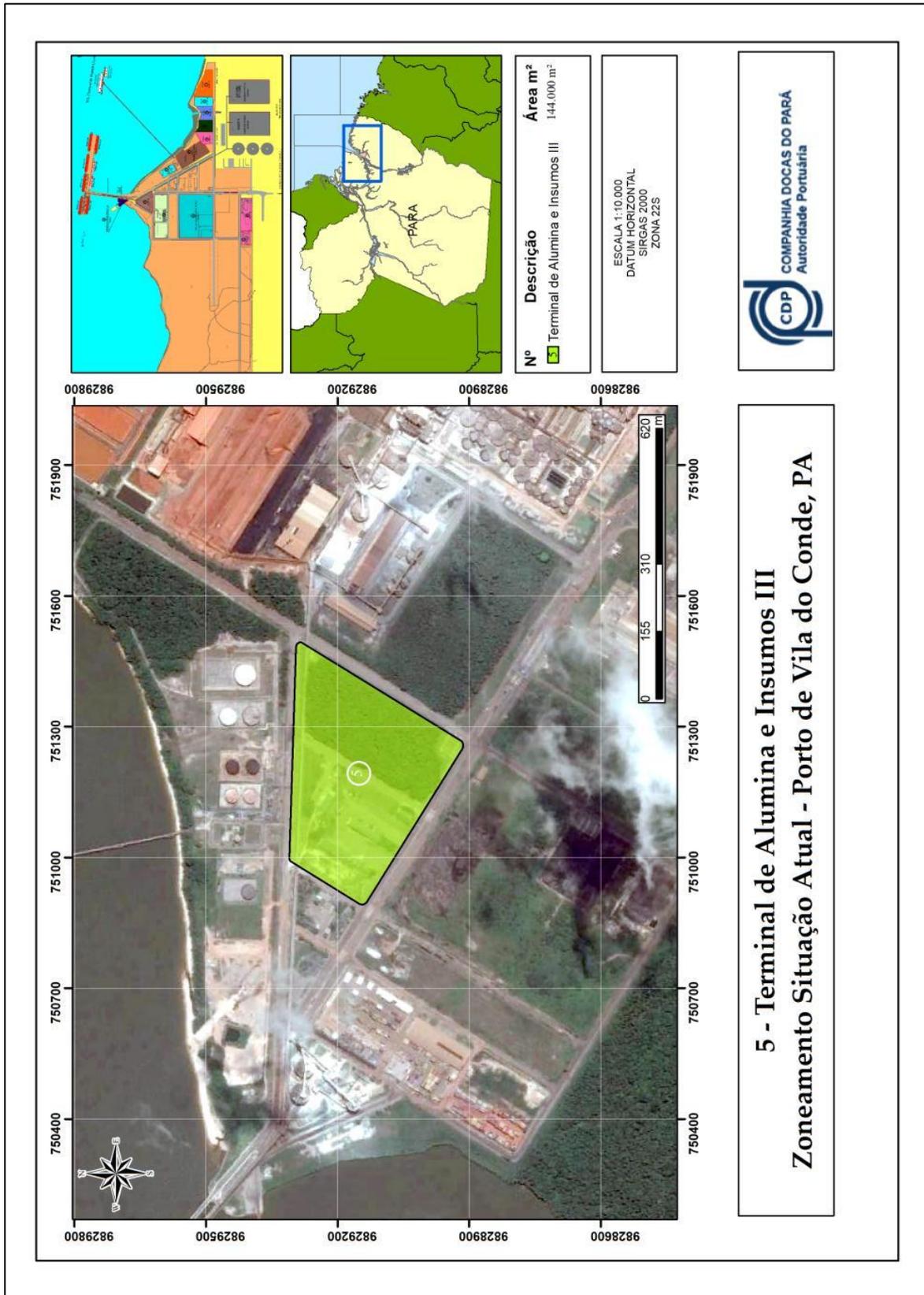


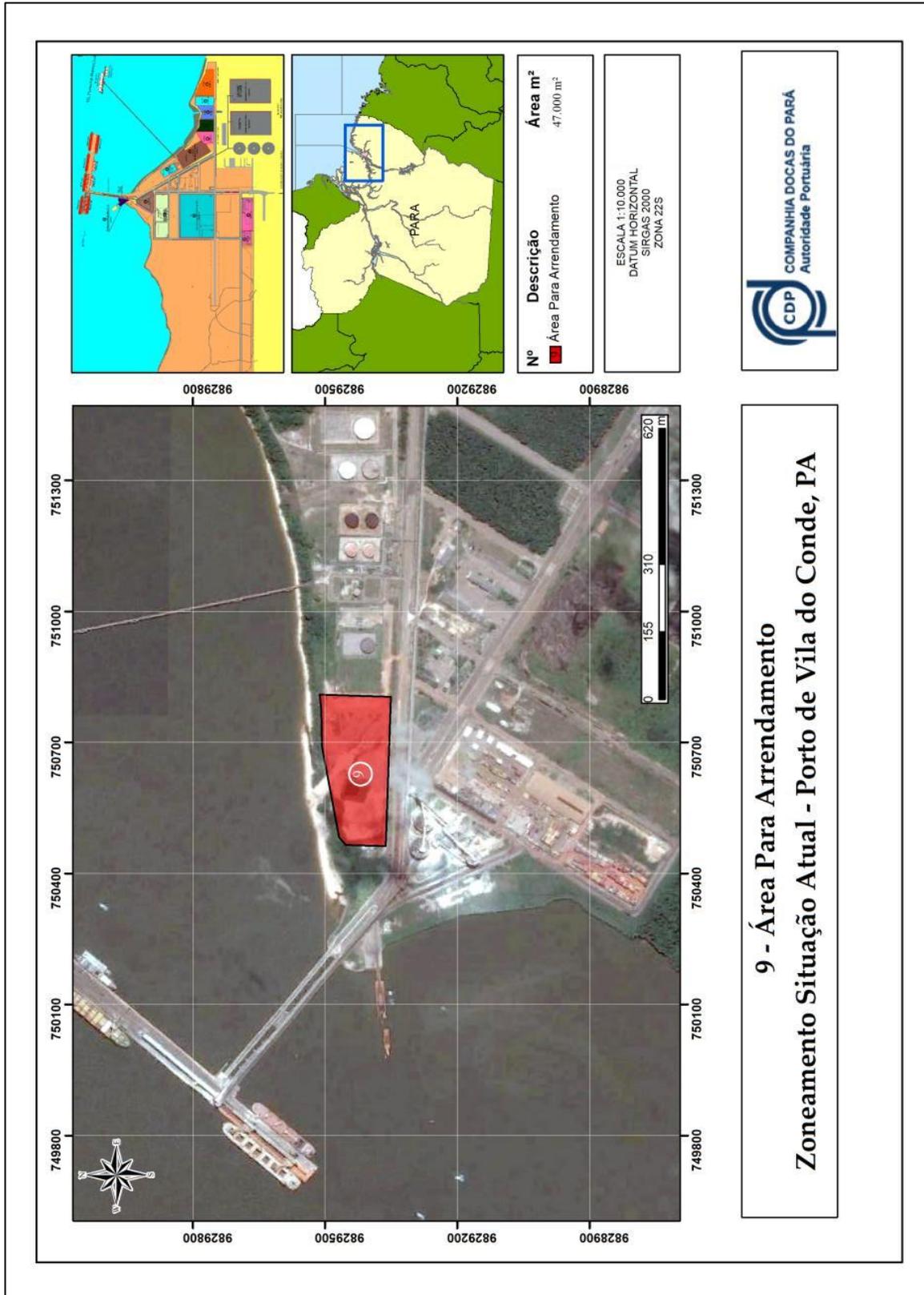


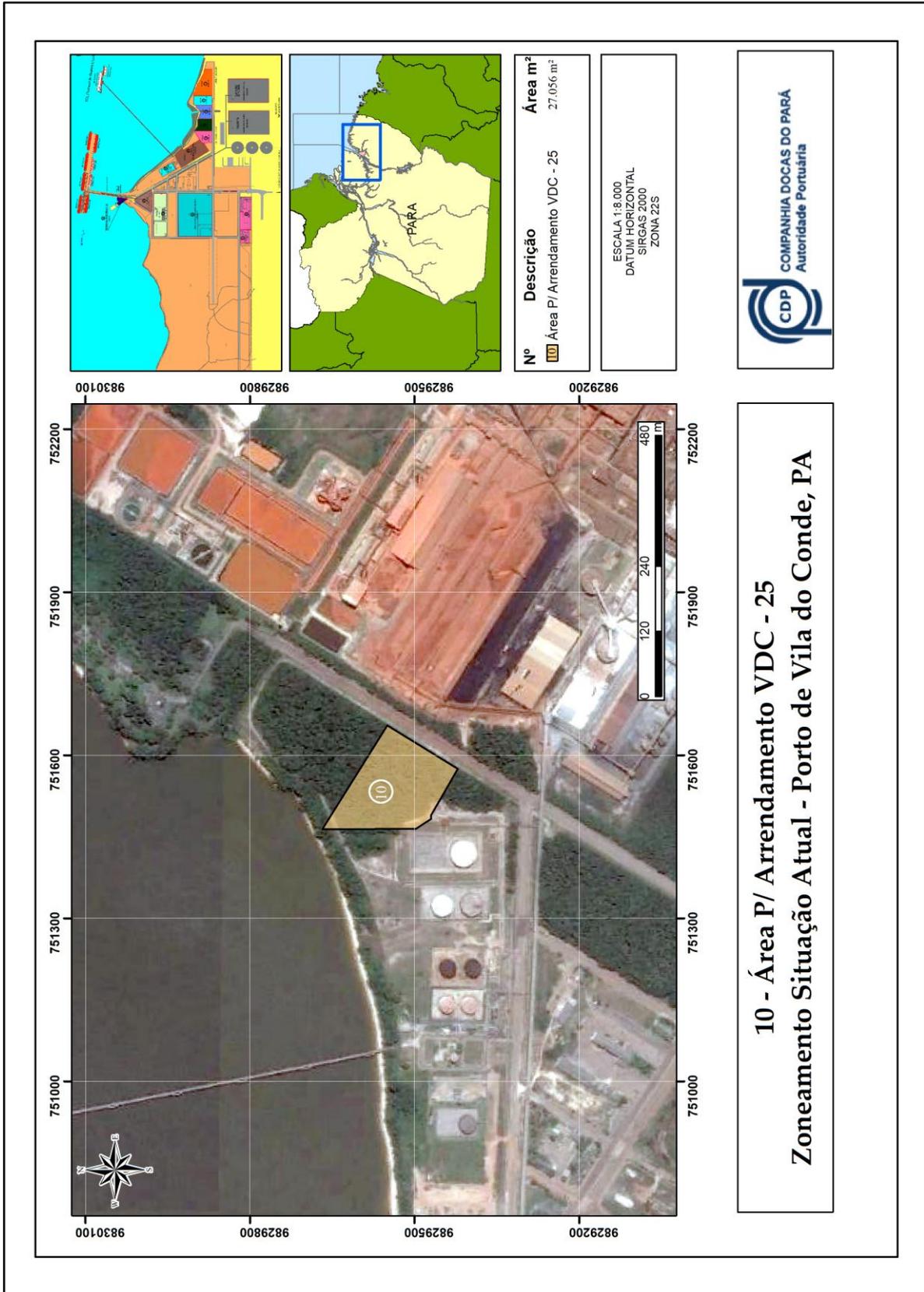


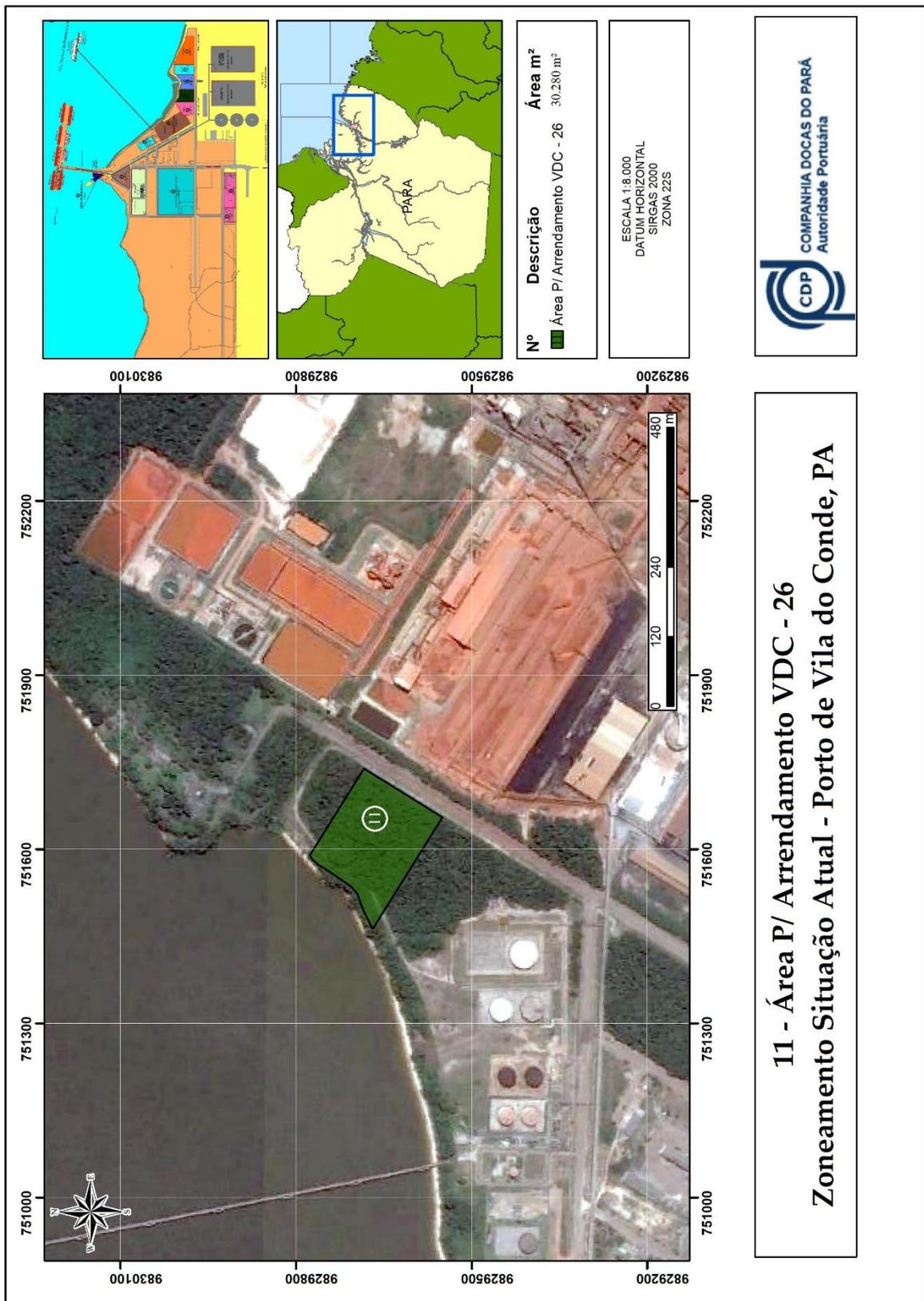


