

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO VELHO 2019 – PDZ



**SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA
SOPH**

Empresa Pública do Governo do Estado de Rondônia, vinculada à Superintendência de Estado de Desenvolvimento e Infraestrutura – SEDI.

R: Terminal dos Milagres, nº400, bairro Panair–Porto Velho – CEP:78.900 -750

CNPJ: 02.278.152/0001-86

Recepção: (69) 2181-4950 e 3229-3904

Gabinete: (69) 3229-3904

Dir. Financeira: (69) 2181-4963

Dir. Operação: (69)2181-4959

Engenharia: 2181-4951

Jurídico: 2181-4967

www.rondonia.ro.gov.br/soph

Consórcio Público de Direito Privado

Convênio n.º 06/1997 – Ministério dos Transportes

Lei n.º 729/1997 – Lei de autorização da Instituição da SOPH

Tipo de Atividade: Administrar e desenvolver a rede hidroviária interior e a infraestrutura portuária no Estado de Rondônia.

EQUIPE TÉCNICA

Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH

Diretor Presidente: Amadeu Hermes Santos da Cruz

Diretor Administrativo e Financeiro: Elissandra Brasil do Carmo

Diretor de Fiscalização e Operação: Fernando Cesar Ramos Parente

Gabinete

Maria Antônia do Nascimento

Coordenadoria de gestão portuária

Marco Antônio Cardoso Figueira

Coordenadoria Jurídica

Rodolfo Jenner de Araujo Moreira

Assessoria de Comunicação

Rafaela Schuindt de Oliveira Nascimento

Setor de Controle Interno

Adalberto Nery Barbosa

Segurança do Trabalho

Jorrey da Silva Costa

Setor de Gestão ambiental

Cristiane Alaíde Correia

Comissão de Licitação

Juci Cleide dos Santos

Setor de Recursos Humanos

Haline da Silva Oliveira Barbosa

Setor de Faturamento

Carmelita de Farias Alves

Divisão Contábil e Financeira

Maria Elenita Ferreira do Nascimento

Divisão de Infraestrutura Portuária

Flávio Renan Camargo Marcolino

Leucimar Alves de Menezes

Chefe de Unidade de Segurança

Lourival Nunes de Sousa

Assessoria de Contratos e Licitações

Sérgio Rubens Castelo Branco de Aguiar

Sumário

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | INFORMAÇÕES GERAIS..... | 11 |
| 1.1 | LOCALIZAÇÃO..... | 11 |
| 1.2 | DADOS CADASTRAIS..... | 13 |
| 1.3 | HISTÓRICO..... | 13 |
| 1.4 | MARCOS LEGAIS..... | 14 |
| 1.5 | SITUAÇÃO INSTITUCIONAL..... | 17 |
| 1.6 | ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E DE GESTÃO..... | 18 |
| 1.6.1 | PLANO ESTRATÉGICO..... | 18 |
| 1.6.2 | ORGANOGRAMA DE GESTÃO..... | 19 |
| 1.6.3 | CONSELHOS..... | 20 |
| 1.6.4 | QUADRO DE PESSOAL..... | 21 |
| 2. | SITUAÇÃO ATUAL..... | 24 |
| 2.1 | TERMINAL DE PASSAGEIROS..... | 25 |
| 2.2 | INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM..... | 25 |
| 2.2.1 | BERÇO 301A – BERÇO 301B – BERÇO 301C..... | 27 |
| 2.2.2 | BERÇO 401 – BERÇO 402 – BERÇO 403 – BERÇO 404 – BERÇO 405..... | 31 |
| 2.2.3 | BERÇO 101 – BERÇO 102 – BERÇO 103..... | 33 |
| 2.3 | INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM..... | 34 |
| 2.3.1 | PÁTIO 01..... | 35 |
| 2.3.2 | PÁTIO 02..... | 35 |
| 2.3.3 | PÁTIO 03..... | 35 |
| 2.3.4 | PÁTIO DE CONTÊINERES..... | 35 |
| 2.3.5 | PÁTIO DAS RAMPAS..... | 35 |
| 2.3.6 | PÁTIO DAS GRUAS..... | 36 |
| 2.3.7 | ARMAZÉM CARGA GERAL..... | 36 |
| 2.3.8 | SILOS..... | 36 |
| 2.4 | EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS..... | 38 |
| 2.5 | ÁREAS E INSTALAÇÕES ARRENDADAS..... | 43 |
| 2.6 | ÁREAS ARRENDÁVEIS..... | 47 |
| 2.7 | TERMINAIS DE USO PRIVADO DENTRO DA POLIGONAL DO PORTO..... | 47 |
| 2.8 | ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS..... | 47 |
| 2.8.1 | PÁTIO CONTÊINERES..... | 47 |

| | | |
|--------|---|----|
| 2.9 | TERMINAIS DE USO PRIVADOS EXISTENTES NO ENTORNO DO PORTO..... | 50 |
| 2.9.1 | TUP CARGIL | 52 |
| 2.9.2 | TUP AMAZONGÁS..... | 52 |
| 2.10 | INSTALAÇÕES RETROPORTUÁRIAS..... | 53 |
| 2.11 | INSTALAÇÕES DE SUPRIMENTOS – UTILIDADES | 53 |
| 2.11.1 | ENERGIA ELÉTRICA..... | 53 |
| 2.11.2 | ABASTECIMENTO DE ÁGUA..... | 54 |
| 2.11.3 | DRENAGEM E ESGOTO | 55 |
| 2.11.4 | TELECOMUNICAÇÕES | 56 |
| 2.12 | ÁREAS NÃO AFETAS À OPERAÇÃO PORTUÁRIA | 56 |
| 2.13 | SERVIÇOS DE APOIO OPERACIONAL | 59 |
| 2.13.1 | SISTEMAS DE MONITORAMENTO DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO..... | 59 |
| 2.13.2 | PRATICAGEM..... | 59 |
| 2.13.3 | REBOCAGEM | 59 |
| 2.13.4 | SERVIÇOS DE APOIO À EMBARCAÇÃO | 59 |
| 2.14 | MÃO DE OBRA | 59 |
| 2.14.1 | OGMO | 59 |
| 2.14.2 | TRABALHADORES PORTUÁRIOS | 60 |
| 2.14.3 | SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHADOR..... | 61 |
| 2.15 | MEIO AMBIENTE | 64 |
| 2.15.1 | DIAGNÓSTICO AMBIENTAL | 64 |
| 2.15.2 | GESTÃO AMBIENTAL..... | 67 |
| 2.15.3 | LICENCIAMENTO AMBIENTAL..... | 70 |
| 2.16 | SEGURANÇA..... | 71 |
| 2.16.1 | ISPS CODE | 71 |
| 2.16.2 | SEGURANÇA PATRIMONIAL..... | 71 |
| 2.17 | ACESSOS INTERNOS DO PORTO..... | 74 |
| 2.17.1 | VIAS DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA..... | 74 |
| 2.17.2 | VIAS DE CIRCULAÇÃO FERROVIÁRIA..... | 76 |
| 2.18 | ACESSOS TERRESTRES | 76 |
| 2.18.1 | RODOVIÁRIOS | 76 |
| 2.18.2 | FERROVIÁRIO | 78 |
| 2.18.3 | DUTOVIÁRIOS..... | 78 |
| 2.19 | ACESSOS HIDROVIÁRIOS | 78 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 2.20 | ACESSOS AQUAVIÁRIOS..... | 81 |
| 2.20.1 | CANAL DE ACESSO..... | 81 |
| 2.20.2 | BACIA DE EVOLUÇÃO..... | 82 |
| 2.20.3 | ÁREAS DE FUNDEIO..... | 82 |
| 2.20.4 | BARRA..... | 82 |
| 2.20.5 | SINALIZAÇÃO NÁUTICA..... | 82 |
| 2.20.6 | INTERFERÊNCIAS NO ACESSO AQUAVIÁRIO..... | 82 |
| 2.20.7 | HISTÓRICO DE ACIDENTES..... | 82 |
| 2.20.8 | VENTOS..... | 82 |
| 2.20.9 | PLUVIOSIDADE..... | 84 |
| 2.20.10 | NEBULOSIDADE..... | 84 |
| 2.20.11 | NÍVEL DE REDUÇÃO E ZERO HIDROGRÁFICO..... | 85 |
| 2.20.12 | MARÉS..... | 86 |
| 2.20.13 | ONDAS..... | 86 |
| 2.20.14 | CORRENTES..... | 86 |
| 2.20.15 | TAXA DE ASSOREAMENTO..... | 86 |
| 2.21 | INTERAÇÃO PORTO-CIDADE..... | 87 |
| 2.21.1 | INTEGRAÇÃO DO PORTO NO PLANEJAMENTO URBANO..... | 87 |
| 2.21.2 | IMPACTOS DA ATIVIDADE PORTUÁRIA NO MUNICÍPIO..... | 88 |
| 2.21.3 | INICIATIVAS PARA HARMONIZAÇÃO DA RELAÇÃO PORTO-CIDADE..... | 89 |
| 3. | PLANO OPERACIONAL..... | 91 |
| 3.1 | MELHORIAS DE GESTÃO..... | 92 |
| 3.1.1 | CONSTRUÇÃO DA NOVA SEDE ADMINISTRATIVA DA SOPH...92 | |
| 3.1.2 | CONSTRUÇÃO DE SEDE PARA ÓRGÃOS INTERVENIENTES E AGENTES PORTUÁRIOS..... | 95 |
| 3.2 | MELHORIAS OPERACIONAIS..... | 96 |
| 3.3 | PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS..... | 97 |
| 3.3.1 | MODERNIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS..... | 97 |
| 3.4 | PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS EM ACESSOS..... | 101 |
| 3.4.1 | REVITALIZAÇÃO DE VIAS INTERNAS..... | 101 |
| 3.5 | PROPOSIÇÃO DE REORGANIZAÇÃO DE ÁREAS..... | 102 |
| 3.6 | AÇÕES AMBIENTAIS..... | 102 |
| 3.6.1 | PROGRAMAS E PLANOS AMBIENTAIS..... | 103 |
| 3.6.2 | PLANEJAMENTO AMBIENTAL - RECURSOS..... | 104 |

| | |
|--|------------|
| 4. ZONEAMENTO..... | 105 |
| 4.1 POLIGONAL..... | 106 |
| 4.2 ACESSOS | 107 |
| 4.2.1 ACESSOS RODOVIÁRIOS | 107 |
| 4.2.2 ACESSOS FERROVIÁRIOS..... | 108 |
| 4.2.3 ACESSOS HIDROVIÁRIOS..... | 108 |
| 4.2.4 ACESSOS DUTOVIÁRIOS..... | 109 |
| 4.2.5 ACESSOS AQUAVIÁRIOS..... | 109 |
| 4.3 ACESSOS INTERNOS DO PORTO..... | 110 |
| 4.3.1 ACESSOS INTERNOS RODOVIÁRIOS..... | 110 |
| 4.3.2 ACESSOS INTERNOS FERROVIÁRIOS | 111 |
| 4.4 ZONEAMENTO | 111 |
| 4.4.1 ZONEAMENTO ATUAL..... | 111 |
| 4.4.2 ZONEAMENTO - CURTO PRAZO | 113 |
| 4.4.3 ZONEAMENTO - MÉDIO PRAZO | 115 |
| 4.4.4 ZONEAMENTO - LONGO PRAZO | 117 |
| 4.5 ÁREAS ARRENDADAS..... | 119 |
| 4.6 ÁREAS ARRENDÁVEIS..... | 120 |
| 4.7 TERMINAIS DE USO PRIVADO DENTRO DA POLIGONAL DO PORTO..... | 120 |
| 4.8 ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS DO PORTO..... | 121 |
| 4.9 ÁREAS NÃO AFETAS À OPERAÇÃO PORTUÁRIA | 122 |
| 4.10 ARMAZENAGEM..... | 123 |
| 4.11 ACOSTAGEM..... | 124 |
| 4.12 TERMINAL DE PASSAGEIROS..... | 125 |
| 4.13 TERMINAIS DE USO PRIVADOS EXISTENTES NO ENTORNO DO PORTO..... | 125 |
| 4.14 INSTALAÇÕES RETROPORTUÁRIAS..... | 126 |
| 4.15 EQUIPAMENTOS..... | 126 |
| 4.16 SERVIÇOS DE APOIO..... | 127 |
| 4.17 MEIO AMBIENTE | 127 |
| 4.17.1 UNIDADES DE CONSERVAÇÃO | 127 |
| 4.17.2 COMUNIDADES QUILOMBOLAS..... | 127 |
| 4.17.3 TERRAS INDÍGENAS | 127 |
| 4.17.4 BENS TOMBADOS | 127 |
| 4.17.5 ÁREAS PRIORITÁRIAS PARA A CONSERVAÇÃO | 127 |

| | |
|---|------------|
| 5. METODOLÓGIAS E MEMÓRIA DE CÁLCULO..... | 128 |
| 6. ANEXOS..... | 129 |
| 6.1 CONTRATOS ADMINISTRATIVOS CONTINUADOS DE CUSTEIO .. | 130 |
| 6.2 ANÁLISE ESTRATÉGICA | 132 |
| 6.2.1 MATRIZ SWOT..... | 132 |
| 6.3 NORMAS..... | 134 |
| 6.3.1 PORTARIA Nº 7.490, DE 26 JULHO 2018 – CESSÃO ONEROSA À SOPH..... | 134 |
| 6.3.2 PORTARIA 1.1012/1993 – ÁREA DO PORTO ORGANIZADO DE PORTO VELHO..... | 135 |
| 6.3.3 DECRETO NÃO NUMERADO, DE 04/05/2016 – ÁREA DO PORTO ORGANIZADO..... | 136 |
| 6.3.4 ATO DECLARATÓRIO DE RECINTO ALFANDEGADO | 137 |

I. APRESENTAÇÃO

O planejamento de longo prazo é uma ferramenta fundamental para alcançar objetivos e competir em um mercado cada vez mais exigente, a fim de manter a sua posição entre as grandes organizações. Conseqüentemente, faz-se necessário traçar planos estratégicos e operacionais com a finalidade de definir ações que facilitem a obtenção dos objetivos e mercados.

No âmbito portuário nacional, o planejamento estratégico é representado pela elaboração, conforme a Portaria da Secretaria Nacional de Portos nº 3/2014, do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) e dos Planos Mestres dos portos, enquanto o planejamento operacional é representado pelo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ). Nesse contexto, o projeto intitulado Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho, desenvolvido pela Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia/SOPH, visa a elaboração do PDZ do Porto de Porto Velho.

Este importante documento de planejamento, tem ainda como propósito constituir-se no principal balizador de programa de implementação de melhorias qualitativas e quantitativas das condições portuárias do Porto de Porto Velho através da SOPH, dos quais destacam-se:

- a)** atendimento às políticas e diretrizes nacionais para o setor portuário em consonância com o desenvolvimento social, econômico e ambiental;
- b)** 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;
- c)** adequação das áreas e instalações do porto visando a eficiência das operações portuárias e dos acessos ao porto;
- d)** previsão de planejamento para horizontes de curto (quatro anos), médio (dez anos) e longo prazo (vinte anos);

- e) observação e cumprimento da legislação ambiental, especialmente aquela que afeta o setor portuário;
- f) consideração do planejamento e zoneamento, da capacidade de suporte do ecossistema no qual o porto está inserido;
- g) 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;

II. INTRODUÇÃO

Em 1993, a Lei Federal nº8.630, 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 como orientação às atividades portuárias, 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 vigência da Nova Lei dos Portos (Lei Federal nº. 12.815/2013), o quadro institucional que determinava as atribuições da Autoridade Portuária era complexo e a elaboração do planejamento portuário era individualizada, sem fazer constar a garantia de que esse planejamento estivesse integrado a uma programação nacional de investimentos.

Contudo, a partir do novo marco regulatório, coube à antiga Secretaria Especial de Portos - SEP a missão de elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada, abrangendo tanto acessos portuários quanto infraestrutura e desenvolvimento urbano. Ressalta-se que a primeira iniciativa foi a construção do Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP, sendo esta uma ferramenta de apoio na tomada de decisões e busca de resultados para os problemas provocados pela falta de estrutura uniforme na divisão de tarefas e responsabilidades entre entidades públicas e privadas.

III. JUSTIFICATIVA

O presente Plano será representado com a configuração atual de ocupação do porto, assim como os cenários de ocupação de curto, médio e longo prazo.

Nesse sentido, serão consideradas as diretrizes atuais estabelecidas pelo Ministério da Infraestrutura, através da Secretaria Nacional de Portos – SNP, com objetivo de revisar e adequar áreas operacionais e as áreas não afetadas às operações portuárias.

1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1 LOCALIZAÇÃO

O Porto de Porto Velho é um porto fluvial localizado à margem direita do Rio Madeira, com logradouro na Estrada do Terminal, nº 400, Bairro da Balsa, CEP: 76.801-370, no município de Porto Velho/RO.



FIGURA 01 – Planta de Localização do Porto de Porto Velho (RO)
FONTE: SOPH/2019

A área de administração do Porto de Porto Velho correspondente ao espaço e instalações de propriedade da União, sob administração da SOPH, com divisas a montante com as instalações da empresa Amazongás e a jusante com as instalações da empresa da Cargill.

Suas coordenadas geográficas são apresentadas na Tabela 01.

| Vértices | Coordenadas geodésicas (SIRGAS 2000) | |
|----------|--------------------------------------|-------------|
| | Latitude | Longitude |
| 1 | -8,750036° | -63,913850° |
| 2 | -8,751608° | -63,921572° |
| 3 | -8,739853° | -63,924769° |
| 4 | -8,743017° | -63,917825° |
| 5 | -8,743072° | -63,917289° |
| 6 | -8,743617° | -63,916889° |
| 7 | -8,743817° | -63,916397° |
| 8 | -8,743564° | -63,916044° |
| 9 | -8,743872° | -63,915725° |
| 10 | -8,743936° | -63,915500° |
| 11 | -8,744344° | -63,915392° |
| 12 | -8,744678° | -63,915336° |
| 13 | -8,745258° | -63,915283° |
| 14 | -8,745836° | -63,915203° |
| 15 | -8,745936° | -63,915267° |
| 16 | -8,746436° | -63,914594° |

TABELA 01 – Coordenadas Geográficas do Porto Velho (RO)
 FONTE: DECRETO DE 04 DE MAIO DE 2016

Na figura 02 é possível ver as instalações do Porto Organizado de Porto Velho (RO), conforme Decreto não numerado, de 04 de maio de 2016 – DOU 05.05.2016, pela Presidência da República.



FIGURA 02 – Porto de Porto Velho
 FONTE: SOPH/2019

1.2 DADOS CADASTRAIS

A Tabela a seguir apresenta os dados cadastrais da SOPH.

| PODER E ÓRGÃO DE VINCULAÇÃO | |
|---|---|
| Poder: | Governo do Estado de Rondônia - Executivo |
| Órgão de Vinculação: | Superintendência Estadual de Desenvolvimento Econômico e Infraestrutura – SEDI. |
| IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE JURISDICIONADA | |
| Denominação Completa: | Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia |
| Denominação Abreviada: | SOPH |
| Natureza Jurídica: | Empresa Pública |
| CNPJ: | 02.278.152/0001-86 |
| Página Web: | http://www.rondonia.ro.gov.br/soph/ |
| E-mail: | gabportopv@gmail.com |
| Telefone: | (69) 3229-3904/2181-4950 |

TABELA 02 – Identificação da SOPH
 FONTE: SOPH/2019

1.3 HISTÓRICO

A instalação de um porto oficial na cidade de Porto Velho para servir de opção de transporte na região foi uma aspiração desde os tempos em que o município pertencia ao Estado do Amazonas, visto que todas as operações de carga e descarga ocorriam nas barrancas do rio Madeira.

Em decorrência das reivindicações, em 20 de abril de 1973, o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN, vinculado ao extinto Ministério do Transporte e Comércio, iniciou os projetos para construção do novo Porto na cidade de Porto Velho, visando substituir as antigas rampas de embarque e desembarque do plano inclinado (sarilho) implantadas pela Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e que eram usados como o único Porto oficial da região.

Ademais, o local onde ocorriam as operações eram de risco, pois o rio Madeira apresentava altas velocidades de correntes, grandes desníveis de água ao longo das estações climáticas anuais, transporte de sedimentos e o arrasto de grandes troncos.

Em 1976, foi iniciada a construção do Porto Público de Porto Velho tendo como marco inicial a instalação de duas gruas para a movimentação de cargas gerais.

A partir de então, diversas obras de infraestrutura foram sucessivamente implementadas, com a instalação de rampas “*Roll-on/Roll-off*”, a pavimentação de pátios, construção do cais flutuante, construção de armazéns e a construção das instalações administrativas.

1.4 MARCOS LEGAIS

Com a deliberação nº 004/85, da empresa de Portos do Brasil S.A. – Portobrás, empresa pública federal então responsável pelo Sistema Portuário Nacional, manteve-se a administração do Porto de Porto Velho, até janeiro de 1985, vinculada à administração do Porto de Manaus – APM. Em decorrência da instalação do Estado de Rondônia, em 04 de janeiro de 1982, foi criada a Administração do Porto de Porto Velho/APPV, que passou a compor, por vinculação direta, a estrutura organizacional da Portobrás.

Outrossim, com a extinção da Portobrás, em 1990, a União, com fulcro no artigo 1º, do Decreto nº 99.475, de 24/08/90, autorizou a descentralização das sociedades de economia mista subsidiárias da Portobrás em liquidação ou às unidades federadas, mediante convênio e pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos, a Administração dos Portos Hidrovias e Eclusas, conforme no inciso I do artigo supramencionado o município de Porto Velho.

Destarte, com a celebração do Convênio de Descentralização nº 003/90, firmado em 19/11/1990, o Porto de Porto Velho teve sua administração transferida para a Companhia Docas do Pará – CDP até julho de 1997.

De mais a mais, cumpre-nos ressaltar que em 10 de maio de 1996, o Governo Federal autorizou a União, mediante a celebração de Convênio, delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais, por meio da Lei nº 9.227/96.

Por conseguinte, em 14 de julho de 1997 foi promulgado a Lei Estadual nº 729, que criou a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH, empresa pública estadual, com responsabilidade para gerir o Porto de Porto Velho, desenvolver a rede hidroviária interior e a Infraestrutura Portuária do Estado de Rondônia.

Dessarte, em 12 de novembro de 1997, a União e o Estado de Rondônia celebraram o Convênio de Delegação nº 006/97, que tem por objeto a delegação da administração e exploração do Porto de Porto Velho, nos termos da Lei nº 9.227/96, regulamentada pelo Decreto nº 2.184/97, com as alterações constantes do Decreto nº 2.247/97, observadas as disposições da Lei 8.630/93.

Em 6 de dezembro de 2012, foi promulgada pelo Governo Federal a Medida Provisória nº 595, que foi convertida na Lei Federal nº 12.815 em 5 de junho de 2013, a qual, entre outras providências, revogou a Lei nº 8.630/93, e passou a ser o novo Marco Regulatório do Setor Portuário Nacional.

Com base na Lei nº 12.815/2013, a Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) – atual Secretaria Nacional de Portos do Ministério do Transporte, Portos e Aviação Civil (SNP/MTPA) – editou a Portaria nº 03/2014, que institucionalizou, além do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), os demais instrumentos que passaram a formar o conjunto de planejamento do setor portuário nacional. Tal conjunto é composto pelo Plano Mestre, Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e Plano Geral de Outorgas (PGO).

Em 2014, a Portaria nº 03/2014 da SEP/PR estabeleceu diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário, a saber:

I - Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) – instrumento de Estado de planejamento estratégico do setor portuário nacional, que visa identificar vocações dos diversos portos, conforme as áreas de influência, propondo alternativas de intervenção na infraestrutura e nos sistemas de gestão, garantindo a eficiente alocação dos recursos a partir da priorização de investimentos.

II - Plano Mestre – instrumento de planejamento de Estado voltado à unidade portuária, considerando as perspectivas do PNLN que visam direcionar ações, melhorias e investimentos de curto, médio e longo prazos.

III - 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 está localizado 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 PNLP e ao respectivo Plano Mestre.

IV - Plano Geral de Outorgas (PGO) – instrumento 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 (PNLP e Plano Mestre), das Administrações Portuárias (respectivos PDZ) e da iniciativa privada.

Quanto ao horizonte temporal, o documento estabelece o período de quatro anos para curto prazo, dez anos para médio prazo, e 20 anos para longo prazo.

A portaria estabelece como responsabilidade da Autoridade Portuária a elaboração do PDZ do porto sob sua administração e determina a atualização deste a cada dois anos, no mínimo. Após protocolado, esse trabalho passa por análise do Poder Concedente, que pode requisitar alterações ou o aprovar tal como entregue.

Desse modo, 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 públicas e privadas no estabelecimento de seus planos e programas com vistas à exploração econômica das áreas e instalações portuárias. Em um panorama mais específico, o plano oferece uma visão orientada ao desenvolvimento do Porto Organizado de Porto Velho, sob responsabilidade da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia.

Nesse sentido, o presente relatório descreve o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho, atualização 2019, atendendo às diretrizes da Portaria SEP/PR nº 03/2014, que estabelece novos objetivos gerais e procedimentos para a elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) dos portos.

1.5 SITUAÇÃO INSTITUCIONAL

No Porto Organizado do Porto de Porto Velho, a SOPH adota o modelo “*Landlord Port*” de Autoridade Portuária para a exploração do Sistema Portuário, onde o Estado é o provedor da infraestrutura e o setor privado o responsável pelo provimento da superestrutura e pela realização da operação portuária, por meio de arrendamentos (concessão).

As operações são realizadas exclusivamente pela navegação interior, o que impõe algumas peculiaridades, principalmente no que diz respeito a capacidade econômica dos operadores portuários, que em sua maioria são empresas de pequeno e médio porte, ou seja, possuem condições operacionais precárias.

Antes de adentrar na estrutura administrativa do Porto Organizado, cabe evidenciar que todos os recursos administrativos da SOPH, estão alocados atualmente no Porto Organizado de Porto Velho, o que nos permite concluir que ao abordar a estrutura administrativa da SOPH, tratamos unicamente do Porto Organizado de Porto Velho - RO.

1.6 ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E DE GESTÃO

FIGURA 03 – Plano Estratégico

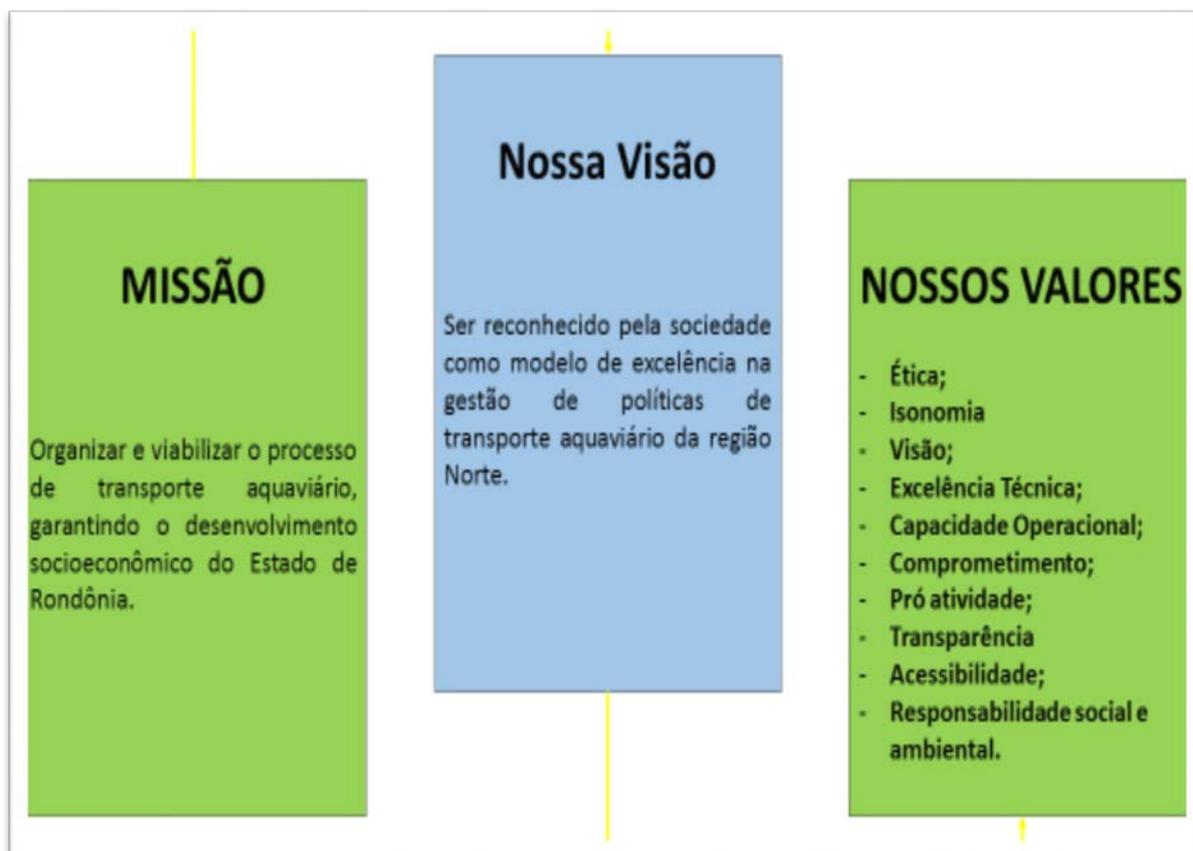


FIGURA 03 – Plano Estratégico

FONTE: SOPH/2019

1.6.1 PLANO ESTRATÉGICO

As definições de Missão, Visão e Valores acima são da SOPH, mas ilustram como a empresa vê toda a estrutura portuária e hidroviária do seu âmbito de atuação, permitindo compreender o papel do Porto Organizado dentro da cadeia de atuação da Sociedade de Portos.

1.6.2 ORGANOGRAMA DE GESTÃO

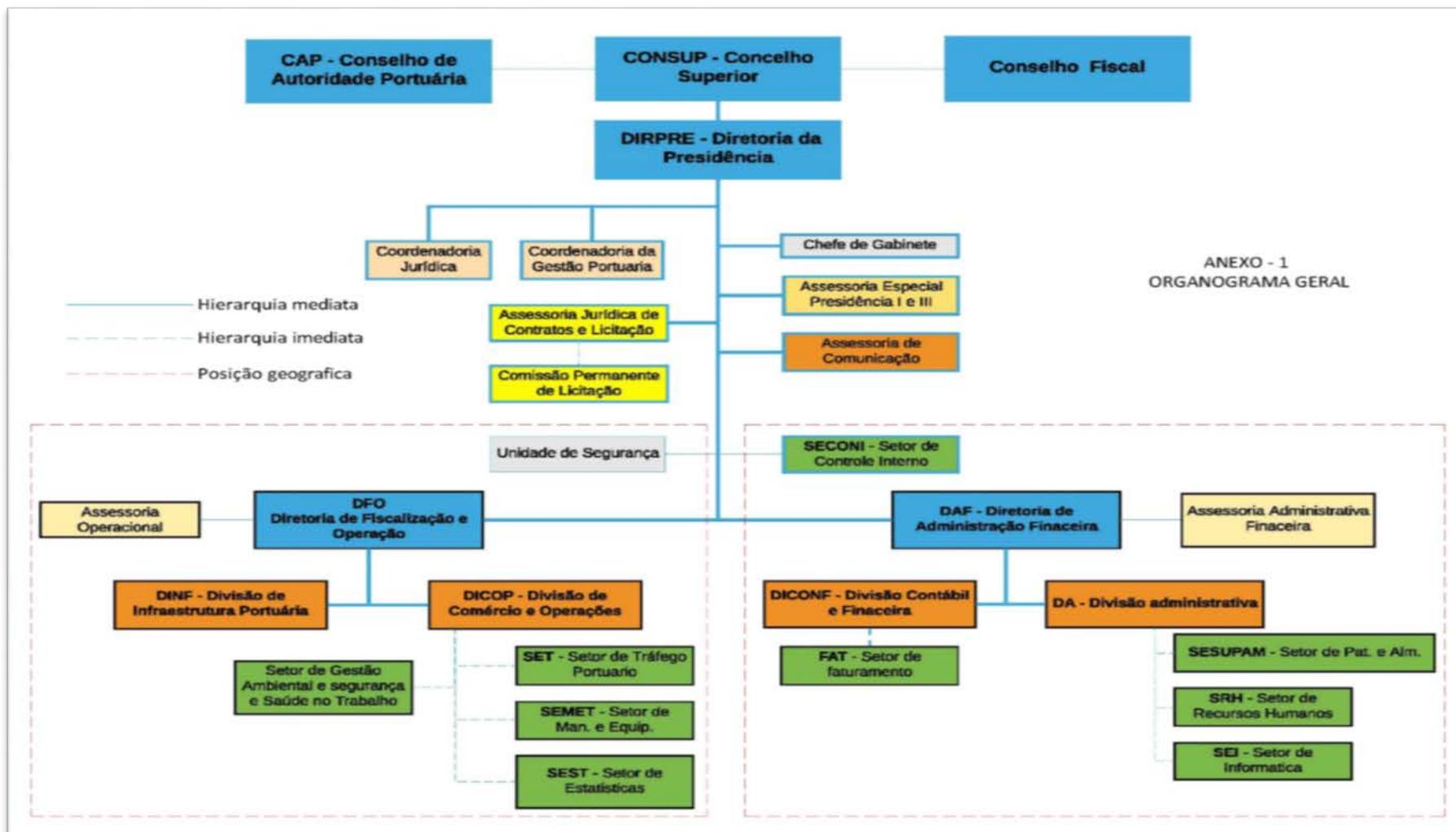


FIGURA 04 – Organograma de Gestão SOPH
 FONTE: SOPH/2019

1.6.3 CONSELHOS

1.6.3.1 Conselho de Autoridade Portuária - CAP

O Conselho de Autoridade Portuária - CAP do Porto de Porto Velho é órgão consultivo do Porto, compostos 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.

1.6.3.2 Conselho de Administração - CONSUP

É o órgão de orientação e direção da SOPH, que exerce funções deliberativas, composto por 09 (nove) conselheiros.

O CONSUP tem competência para empossar e exonerar os membros da Diretoria Executiva da SOPH e os membros do Conselho Fiscal, deliberar sobre as matérias relevantes de interesse da Autoridade Portuária, aprovar resoluções, deliberar sobre penalidades aos membros da Diretoria Executiva, examinar e dar parecer sobre o planejamento orçamentário anual prestação de contas e plano de trabalho para o exercício subsequente, aprovar o Estatuto, deliberar acerca da abertura de filiais, exercer atribuições e praticar os atos que estiverem implícitos a sua competência ou que vierem a ser atribuídos em lei.

1.6.3.3 Conselho Fiscal

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

Conforme visto, os Conselhos de Administração e Fiscal são institucionais, ou seja, se interligam com os assuntos inerentes à Sociedade de Portos, englobando evidentemente os assuntos relacionados ao Porto Organizado. Já o Conselho da Autoridade Portuária é estabelecida para tratamento de assuntos ligados unicamente à atividade portuária, sem abordagem de assuntos institucionais da Empresa Pública.

1.6.4 QUADRO DE PESSOAL

A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH tem 80 empregados, todos alocados no Porto Organizado de Porto Velho, conforme tabela a seguir:

| Cargos | Efetivos | Não Efetivos | Função |
|--|-----------|--------------|-----------------------|
| Administrador | 1 | | Coordenador de Gestão |
| Advogada | 1 | | |
| Engenheiro Civil | 1 | | |
| Assistente Administrativo | 5 | | |
| Téc. De Contabilidade | 1 | | |
| Auxiliar em Atividades Adm. | 1 | | |
| Telefonista | 1 | | |
| Guarda Portuário | 22 | | |
| Guarda Portuário | 1 | | Chefe da Segurança |
| Téc. Em Seg. do Trabalho | 1 | | |
| Téc. Em Op. Portuárias | 5 | | |
| Assessores, Chefes de Setor e Divisão. | | 21 | |
| Direção e Coordenação | | 05 | |
| Estagiários | | 04 | |
| Menores Aprendizizes | | 03 | |
| Cedidos | | 07 | |
| TOTAL | 40 | 40 | |

TABELA 03 – Quadro de Pessoal da SOPH

FONTE: SOPH/2019

Os salários vigentes são os constantes na Lei 2.447/2011, que cria os empregos permanentes no âmbito da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia e tabelas de Gratificações de Assessoramento Portuário - GAP's e Convenção Coletiva de Trabalho, bienalmente renovada.

Quanto à relação jurídica de emprego, os trabalhadores distribuídos pelo contrato de trabalho de empregado público por tempo indeterminado, o que configura a predominância da segurança por vínculo laboral, secundado a larga distância pelo contrato de trabalho em funções públicas e por cargos em comissão regidos pela Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT e demais legislações.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - Porto de Porto Velho

Conforme já demonstrado, metade do quadro de pessoal é efetivo, sendo 06 ocupados por empregados aproveitados originários da extinta Empresa de Portos do Brasil – Portobrás e pessoal contratado mediante concurso da SOPH (guardas portuários, auxiliares, técnicos e analistas). A outra parte do quadro é composta pela Diretoria, Coordenadores, Assessores, Chefes, Estagiários, Aprendizes e cedidos (trabalhadores Provenientes da Administração Direta cedidos pelo Governo do Estado de Rondônia).

Apresenta-se, nos quadros abaixo, resumo das informações relativas ao universo de empregados por tipo de relação jurídica de emprego, cargos, gênero, nível de escolaridade, escalão etário, número de trabalhadores portadores de deficiência, e número de aposentações.

| Tipo de Relação Jurídica de Emprego | |
|--|----|
| Nomeação/Cargo em Comissão | 23 |
| Contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado | 40 |
| Contrato de trabalho em funções públicas por tempo determinado | 01 |
| Decreto de Cedência | 06 |
| Termo de Compromisso de Estágio | 04 |
| Contrato de Aprendizagem | 03 |
| Termo de Posse | 03 |

TABELA 04 – Relação Jurídica de Empregos na SOPH
FONTE: SOPH/2019

| Gênero | |
|---------------|----|
| Feminino | 20 |
| Masculino | 60 |

TABELA 05 – Gênero dos Empregados na SOPH
FONTE: SOPH/2019

| Nível de Escolaridade | |
|------------------------------|----|
| Ensino Médio | 32 |
| Nível Superior | 48 |

TABELA 06 – Nível de Escolaridade na SOPH
FONTE: SOPH/2019

| Escalão Etário | |
|---|----|
| 16-24 | 07 |
| 25-29 | 11 |
| 30-34 | 19 |
| 35-39 | 12 |
| 40-44 | 08 |
| 45-49 | 08 |
| 50-54 | 04 |
| 55-59 | 06 |
| 60-64 | 02 |
| 65-69 | 03 |
| Número de trabalhadores portadores de deficiência | 0 |
| Número de aposentações | 0 |

TABELA 07 – Escalão Etário na SOPH

FONTE: SOPH/2019

**PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO – PDZ
SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA**

2. SITUAÇÃO ATUAL



2.1 TERMINAL DE PASSAGEIROS

O Porto Público não tem terminal de passageiros.

2.2 INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM

As instalações portuárias do Porto Organizado de Porto Velho são divididas em 03 (três) trechos de acostagem voltados para a movimentação de embarque/desembarque de mercadorias, sendo que cada localidade de atracação detém características distintas que obrigam seus operadores a utilizar equipamentos diversos para a realização das operações portuárias, vejamos na tabela 08 a seguir:

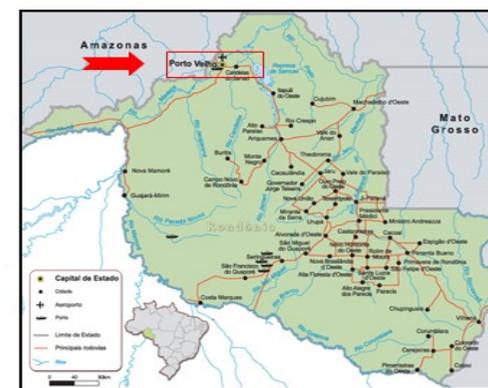
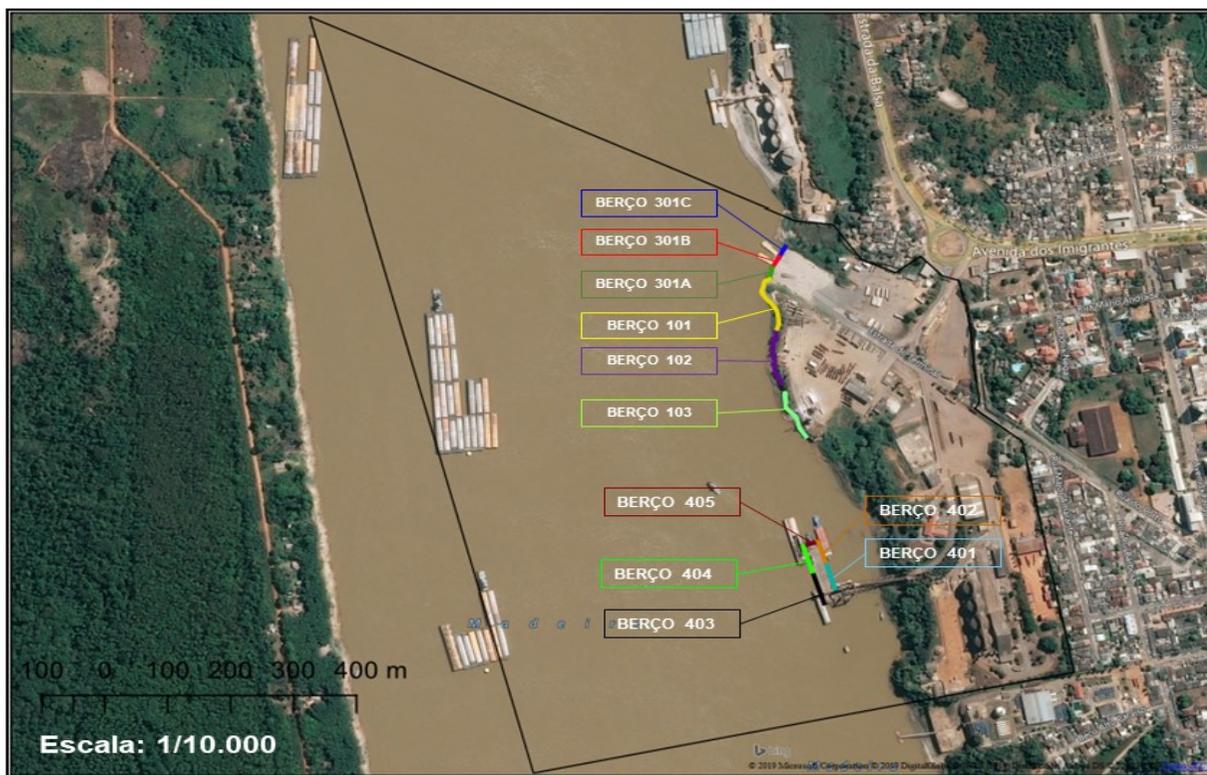
| Instalações de Acostagem | | | | | |
|--------------------------|-----------------------|------------------------------|-----------------|------------------|------------------------------------|
| Identificador do berço | Estado de conservação | Características construtivas | Comprimento (m) | Profundidade (m) | Principais produtos |
| Berço 101 | Regular | Área pavimentada | 100,00 | 30,00 | Granéis sólidos e Granéis líquidos |
| Berço 102 | Regular | Área pavimentada | 100,00 | 30,00 | Granéis sólidos e Granéis líquidos |
| Berço 103 | Regular | Área pavimentada | 100,00 | 30,00 | Granéis sólidos e Granéis líquidos |
| Berço 301A | Bom | Rampa Roll-on/Roll-off | 20,00 | 30,00 | Contêineres |
| Berço 301B | Ótimo | Rampa Roll-on/Roll-off | 20,00 | 30,00 | Carga geral |
| Berço 301C | Ótimo | Rampa Roll-on/Roll-off | 20,00 | 30,00 | Contêineres |
| Berço 401 | Bom | Cais Flutuante | 40,00 | 5,00 | Carga geral |
| Berço 402 | Bom | Cais Flutuante | 40,00 | 5,00 | Carga geral |
| Berço 403 | Bom | Cais Flutuante | 50,00 | 5,00 | Granéis sólidos |
| Berço 404 | Bom | Cais Flutuante | 50,00 | 5,00 | Granéis sólidos |
| Berço 405 | Bom | Cais Flutuante | 12,50 | 5,00 | Carga geral |

TABELA 08 – Instalações de Acostagem

FONTE: SOPH/2019

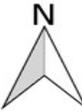
FIGURA 05 – Instalações de Acostagem

| | |
|---|--|
|  <p>SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA - SOPH</p>  | <p>PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO VELHO - RO</p> |
|---|--|



Legenda

- BERÇO 101
- BERÇO 102
- BERÇO 103
- BERÇO 301A
- BERÇO 301B
- BERÇO 301C
- BERÇO 401
- BERÇO 402
- BERÇO 403
- BERÇO 404
- BERÇO 405



INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM

DIVISÃO DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA –DINF/SOPH

2.2.1 BERÇO 301A – BERÇO 301B – BERÇO 301C

As instalações dos berços estão localizadas nas rampas *Roll-on/Roll-off*, que ficam na extremidade jusante do Porto de Porto Velho e conta com um pavimento rígido em concreto armado que se prolonga rio adentro. Essa projeção garante a movimentação do tráfego das carretas sem os riscos de atolamento ou quebras de equipamentos nos períodos de seca. Ademais, juntamente com o pavimento rígido, as movimentações nesses locais necessitam de equipamentos denominados rampas “*Charriot*” e rampas “flutuantes”.

Esses equipamentos são de natureza metálica que possibilitam compensar a altura excessiva decorrente do baixo nível das águas entre a rampa de concreto e a balsa. As operações típicas são de embarque e desembarque de carretas que se destinam à diversas cidades do país.

As carretas são transbordadas em sua maioria no pátio localizado acima das rampas, esse pátio é pavimentado para a estocagem e transbordos de carretas para as operações de embarque e desembarque.

| LOCAL DE ATRACAÇÃO | 02 (DOIS) TIPOS DE MOVIMENTAÇÃO |
|---------------------------|---|
| BERÇOS 301A - 301B – 301C | <ul style="list-style-type: none"> • Transbordo de mercadorias de caminhão para carreta e embarque/desembarque na balsa com cavalo mecânico. • Transbordo de mercadorias de caminhão para carreta e embarque/desembarque sem cavalo mecânico. |

TABELA 09 – Tipos de Movimentações *Roll-On Roll-Off*

FONTE: SOPH/2019



FIGURA 06 – Rampa *Roll-On Roll-Off*

FONTE: SOPH/2019



FIGURA 07 – Rampa *Roll-On Roll-Off*

FONTE: SOPH/2019

As operações pelo sistema *Roll-on/Roll-off* têm capacidade para carregar/descarregar até 16 carretas UND/h. A administração do porto, através de Termo de Compromisso firmado com a SEP/PR, adquiriu duas novas rampas com 8,50m (oito metros e cinquenta centímetros de largura) o que possibilita o embarque e desembarque simultaneamente de até dois caminhões, viabilizando a operação de até 34 carretas Unid/h, sem contar que as empilhadeiras para contêineres de “20” e “40” pés podem embarcar por estas novas rampas e operar em cima das embarcações, o que não era possível até o ano de 2018.