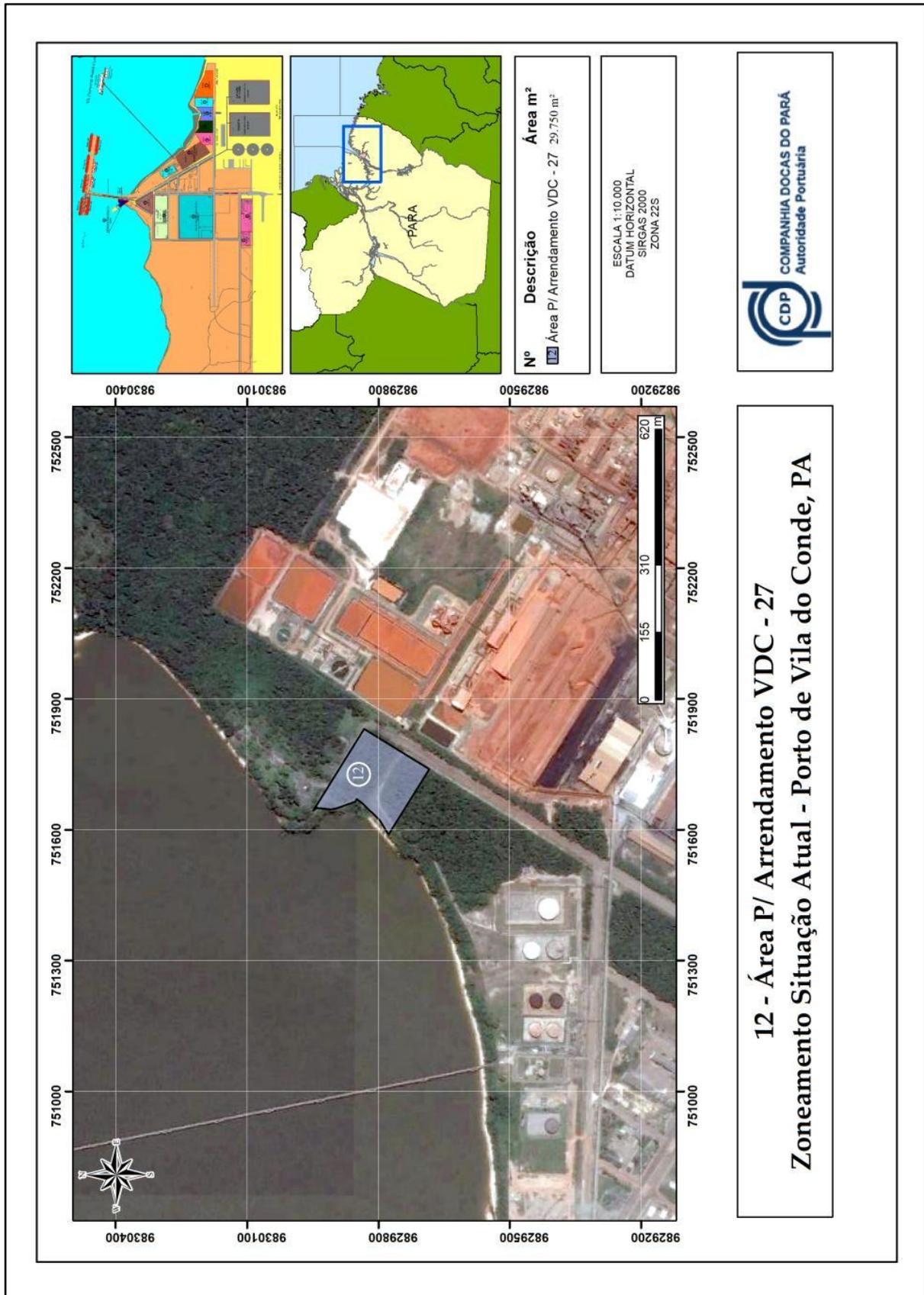


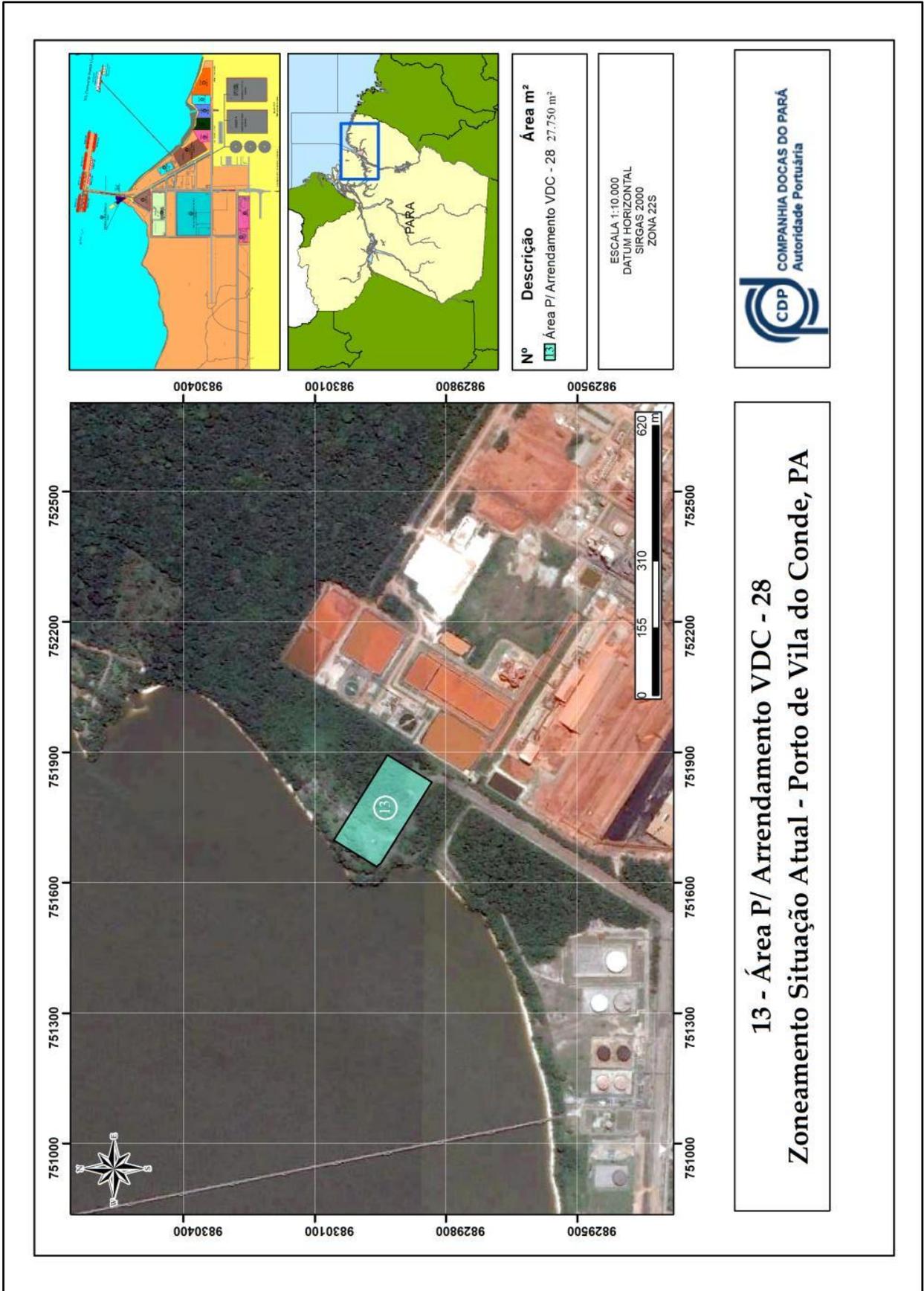


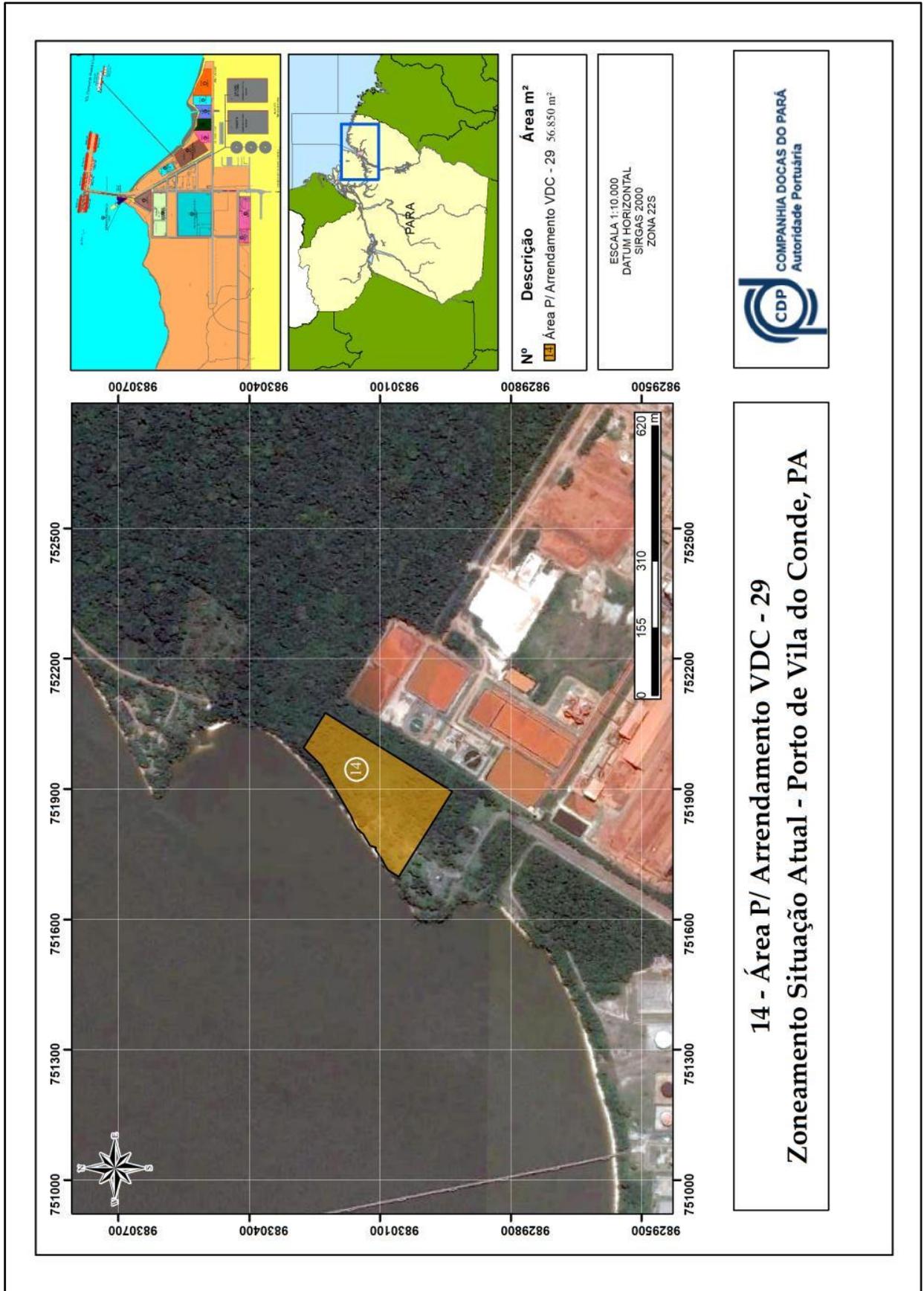


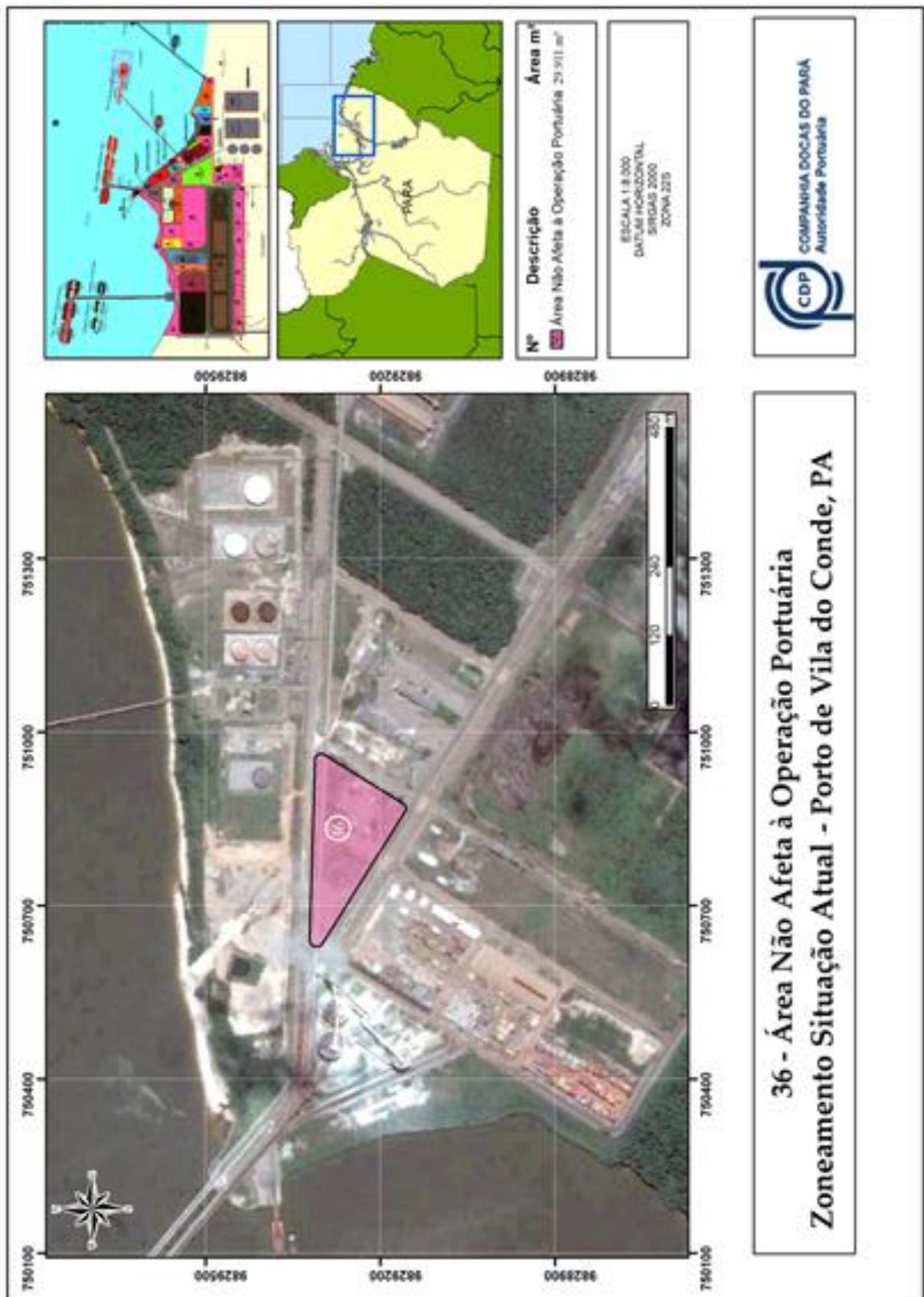