As operações com as novas rampas flutuantes representam economia com pessoal, máquinas e baixo custo na manutenção, pelo fato de ser flutuante e seus “*Flaps*” serem equipados com acionamento elétrico por meio de pistões hidráulicos acoplados na própria rampa.

Tais rampas flutuantes detém o modelo de equipamento portuário mais moderno encontrado nas operações portuárias do tipo *Roll-on/Roll-off* de portos privados na Amazônia e até mesmo na própria cidade de Porto Velho. Assim, como orientam as modernas práticas de “*Benchmarking*”, a SOPH está sempre em busca das melhores práticas nas operações portuárias.

As figuras a seguir, apresentam de forma esquemática as inúmeras modalidades de embarque e desembarque que ocorrem no presente ponto de atracação do porto com a modernização desta operação e aquisição das novas rampas flutuantes.

Apresentação Esquemática 01 - Rampas *Roll-On Roll-Off*
Transbordo de mercadorias de caminhão para carreta e embarque/desembarque na balsa com cavalo mecânico

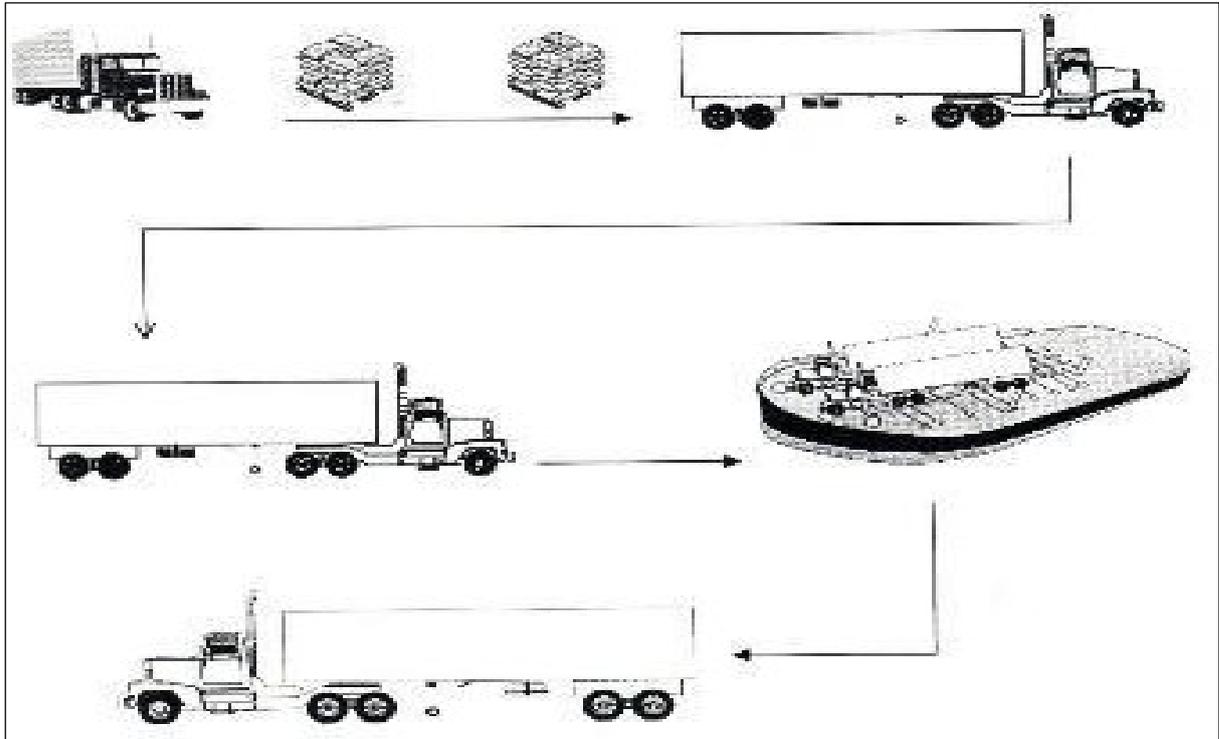


FIGURA 08 – Esquema Operacional 01- *Roll-On Roll-Off*
FONTE: SOPH/2019

Apresentação Esquemática 02 - Rampas *Roll-On Roll-Off*
Transbordo de mercadorias de caminhão para carreta e embarque/desembarque na balsa sem cavalo mecânico.

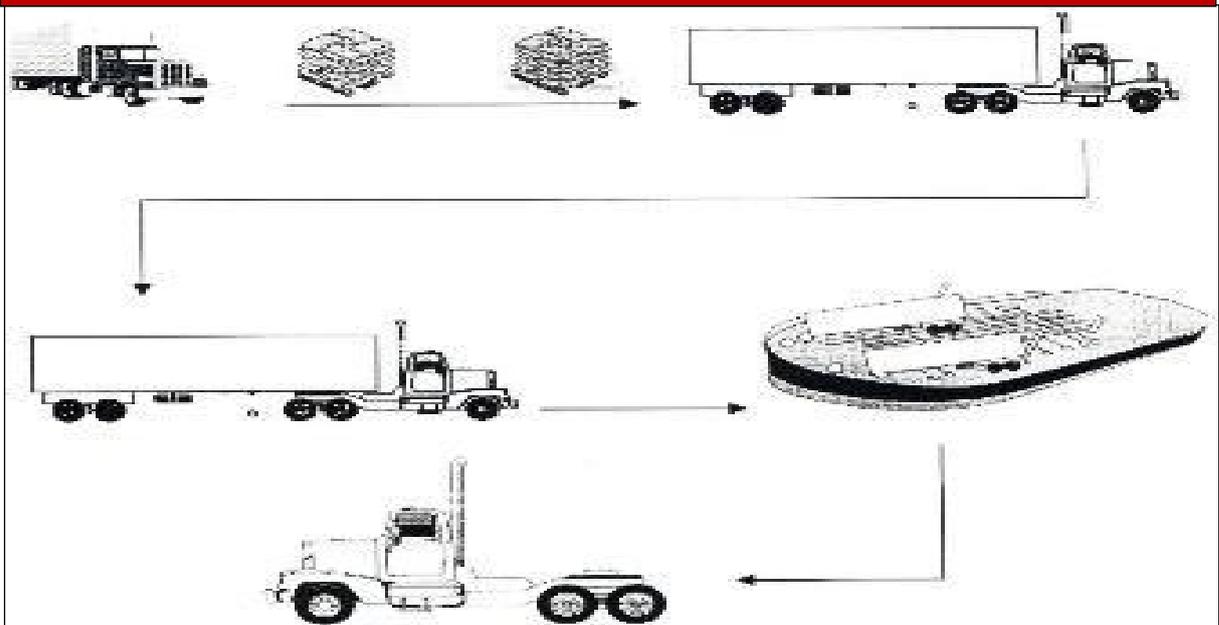


FIGURA 09 – Esquema Operacional 02 - *Roll-On Roll-Off*
FONTE: SOPH/2019

Apresentação Esquemática 03 - Rampas *Roll-On Roll-Off*
Embarque/Desembarque direto de carreta na balsa, sem transbordo e com cavalo mecânico.

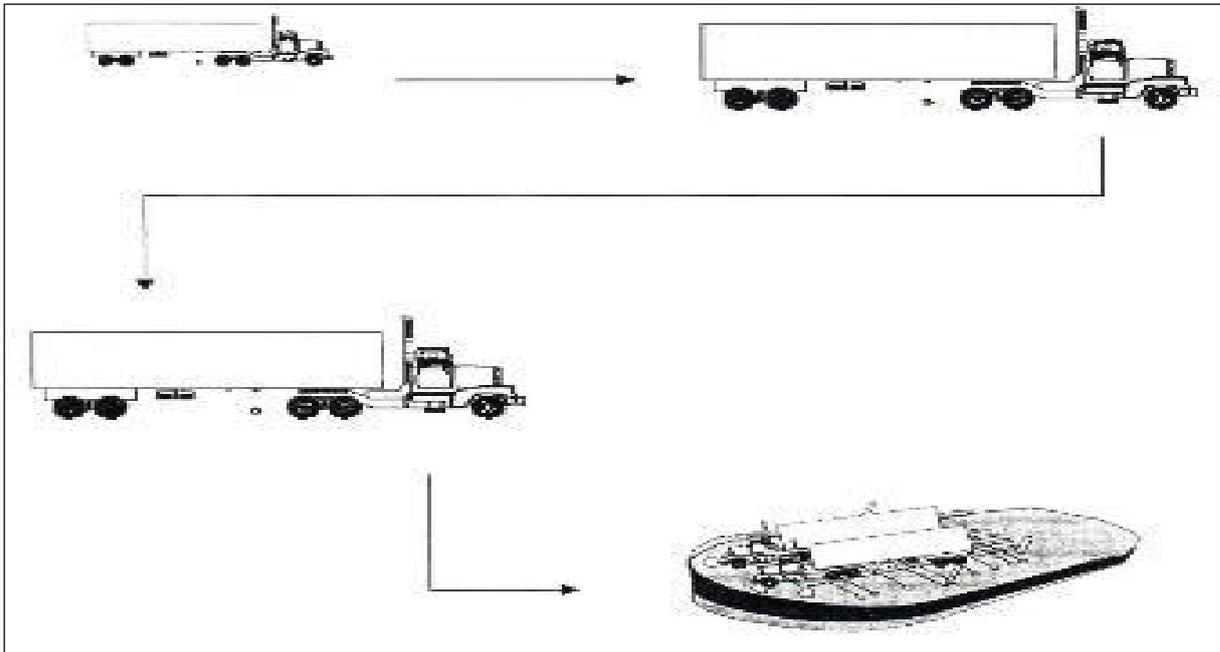


FIGURA 10 – Esquema Operacional 03 - *Roll-On Roll-Off*
FONTE: SOPH/2019

Apresentação Esquemática 04 - Rampas *Roll-On Roll-Off*
Embarque/Desembarque direto de carreta na balsa, sem transbordo e sem cavalo mecânico.

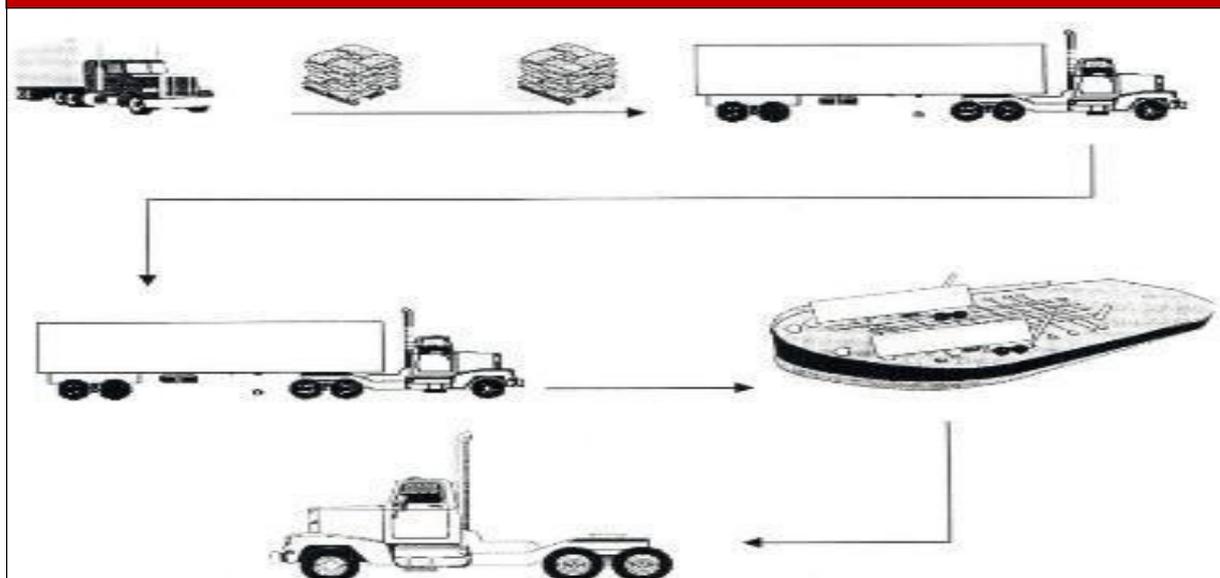


FIGURA 11 – Esquema Operacional 04 - *Roll-On Roll-Off*
FONTE: SOPH/2019

2.2.2 BERÇO 401 – BERÇO 402 – BERÇO 403 – BERÇO 404 – BERÇO 405

As instalações dos berços estão localizadas no cais flutuante, cujo acesso é por meio de ponte metálica de 113,5 m (cento e treze metros e cinquenta centímetros) de vão articulada a um flutuante de acostagem, com 100 m (cem metros) de comprimento e 25 m (vinte e cinco metros) de largura, possuindo 05 (cinco) berços, situado na extremidade mais a montante do porto, são eles:

- a) berços 401 e 402, localizados na lateral interna operando na carga geral e contêineres;
- b) berços 403 e 404, localizados na lateral externa especializados no embarque de grãos;
- c) berço 405, utilizado para atracação de proa das balsas, porém é utilizado também para operação de contêineres (embarque/desembarque) e cargas unitizadas em *pallets* e *“big bag”*;

2.2.2.1 *Embarque e desembarque de contêineres:*

O embarque de contêineres efetuado neste ponto de atracação é realizado na face transversal do flutuante pelos operadores portuários.

A operação portuária é executada com o emprego de empilhadeira e caminhão para a transferência das balsas para os pátios 01 e pátio 02, pátio das guias, alfândega, pátio de estocagem e/ou contêineres.

2.2.2.2 *Embarque e desembarque de carretas:*

O embarque e desembarque de carretas, que se deslocam dos pátios de armazenagem e estocagem, ocorrem em rampa metálica localizada na face mais a jusante e transversal ao fluxo do Rio Madeira.

2.2.2.3 *Embarque e desembarque de cargas gerais soltas e unitizadas:*

As movimentações das cargas soltas ocorrem na face interna do cais flutuante por meio de transbordo direto dos caminhões e carretas que estacionam próximos ao costado da embarcação.

2.2.2.4 Carregamento de balsas com granel sólido:

Por fim, o cais flutuante é o ponto de suporte às operações de carregamento de graneis sólidos promovidas pelo operador portuário Hermasa Navegações S/A.

A empresa utiliza-se de uma estrutura metálica que se estende desde os seus silos em terra até o cais flutuante. A partir dali, despeja o granel dentro das barcaças que acostam na face externa do flutuante, no sentido longitudinal ao rio Madeira.



FIGURA 12 – Cais Flutuante
 FONTE: SOPH/2019

| LOCAL DE ATRACAÇÃO | 04 (QUATROS) TIPOS DE MOVIMENTAÇÃO |
|------------------------------------|---|
| BERÇOS 401 – 402 – 403 – 404 - 405 | <ul style="list-style-type: none"> • Embarque/Desembarque de contêineres. • Embarque/Desembarque de carga solta. • Embarque/Desembarque de carretas. • Embarque/De graneis sólidos. |

TABELA 10 – Tipos de Movimentações/Cais Flutuante
 FONTE: SOPH/2019

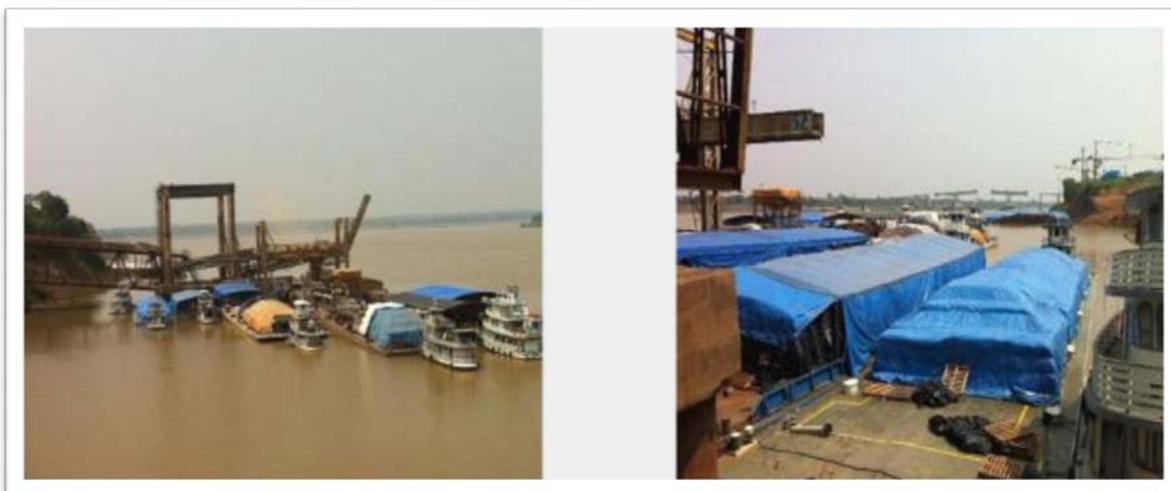


FIGURA 13 – Cais Flutuante
 FONTE: SOPH/2019

FIGURA 14 – Cais Flutuante
 FONTE: SOPH/2019

2.2.3 BERÇO 101 – BERÇO 102 – BERÇO 103

As instalações dos berços estão localizadas no pátio das guas. Entretanto, este não apresenta nenhuma infraestrutura civil, apenas a disponibilidade de instalação de guindastes ou bombas de sucção para as operações. Nesses locais podem ser efetuadas as operações de carga e descarga de granéis sólidos ou líquidos, onde a carga é retirada da balsa e colocada diretamente no caminhão e vice-versa.

| LOCAL DE ATRACAÇÃO | 02 (DOIS) TIPO DE MOVIMENTAÇÃO |
|-------------------------|---|
| BERÇOS - 101 – 102 -103 | <ul style="list-style-type: none"> • Operações diretas, caminhão/balsa granéis sólidos • Operações diretas, caminhão/balsa granéis líquidos |

TABELA 11 – Tipos de Movimentações/Berços-101-102-103
 FONTE: SOPH/2019

2.2.3.1 Berço 101

Instalação portuária disponível para implantação e ampliação, com acostagem de 100m (cem metros) de comprimento, localizado no Pátio das Guas, com disponibilidade para a movimentação de granéis líquidos por bombeamento e sólidos por meio de guindaste, sendo que a operação acontece direto da embarcação para o caminhão.

2.2.3.2 Berço 102

Instalação portuária disponível para ampliação, com comprimento de acostagem de 100m (cem metros), localizado no Pátio das Gruas, com disponibilidade para a movimentação de granéis líquidos ou sólidos por meio de guindaste ou bombeamento, sendo a operação direto da embarcação para o caminhão.

2.2.3.3 Berço 103

Instalação portuária, disponível para a ampliação, com comprimento de acostagem de 100m (cem metros), localizado no Pátio das Gruas, com disponibilidade para a movimentação de granéis sólidos ou líquidos por meio de guindastes ou bombeamento.

No presente berço possui instalação de 01 (um) guindaste da Marca *Fantuzzi Reggiane*, Modelo MHC 65, com capacidade máxima de descarga de 40 (quarenta) toneladas.

2.3 INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM

É importante para o porto prover de estruturas adequadas de armazenagem e pátios de espera, porém, é fundamental a adequação dos pátios existentes e a construção de novos para atender à crescente demanda.

| Instalações de Armazenagem | | | | | |
|-------------------------------|--------------------|----------------|------------------------|--------------------------|----------------------|
| Nome | Tipo de instalação | Capacidade (t) | Área (m ²) | Volume (m ³) | Regime de exploração |
| Armazém de Carga Geral | Armazém | 600,00 | 900,00 | 6.300,00 | Público |
| Pátio 01 | Pátio | 7.500,00 | 11.701,00 | n/a | Público |
| Pátio 02 | Pátio | 5.000,00 | 7.214,00 | n/a | Público |
| Pátio 03 | Pátio e armazém | 2.000,00 | 4.235,00 | 9.360,00 | Alfândega |
| Pátio Contêineres | Pátio | 30.000,00 TEU | 5.743,00 | n/a | Público |
| Pátio das Gruas | Pátio | 17.000,00 | 20.242,00 | n/a | Público |
| Pátio das Rampas | Pátio | 15.000,00 | 17.721,00 | n/a | Público |
| Silos | Silos | 40.000,00 | 3.605,45 | 140.000,00 | Arrendado Hermosa |

TABELA 12 – Instalações de Armazenagem

FONTE: SOPH/2019

Atualmente, existem disponíveis 06 (seis) pátios de armazenagem, um armazém e quatro silos verticais, compreendendo 71,361,45 m² (setenta e um mil, trezentos e sessenta e um metros quadrados e quarenta e cinco centímetros quadrados), são eles:

2.3.1 PÁTIO 01

Área com 11.701,00 m² (onze mil, setecentos e um metros quadrados) localizada à direita da pista interna de circulação de quem adentra ao porto, cuja destinação é para a espera de veículos que estão em deslocamento entre a cidade de Porto Velho-RO e Manaus – AM.

2.3.2 PÁTIO 02

Área com 7.214,00 (sete mil, duzentos e catorze metros quadrados) localizada em frente ao armazém alfandegado. O presente espaço também serve de retaguarda para os caminhões com cargas a granel que aguardam em fila de espera a realização do descarregamento.

2.3.3 PÁTIO 03

Atualmente constitui-se de uma área ociosa de 4.235,00 m² (quatro mil, duzentos e trinta e cinco metros quadrados), com pavimentação em bom estado de conservação. Nesta área, há um pátio e um armazém lonado em obras para atendimentos das exigências legais da Receita Federal do Brasil, quanto a obtenção da chancela de recinto alfandegado e conseqüentemente a realização de movimentação de cargas.

2.3.4 PÁTIO DE CONTÊINERES

Espaço com 5.743,00 m² (cinco mil, setecentos e quarenta e três metros quadrados), cuja serventia é a estocagem de contêineres e carga de projetos. Está localizado à direita da pista interna de circulação, no sentido de quem entra na poligonal, compondo as áreas destinadas para suporte nas movimentações.

2.3.5 PÁTIO DAS RAMPAS

Serve para o estacionamento de caminhões e carretas destinados ao embarque nas balsas pelo sistema *Roll-on/Roll-off*, ou que terão suas cargas transbordadas para outras carretas, totalizando uma área de 17.721,00 m² (dezessete mil, setecentos e vinte e um metros quadrados).

2.3.6 PÁTIO DAS GRUAS

Pátio para estacionamento das carretas, cuja carga destina-se ao transbordo com a utilização de guas e de guindaste, totalizando 20.242,00 m² (vinte mil, duzentos e quarenta e dois metros quadrados).

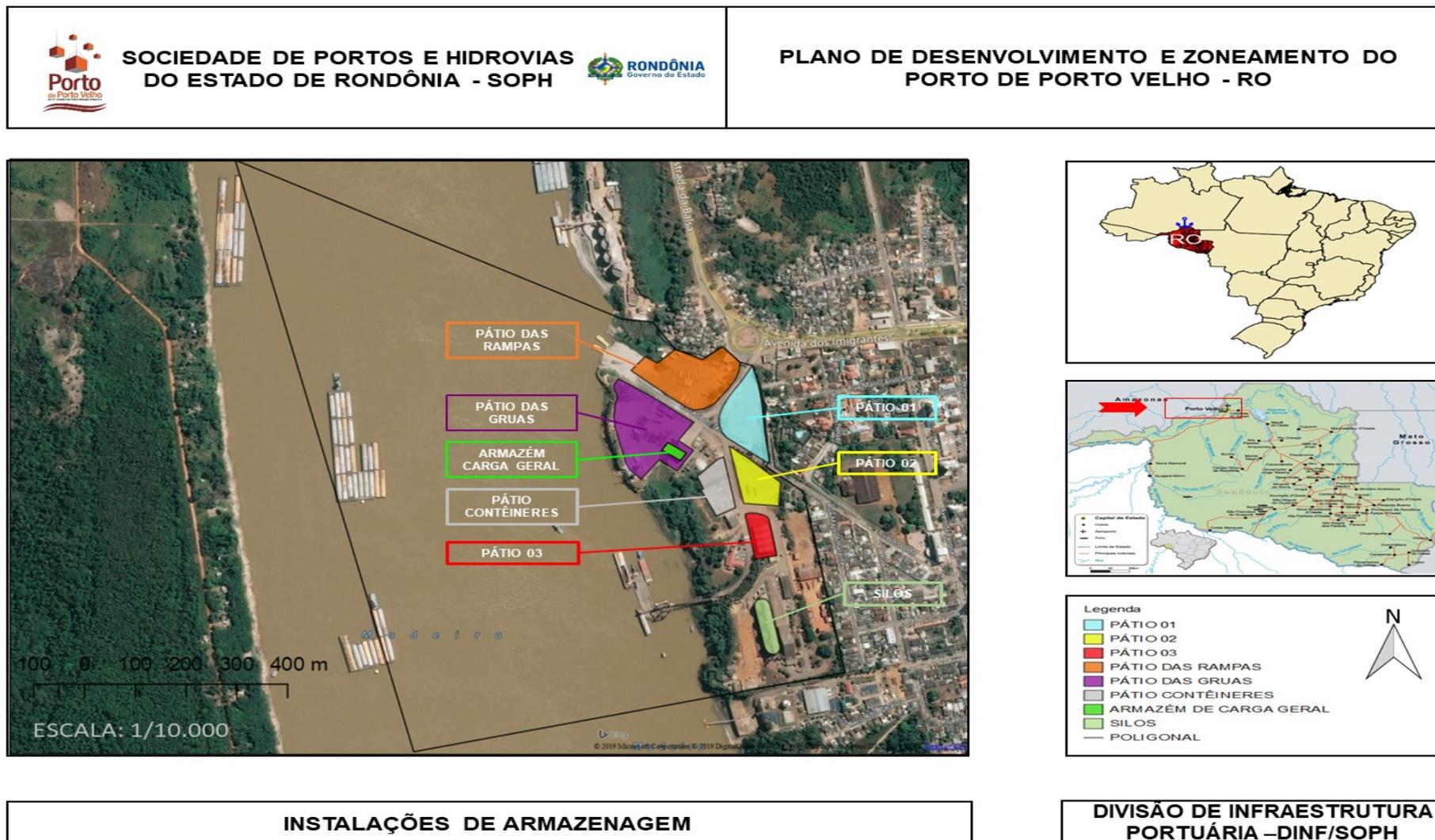
2.3.7 ARMAZÉM CARGA GERAL

Localizado no pátio das guas com 900 m² (novecentos metros quadrados) de área, destinado à armazenagem de carga geral.

2.3.8 SILOS

Os 04 (quatro) silos estão localizados na área de arrendamento da Hermasa, com capacidade de 40.000 t (quarenta mil toneladas), destinados a estocagem de soja e milho.

FIGURA 15 – Instalações de Armazenagem



2.4 EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS

É política do Governo Federal para o setor portuário que as entidades públicas responsáveis pela atividade portuária, como é o caso das Companhias Docas e das empresas públicas estaduais, como a SOPH, atuem apenas como Autoridade Portuária, transferindo a execução dos serviços portuários para a iniciativa privada.

O Porto de Porto Velho é classificado como Porto Organizado, de acordo com artigo 2º, inciso I da Lei Federal nº 12.815/13 e realiza tão somente navegação interior por intermédio balsas, ou seja, não realiza navegação de longo curso e, conseqüentemente não opera navios.

Nesse contexto, excetuando a operadora portuária Hermasa, os demais operadores consistem em Microempresas – EM e Empresas de Pequeno Porte – EPP, o que releva o porto a uma classificação estritamente regional, com peculiaridades distintas.

De mais a mais, a administração do Porto de Porto Velho ainda dispõe e investe na aquisição de equipamentos portuários, principalmente em empilhadeiras de pequeno porte de até 07 toneladas para auxiliar nas operações de carga geral.

Todos os equipamentos que a SOPH dispões estão descritos nas tabelas de números 13 a 27, senão vejamos:

| TABELA 13 – Equipamentos/Lancha Voadeira | |
|---|-------------------------------|
|  | Equipamento: Lancha Voadeira |
| | Aplicação: Apoio Portuário |
| | Produtividade Nominal: - |
| | Capacidade: 8 Pessoas |
| | Carga Nominal: - |
| | Proprietário: SOPH |
| | Localização: Oficina do Porto |
| | Ano de Fabricação: 2013 |

TABELA 14 – Equipamentos/Empilhadeira 4Ton.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | Equipamento: | Empilhadeira 4 ton. |
| | Aplicação: | Consolidação e desconsolidação de contêineres. |
| | Produtividade Nominal | - |
| | Quantidade | 2 |
| | Carga Nominal | 4 ton. |
| | Proprietário | SOPH |
| | Localização: | Oficina do Porto |
| | Ano de Fabricação | 2007 |

TABELA 15 – Equipamentos/Empilhadeira 3,5Ton.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | Equipamento: | Empilhadeira de 3,5 ton. |
| | Aplicação: | Consolidação e desconsolidação de contêineres. |
| | Produtividade Nominal | - |
| | Quantidade | 2 |
| | Carga Nominal | 3,5 ton. |
| | Proprietário | SEP/SOPH |
| | Localização: | Oficina do Porto |
| | Ano de Fabricação | 2015 |

TABELA 16 – Equipamentos/Empilhadeira 5Ton.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | Equipamento: | Empilhadeira de 5 ton. |
| | Aplicação: | Consolidação e desconsolidação de contêineres. |
| | Produtividade Nominal | - |
| | Quantidade | 1 |
| | Carga Nominal | 3,5 ton. |
| | Proprietário | SEP/SOPH |
| | Localização: | Oficina do Porto |
| | Ano de Fabricação | 2015 |

TABELA 17 – Equipamentos/Pá Carregadeira New Holland

| | | |
|---|-----------------------|-----------------------------|
|  | Equipamento: | Pá-Carregadeira New Holland |
| | Aplicação: | Serviços de apoio portuário |
| | Produtividade Nominal | 50 Toneladas |
| | Quantidade | 1 |
| | Carga Nominal | - |
| | Proprietário | SEP/SOPH |
| | Localização: | Oficina do Porto |

TABELA 18 – Equipamentos/Pá Carregadeira Case

| | | |
|--|-----------------------|-----------------------------|
|  | Equipamento: | Pá-Carregadeira Case |
| | Aplicação: | Serviços de apoio portuário |
| | Produtividade Nominal | 20 Toneladas |
| | Quantidade | 1 |
| | Carga Nominal | - |
| | Proprietário | SEP/SOPH |
| | Localização: | Oficina do porto. |
| | Ano de Fabricação | 2015 |

TABELA 19 – Equipamentos/Mini Carregadeira BobCat

| | | |
|---|-----------------------|-------------------------------------|
|  | Equipamento: | Mini-Carregadeira de Rodas - BobCat |
| | Aplicação: | Serviços de apoio portuário |
| | Produtividade Nominal | 8 toneladas |
| | Quantidade | 1 |
| | Carga Nominal | - |
| | Proprietário | SOPH |
| | Localização: | Oficina do Porto |
| Ano de Fabricação | 2013 | |

TABELA 20 – Equipamentos/Empilhadeira 7Ton.



| | |
|-----------------------|--|
| Equipamento: | Empilhadeira de 7 ton. |
| Aplicação: | Consolidação e desconsolidação de contêineres. |
| Produtividade Nominal | 7 ton. |
| Quantidade | 2 |
| Carga Nominal | - |
| Proprietário | SOPH |
| Localização: | Oficina do Porto |
| Ano de Fabricação | 2007 |

TABELA 21 – Equipamentos/Empilhadeira 5ton.



| | |
|-----------------------|--|
| Equipamento: | Empilhadeira de 5 ton. |
| Aplicação: | Consolidação e desconsolidação de contêineres. |
| Produtividade Nominal | 5 ton. |
| Quantidade | 1 |
| Carga Nominal | - |
| Proprietário | SOPH |
| Localização: | Oficina do Porto |
| Ano de Fabricação | 2007 |

TABELA 22 – Equipamentos/Caminhão Basculante



| | |
|------------------------|-----------------------------|
| Equipamento: | CAMINHÃO BASCULANTE |
| Aplicação: | Serviços de apoio portuário |
| produtividade nominal: | 8 ton. |
| Quantidade: | 1 |
| Carga nominal: | - |
| Proprietário | SOPH |
| Localização: | Oficina do Porto |
| Ano de Fabricação | 2015 |

TABELA 23 – Equipamentos/Esteiras

| | | |
|---|------------------------|-----------------------------|
|  | Equipamento: | Esteira |
| | Aplicação: | Serviços de apoio portuário |
| | produtividade nominal: | 1.000 t/h |
| | Quantidade: | 1 |
| | Carga nominal: | - |
| | Proprietário | SOPH |
| | Localização: | Área Arrendada para Hermasa |
| | Ano de Fabricação | - |

TABELA 24 – Equipamentos/Balança Rodoviária

| | | |
|--|------------------------|-----------------------------|
|  | Equipamento: | Balança Rodoviária |
| | Aplicação: | Serviços de apoio portuário |
| | produtividade nominal: | - |
| | Quantidade: | 1 |
| | Carga nominal: | 79,995 t |
| | Proprietário | SOPH |
| | Localização: | Entrada dos Caminhões |
| | Ano de Fabricação | - |

TABELA 25 – Equipamentos/Rampa Charriot 301A

| | | |
|---|------------------------|-----------------------------|
|  | Equipamento: | Rampa Charriot 301A |
| | Aplicação: | Serviços de apoio portuário |
| | produtividade nominal: | - |
| | Quantidade: | 1 |
| | Carga nominal: | 55 toneladas |
| | Proprietário | SOPH |
| | Localização: | Berço RO/RO |
| | Ano de Fabricação | 1997 |

TABELA 26 – Equipamentos/RampaS Flutuantes 301B e 301C

| | | |
|---|------------------------|------------------------------|
|  | Equipamento: | Rampa Flutuantes 301B e 301C |
| | Aplicação: | Serviços de apoio portuário |
| | produtividade nominal: | - |
| | Quantidade: | 2 |
| | Carga nominal: | - |
| | Proprietário | SOPH |
| | Localização: | Berço RO/RO |
| | Ano de Fabricação | 2018 |

TABELA 27 – Equipamentos/Silos

| | | |
|--|-----------------------|--------------------------|
|  | Equipamento: | Silos |
| | Aplicação: | Operações de Armazenagem |
| | Produtividade Nominal | - |
| | Quantidade | 4 |
| | Carga Nominal | 10 tonelada cada |
| | Proprietário | SOPH |
| | Localização: | Área Arrendada - Hermasa |
| | Ano de Fabricação | - |

2.5 ÁREAS E INSTALAÇÕES ARRENDADAS

A presente seção descreve a área e instalação arrendada do Porto, apresentando-a de acordo com o contrato de arrendamento, e faz considerações sobre a situação específica do Porto de Porto Velho.

O arrendamento é uma das modalidades previstas em lei para efetivar a transferência da prestação de serviços públicos explorados pela União à iniciativa privada, tal como afirma o Acórdão nº 2.896 (TCU, 2009). Todo contrato de arrendamento decorre necessariamente de um procedimento licitatório.

Nesse sentido, é importante mencionar que a Nova Lei dos Portos, Lei nº 12.815 (BRASIL, 2013), transferiu a responsabilidade de fiscalização dos contratos de arrendamento e da realização de novas licitações para empreendimentos da Autoridade Portuária para o Poder Concedente.

As informações básicas desses documentos foram sintetizadas nas Tabelas 28.1, 28.2 e 28.3.

Assim sendo, o porto possui uma única área arrendada, destinada a movimentação de granéis sólidos, administrado pelo grupo Hermasa Navegação da Amazônia S/A. Na figura 16 é apresentado o mapa com a localização da área arrendada.

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - Porto de Porto Velho

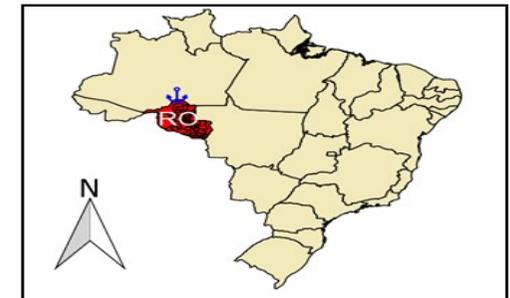
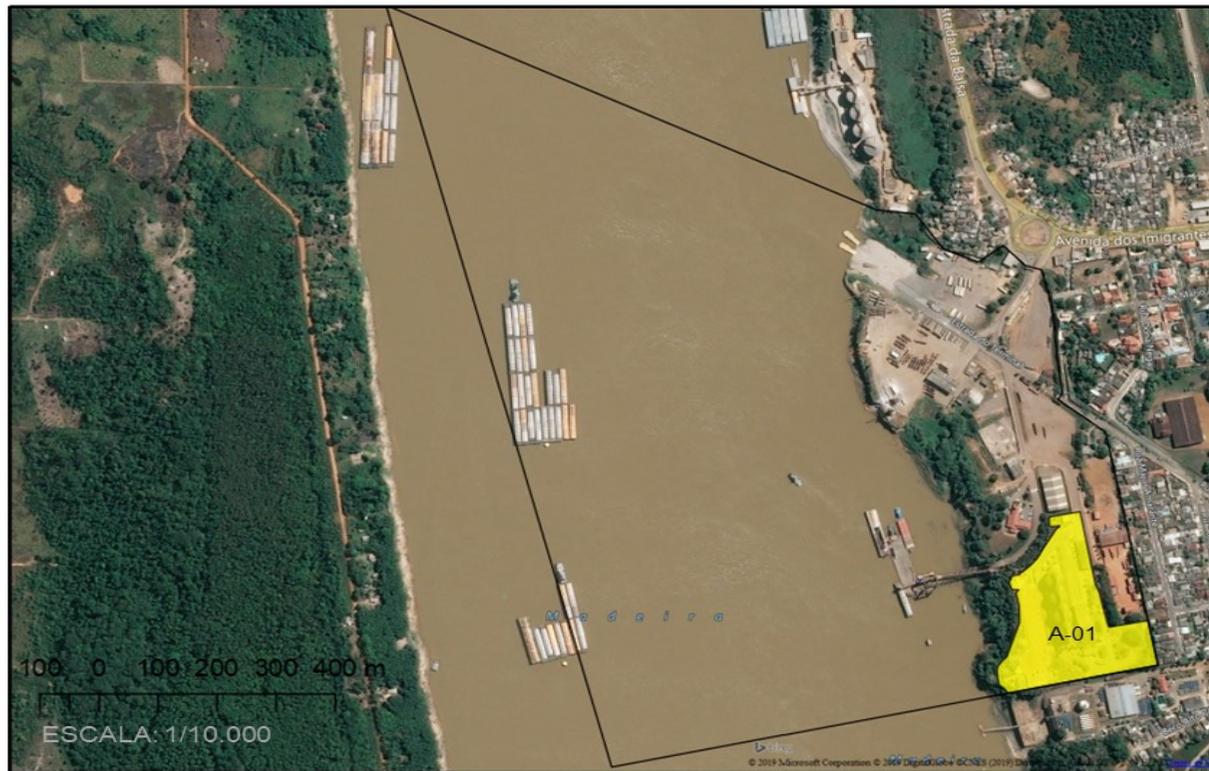
| TABELA 28.1 – Áreas e Instalações Arrendadas | | | | | | | | |
|--|---|--|--|---|----------------------------------|--|---------------------|--|
| Grupo | Unidade de Federação | Autoridade Portuária | Número do contrato | Arrendatário original | Arrendatário atual | Tipo especificado no instrumento | Objeto | Finalidade |
| HEMASA NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA S/A | RONDÔNIA | SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA - SOPH | Nº 96/001/00 | HEMASA NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA S/A | HEMASA NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA S/A | ARRENDAMENTO DE UMA ÁREA DE TERRA LOCALIZADO NO PORTO DE PORTO VELHO | ÁREA | ÁREA VOLTADA PARA OPERAÇÃO DE GRÃOS E GRANÉIS SÓLIDOS |
| TABELA 28.2 – Áreas e Instalações Arrendadas | | | | | | | | |
| Prazo especificado no contrato | Data de celebração do contrato | Data de início no arrendamento | Data de término do arrendamento | Área (m²) | Valor unitário | Valor total/mês | Pendência jurídica? | Qual Pendência? |
| 20 ANOS | 16/04/1996 | 16/04/1996 | 16/04/2016 | 40.000 M² | 1,46 | 58.363,5 1 | SIM | EM DECORRENCIA DA MORA DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA EM PROMOVER A PRORROGAÇÃO DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO QUE VENCEU EM 2016, A EMPRESA IMPETROU MANDADO DE SEGURANÇA PERANTE A JUSTIÇA FEDERAL DO DISTRITO FEDERAL, A QUAL OBTEVE A LIMINAR PARA MANUTENÇÃO DA VIGENCIA DO CONTRATO – PROCESSO Nº 0017840-81.2016.4.01.3400 - 1ª VARA FEDERAL |
| TABELA 28.3 – Áreas e Instalações Arrendadas | | | | | | | | |
| Situação Contábil | Observações | Natureza da Carga Movimentada | Prejudicado pela revogação da resolução 1837/2011? | Já foi prorrogado com fundamento na resolução 525/2005? | Pode ser prorrogado? | Número de Termo de Aditivo na pasta | | |
| REGULAR | NÃO FOI PRORROGADO – MANUTENÇÃO DA VIGÊNCIA POR DETERMINAÇÃO JUDICIAL | GRÃOS E GRANÉIS SÓLIDOS | NÃO | NÃO | SIM | 0 | | |

TABELA 28 – Área e Instalações Arrendadas

FONTE: SOPH/2019

FIGURA 16 – Área e Instalações Arrendadas

| | |
|---|--|
|  <p>SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA - SOPH</p>  | <p>PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO VELHO - RO</p> |
|---|--|



Legenda

- POLIGONAL
- A01 - ÁREA ARRENDADA

ÁREAS E INSTALAÇÕES ARRENDADAS

DIVISÃO DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA –DINF/SOPH

2.6 ÁREAS ARRENDÁVEIS

O porto de Porto Velho não disponibiliza áreas arrendáveis no zoneamento atual.

2.7 TERMINAIS DE USO PRIVADO DENTRO DA POLIGONAL DO PORTO

O porto de Porto Velho não possui terminais de uso privado dentro da poligonal.

2.8 ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS

O alfandegamento do Porto de Porto Velho foi declarado por meio do Ato Declaratório Executivo da Receita Federal nº 33/SRF/MF de 31 de julho de 2001, publicado no DOU em 15 de agosto de 2001.

2.8.1 PÁTIO CONTÊINERES

Conforme o Plano Mestre do Porto de Porto Velho de 2017, a figura 17 apresenta o espaço disponibilizado para a Receita Federal, que consiste em uma área total de 5.743,00 m² (cinco mil, setecentos e quarenta e três metros quadrados, composto por 03 (três) armazéns metálicos, com terreno plano e pavimentado com concreto betuminoso.



FIGURA 17 – Pátio Contêineres
FONTE: SOPH/2015

Portanto, em outubro de 2015, um forte vendaval atingiu esta área e avariou gravemente os armazéns metálicos, que posteriormente foram removidos. A figura 18 ilustra o pátio contêineres após o sinistro ocorrido.



FIGURA 18 – Pátio Contêineres após o sinistro
 FONTE: SOPH/2019

| Áreas e Instalações Alfandegadas | | | | |
|----------------------------------|-----------|-----------------|---|------------------------|
| Nome | Companhia | Tipo de Produto | Instrumento Legal | Área (m ²) |
| Pátio Contêineres | SOPH | Contêineres | Ato Declaratório Executivo nº 33/srf/mf, de 31/7/01 | 5.743,00 |

TABELA 29 – Áreas e Instalações Alfandegadas
 FONTE: SOPH/2019

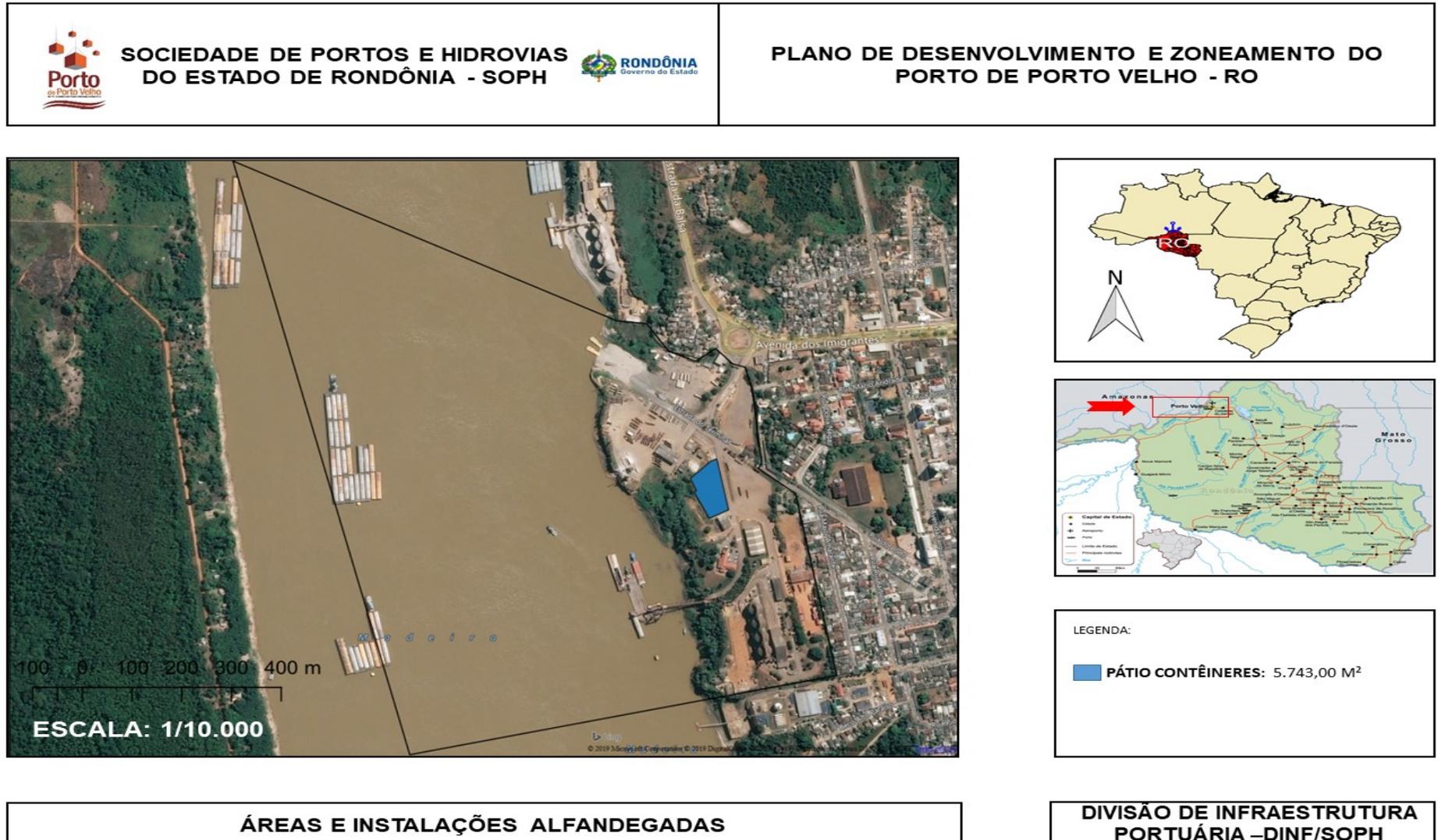
Através do Plano de Modernização e Revitalização criado pela SOPH, um novo recinto alfandegado está sendo construído para a Receita Federal, tratando-se de uma área de 6.577,00 m² com 01 (um) armazém destinado à cargas alfandegadas.