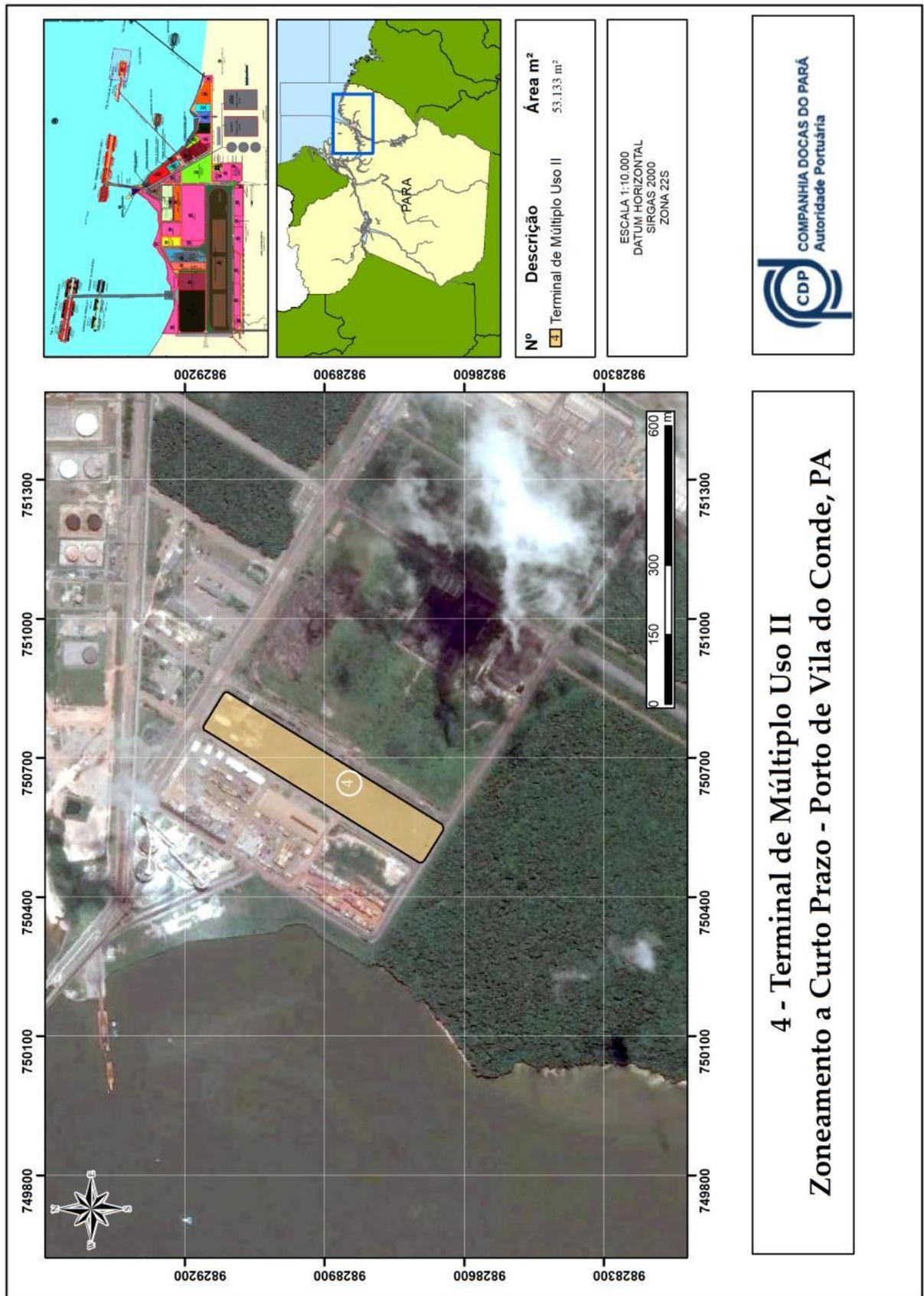


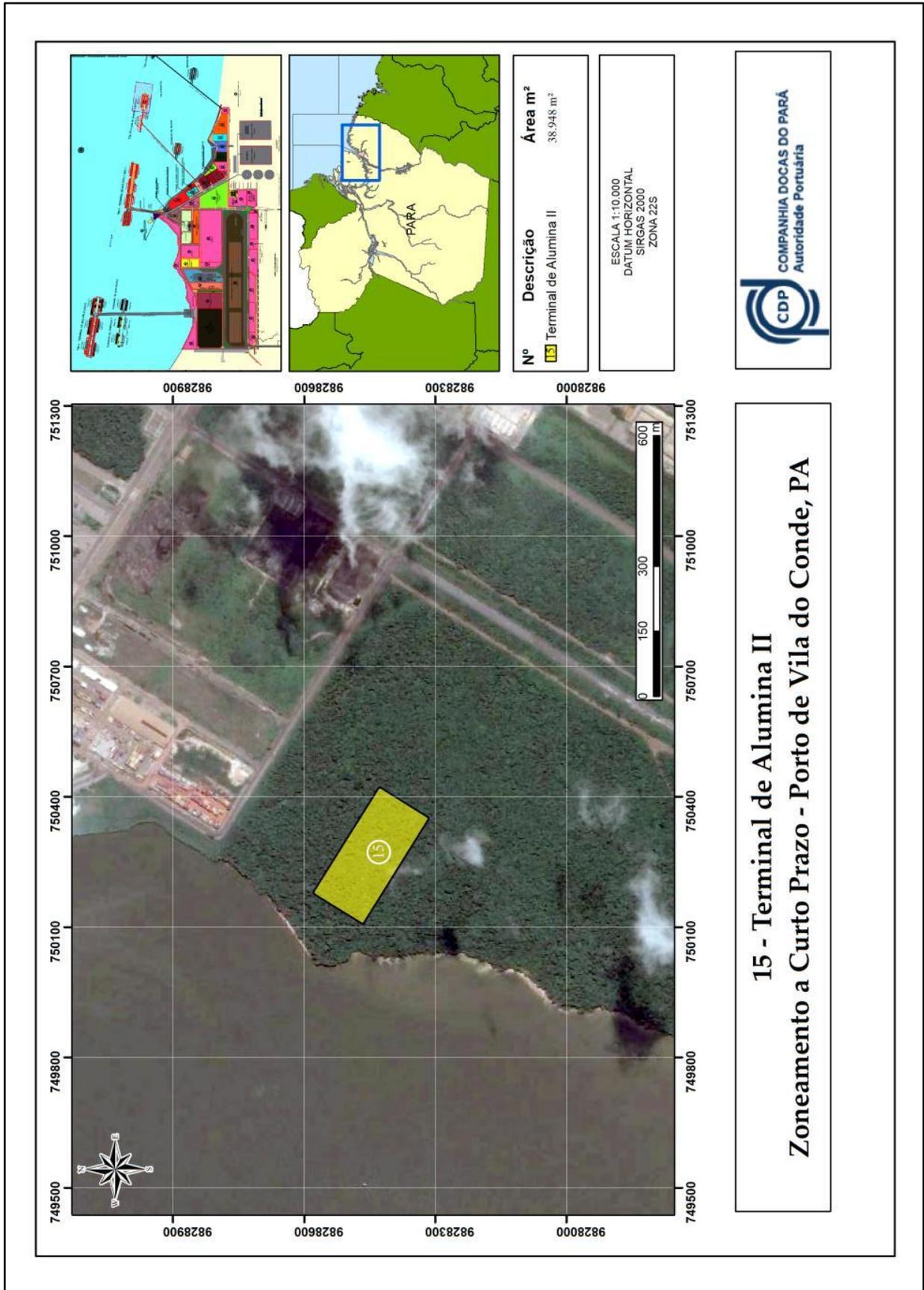


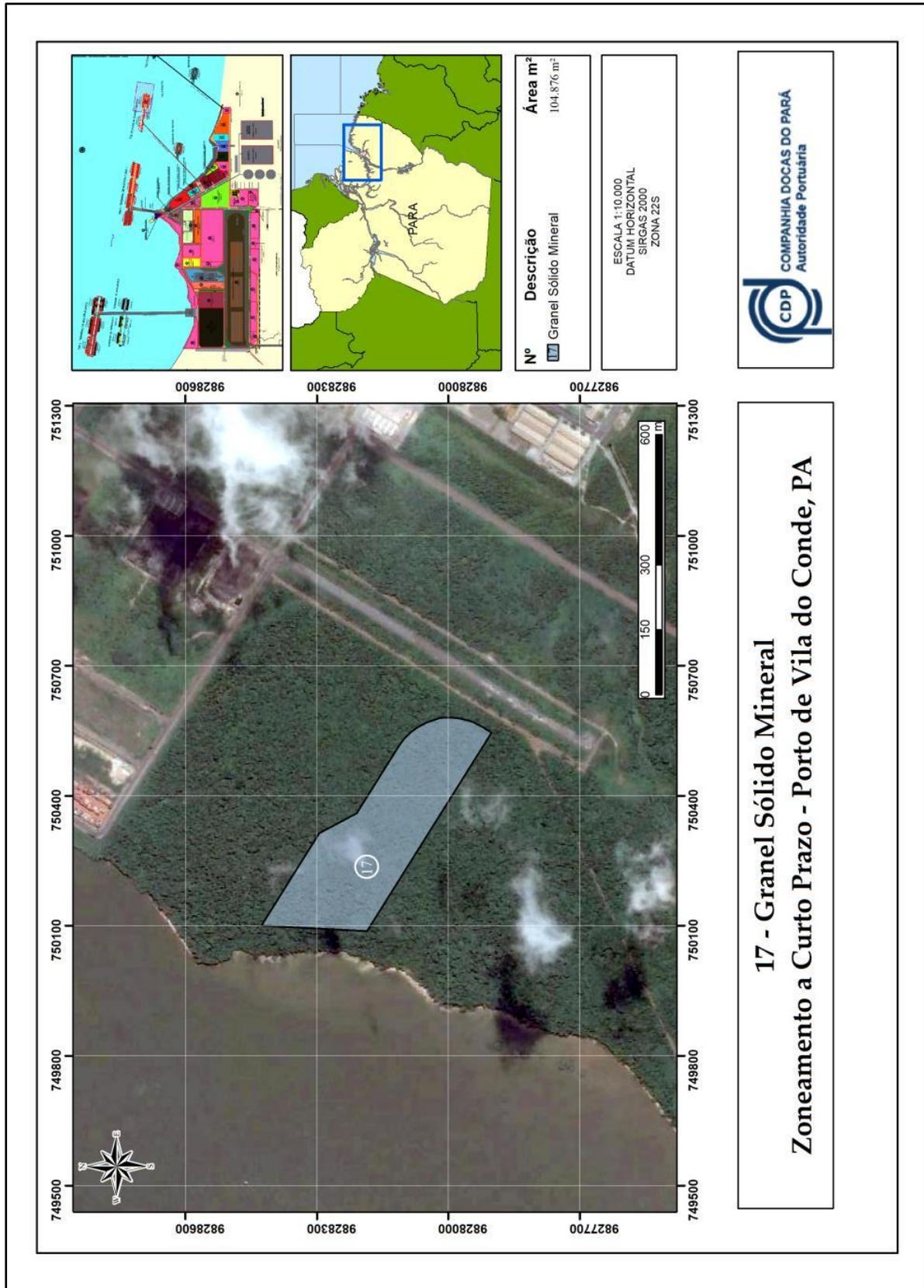


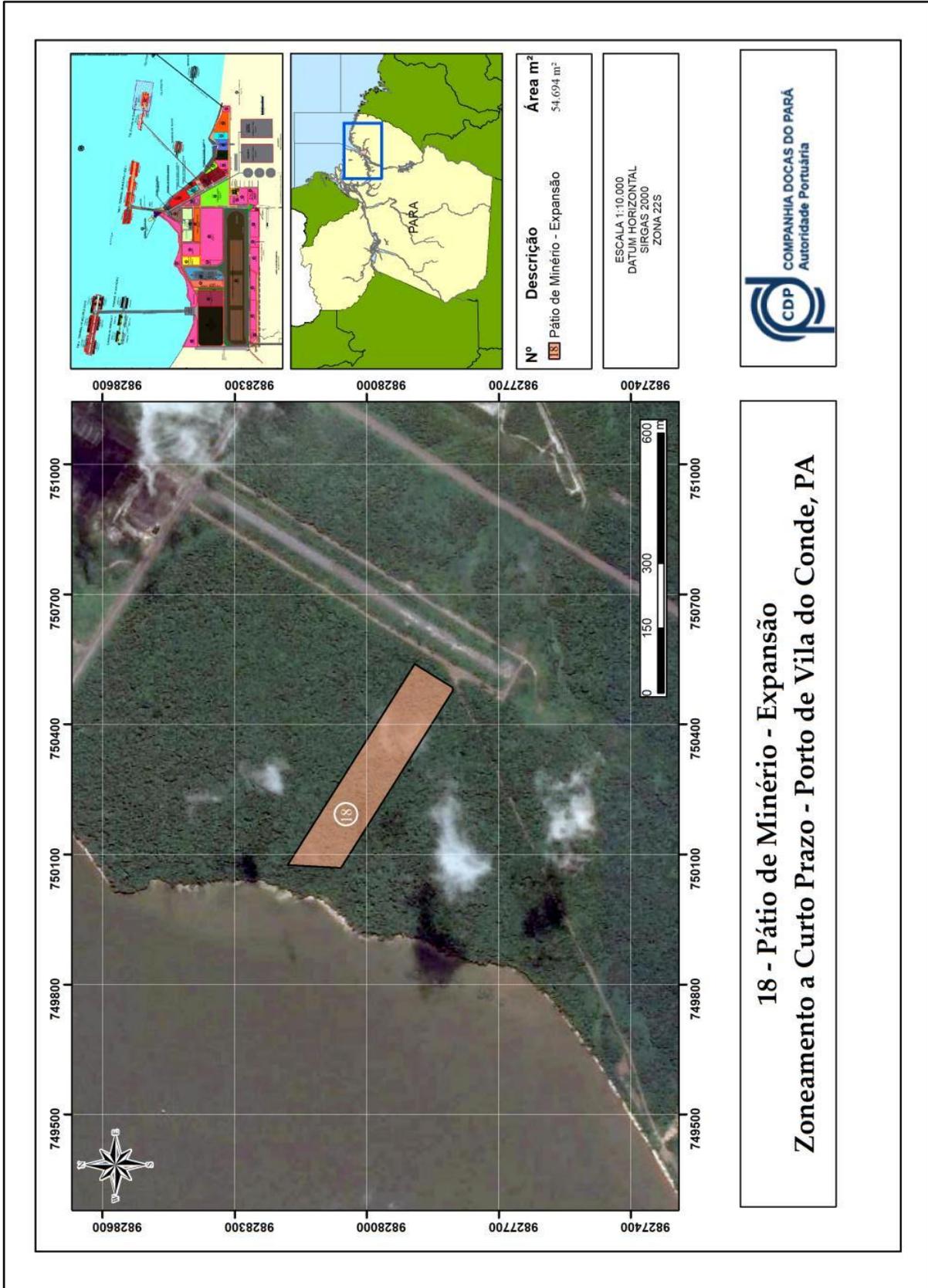


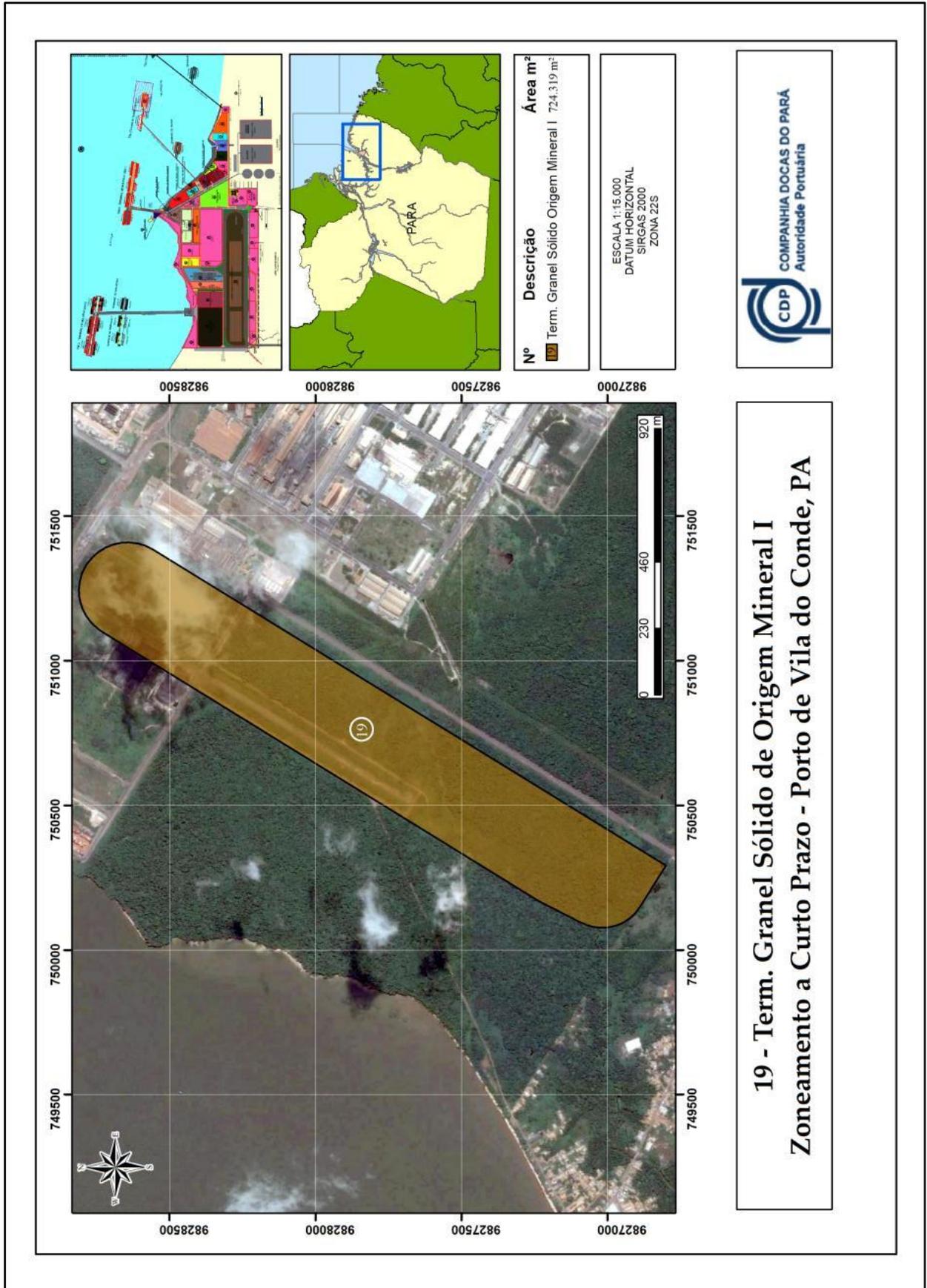


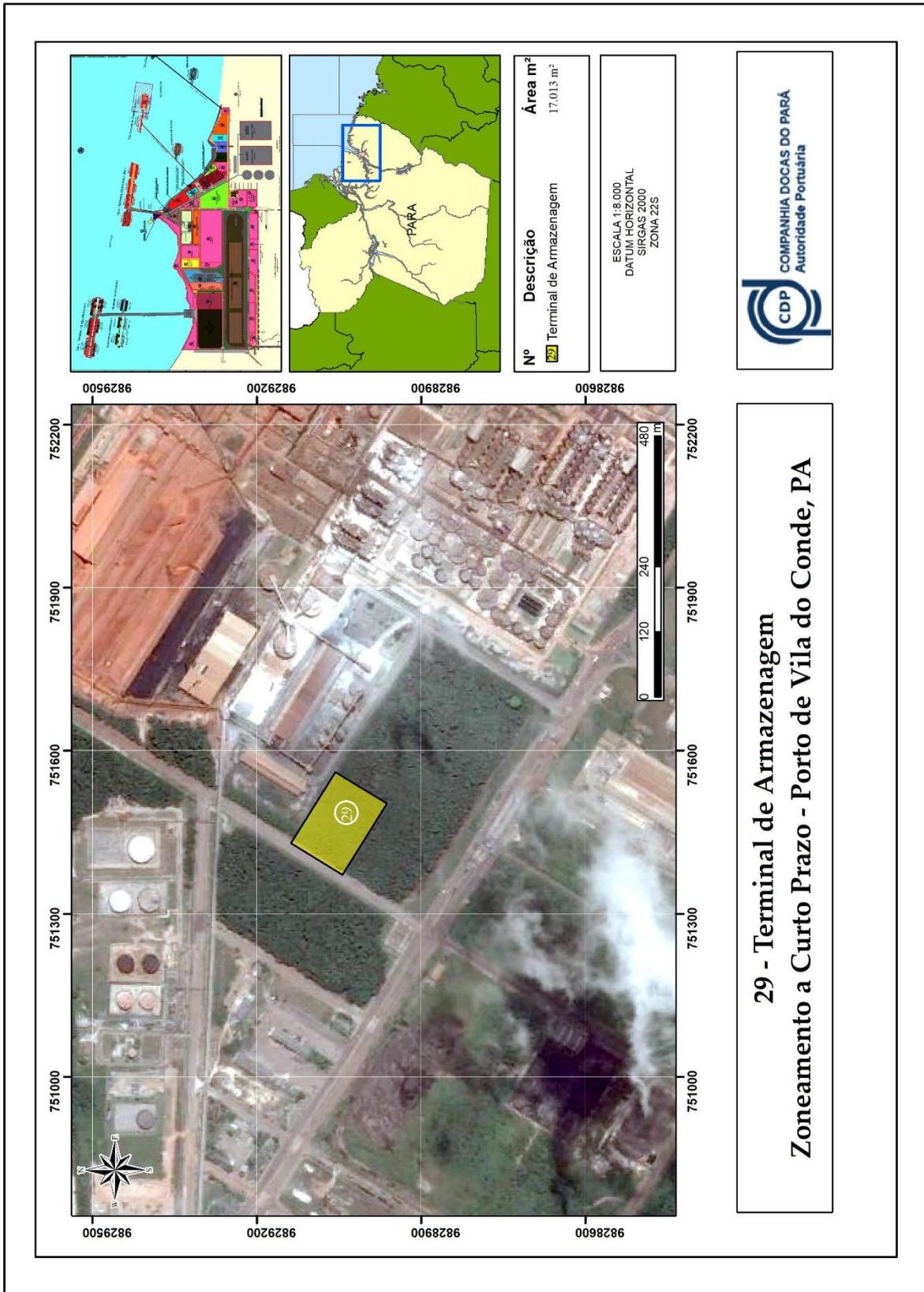


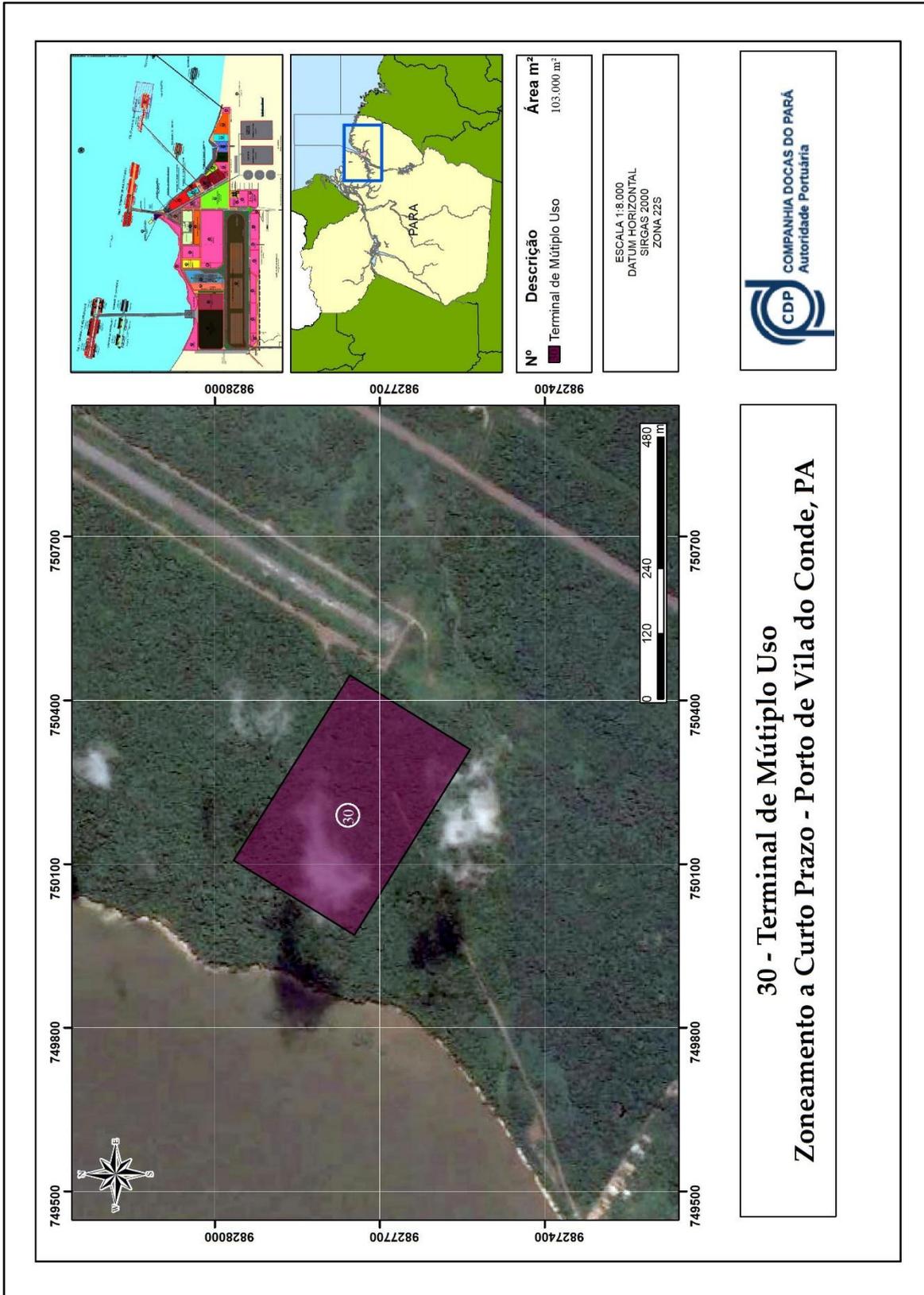


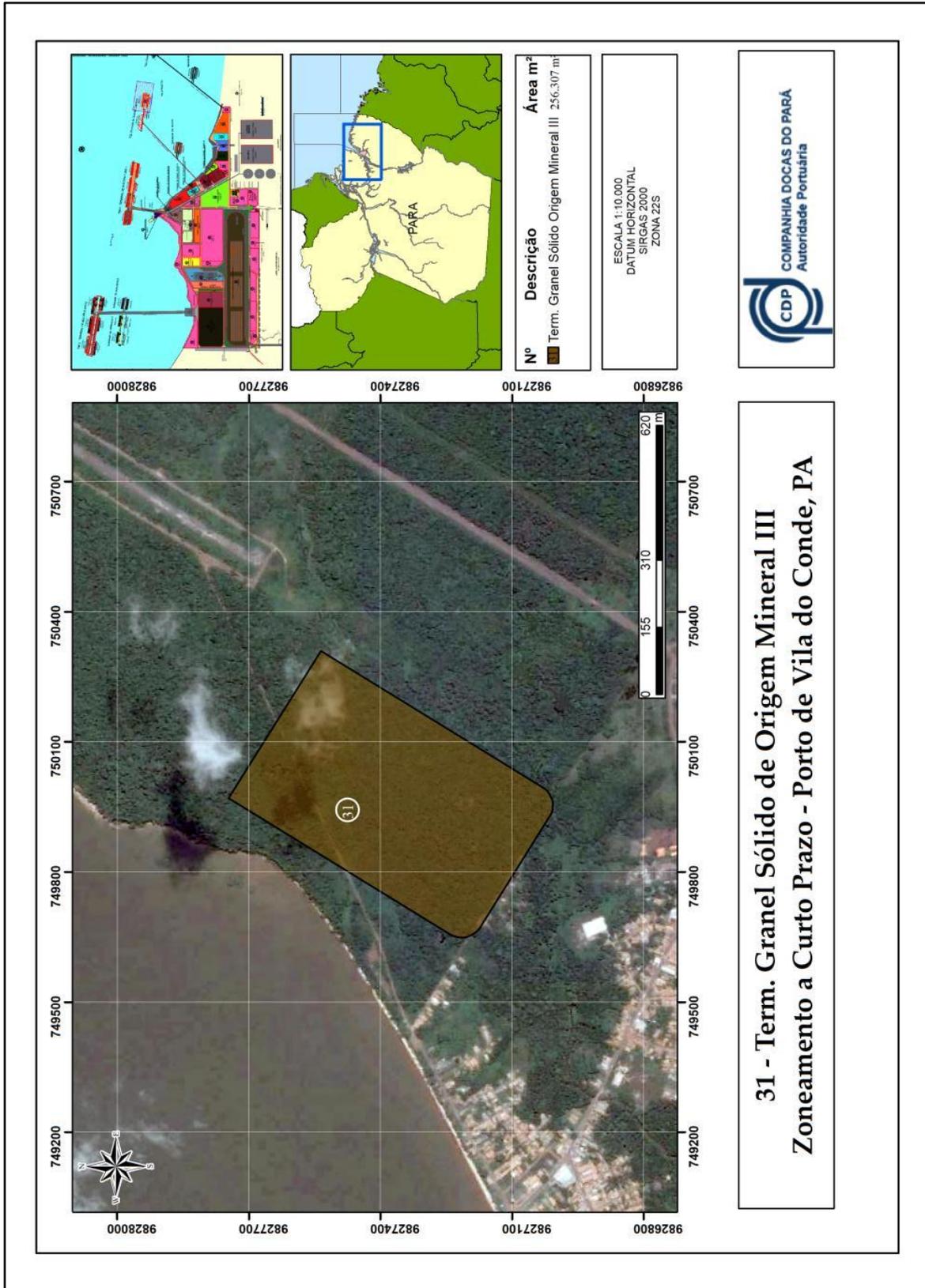


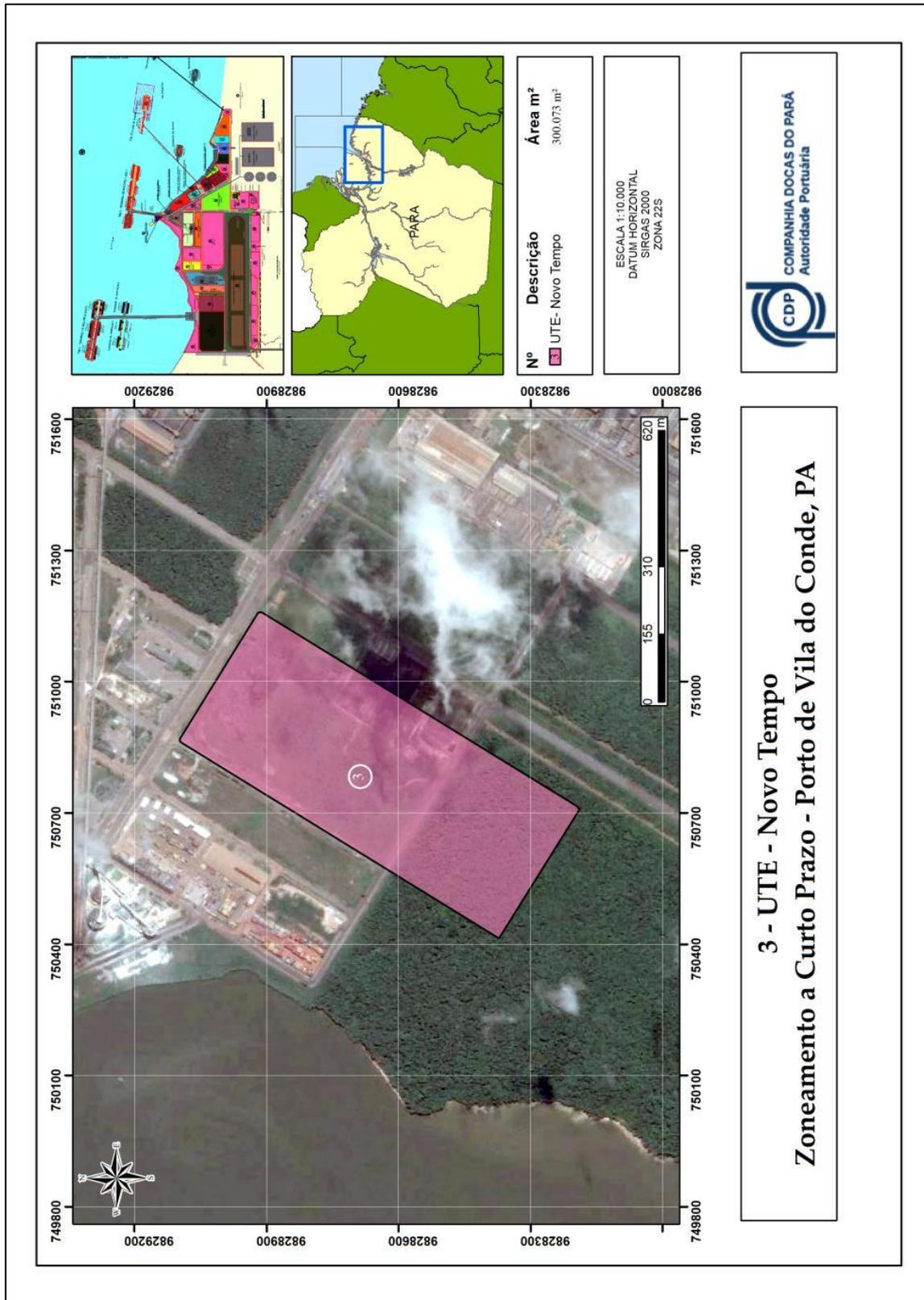