Esta obra encontra-se em execução e sua conclusão está prevista para o segundo semestre de 2019.



FIGURA 19 – Construção do Novo Armazém Alfandegado
 FONTE: SOPH/2019

FIGURA 20 – Área e Instalações Alfandegadas



2.9 TERMINAIS DE USO PRIVADOS EXISTENTES NO ENTORNO DO PORTO

O complexo portuário de Porto Velho é composto pelo Porto Organizado de Porto Velho, e por outros 20 terminais, sendo que a Cargill e Amazongás fazem divisa direta com o ancoradouro público.

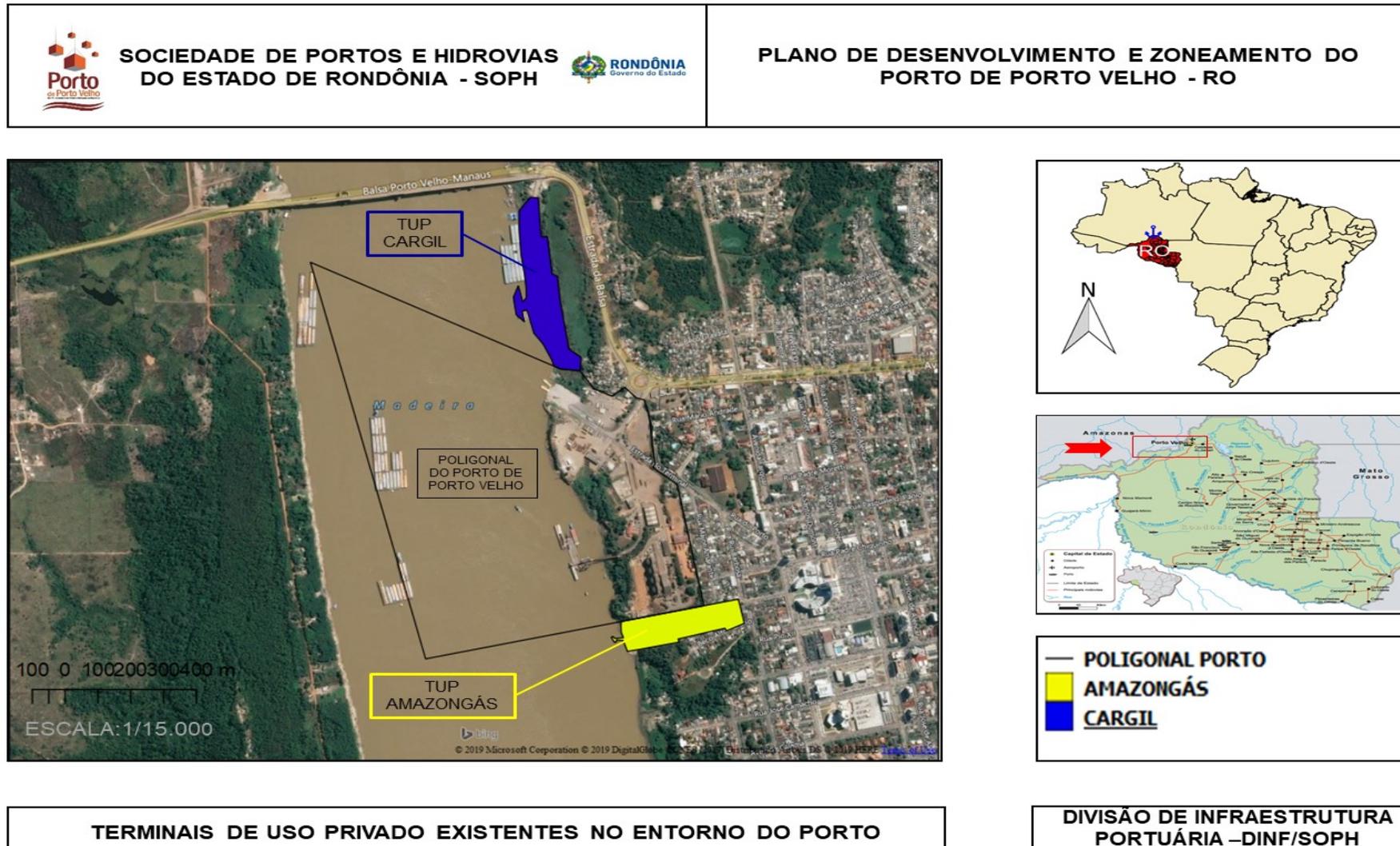
Os dois terminais em questão localizam-se as margens direita do Rio Madeira e suas instalações têm características fluviais, marcadas pela grande variação do nível do rio ao longo do ano.

| 30.1 - Terminais de Uso Privado Existentes no Entorno do Porto | | | | | |
|--|--------------------|---------------------------------------|---------------------|--------------------------------|---|
| Nome | Código do TUP | Situação | Gestão | Tipo de Produto | Modalidade |
| Cargill | Tup - 01 | Operando | Autorizatória | Granéis sólidos – soja e milho | Mista |
| Amazongás | Tup - 02 | Operando | Autorizatória | Gás liquefeito de petróleo | Mista |
| 30.2 - Terminais de Uso Privado Existentes no Entorno do Porto | | | | | |
| Companhia | CNPJ | Instrumento Legal | Área m ² | Profundidade (m) | Endereço |
| Cargill Agrícola S.A. | 60.498.706/0393-63 | TA 091/04 | 49.849,51 | 5,00 | Estrada Fazenda dos milagres, nº 26 Bairro: Panair |
| Amazongás Distribuidora de Gás Liquefeito de Petróleo Ltda. | 04.957.650/0009-38 | CONTRATO DE ADESÃO Nº024/2014 -SEP/PR | 34.911,23 | 5,00 | Rua: Rui Barbosa, nº 1779 Bairro: Panair |

TABELA 30 – Terminais de Uso Privado Existentes no Entorno do porto

FONTES: SOPH/2019

FIGURA 21 – Terminais de Uso Privado existente no entorno do Porto



TERMINAIS DE USO PRIVADO EXISTENTES NO ENTORNO DO PORTO

DIVISÃO DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA -DINF/SOPH

2.9.1 TUP CARGIL

O TUP Cargill está localizado ao lado do Porto de Porto Velho, na Estrada Fazenda dos Milagres, nº 26, Bairro Panair e é administrada pela empresa Cargill Agrícola S.A.

A localização do presente terminal é indicada a partir do seguinte par de coordenadas geográficas:

- Latitude: 08° 44' 27"S
- Longitude: 63° 55' 7"W

A Figura 22 ilustra a área primária e a localização do TUP Cargill Agrícola.



FIGURA 22 – Localização do TUP Cargill Agrícola

FONTE: Plano Mestre 2017

2.9.2 TUP AMAZONGÁS

O TUP Amazongás está localizado na Rua Rui Barbosa, nº 17779, Bairro Panair, que tem como administradora a empresa Amazongás Distribuidora de Gás Liquefeito de Petróleo Ltda.

A localização do terminal é dada pelo seguinte par de coordenadas:

- Latitude: 8° 45' 0.75" S
- Longitude: 63° 54' 47.34" W

A Figura 23 ilustra a área e a localização do terminal.



FIGURA 23 – Localização do TUP Amazongás
FONTE: Plano Mestre 2017

2.10 INSTALAÇÕES RETROPORTUÁRIAS

O Porto de Porto Velho não possui área retroportuária para executar controles aduaneiros.

2.11 INSTALAÇÕES DE SUPRIMENTOS – UTILIDADES

2.11.1 ENERGIA ELÉTRICA

A distribuição de energia elétrica é feita pelo Grupo Energisa S/A, através da rede pública, com três fases de tensão de 13.800 KV. A recepção é feita por 08 (oito) subestações rebaixadoras existentes na poligonal.

Na tabela 31, estão descritos o consumo de energia durante o ano de 2018.

| MÊS | Porto de Porto Velho | |
|-----|----------------------|-----------|
| | UC 0083644-3 | |
| | KWH | R\$ |
| 1 | 3.581 | 24.352,09 |
| 2 | 3.383 | 21.292,65 |
| 3 | 4.088 | 23.848,35 |
| 4 | 3.173 | 24.915,25 |
| 5 | 3.596 | 25.706,72 |
| 6 | 4.184 | 23.636,21 |
| 7 | 4.770 | 25.814,28 |
| 8 | 5.205 | 25.423,76 |
| 9 | 4.459 | 24.098,37 |
| 10 | 4.414 | 24.485,86 |
| 11 | 4.135 | 23.792,62 |
| 12 | 4.422 | 24.137,05 |

TABELA 31 – Consumo de Energia de 2018
 FONTE: SOPH/2019

Na tabela 32 mostra a demanda média de consumo do Porto de Porto Velho.

| CONSUMO MÉDIO | kWH | R\$ |
|---------------|-------|-----------|
| 12 meses | 4.118 | 22.688,40 |

TABELA 32 – Consumo Médio de Energia de 2018
 FONTE: SOPH/2019

2.11.2 ABASTECIMENTO DE ÁGUA

O suprimento de água para o porto é fornecido pela Companhia de Águas e Esgotos do Estado de Rondônia - CAERD o qual é estocado em sistema de reservatório elevado e distribuído para as demais instalações com capacidade de 20 m³ (vinte metros cúbicos) e de um reservatório subterrâneo com capacidade de 30 m³ (trinta metros cúbicos), totalizando 50 m³ (cinquenta metros cúbicos) de armazenamento.

Na tabela 33, estão descritos o consumo de água durante o ano de 2018.

| MÊS - 2018 | PORTO DE PORTO VELHO | |
|------------|----------------------|--------|
| | MATRÍCULA 30245-7 | |
| | M ³ | RS |
| Janeiro | 40 | 307,56 |
| Fevereiro | 40 | 315,89 |
| Março | 40 | 324,35 |
| Abril | 40 | 315,89 |
| Maio | 40 | 315,89 |
| Junho | 40 | 315,89 |
| Julho | 40 | 324,49 |
| Agosto | 40 | 315,89 |
| Setembro | 40 | 315,89 |
| Outubro | 40 | 325,11 |
| Novembro | 40 | 85,52 |
| Dezembro | 40 | 315,89 |

TABELA 33 – Consumo Médio de Água em 2018
 FONTE: SOPH/2019

Na tabela 34 mostra a demanda média de consumo para o Porto de Porto Velho – RO.

| CONSUMO MÉDIO - 2018 | M ³ | RS |
|----------------------|----------------|--------|
| 12 meses | 40 | 298,19 |

TABELA 34 – Consumo Médio de Água em 2018
 FONTE: SOPH/2019

2.11.3 DRENAGEM E ESGOTO

O porto dispõe de sistema de drenagem de águas pluviais cobrindo toda poligonal, fossas sépticas e sumidouros para o tratamento dos resíduos sanitários.

A área portuária é atendida ainda pela coleta terceirizada dos resíduos sólidos, sendo executado por empresa contratada pela Autoridade Portuária.

2.11.4 TELECOMUNICAÇÕES

A empresa responsável pelo serviço de telefonia do Porto de Porto Velho é a Claro S.A. e são distribuídos por troncos e linhas que interligam todos os setores da SOPH.

O fornecimento de internet é realizado por meio da Infovia do Governo do Estado de Rondônia. (Tabela 35)

Além disso, a Autoridade Portuária possui rádios comunicadores para uma maior rapidez na comunicação dos funcionários de pátio e segurança (Guarda Portuária) do Porto:

- Equipe de Operação: 05 rádios
- Guarda Portuária: 15 rádios

| LOCAL DOS CIRCUITOS DE INTERNET | | TIPO DE ACESSO | VELOCIDADE |
|---------------------------------|--|----------------|------------|
| SOPH – Edifício Sede | Av. Terminal dos Milagres n.º 400, Panair, Porto Velho – RO. | Fibra | 25 Mbps |

TABELA 35 – Internet na SOPH
FONTE: SOPH/2019

2.12 ÁREAS NÃO AFETAS À OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Conforme demonstrado no presente plano, o Porto de Porto Velho tem grandes áreas não afetadas à operação portuária, no entanto existe a intenção da administração da SOPH de autorizar a exploração indireta, nos termos da PORTARIA Nº 409, DE 27 DE NOVEMBRO DE 2014.

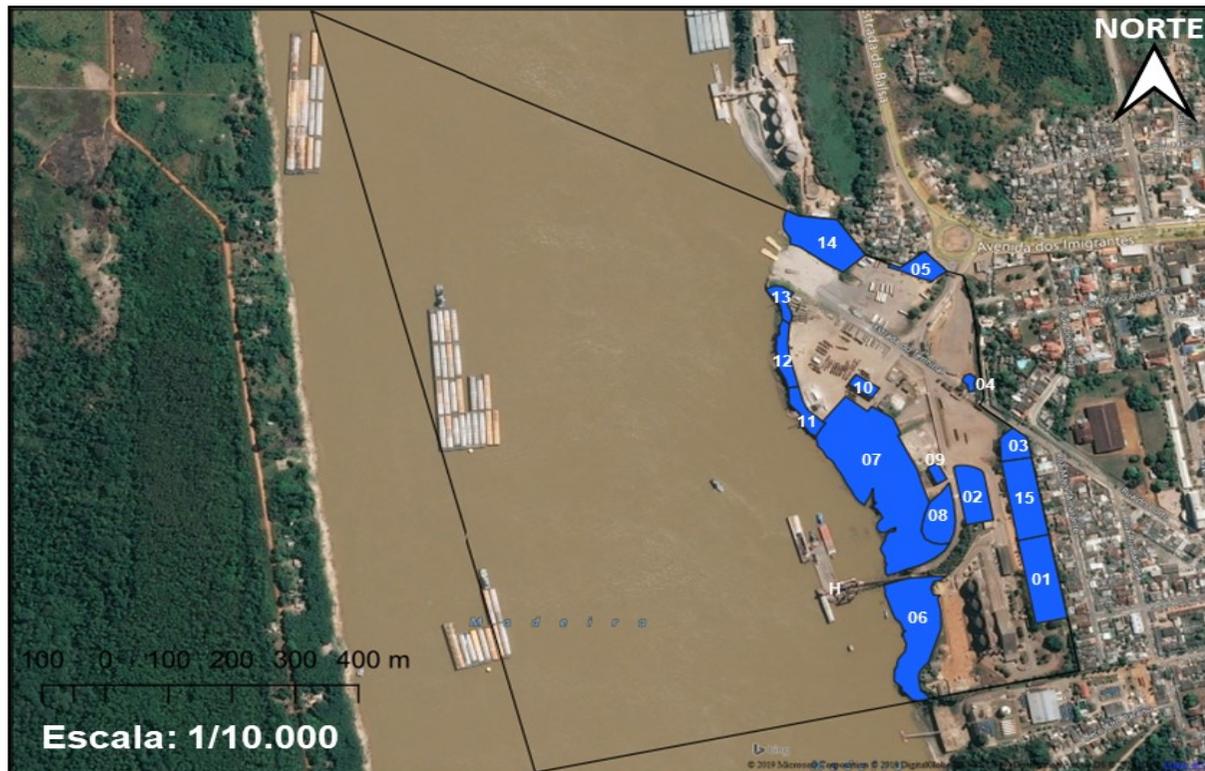
| 36.1 – Áreas Não Afetas à Operação Portuária | | | | | |
|--|--------------------|-------------------|----------|----------------------|---|
| Nº da Área | Tipo da Instalação | Uso da Instalação | Área m² | Regime de Exploração | Justificativa |
| ÁREA 01 | Armazém e Pátio | Sem uso | 7.216,00 | - | Instalação não afetada às operações portuárias, conforme art. 2º da portaria SEP 409/2014 |
| ÁREA 02 | Armazém e Pátio | Sem uso | 4.235,00 | - | Instalação não afetada às operações portuárias, conforme art. 2º da portaria SEP 409/2014 |

| 36.2 - Áreas Não Afetas à Operação Portuária | | | | | |
|--|-----------------------------|----------------------------------|-----------|---------------------------------------|--|
| ÁREA 03 | N/a | Sem uso | 2.052,00 | - | Instalação não afetas às operações portuárias, conforme art. 2º da portaria SEP 409/2014 |
| ÁREA 04 | Edificação | Sem uso | 398,00 | - | Instalação não afetas às operações portuárias, conforme art. 2º da portaria SEP 409/2014 |
| ÁREA 05 | Edificação | Sem uso | 2.089,00 | - | Instalação não afetas às operações portuárias, conforme art. 2º da portaria SEP 409/2014 |
| ÁREA 06 | N/a | Sem uso | 11.458,00 | - | Instalação não afetas às operações portuárias, conforme art. 2º da portaria SEP 409/2014 |
| ÁREA 07 | N/a | Sem uso | 27.770,00 | - | Instalação não afetas às operações portuárias, conforme art. 2º da portaria SEP 409/2014 |
| ÁREA 08 | Edificação e estacionamento | Administração do porto - SOPH | 3.810,00 | Público - cessão de uso não onerosa | Instalação não afetas às operações portuárias, conforme art. 2º da portaria SEP 409/2014 |
| ÁREA 09 | Edificação | Oficina mecânica do porto - SOPH | 566,00 | Público - cessão de uso não onerosa - | Instalação não afetas às operações portuárias, conforme art. 2º da portaria SEP 409/2014 |
| ÁREA 10 | Armazém de carga geral | Sem uso | 900,00 | - | Instalação não afetas às operações portuárias, conforme art. 2º da portaria SEP 409/2015 |
| ÁREA 11 | N/a | Sem uso | 1.799,00 | - | Instalação não afetas às operações portuárias, conforme art. 2º da portaria SEP 409/2016 |
| ÁREA 12 | N/a | Sem uso | 2.049,00 | - | Instalação não afetas às operações portuárias, conforme art. 2º da portaria SEP 409/2017 |
| ÁREA 13 | N/a | Sem uso | 1.263,00 | - | Instalação não afetas às operações portuárias, conforme art. 2º da portaria SEP 409/2018 |
| ÁREA 14 | N/a | Sem uso | 7.286,00 | - | Instalação não afetas às operações portuárias, conforme art. 2º da portaria SEP 409/2019 |
| ÁREA 15 | N/a | Sem uso | 6.581,00 | - | Instalação não afetas às operações portuárias, conforme art. 2º da portaria SEP 409/2019 |

TABELA 36 – Áreas Não Afetas à Operação Portuária
 FONTE: SOPH/2019

FIGURA 24 – Área Não Afeta à Operação Portuária

| | | |
|--|---|--|
|  <p>SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA - SOPH</p> |  <p>RONDÔNIA Governo do Estado</p> | <p>PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO VELHO - RO</p> |
|--|---|--|



| ÁREAS NÃO AFETAS À OPERAÇÃO PORTUÁRIA | |
|---------------------------------------|-----------------------|
| Localização | Área - M ² |
| ÁREA 01 | 7.216,00 |
| ÁREA 02 | 4.235,00 |
| ÁREA 03 | 2.052,00 |
| ÁREA 04 | 398,00 |
| ÁREA 05 | 2.089,00 |
| ÁREA 06 | 11.458,00 |
| ÁREA 07 | 27.771,00 |
| ÁREA 08 | 3.810,00 |
| ÁREA 09 | 566,00 |
| ÁREA 10 | 900,00 |
| ÁREA 11 | 1.799,00 |
| ÁREA 12 | 2.049,00 |
| ÁREA 13 | 1.263,00 |
| ÁREA 14 | 7.279,00 |
| ÁREA 15 | 6.581,00 |

ÁREAS NÃO AFETAS À OPERAÇÃO PORTUÁRIA

DIVISÃO DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA –DINF/SOPH

2.13 SERVIÇOS DE APOIO OPERACIONAL

2.13.1 SISTEMAS DE MONITORAMENTO DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

O monitoramento do tráfego aquaviário na hidrovia do Madeira é de competências da Marinha do Brasil, nos termos da LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997.

2.13.2 PRATICAGEM

O Porto de Porto Velho não oferece serviço de praticagem, pois este é realizado por funcionários dos operadores portuários.

2.13.3 REBOCAGEM

O Porto de Porto Velho não oferece serviço de rebocagem.

2.13.4 SERVIÇOS DE APOIO À EMBARCAÇÃO

O porto de Porto Velho não oferece serviços de apoio as embarcações.

2.14 MÃO DE OBRA

A seguir serão fornecidas informações referentes ao Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO, responsável por gerenciar os Trabalhadores Portuários Avulsos – TPA's.

2.14.1 OGMO

O Órgão de Gestão de Mão de obra (OGMO) é uma entidade de utilidade pública, sem fins lucrativos, cuja atribuição exclusiva, conforme disposto na Lei Federal nº 12.815/13, é a gestão do trabalho portuário em observância às normas de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho firmado entre os sindicatos dos operadores e dos trabalhadores portuários avulsos. São atribuições do OGMO:

- a) escalar o trabalhador portuário avulso;
- b) manter um registro e um cadastro de trabalhador portuário;
- c) promover o treinamento multifuncional, a habilitação profissional e a seleção dos trabalhadores;

- d) estabelecer o número de vagas, os critérios e a periodicidade para ingresso do cadastro no registro;
- e) expedir documentos de identificação de trabalhador portuário;
- f) arrecadar os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso, bem como os referentes encargos fiscais, sociais e previdenciários, além de efetuar o pagamento dos trabalhadores;
- g) zelar pelo cumprimento das normas de saúde, higiene e segurança do trabalho portuário;

Atualmente, o OGMO de Porto Velho conta com 1 (um) Presidente, 1 (um) Diretor Financeiro, 1 (um) Gerente Administrativo e 14 (catorze) colaboradores.

A Tabela 37 demonstra o quantitativo de trabalhadores portuários avulsos cadastrados e registrados.

| CATEGORIA | MÉDIA DE IDADE | MÉDIA SALARIAL | REGISTRO | TOTAL DE TRABALHADORES |
|-------------|----------------|----------------|----------|------------------------|
| Conferentes | 45 a 65 ANOS | R\$ 1.273,96 | 06 | 06 |
| Estivador | 35 a 65 ANOS | R\$ 2.266,43 | 90 | 90 |
| Capatazia | 45 a 70 ANOS | R\$ 1.486,92 | 72 | 72 |

TABELA 37 –Trabalhadores registrados e cadastrados/OGMO
 FONTE: SOPH/2019

Ademais, quanto aos mecanismos de capacitação dos trabalhadores portuários avulsos, estes englobam cursos teóricos, operacionais, avaliações, reciclagem e treinamentos ministrado pelo OGMO e por escolas credenciadas da Marinha do Brasil.

2.14.2 TRABALHADORES PORTUÁRIOS

Além dos TPAs, atuam no Porto de Porto Velho funcionários da SOPH. Nesse sentido, a presente seção visa identificar a situação do quadro de pessoal dos funcionários.

| Cargos | Efetivos | Não Efetivos | Função |
|--|-----------|--------------|-----------------------|
| Administrador | 01 | | Coordenador de Gestão |
| Advogada | 01 | | |
| Engenheiro Civil | 01 | | |
| Assistente Administrativo | 05 | | |
| Téc. De Contabilidade | 01 | | |
| Auxiliar em Atividades Adm. | 01 | | |
| Telefonista | 01 | | |
| Guarda Portuário | 22 | | |
| Guarda Portuário | 01 | | Chefe da Segurança |
| Téc. Em Seg. do Trabalho | 01 | | |
| Téc. Em Op. Portuárias | 05 | | |
| Assessores, Chefes de Setor e Divisão. | | 21 | |
| Direção e Coordenação | | 05 | |
| Estagiários | | 04 | |
| Menores Aprendizes | | 03 | |
| Cedidos | | 07 | |
| TOTAL | 40 | 40 | |

TABELA 38 – Relação de funcionários
 FONTE: SOPH/2019

2.14.3 SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHADOR

Com o objetivo de cumprir a legislação relativa à segurança do trabalho, o Porto elaborou e implantou os seguintes programas para a preservação da saúde e segurança do trabalhador do Porto de Porto Velho.