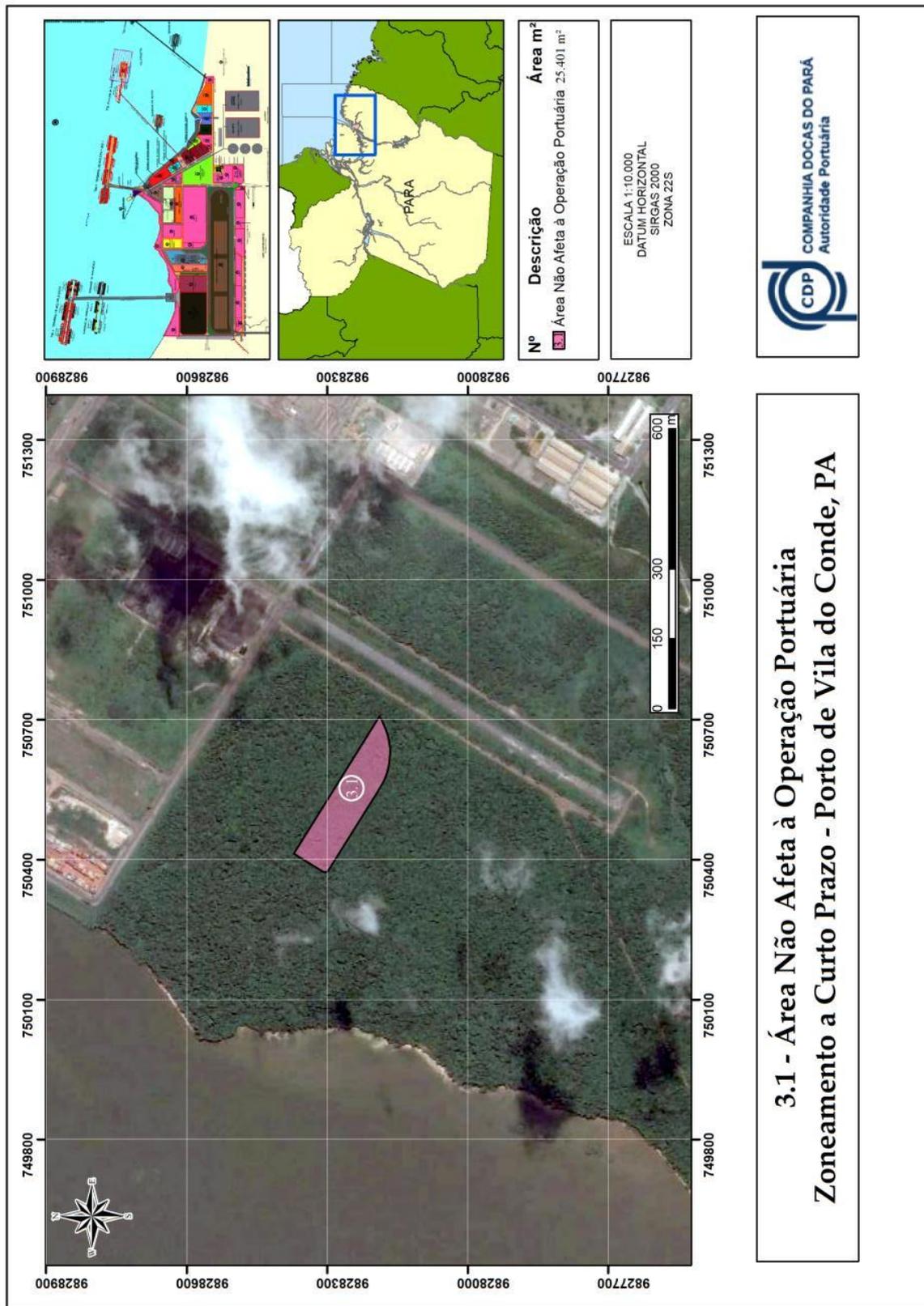


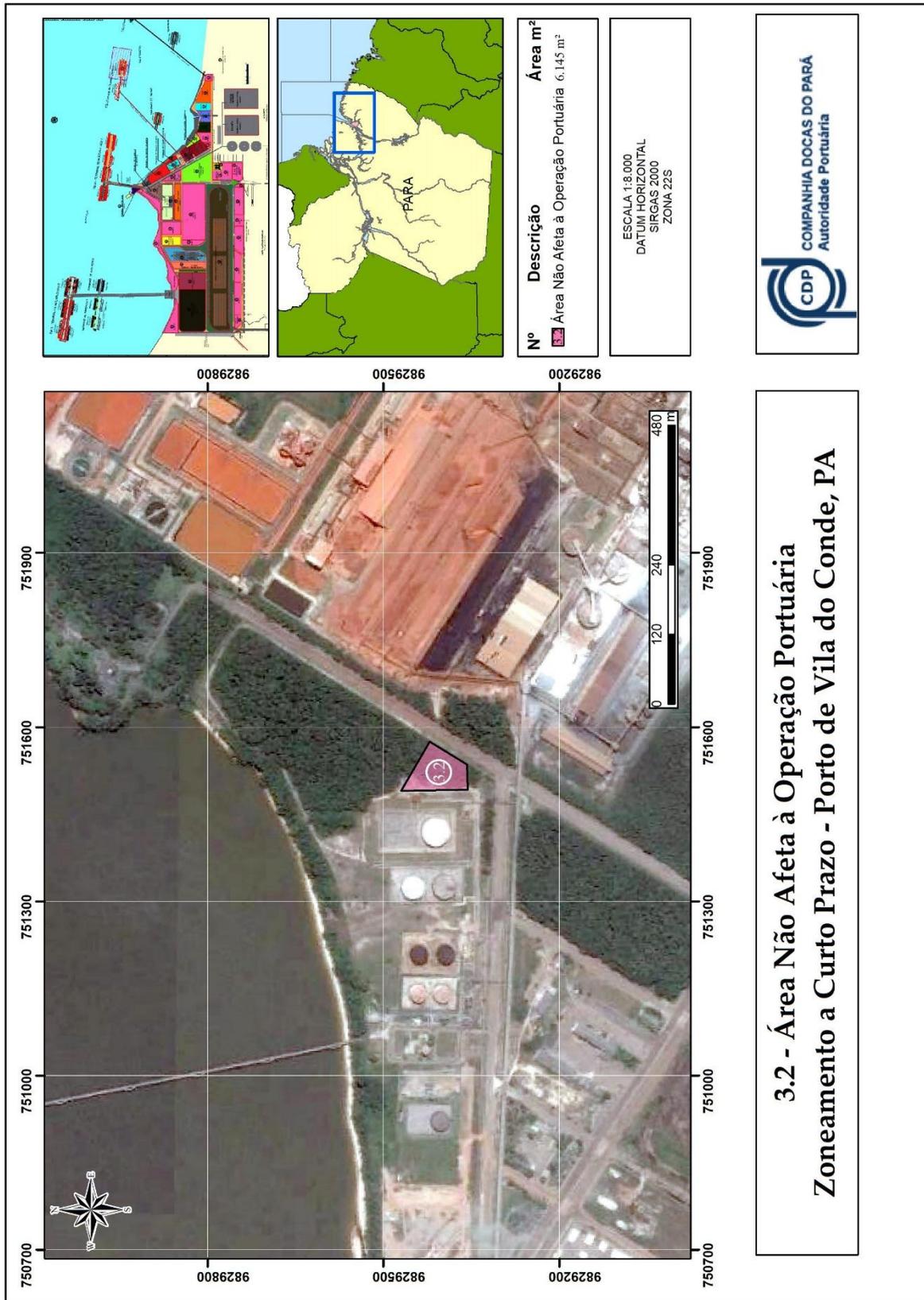


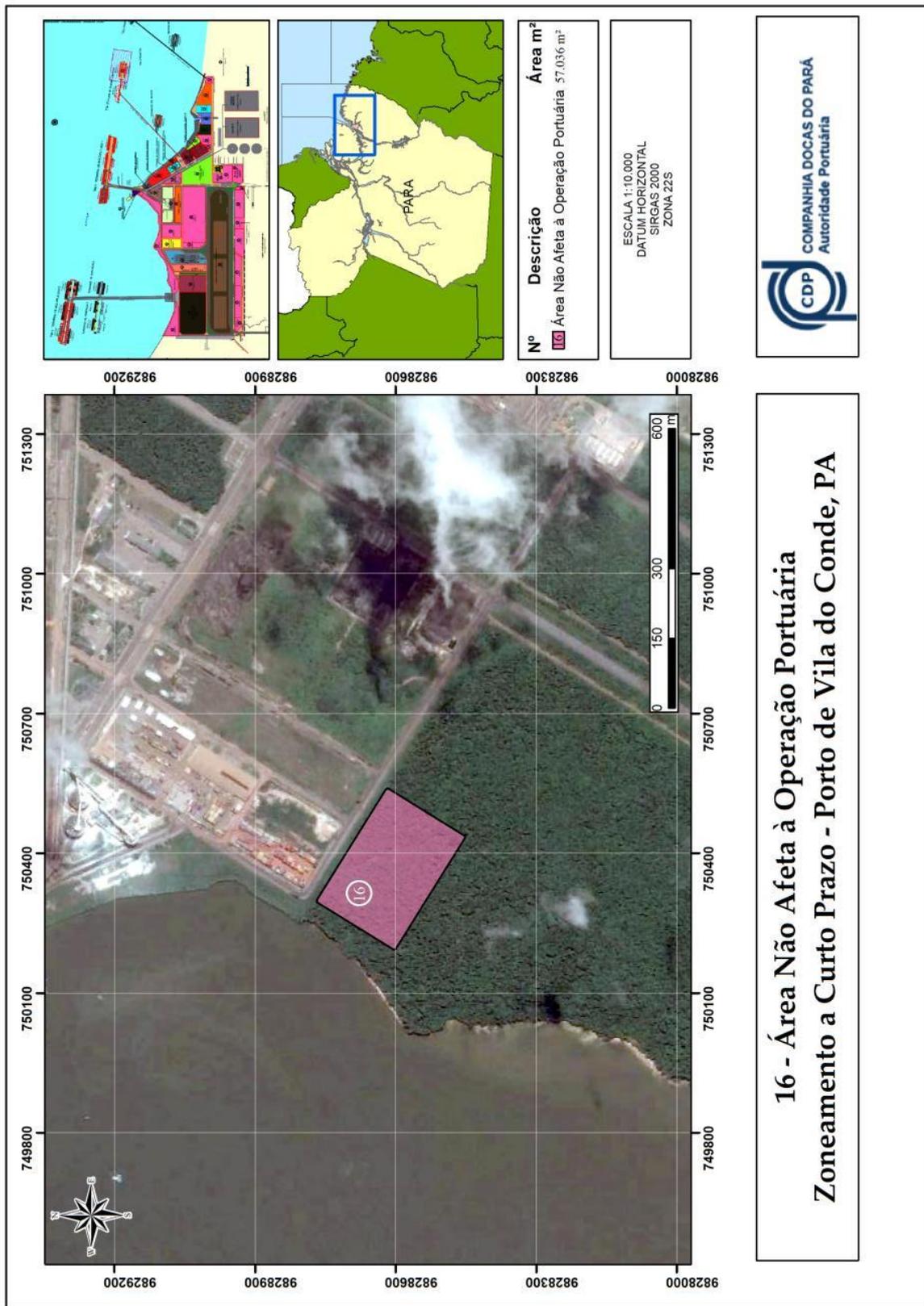


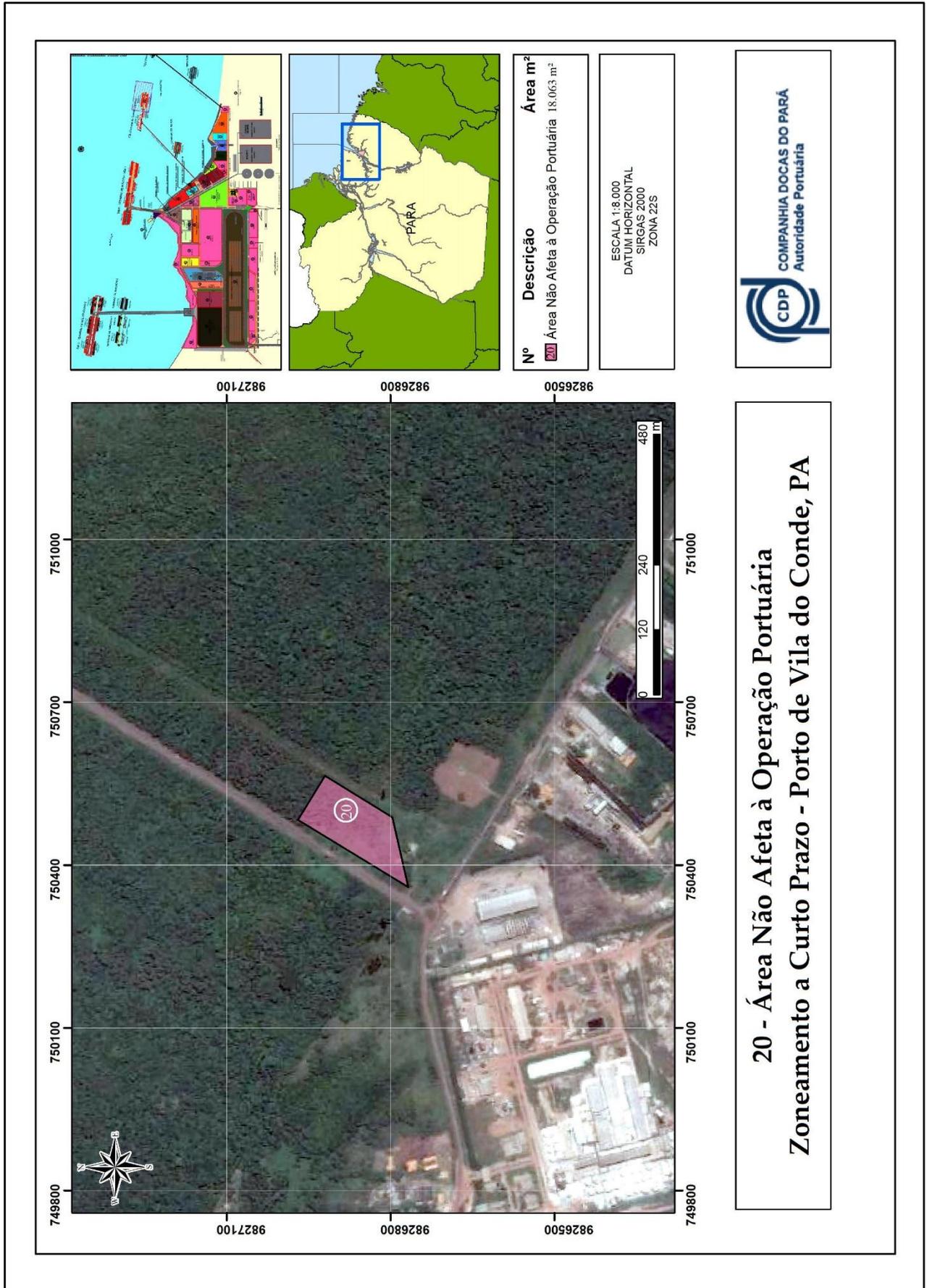


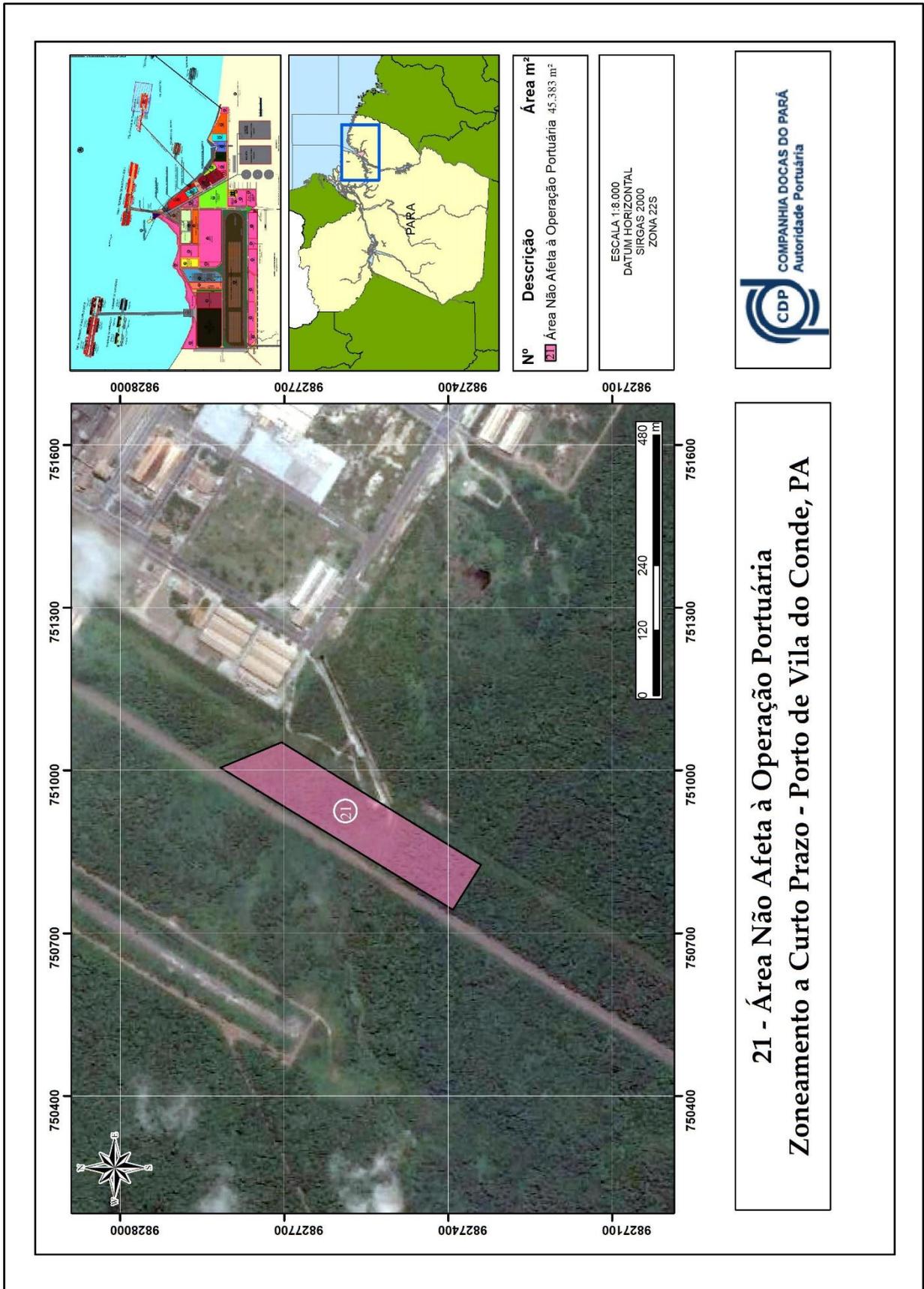


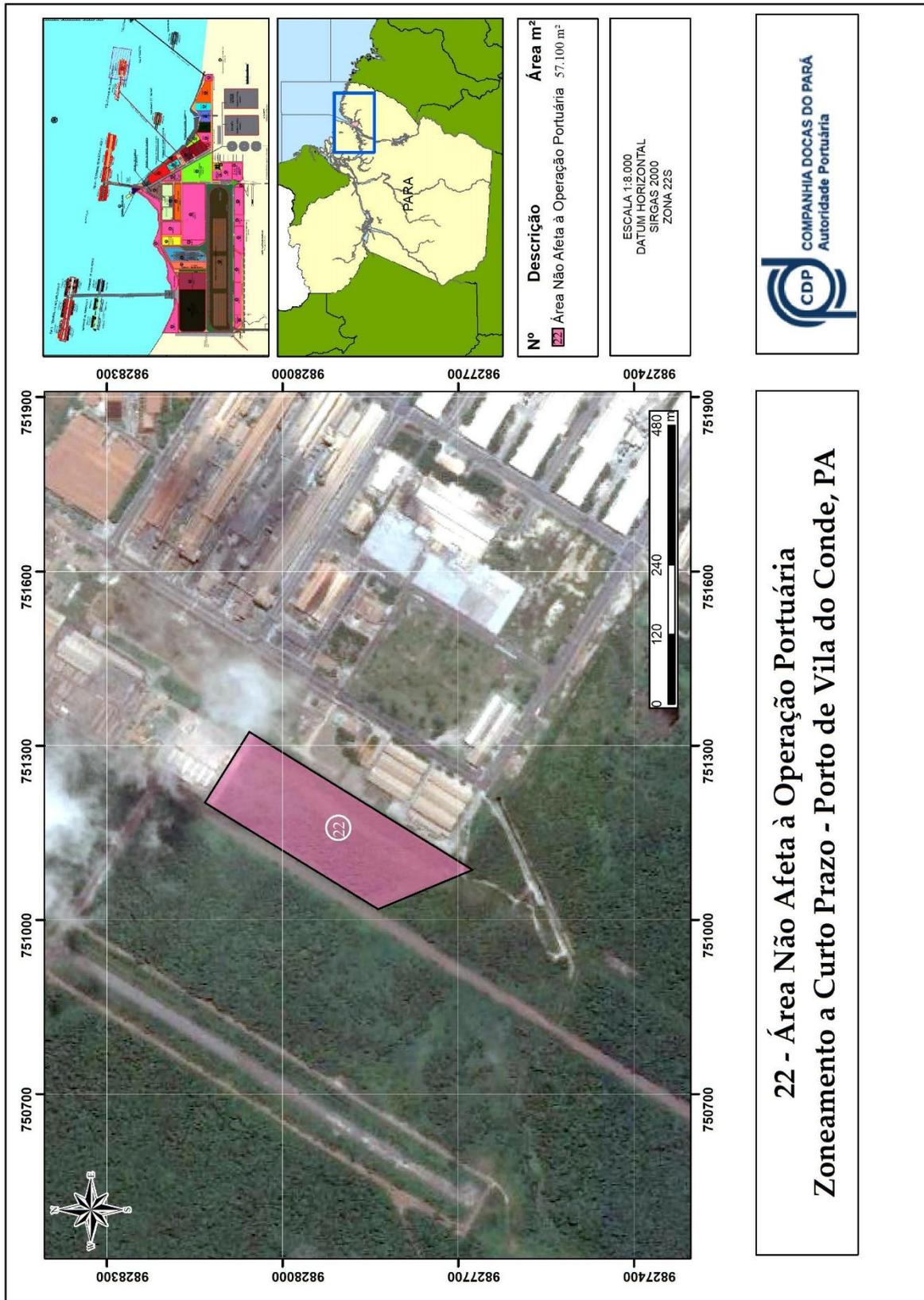


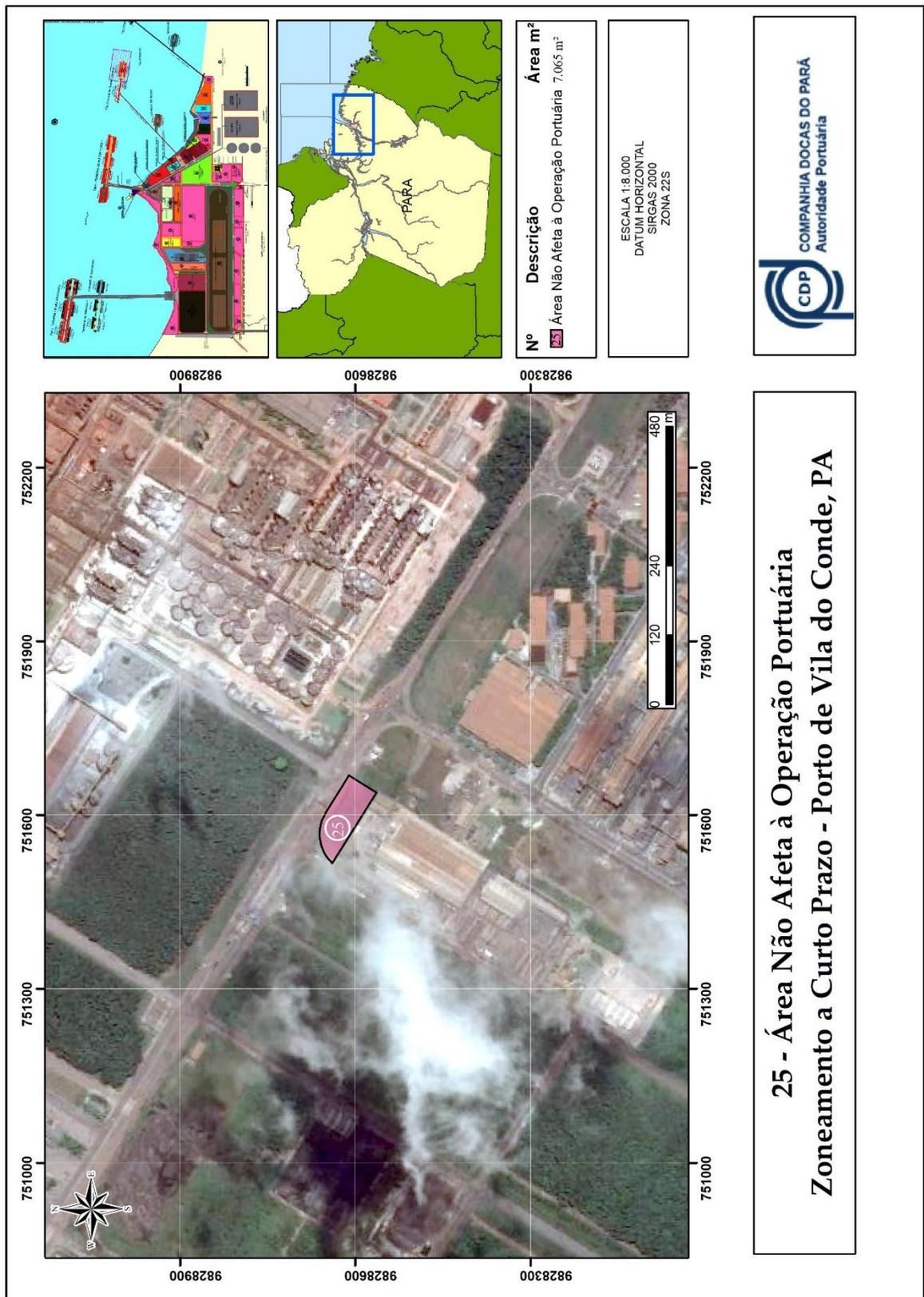


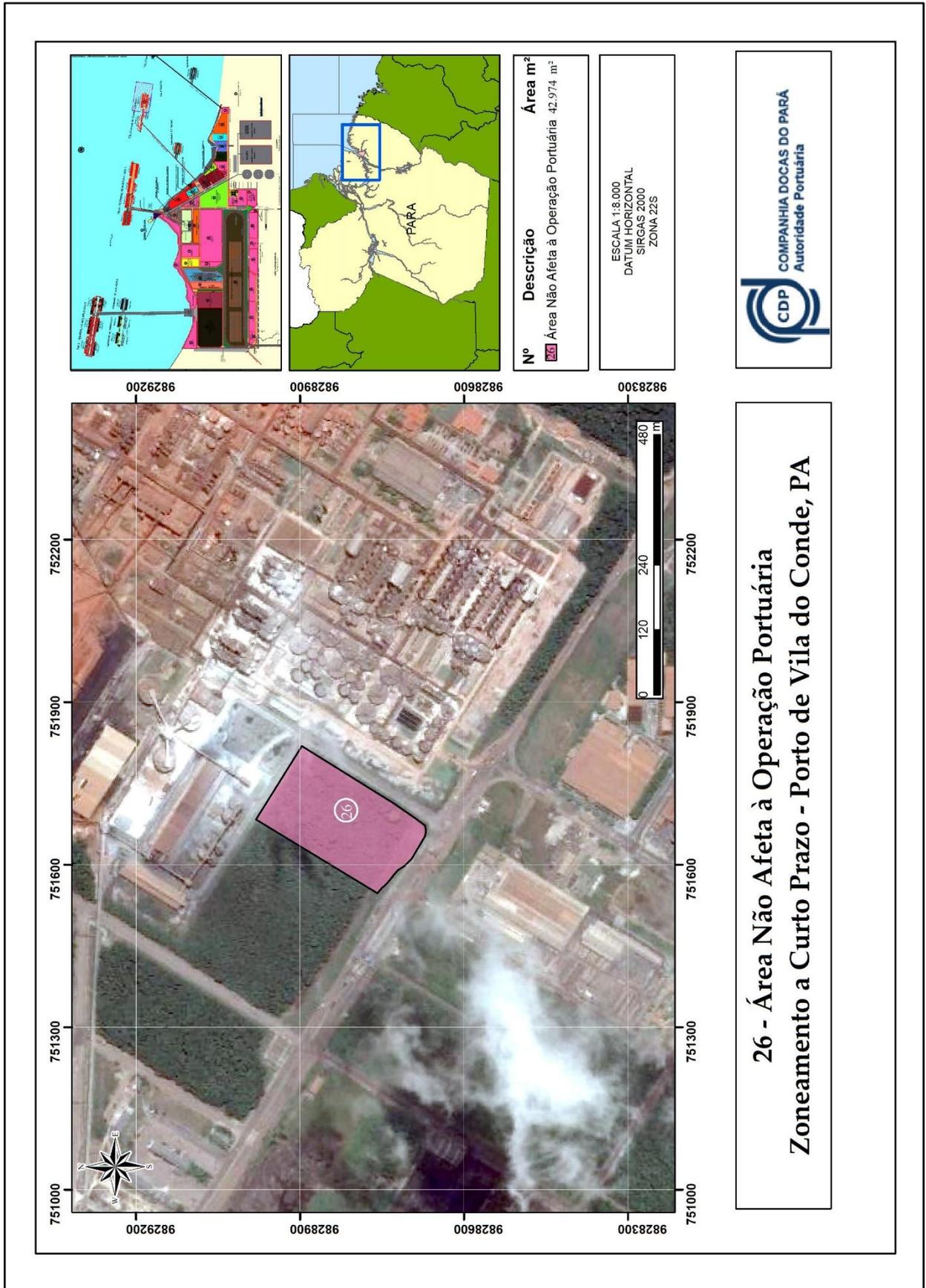