2.14.3.1 Plano de Emergência em Caso de Derramamento de Combustível

O plano elaborado em setembro de 2015, tem como finalidade as seguintes situações:

- a) identificar possíveis cenários acidentais relativos às operações das empresas e das embarcações atracadas dentro do perímetro da poligonal;

- b) coordenar as ações de controle e mitigação da emergência;
- c) Atuar nos casos de colisão e naufrágio de embarcações com derrame de derivados petroquímicos dentro do perímetro da poligonal.

A integralidade do plano encontra-se disponível através do link: <http://www.rondonia.ro.gov.br/soph/institucional/meio-ambiente/plano-de-emergencia-em-casos-de-derramamento-de-combustivel/>.

2.14.3.2 *Plano de Controle de Emergência - PCE*

O PCE visa estabelecer as ações e os procedimentos a serem desencadeados em eventuais situações emergenciais na área do Porto de Porto Velho/RO, que tenham potencial para afetar a integridade física de seus trabalhadores e/ou terceiros, gerar impactos ao meio ambiente e o patrimônio das empresas.

A integralidade do plano encontra-se disponível através do link: <http://www.rondonia.ro.gov.br/soph/institucional/meio-ambiente/plano-de-controle-de-emergencia-pce/>.

2.14.3.3 *Plano de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO*

A elaboração do PCMSO faz-se necessário em obediência à Norma Regulamentadora nº 07 que dispõe sobre a elaboração e implantação do PCMSO no âmbito de todas as empresas e instituições que admitam trabalhadores como empregados, objetivando a introdução de novos valores comportamentais na busca da excelência na prevenção da saúde ocupacional.

A implantação deste programa permite a execução de atividades relativas ao controle médico, exames adimensionais e periódicos, de retorno ao trabalho, de mudança de função e demissionais, além de outras atividades preventivas, educacionais e ações complementares.

A integralidade do plano encontra-se disponível através do link: <http://www.rondonia.ro.gov.br/soph/institucional/meio-ambiente/programa-de-controle-medico-de-saude-ocupacional/>.

2.14.3.4 *Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA*

A elaboração deste programa visa estabelecer uma metodologia de ação que garanta a preservação da saúde e integridade dos trabalhadores frente aos riscos do ambiente de trabalho.

Este programa tem como estrutura técnica:

- a) antecipação e reconhecimento dos riscos;
- b) estabelecimento de prioridades;
- c) estratégia e metodologia de ação;
- d) avaliação da exposição dos trabalhadores ao risco;
- e) monitoramento da exposição do risco;
- f) implantação de medidas de controle;

Oportunamente, esclarece que a classificação de risco deve ser levada em consideração no decorrer do desenvolvimento e atualização do Programa (PPRA), devendo seguir corretamente as medidas de controle dos riscos analisados pelo SESMT (Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho), objetivando evitar maiores danos que possam comprometer a saúde dos trabalhadores.

A integralidade do programa encontra-se disponível através do link: <http://www.rondonia.ro.gov.br/soph/institucional/meio-ambiente/programa-de-prevencao-de-riscos-ambientais-ppra/>.

2.14.3.5 *Laudo Técnico de Condições Ambientais do Trabalho – LTCAT*

Tem por finalidade cumprir as exigências da legislação previdenciária – Art. 58 da Lei de 10.12.97, dar sustentabilidade técnica às condições ambientais existentes na empresa e subsidiar o enquadramento de tais atividades referentes ao recolhimento das denominadas alíquotas suplementares do seguro de acidente do trabalho (SAT).

A integralidade deste programa encontra-se disponível através do link:

<http://www.rondonia.ro.gov.br/soph/institucional/meio-ambiente/lcat-laudo-tecnico-das-condicoes-do-ambiente-de-trabalho/>.

2.15 MEIO AMBIENTE

A Portaria SEP/PR 03/2014 define, de modo geral, o conteúdo mínimo de elaboração de PDZ.

Especificamente, no âmbito do tema ambiental, a Portaria exige que sejam abordados os seguintes tópicos:

Diagnóstico Ambiental, Gestão Ambiental e 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 mensurável pela qualidade da gestão ambiental. Nos termos da precitada Portaria, entende-se por gestão ambiental portuária as etapas de planejamento, execução, revisão e aperfeiçoamento.

Nesse sentido, para conhecimento da situação ambiental do porto, diversas variáveis devem ser observadas, tais como: o diagnóstico da área de influência, a identificação de restrições de uso, conflitos e oportunidades relacionadas aos meios físico, o biótico e os aspectos socioeconômicos. Deve-se observar ainda as exigências normativas e sua aplicação, tanto para o licenciamento como para a estruturação de sua gestão.

Pelo exposto, denota-se que o presente capítulo tem por objetivo a análise da situação da gestão ambiental e do licenciamento ambiental do Porto de Porto Velho, cuja a competência é da Gerência Ambiental da SOPH.

2.15.1 DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

A área de influência de um “empreendimento” é definida como o espaço suscetível de sofrer alterações provocadas pelas ações antrópicas, em razão da sua implantação, manutenção e operação. A definição das áreas de influência usualmente, e tal como prevê a legislação, são delimitadas em três âmbitos: Área de Influência Indireta (AII), Área de Influência Direta (AID) e Área Diretamente Afetada (ADA), conforme a figura abaixo:



FIGURA 25 – Áreas de Influência (PCA-SOPH)
FONTE: SOPH

Esse diagnóstico tem por objetivo a fundamentação técnica e cientificamente sobre o conhecimento da área direta e indiretamente afetada pela operação do empreendimento, além da análise climatológica e geológica regional.

Considerando ainda a importância social e econômica do empreendimento da SOPH para o desenvolvimento e o fortalecimento das atividades econômicas do Município de Porto Velho, ressalta-se os seguintes aspectos diretamente afetados.

2.15.1.1 *Geologia*

O perímetro abrangido pelo empreendimento da SOPH insere-se na borda sudoeste do *Cráton* Amazônico, numa compartimentação tectônica originária do período pré-cambriano, mas que passou por processos de rejuvenescimento tectônico ao longo dos anos em decorrência da Orogenia Andina. As reativações subsequências sentidas nesta porção do *Cráton*, reproduzem efeitos diretos por sobre as rochas do substrato onde se instalou o Rio Madeira.

2.15.1.2 *Hidrogeologia*

O rio Madeira é um rio dinâmico em plena atividade de erosão dos seus antigos entrepostos sedimentares, apresentando uma grande heterogeneidade litoestratigráfica e estrutural em suas margens, várzeas e ilhas. Quando o rio está na fase de subida das águas carrega uma quantidade maior de sedimentos que se “depositam” nas áreas de quebra de energia.

Trata-se de um processo cíclico restando poucas áreas com sedimentos estáveis que perduram por longos períodos. Esse efeito acontece basicamente nas margens e leito do rio e, raramente, nas planícies de inundação onde ocorre maior deposição do que erosão.

A Bacia do rio Madeira cobre uma superfície de 1,37x10⁶ km², correspondendo a 23% da totalidade da Bacia Amazônica. As suas principais sub-bacias são as dos rios Beni, Madre de Dios e Mamoré, os quais são provenientes da Cordilheira Oriental do Peru e Bolívia e a do Guaporé, distribuída nos territórios peruano, boliviano e brasileiro.

A hidrovia do Madeira tem uma extensão de 1.090 km, compreendendo o trecho da cidade de Porto Velho até a foz, em Itacoatiara/AM, e permite a navegação de grandes comboios, com até 18 mil toneladas, mesmo durante a estiagem.

2.15.1.3 *Clima*

O clima da região se enquadra no Tipo Aw - Clima Tropical Chuvoso - com média climatológica da temperatura do ar durante o mês mais frio superior a 18°C (megatérmico), e um período seco bem definido durante a estação de inverno, quando ocorre na região um moderado déficit hídrico, com índices pluviométricos inferiores a 50 mm/mês.

Quanto a influência do clima, a média anual da precipitação pluvial varia entre 2.200 a 2.300 mm/ano e a média anual da temperatura do ar entre 24 e 26°C. As médias climatológicas da temperatura mínima do ar aferida na estação de Porto Velho, varia entre 18 a 22°C e com máxima de 30°C e 34°C.

A umidade relativa do ar varia de 80% a 90% no verão e aproximadamente 75% no Outono-Inverno.

2.15.1.4 *Nível do Rio*

O Departamento de Fiscalização e Operação colhe e atualiza diariamente os dados do site da Agência Nacional de Águas – ANA em relação ao nível do rio Madeira, objetivando subsidiar a comunidade portuária.

É importante mencionar que em junho de 2017 o DNIT autorizou a execução dos serviços de dragagem do canal de navegação da hidrovia do rio Madeira, sendo que dos 25 pontos críticos, 14 foram escolhidos para início dos serviços. Assevera-se que este procedimento visa alcançar um calado de 3,50 m para possibilitar a navegação ininterrupta.

Na figura 26 visualizamos a variação média mensal do nível do Rio Madeira do ano de 2018.

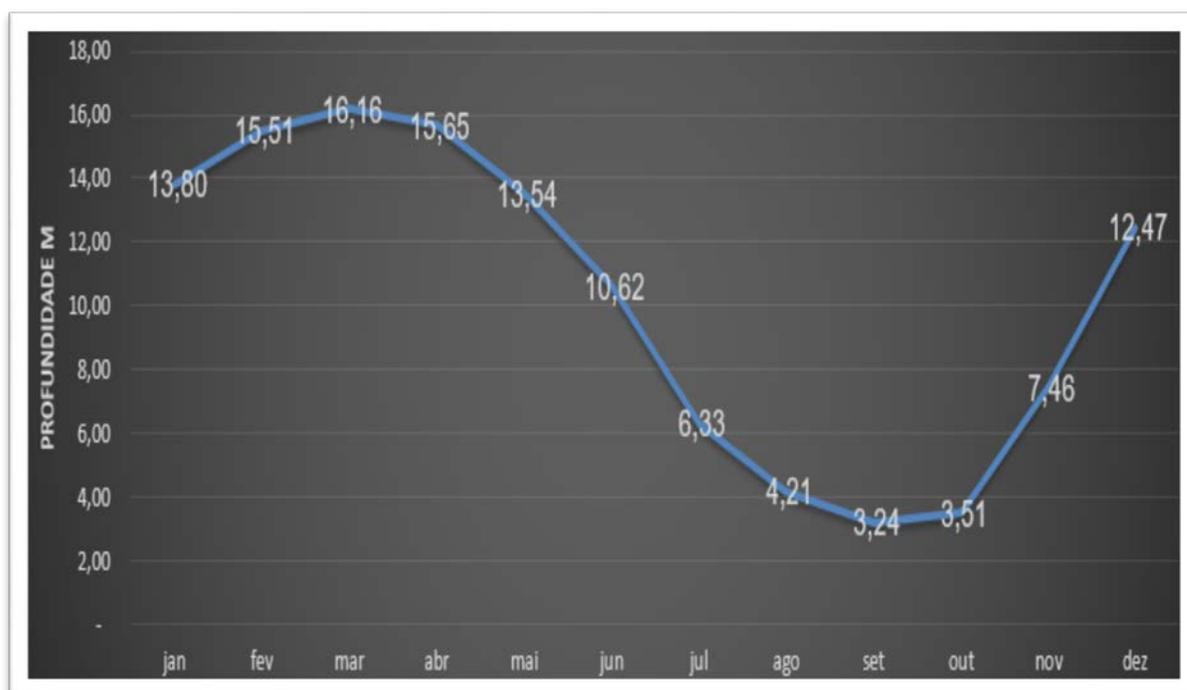


FIGURA 26 – Nível do Rio Madeira do Ano de 2018
FONTE: SOPH/2019

2.15.2 GESTÃO AMBIENTAL

A PORTARIA SEP nº 104, de 29 de abril de 2009, que trata da criação e estruturação do Setor de Gestão Ambiental - SGA e de Segurança e Saúde no Trabalho nos portos e terminais marítimos, bem como naqueles outorgados às Companhias Docas, determina que a SGA deverá subordinar-se ao Diretor-Presidente da autoridade portuária.

O SGA possui as seguintes competências:

- a) promoção da conformidade do porto com a legislação vigente no tocante ao meio ambiente, à segurança e à saúde no trabalho;

- b)** implementação, acompanhamento, orientação e fiscalização do Sistema de Gestão Integrada de Meio Ambiente, Saúde e Segurança - SGI;
- c)** promoção da integração das variáveis de meio ambiente, segurança e saúde no planejamento do desenvolvimento e zoneamento portuário;
- d)** proposição das diretrizes de gestão ambiental e respectivo Plano Anual de Gestão Ambiental Integrada;
- e)** coordenação, controle, administração e execução das atividades de gestão constantes do Plano Anual de Gestão Ambiental Integrada ou de caráter emergencial;
- f)** 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;
- g)** elaboração, análise e revisão dos documentos referentes à gestão ambiental portuária;
- h)** supervisão e fiscalização da execução de medidas de prevenção, mitigação e compensação referentes aos impactos ocasionados pelas operações e obras portuárias;
- i)** realização da interlocução com os demais setores do porto, arrendatários da área do porto organizado, terminais privativos, prestadores de serviço terceirizado e órgãos intervenientes;
- j)** previsão das necessidades de recursos financeiros, logística e de pessoas para seu desempenho;
- k)** apresentação do Relatório Anual de Atividades à administração do porto e à Secretaria Especial de Portos;
- l)** articulação institucional e estabelecimento de parcerias com órgãos governamentais e instituições técnicas e científicas afins com o setor;

- m)** desenvolvimento de programas, estudos, análises e pesquisas ambientais de interesse do porto;
- n)** análise e gerenciamento de riscos;
- o)** incentivo à formação e ao aperfeiçoamento profissional da equipe do SGA, para atendimento das necessidades específicas do porto;
- p)** participação nos conselhos locais e regionais de meio ambiente, segurança e saúde;

A normativa determina ainda que a equipe do **SGA** deverá ser multidisciplinar e composta por profissionais, de nível superior, com conhecimentos gerais sobre o meio físico, biótico, socioeconômico, segurança e saúde.

2.15.2.1 *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 conciliam métodos de proteção ambiental, justiça social e eficiência econômica.

No âmbito da gestão portuária, a Resolução CIRM nº 006, de 12/12/1998, determinou a construção da Agenda Ambiental Portuária (AAP), a qual estabeleceu políticas ambientais constituídas por instrumentos de planejamento e ações de articulação com as principais classes portuárias (empresários, instituições públicas, e trabalhadores).

Os principais objetivos da Agenda são:

- a)** realizar o controle ambiental da atividade portuária;
- b)** inserir as atividades portuárias no âmbito do Gerenciamento Costeiro;
- c)** implementar as unidades do Gerenciamento Costeiro nos portos;
- d)** implantar as unidades de gestão ambiental;
- e)** regulamentar procedimentos ambientais da atividade portuária;
- f)** capacitar os recursos humanos para a gestão ambiental portuária;

As principais diretrizes da **AAP** são norteadas por Planos, Políticas e Convenções; a saber:

- a) plano nacional de gerenciamento costeiro;
- b) política nacional para os recursos do mar;
- c) política nacional de recursos hídricos;
- d) política nacional de resíduos sólidos;
- e) política nacional portuária;
- f) política nacional de meio ambiente.

2.15.3 LICENCIAMENTO AMBIENTAL

O Porto de Porto Velho tem sua Licença de Operação (LO) com vigência até 12 de setembro de 2021 (LO nº 1405/2017).

| UNIDADE PORTUÁRIA | LICENÇAS DE OPERAÇÃO COM VENCIMENTO NO ANO 2021 | | | |
|-------------------|---|--------------------|---|----------------------------------|
| | Tipo de número da licença | Data de vencimento | Prazo limite para solicitar a renovação | Atendimento do prazo de 120 dias |
| SOPH | LO – 1405/2017 | 12/09/2021 | 12/05/2021 | Sim |

Tabela 39 - Licença Ambiental
 FONTE: SOPH/2019

As principais exigências dessa Licença de Operação foram:

- a) implantar filtros (aspiradores) que evitem a propagação do material particulado emitido no transbordo das carretas para os silos da arrendatária e transbordo de grãos para as barcaças que fazem o transporte, além de realizar o monitoramento da qualidade do ar no período de validade da presente Licença de Operação, com periodicidade semestral;
- b) envidar esforços, junto aos órgãos competentes pelo ordenamento de tráfego, seja nas esferas municipal, estadual e federal, para buscar soluções para o excessivo tráfego de carretas bitrem que utilizam as instalações do Porto Organizado, no sentido de definir as faixas em que tais carretas devem trafegar para evitar transtornos no perímetro urbano de Porto Velho, principalmente, no horário de pico;

- c) promover tratativas relacionadas ao Plano de Área do Setor Portuário de Porto Velho;
- d) dar continuidade a todas as condicionantes e determinantes oriundas da Licença de Operação no. 128435/COLMAM/SEDAM, de 04.09.2013, pois foram estabelecidas no âmbito do processo de licenciamento ambiental originário, pela Secretaria de Desenvolvimento Ambiental do Estado de Rondônia (SEDAM);

Salienta-se que todas as condicionantes acima descritas foram cumpridas dentro do prazo estabelecido.

2.16 SEGURANÇA

2.16.1 ISPS CODE

O Porto de Porto Velho não dispõe de ISPS CODE, uma vez que 99% de suas cargas são de navegação interior. Contudo, o Porto apresenta os requisitos mínimos para a obtenção de alfundegamento concedido pela Receita Federal do Brasil.

2.16.2 SEGURANÇA PATRIMONIAL

2.16.2.1 *Barreiras Físicas*

Os muros, gradis e concertinas estão em boas condições em todo o perímetro da poligonal, exceto a área localizada a jusante do pátio das rampas *Roll-on/Roll-off*, pois é o local onde o porto faz divisa com uma pequena comunidade, demandando constantes reparos e atenção da administração.

2.16.2.2 *Iluminação*

A iluminação atende as exigências dos Planos de Segurança, cuja manutenção é feita através da Empresa de Desenvolvimento Urbano de Porto Velho ou por empresa terceirizada.

2.16.2.3 *CFTV*

A SOPH dispõe de dois sistemas de CFTV com imagens de alta resolução.

2.16.2.4 *Controle De Acesso*

A poligonal conta com dois acessos, sendo um pela BR-319 (Gate 1) e o outro pela Rua Terminal dos Milagres (Gate 2), nº 400, ambos com o controle de acesso informatizado.

2.16.2.5 *Viaturas*

A Guarda Portuária é equipada com viatura e lancha para patrulhamento.

2.16.2.6 *Armamento*

Os Guardas Portuários são treinados e habilitados para o porte de arma letal (revólver calibre 38) e não letal (sprays de gás de pimenta e cassetetes “tonfa”).

2.16.2.7 *Guarda Portuária*

Desde de 2007, a Guarda Portuária passou a ser uma corporação específica, integrante da estrutura organizacional da SOPH, que tem por finalidade exercer as competências estabelecidas no Plano Segurança Pública Portuária- PSPP/SOPH, os atos normativos da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis do Ministério da Justiça - CONPORTOS, e, especificamente, às atribuições emanadas pela Administração Portuária.

2.16.2.8 *Legislação correlata à Guarda Portuária*

No que se refere ao aporte jurídico que subsidia o funcionamento da Guarda Portuária, temos:

- I- a Lei 12.815/2003, em seu art. 17, §1º, inciso XV, dispõe sobre a organização da Guarda Portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente;
- II- a Portaria Nº 350, de 1º de outubro de 2014 SEP/PR, regulamenta as ações previstas no art. 17, parágrafo 1º, inciso XV, da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, dispondo sobre a organização e as ações de formação, aperfeiçoamento e capacitação específica e continuada da guarda portuária e dá outras providências;

III-a Lei Estadual nº 2.447, de abril de 2011, que instituiu o Plano de Empregos, Funções, Classificações e Salário da Sociedade de Portos e Hidrovia (SOPH) de Rondônia;

IV- A Regimento Interno da Guarda Portuária/SOPH, publicado em 05 de maio de 2015 e o Regimento disciplinar da Guarda Portuária/SOPH, Portaria nº 087/DIRPRE/SOPH;

2.16.2.9 *Admissão e estrutura do emprego de guarda portuário*

Atualmente a Guarda Portuária de Rondônia tem a seguinte estrutura organizacional e quantitativa de cargos:

- 01 Coordenador da Guarda Portuária (CGP);
- 21 Guardas Portuários (GP).

2.16.2.10 *Funções institucionais da coordenação da guarda portuária*

A Coordenação da Guarda Portuária é atualmente composta por um Guarda Portuário, que é empregado do quadro próprio da SOPH, detentor de nível de escolaridade superior, com experiência de 10 anos comprovada na área de segurança portuária, conforme preceituado na portaria nº 350, de 1º de outubro de 2014/SEP/PR.

A carga horária semanal da CGP é de 30 horas semanais, compreendendo o horário de funcionamento administrativo, qual seja das 07h30 às 13h30, de segunda à sexta-feira. Cabe ao Coordenador da Guarda Portuária, sempre que preciso, efetuar vistorias nos finais de semana, com o objetivo de verificar questões operacionais atinentes ao trabalho da Guarda Portuária.

Dentre as atribuições da Coordenação da Guarda Portuária (CGP) destaca-se o dever de executar a implementação das medidas de segurança do Porto, supervisionar o controle, o ingresso, a saída e a movimentação de pessoas, veículos, cargas e material na área do Porto, elaborar documentos internos e externos que sejam demandados por conta da atividade operacional da Guarda Portuária, entre outros.

2.17 ACESSOS INTERNOS DO PORTO

2.17.1 VIAS DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA

As vias internas de circulação são asfaltadas, dotadas de guias (meio-fio) e canaletas para o escoamento de águas pluviais que permitem o acesso aos berços de atracação, armazém, pátios, sede administrativa, escritórios e outras instalações de apoio.

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

| Acessos Internos Rodoviários | |
|-------------------------------------|---------|
| Via 01 | 0,58 km |
| Via 02 | 0,32 km |
| Via 03 | 0,16 km |
| Via 04 | 0,15 km |
| Via 05 | 0,06 km |

Tabela 40 – Acessos Internos Rodoviários
 FONTE: SOPH/2019

2.17.2 VIAS DE CIRCULAÇÃO FERROVIÁRIA

Não existe circulação interna ferroviária no Porto de Porto Velho.