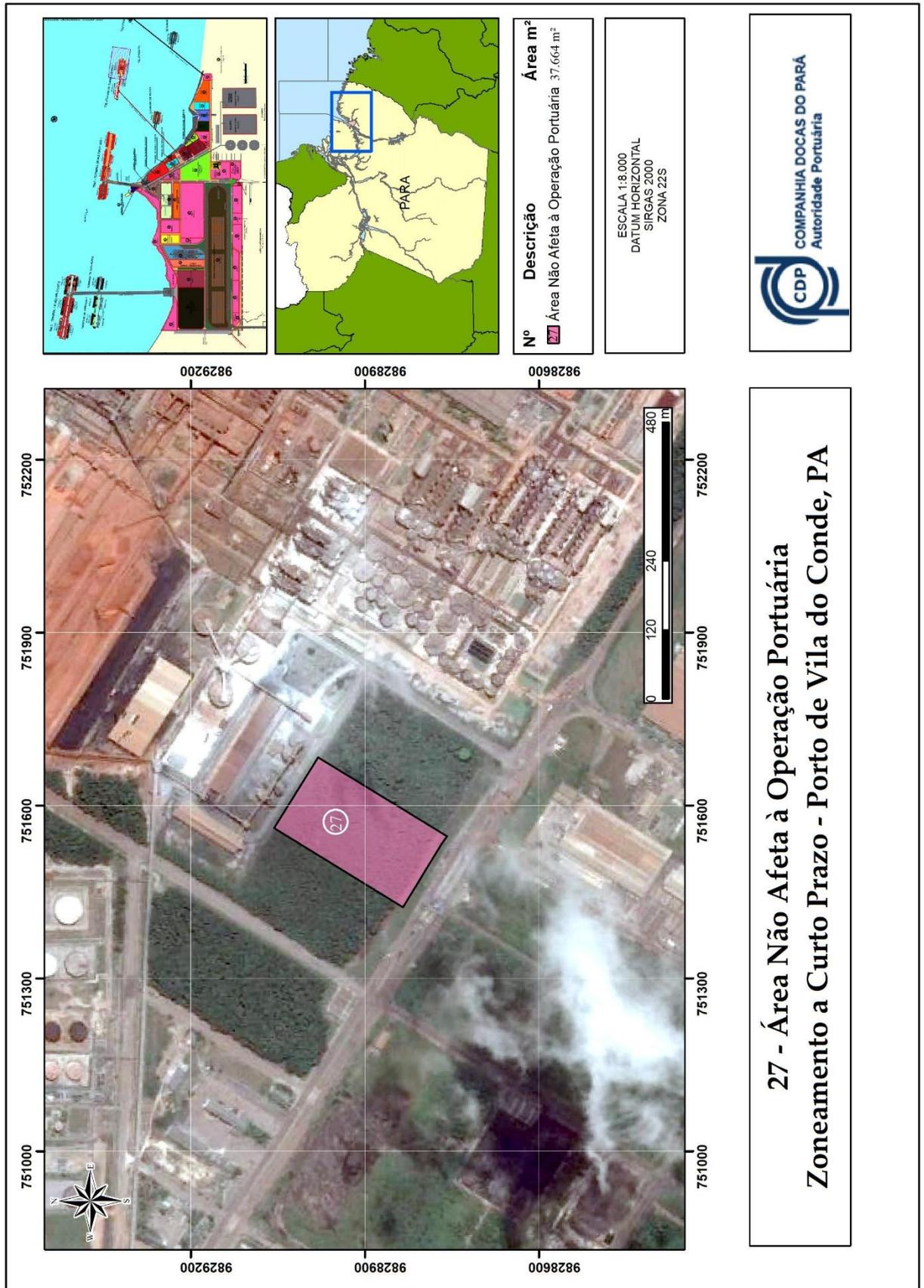


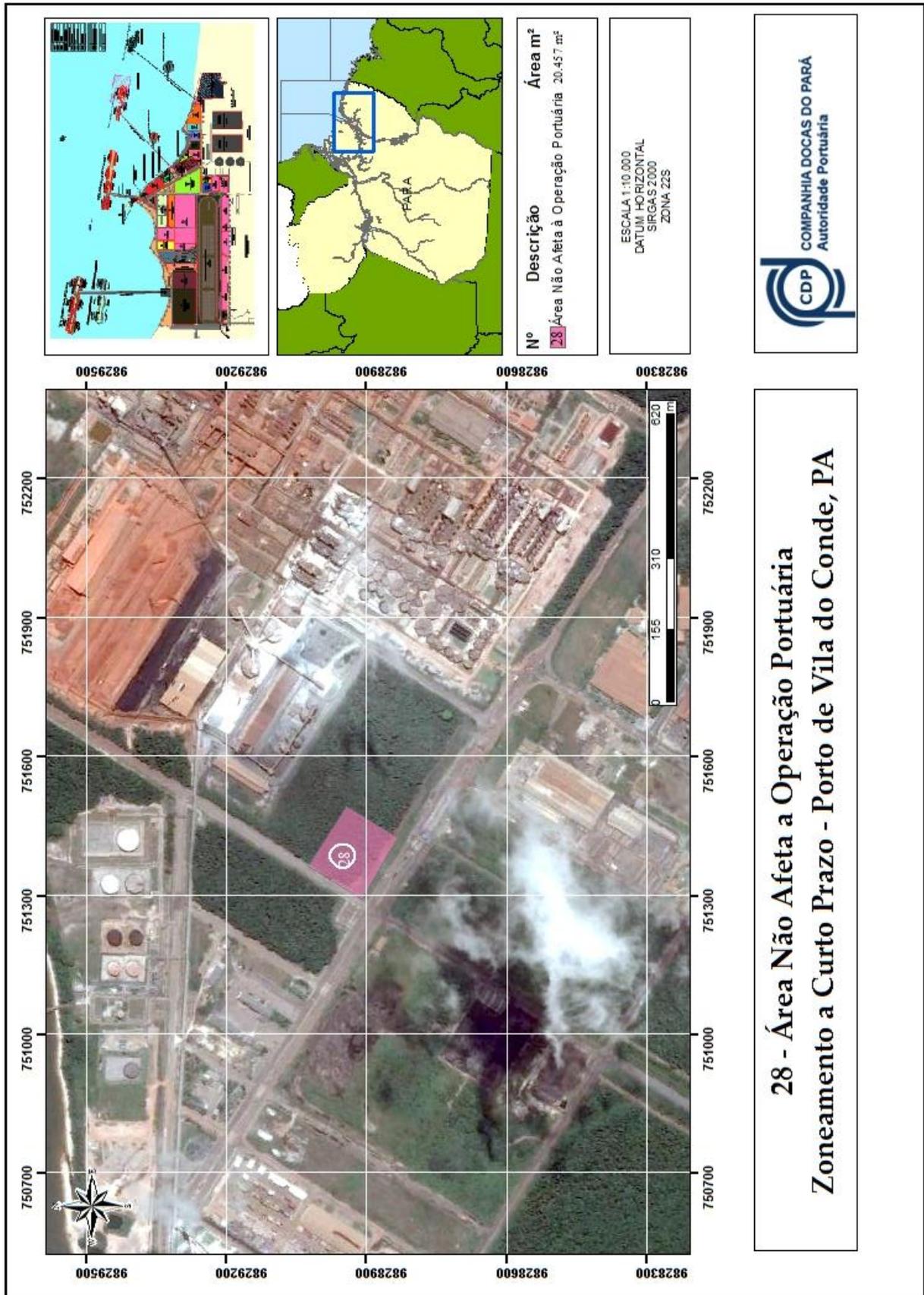


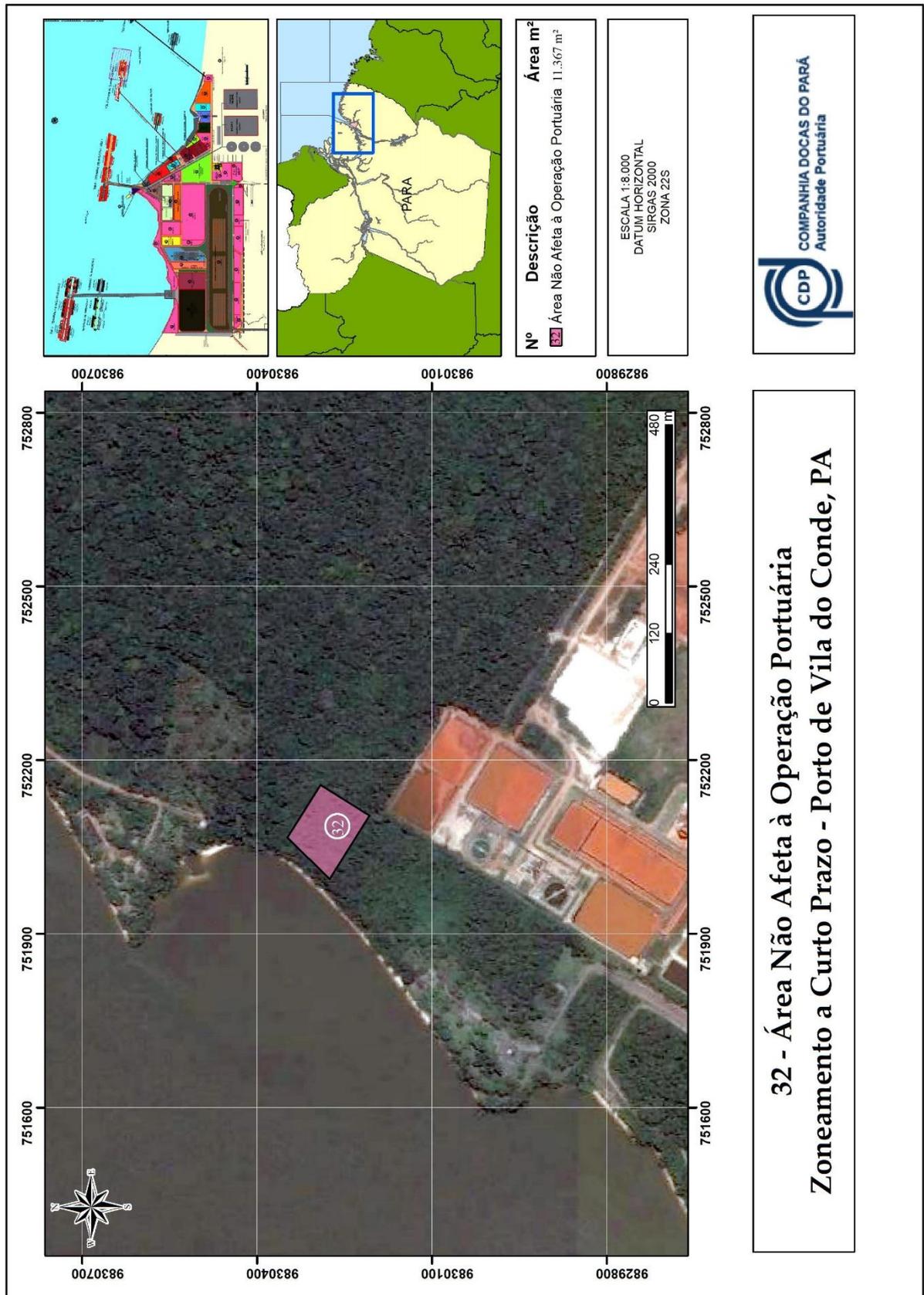


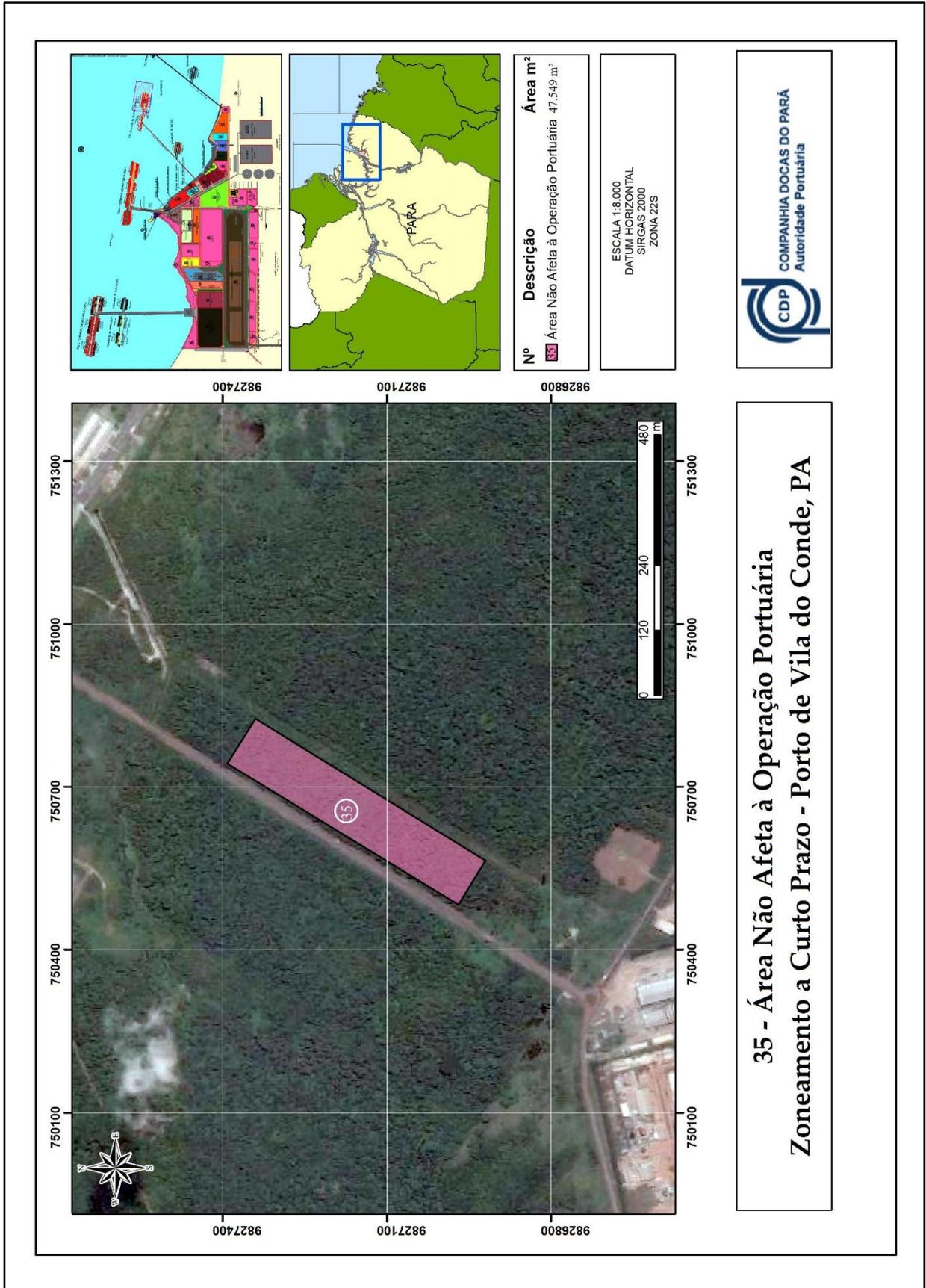


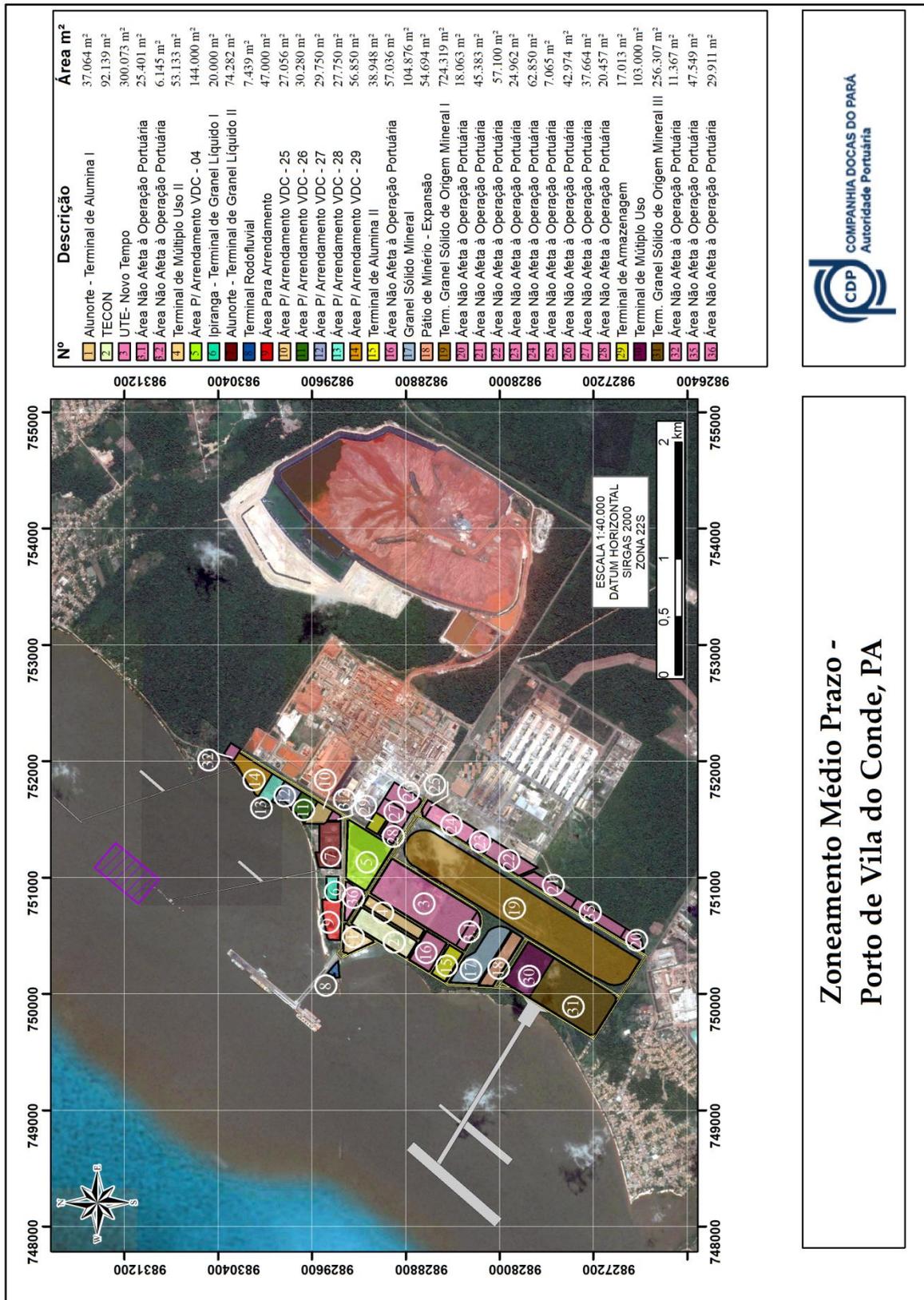