2.18 ACESSOS TERRESTRES

2.18.1 RODOVIÁRIOS

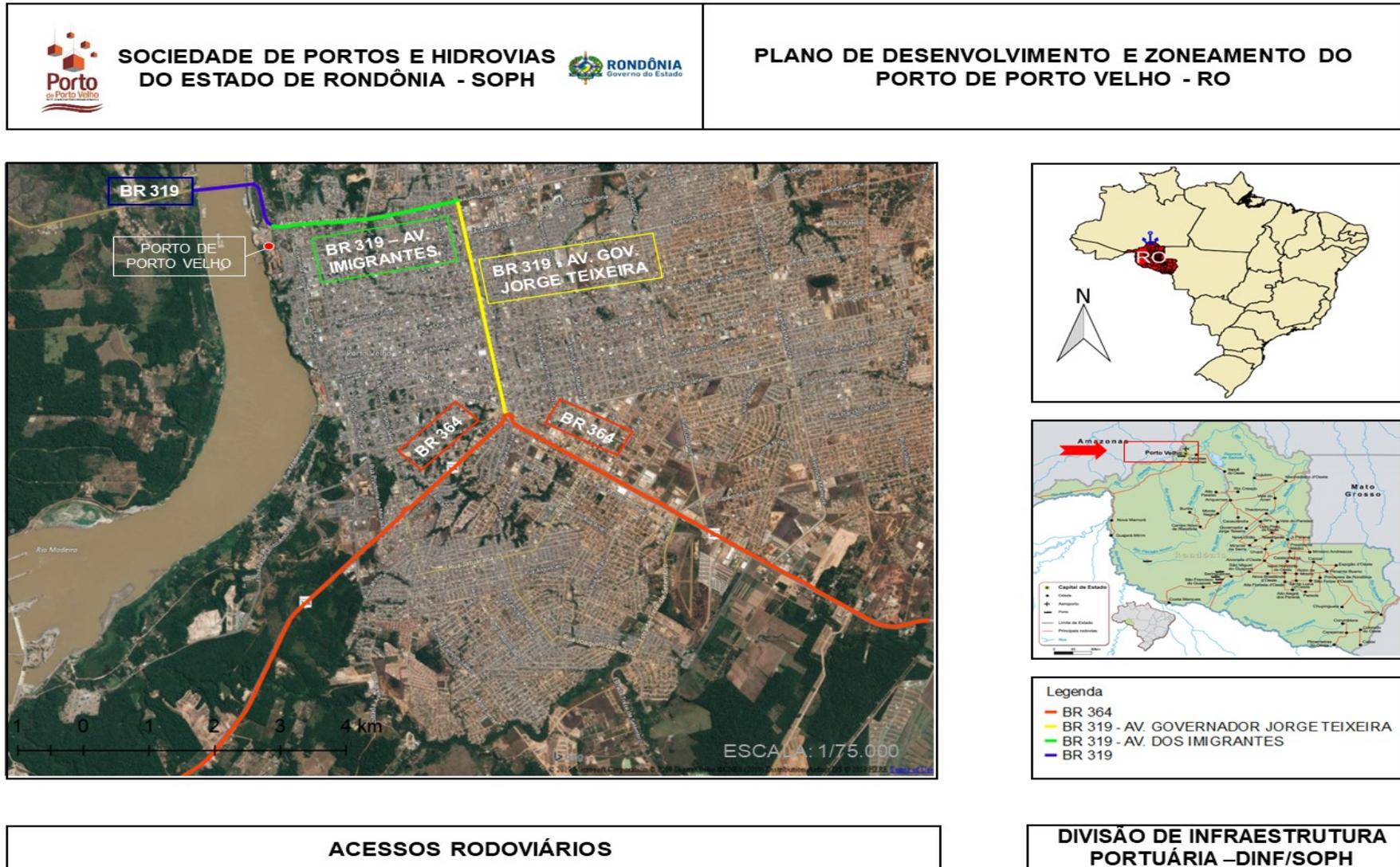
O acesso rodoviário de Porto Velho dá-se pelas rodovias BR-364 e BR-319. A rodovia BR-364 liga a cidade de Porto Velho aos municípios de Rondônia e ao Estado do Mato Grosso, no sentido norte-sul e no sentido oeste, leva à fronteira do país com o Peru, na cidade de Epitaciolândia (AC), passando por Rio Branco/Acre, assim constituindo um grande eixo rodoviário do Estado, ligando essas principais cidades à capital e ao resto do país.

A BR-319 liga a cidade de Porto Velho a Manaus (AM), com estrada trafegável entre o trajeto de Porto Velho e Humaitá (AM). Com os término da obra da construção da ponte sobre o rio Madeira que serve de acesso a esta estrada, iniciou-se um intenso trânsito com destino a Humaitá que antes era realizado por balsas. Entre a cidade de Humaitá (AM) e Manaus (AM) a estrada está em estado precário de conservação e com seu pavimento asfáltico inteiramente deteriorado devido a intensidade das chuvas na região. Sua utilização por carretas e “trucks” está suspensa, fazendo com que o tráfego de veículos para Manaus seja realizado via rio, através de seu embarque em balsas. As rodovias que servem o município de Porto Velho estão apresentadas no mapa Acesso Terrestres.

O acesso urbano ao porto dá-se pela BR-319, antiga Avenida Imigrantes, em pista dupla asfaltada, dividida por canteiro central e com iluminação em lâmpadas de mercúrio.

Até então, as carretas demandavam ao Porto por vias integradas ao trânsito urbano da cidade, a partir de 2015, o Governo do Estado em parceria com o Governo Federal projetou a construção de um arco anel rodoviário que dá acesso aos terminais privados sem causar transtornos ao trânsito de vias centrais da cidade de Porto Velho (RO).

FIGURA 28 –Acessos Rodoviários



2.18.2 FERROVIÁRIO

Não há acesso ferroviário ao Porto de Porto Velho. No entanto, o projeto da Ferronorte, cujo ramal liga Porto Velho (RO) a Cuiabá (MT) via Vilhena (RO), é uma expectativa representada nos mapas da região, conforme mostrado no mapa de Acessos Terrestres.

2.18.3 DUTOVIÁRIOS

Não há acesso dutoviário ao Porto de Porto Velho.

2.19 ACESSOS HIDROVIÁRIOS

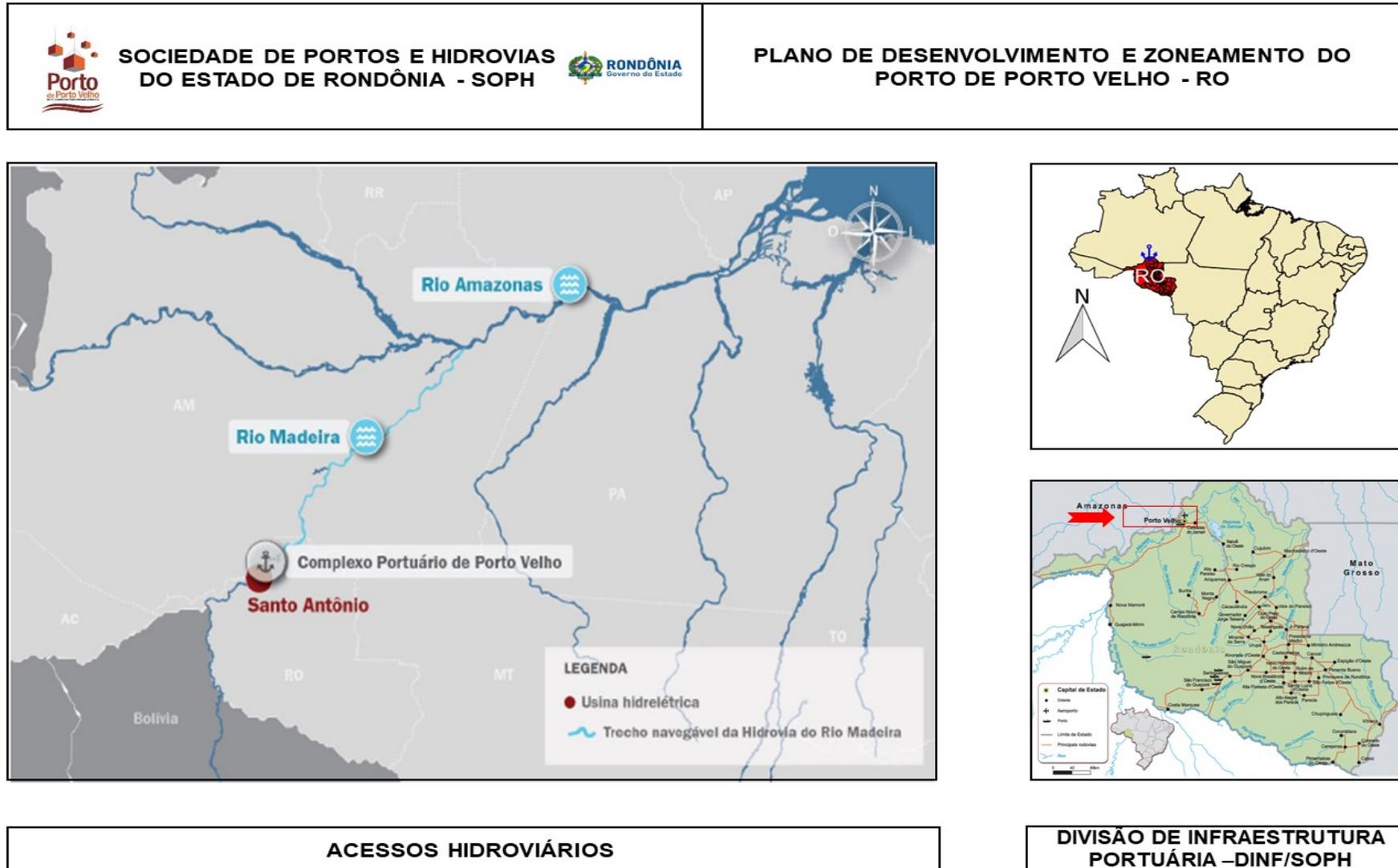
Da confluência do extenso Mamoré e do volumoso Beni, na fronteira com a Bolívia, forma-se o rio Madeira, que se estende por 1.450 km até a sua foz, no Amazonas, do qual é um dos mais importantes afluentes. Não obstante, constituir-se num grande e importante legado da natureza, o rio Madeira, até poucas décadas atrás, era apenas um rio, uma via natural, como tantos outros.

Para se tornar hidrovia interior ou via navegável interior, o rio Madeira foi submetido a ações antrópicas, mediante as quais vem recebendo contínuas intervenções no seu ambiente para manter as condicionantes do seu projeto hidroviário, cuja execução se deu pela necessidade do homem de moldar a natureza para seu uso e benefício.

Num projeto hidroviário o foco se concentra em diversos elementos, dentre os quais o curso d'água e sua bacia hidrográfica, a embarcação a ser utilizada, as cargas dos setores produtivos a serem transportadas, o porto ou terminal para a estivagem dessas cargas e nos impactos ambientais, imediatos ou mediato, decorrentes do funcionamento isolado ou em conjunto desses elementos.

A ligação fluvial de relevância ao Porto de Porto Velho é feita pelo baixo Madeira, que vai da foz até o início das cachoeiras, cerca de 1.100km da foz e um pouco a montante de Porto Velho admite-se a navegação de embarcações (balsas) de até 6,10 metros de calado no período das cheias (março/abril) e de embarcações com calado de até 2,10 metros no período da seca (agosto/setembro).

FIGURA 29 – Acessos Hidroviários



| Acessos Hidroviários | |
|------------------------|---|
| Extensão Navegável | 1056 km |
| Abrangência | Itacoatiara e Manaus |
| Largura Média do Rio | 1.000 m |
| Largura Média do Canal | 35,2 m |
| Declividade Média | 1,7 cm/km |
| Nível de curvatura | Pouco sinuoso |
| Gabarito proposto (*) | II |
| Comboio-tipo | 1 Empurrador + 4 Barcaças (200 X 16 X 2,5) m |
| Trecho navegável | O ano todo em extensão, diuturnamente, com atenção especial na vazante aos bancos de areias e pedrais, principalmente entre a cidade de Humaitá (AM) e Porto Velho (RO) |
| Serviço Praticagem | Inexistente |
| Profundidade Mínima | 2,0 m, principalmente no trecho entre a cidade de Humaitá (AM) e Porto Velho (RO) |
| Profundidade Máxima | 20 a 30 m |
| Tipos de Embarcação | Balsas de carga e embarcações mistas (passageiros e cargas) |
| Principais Cargas | Soja, milho, fertilizantes, cimento, carnes, combustíveis, alimentos perecíveis e não perecíveis, contêineres, automóveis, cargas gerais, dentre outras. |
| Enchente | Março a Maio |
| Vazante | Agosto a Outubro |
| Porto | Porto de Velho (RO) |
| Terminais | IP4 Cai N'Água – Porto Velho (RO), Nova Olinda do Norte (AM), Borba (AM), Novo Aripuanã (AM), Manicoré (AM), Humaitá (AM). |
| Atracadouro | Flutuante de Madeira: Urucurituba (AM) |

Tabela 41 – Acessos Hidroviários

FONTE: SOPH/2019

O Rio Madeira, desde Porto Velho, tem seus índices fluviométricos monitorados, carta de navegação, balizamento e sinalização, de modo a garantir boas condições de segurança à navegação das embarcações, as suas cargas e aos passageiros e tripulantes.

Na Hidrovia Madeira-Amazonas são movimentados diversos tipos de cargas, tais como: “complexo soja (grãos, farelo e óleo)”, milho, arroz, açúcar, fertilizantes, carretas, derivados de petróleo, cimento, hortifrutigranjeiros, eletroeletrônicos, veículos, produtos frigorificados, seixo, bebidas e carga geral diversificada.

Em razão de suas características (calado máximo, largura da rota de navegação, raios de curvaturas e declividade velocidade), as embarcações utilizadas no transporte de cargas na hidrovia são constituídas basicamente de chatas e barcaças com formação de comboio e empurrador.

A importância da hidrovía extrapola a tradicional caracterização de uma simples via de transporte destinada à movimentação de passageiros e cargas, pois tornar-se atividade de aplicação às funções múltiplas de deslocamento: distribuição interna de insumos à produção industrial e agropecuária, movimentação de produtos finais para o consumo humano e animal, escoamento de produtos das cadeias do agronegócio e mineral, provisão de serviços, o turismo.

Nos aspectos econômicos, a visão das hidrovias é estratégica, voltada tanto para a imediata superação de limitações, estrangulamentos, redução de custos de transporte e provisões de ligações ainda inexistentes ou incompletas, como para o planejamento estratégico, que determina prioridade de investimentos para melhoria de seu desempenho no médio e longo prazo.

Do ponto de vista social, o planejamento estratégico para o setor hidroviário define as prioridades considerando a resposta com que os empreendimentos possam atender aos anseios da comunidade e dos usuários, bem como sua inserção no contexto geral da economia do país.

O Brasil enfrenta contemporaneamente o desafio de grande dimensão para modernizar e equilibrar a sua matriz de transporte, a fim de tornar sustentável e competitivo o setor de transporte de cargas.

No Estado de Rondônia, os transportes na hidrovía receberam importantes contribuições da dinâmica portuária, representadas pela construção de terminais de uso privativo construídos no entorno da cidade de Porto Velho, concorrendo ainda mais para o crescimento da estivagem de cargas e a produção de transportes na Hidrovía Madeira-Amazonas.

2.20 ACESSOS AQUAVIÁRIOS

2.20.1 CANAL DE ACESSO

O canal de acesso do Porto não é demarcado oficialmente, portanto a navegação é realizada pelo Rio Madeira, sendo que sua profundidade varia ao longo do ano, podendo atingir em média 17 metros no período de cheia e 2 metros na vazante.

2.20.2 BACIA DE EVOLUÇÃO

Conforme o Plano Mestre do Porto de Porto de 2017, o porto não possui delimitação da bacia de evolução.

2.20.3 ÁREAS DE FUNDEIO

Conforme o Plano Mestre do Porto de Porto de 2017, o porto não possui áreas de fundeio.

2.20.4 BARRA

O porto não possui a existência de barra de acesso ao porto.

2.20.5 SINALIZAÇÃO NÁUTICA

O porto não possui sinalização náutica.

2.20.6 INTERFERÊNCIAS NO ACESSO AQUAVIÁRIO

Não há interferência no acesso, pois o tráfego é realizado por embarcações de médio porte.

2.20.7 HISTÓRICO DE ACIDENTES

Em detrimento do tráfego no Rio Madeira ser bastante baixo, não consta nenhum acidente nos últimos 5 anos.

2.20.8 VENTOS

A SOPH não possui anemômetro para monitorar a velocidade e a direção do vento.

Vetor médio horário de vento (velocidade e direção) em áreas amplas a 10 metros acima do solo e a sensação do vento em um determinado local é altamente dependente da topografia local e de outros fatores.

2.20.8.1 *Velocidade*

A velocidade média do vento em Porto Velho não varia muito ao longo do ano, permanecendo mais ou menos 2,8 Km/h e 3,0 Km/h durante o ano inteiro.

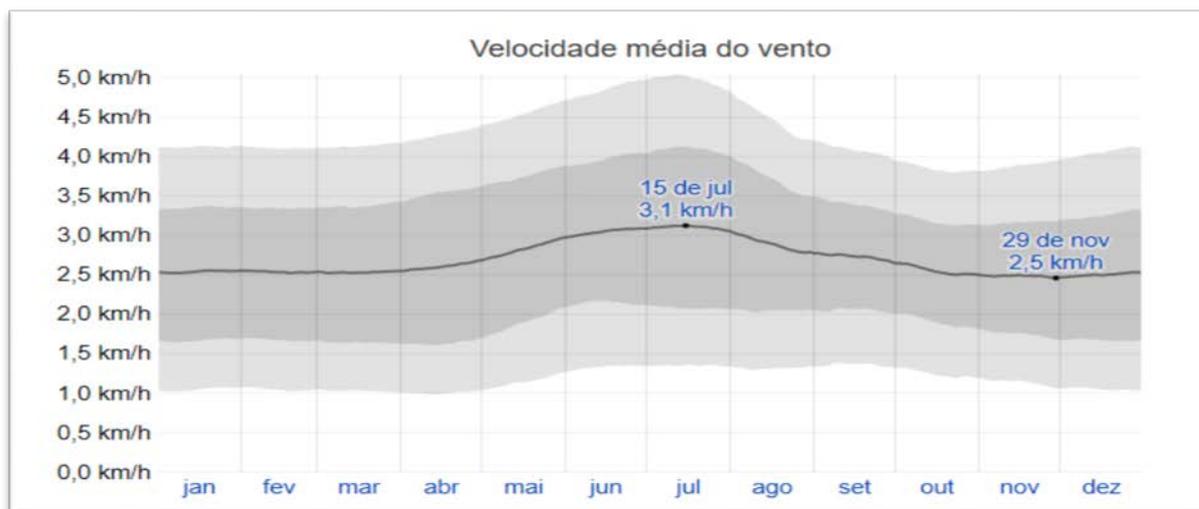


FIGURA 30 – Velocidade Média no Município de Porto Velho
 FONTE: SOPH/2019

2.20.8.2 Direção

A direção média horária predominante do vento em Porto Velho varia durante o ano.

No Leste, o vento mais frequente é durante 3,5 meses, entre 29 de março a 12 de julho, com porcentagem máxima de 46%, em 14 de julho. No Sul, o vento é mais frequente entre 12 de julho a 19 de julho, com porcentagem máxima de 34%, em 12 de julho. No Norte, o vento mais frequente é de 8,3 meses, entre 19 de julho a 29 de março, com porcentagem máxima de 54%, em 1 de janeiro.

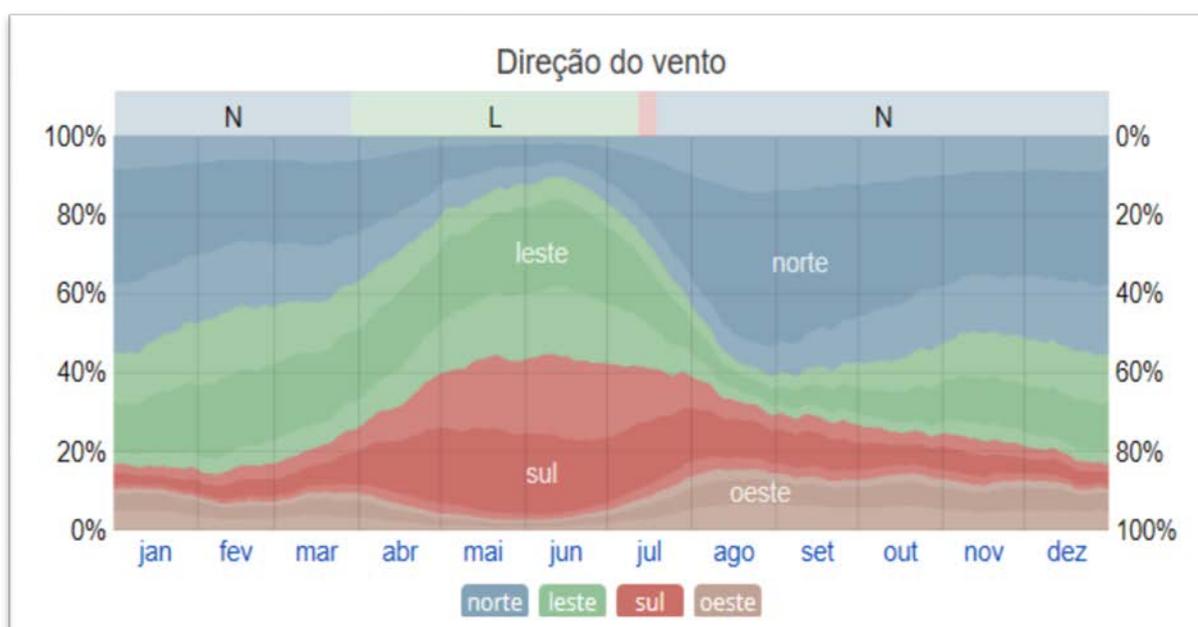


FIGURA 31 – Direção Média no Município de Porto Velho
 FONTE: SOPH/2019

2.20.9 PLUVIOSIDADE

Para demonstrar a variação entre os meses e não apenas os totais mensais, mostramos precipitação de chuva acumulada durante um período contínuo de 31 dias ao redor de cada dia do ano. Sendo que Porto Velho tem uma variação sazonal extrema na precipitação mensal de chuvas.

Em Porto Velho chove ao longo do ano inteiro com ocorrência máxima de chuva ocorre no mês de janeiro, com acumulação média de 264 milímetros.

O mínimo de chuva ocorre no mês de julho, com acumulação média de 17 milímetros.

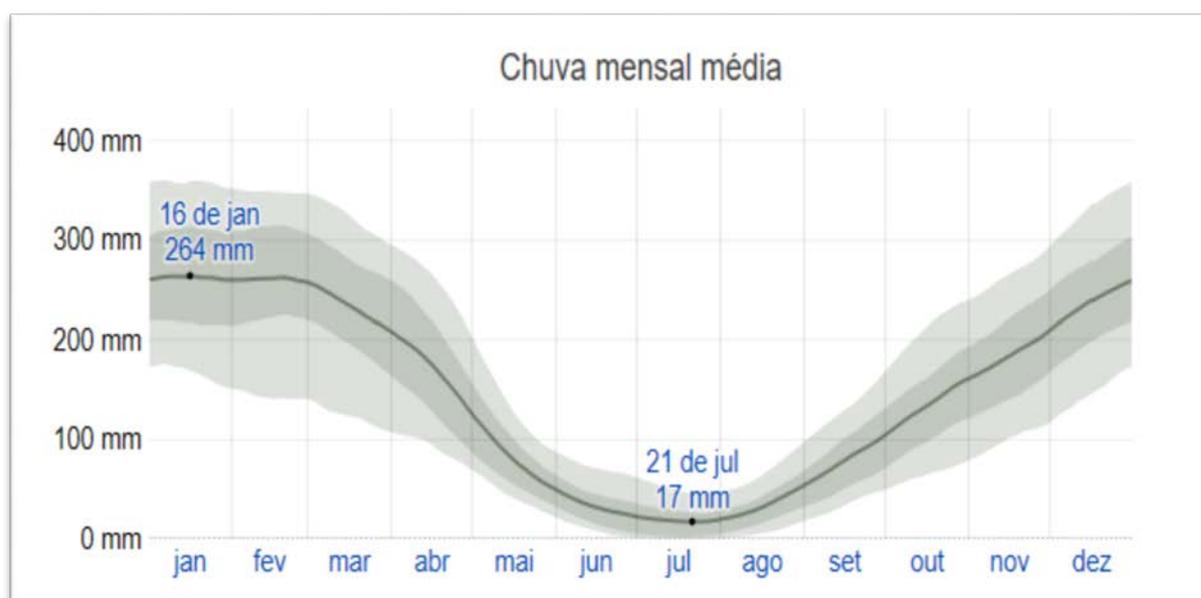


FIGURA 32 – Pluviosidade Média no Município de Porto Velho
 FONTE: SOPH/2019

2.20.10 NEBULOSIDADE

Em Porto Velho, a porcentagem média de céu encoberto por nuvens sofre extrema variação sazonal ao longo do ano.