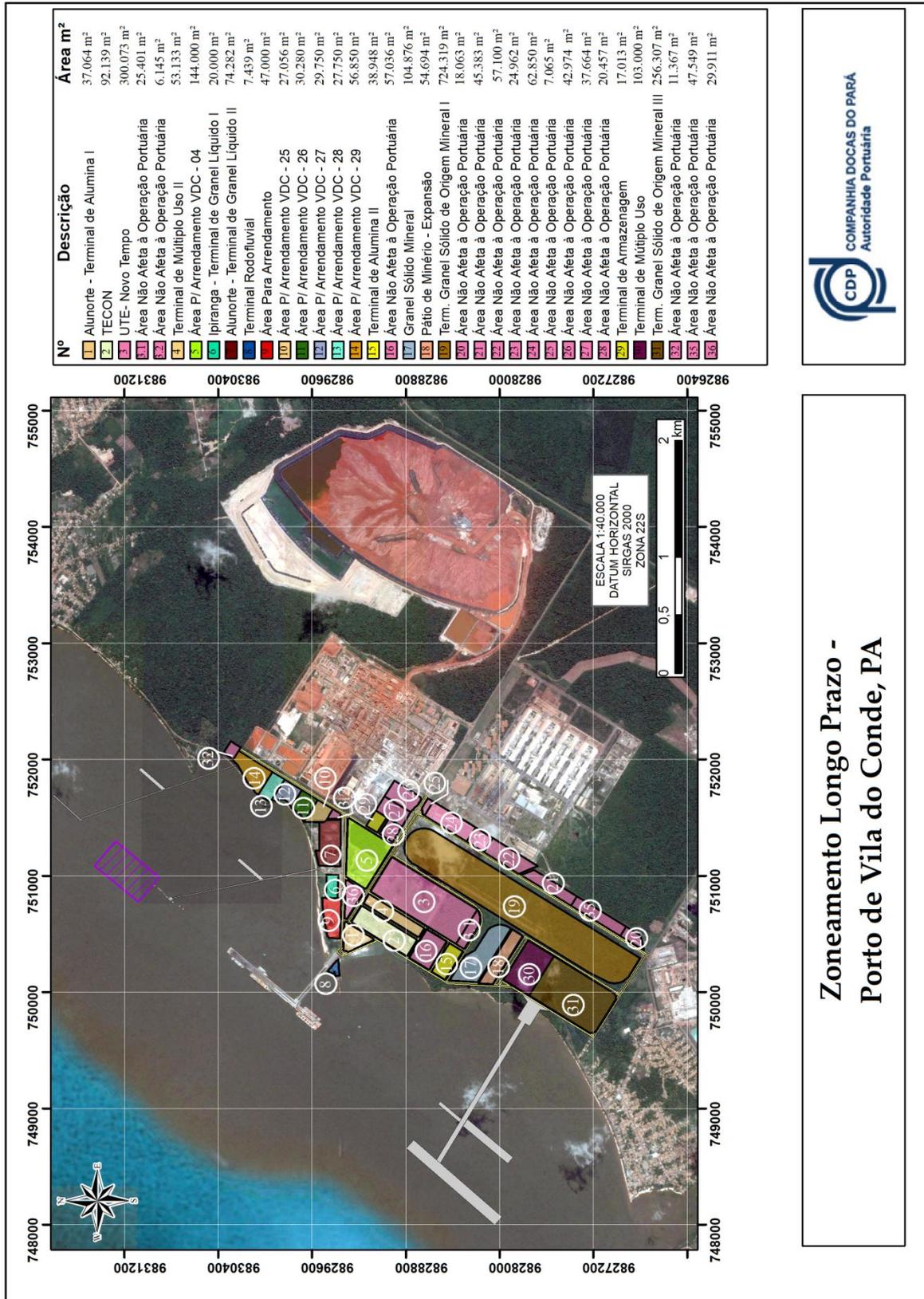








**Zoneamento Médio Prazo -
Porto de Vila do Conde, PA**



**Zoneamento Longo Prazo -
Porto de Vila do Conde, PA**