A época menos encoberta do ano começa por volta de 1 de junho e dura 3,6 meses, terminando em torno de 19 de setembro. Em julho ocorrem os dias menos encobertos do ano, com o céu permanecendo sem nuvens ou parcialmente encoberto durante 66% do tempo e encoberto durante 34% do tempo.

A época mais encoberta do ano começa por volta de 19 de setembro e dura 8,4 meses, terminando no início do mês de junho.

Em janeiro acontecem os dias mais nublados do ano, pois o céu permanece encoberto ou quase encoberto durante 86% do tempo e sem nuvens ou parcialmente encoberto durante 14% do tempo.

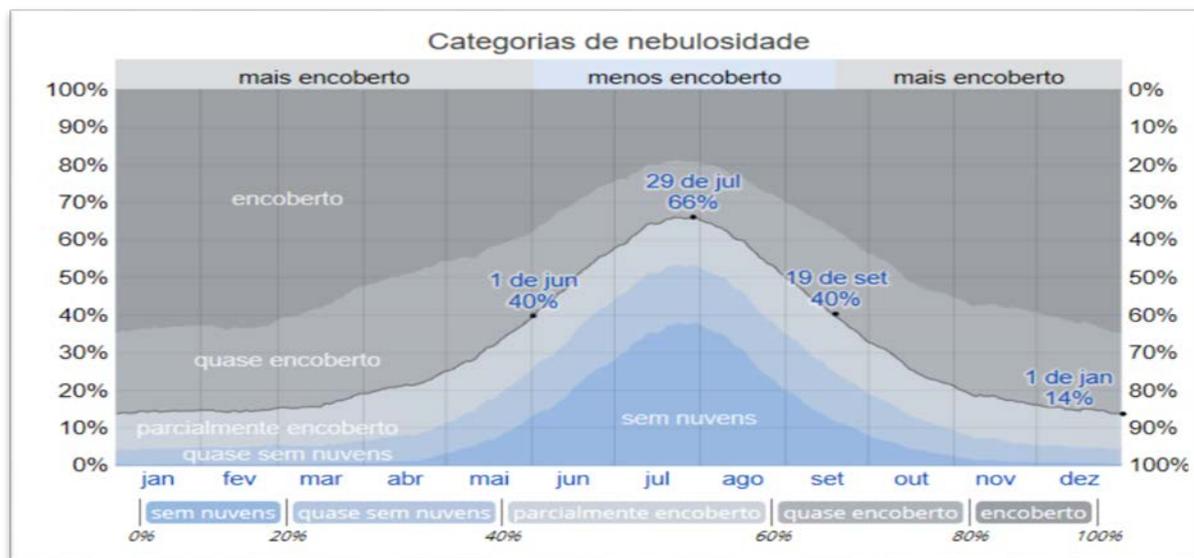


FIGURA 33 – Nebulosidade Média no Município de Porto Velho
 FONTE: SOPH/2019

2.20.11 NÍVEL DE REDUÇÃO E ZERO HIDROGRÁFICO

O nível de redução está em 1835,0 centímetros abaixo da RN1-DHN.

|  F - 43 | | ÁBACO | F-43 - Padrão - Porto Velho - Versão 1/2017 | |
|--|--|---|--|--|
| DESCRIÇÃO DE ESTAÇÃO FLUVIOMÉTRICA | | F-43 - 4500 - 008/16 | | |
| Estação Porto Velho LH 001/16 | Rio Madeira Carta N°. 4500 - Atlas do Rio Madeira - Amazonas. De Itacoatiara a Porto Velho. | Estado RO Navio NHoFlu "Rio Branco" | Localidade Porto Velho Ano 2016 | |
| Coordenadas Geográficas Lat 08° 44' 55,00" S Long 083° 56' 01,00" W Datum Fuso + 4 | O nível de redução está 1835,0 centímetros abaixo da RN1-DHN. Fonte de Informação: Cálculo do NR com os 10% das cotas mínimas observadas em 35 anos (1970 a 2004). Tipo de Linígrafo: Leitura de régua Zer0 do Linígrafo: Coincide com o zero da régua. | | | |
| Descrição das régua Seções de mira, fixadas na penúltima coluna de concreto da rampa de acesso ao terminal Graneleiro, lado direito de quem acessa o terminal pelo portão principal, alcançando a altura de 20 m a partir do zero da régua, graduada de 1 em 1 centímetro e numerada de 2 em 2 centímetros. Esta ficha foi compilada da Ficha Descrita da ANA de 1998, F-43-4500-001/02, F-43-1500-007/06, F-43-1500-002/12 e F-43-1500-008/16. Atualizada em 25/05/2017. | | Descrição das referências de nível RN1-DHN - Instalada próximo ao meio-fio, lado esquerdo, na pista de acesso à rampa do Terminal Graneleiro, implantada em 2002. RN4-DHN - Marco metálico padrão, fixado próximo ao meio-fio, ao nível do asfalto, lado direito, na pista de acesso à rampa do Terminal Graneleiro. O citado Marco foi instalado no dia 29 de janeiro de 2016 em substituição da RN 14-CPRM que encontrava-se destruída. RN3-DHN - Calota metálica fixada em pilar de concreto, lado direito, na cabeceira da ponte de acesso ao terminal Graneleiro, próximo a régua de 18 m. | | |
| DHN-6069 | Arquivo Técnico a ser preenchido no CHM Recebida em: LH 001/02 - RA-139/02 LH-002/06 Documento de referência: LH 002/12 - RA-054/13 LH 001/18 - RA-087/17 | | Pessoal que tomou parte na montagem Equipe de 2002: SG-HN Hugo CB-HN Rodrigues MN-QS Marcus Chefe da equipe: CT Carvalho Equipe de 2016: SO-HN Rezende, 1°SG-HN Nogueira 1°SG-HN Alcino, 2°SG-HN Davi CB-HN Neto, CB-HN Mota Chefe da equipe: SO-HN Rezende | |

FIGURA 34 – Descrição de Estação Fluviométrica
 FONTE: CENTRO DE HIDROGRAFIA DA MARINHA/2016

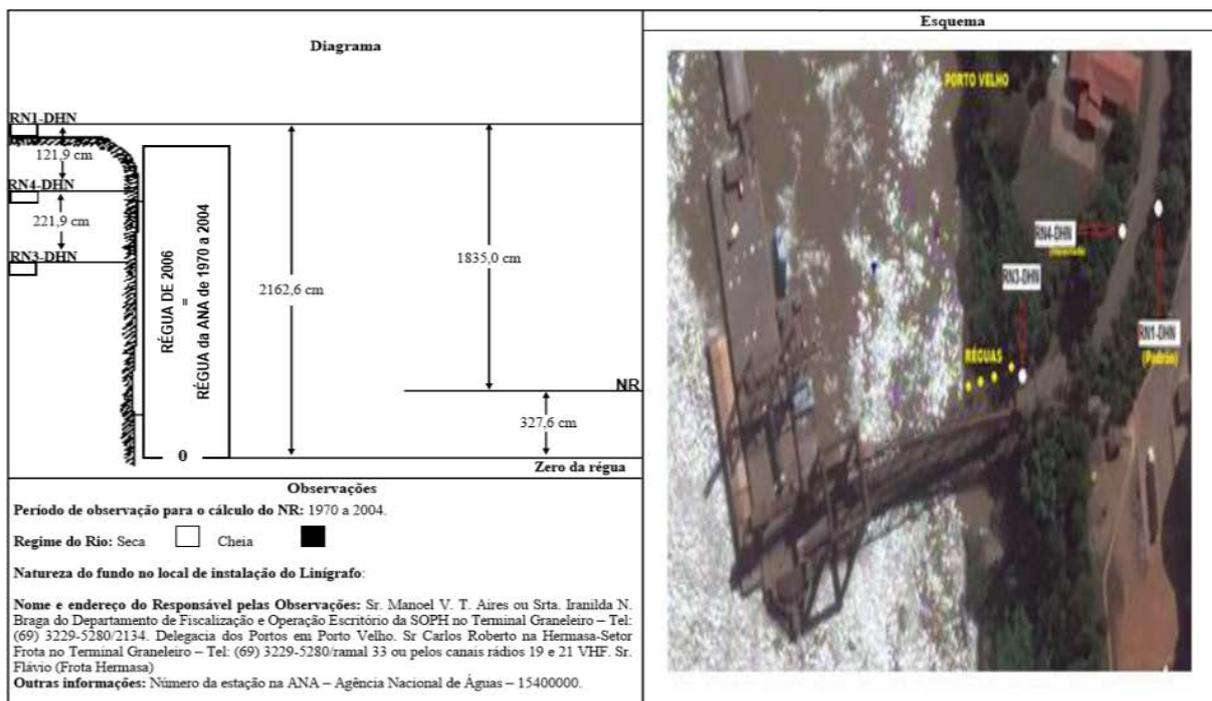


FIGURA 35 – Descrição de Estação Fluviométrica
 FONTE: CENTRO DE HIDROGRAFIA DA MARINHA/2016

2.20.12 MARÉS

A SOPH não possui marégrafos por tratar-se de um porto fluvial.

2.20.13 ONDAS

A SOPH não possui ondômetros por tratar-se de um porto fluvial.

2.20.14 CORRENTES

A SOPH não possui correntômetros por tratar-se de porto fluvial.

2.20.15 TAXA DE ASSOREAMENTO

Devido à grande força do Rio Madeira e também a grande quantidade de garimpos ilegais à Margem do rio geram um grande nível de assoreamento nas margens.

Entretanto, o Porto de Porto Velho não tem equipamentos específicos para medir a taxa de assoreamento na sua poligonal, vale ressaltar que a dragagem no Porto de Porto Velho é totalmente proibida.

2.21 INTERAÇÃO PORTO-CIDADE

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

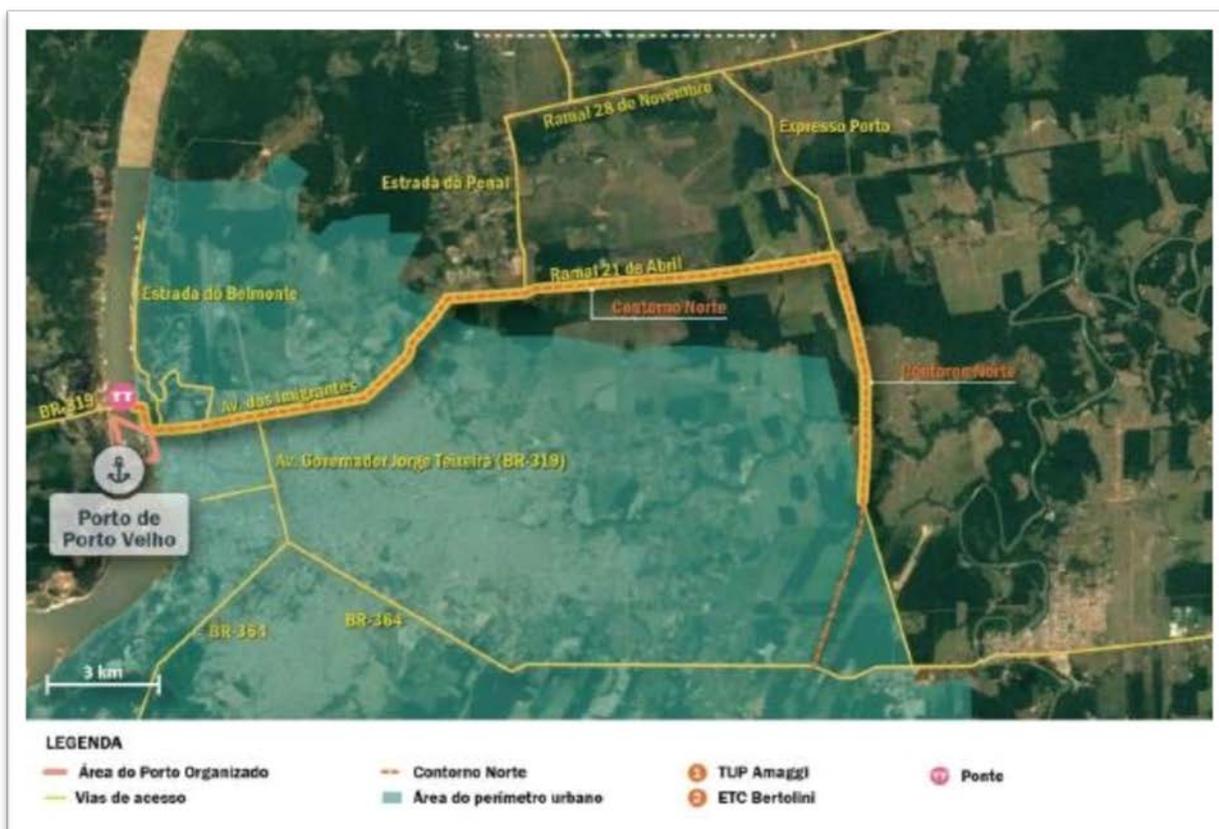


FIGURA 36 – Áreas do Entorno do Porto
 FONTE: Plano Mestre/2017

2.21.1 INTEGRAÇÃO DO PORTO NO PLANEJAMENTO URBANO

Como demonstrara na Figura 37, o Porto de Porto Velho integra a estrutura urbana da cidade, contudo, erroneamente o plano diretor urbano, considerou o porto fora da área portuária ainda que o mesmo tivesse uma infraestrutura consolidada atualmente, considerando área portuária as instalações construídas a montante deste. Vale destacar que esta foi a segunda instalação portuária construída na cidade ainda na década de 70.

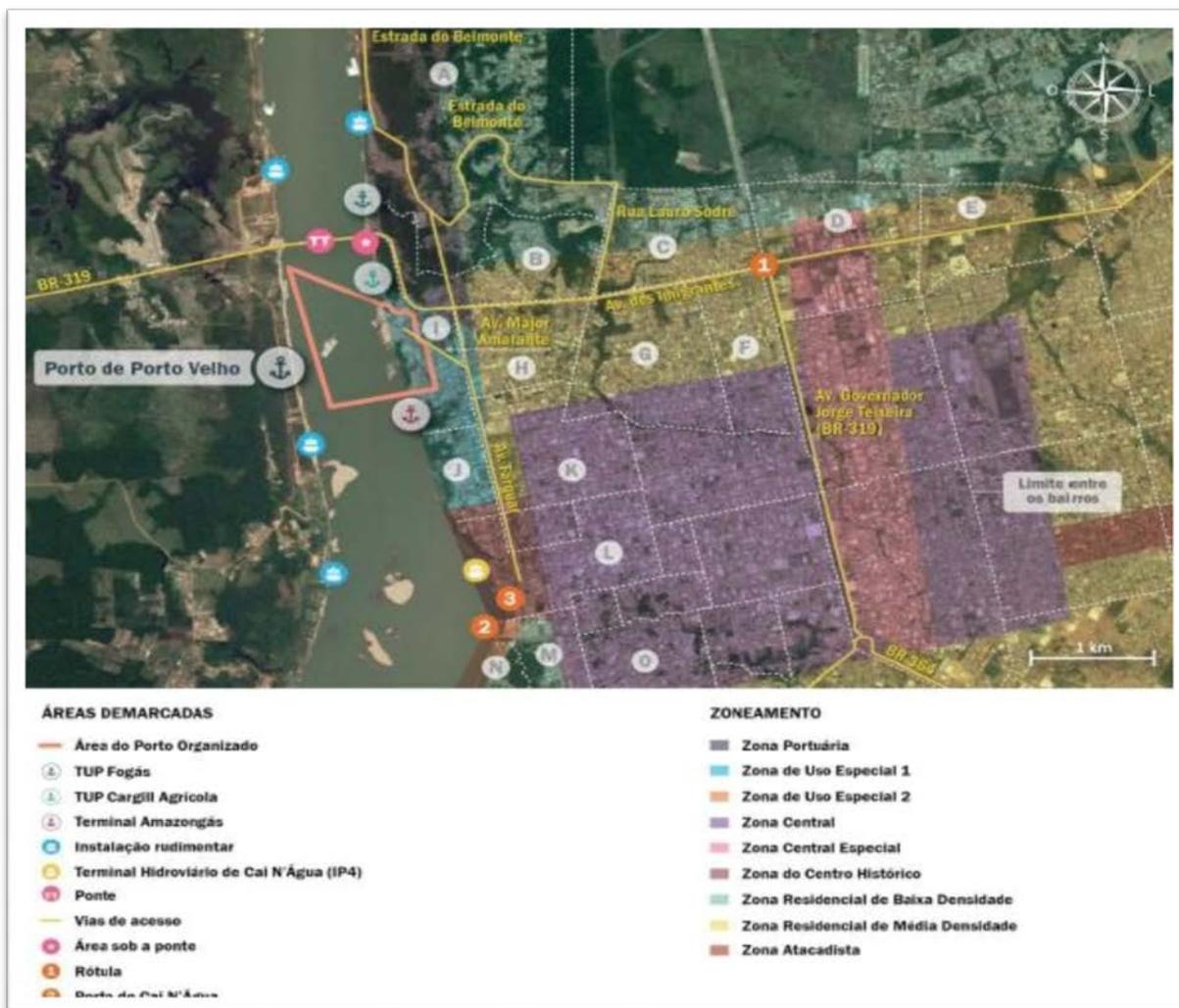


FIGURA 37 – Localização do porto de Porto Velho/Zoneamento Urbano
 FONTE: Plano Mestre/2017

2.21.2 IMPACTOS DA ATIVIDADE PORTUÁRIA NO MUNICÍPIO

Além dos impactos relacionados ao tráfego de caminhões e às comunidades presentes no entorno do Complexo Portuário de Porto Velho, alguns aspectos relacionados à dinâmica socioambiental destacam-se no contexto da região, inclusive nas áreas de proteção ambiental.

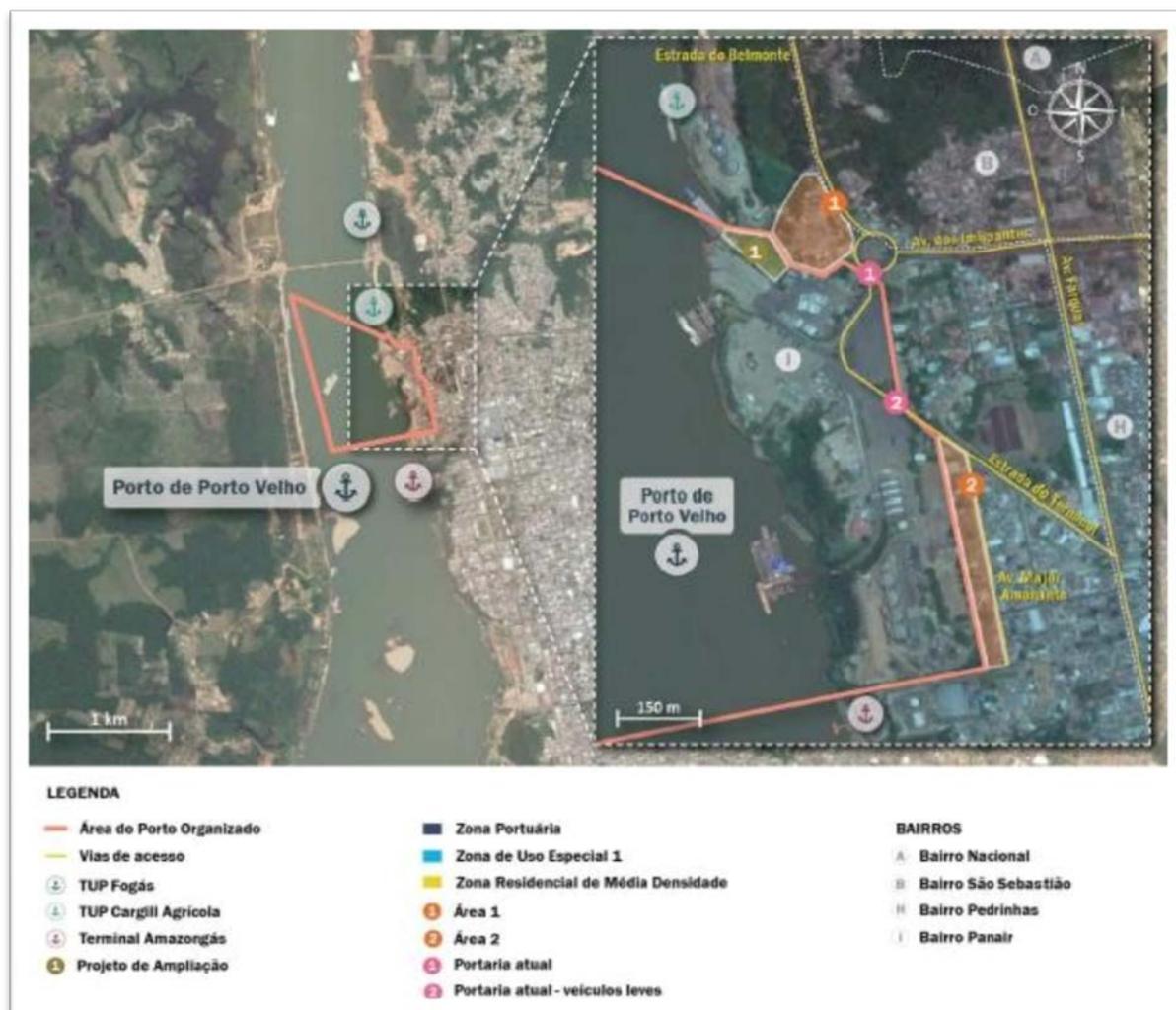


FIGURA 38 – Localização Direta do Porto Organizado de Porto Velho

FONTE: Plano Mestre/2017

2.21.3 INICIATIVAS PARA HARMONIZAÇÃO DA RELAÇÃO PORTO-CIDADE

A realização de políticas, programas, projetos e ações que visa orientar e mitigar questões relacionadas aos impactos causados pela atividade portuária no meio ambiente e nas comunidades do entorno das instalações. Nesse contexto, tanto a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH) quanto os TUP's instalados na região realizam iniciativas em busca da construção de uma relação harmoniosa com o município, o meio ambiente e a população.

A seguir, são acordados que as iniciativas realizadas tanto pela Autoridade Portuária como pelos terminais que disponibilizaram tais informações, específicas para a região de Porto Velho são:

2.21.3.1 *Programa de comunicação social*

O plano visa uma relação de diálogo contínuo com a sociedade, principalmente pela população que sofre interferência das atividades portuárias, como os próprios funcionários da SOPH e os moradores do município. As ações resultantes do programa visam esclarecer informações e possíveis dúvidas da população sobre a atividade do Porto, disponibilizando, inclusive, um canal de comunicação para respostas, sugestões e reclamações das comunidades do entorno.

O Programa de Educação Ambiental, abordado a seguir, depende diretamente da realização destas ações.

2.21.3.2 *Programa de Educação Ambiental*

O programa propõe ações de educação como forma de possibilitar a capacitação de setores sociais na qualificação do meio ambiente e na qualidade da vida da população, principalmente pelas áreas mais afetadas pela atividade da SOPH.

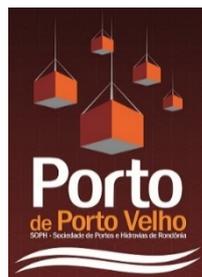
2.21.3.3 *Combate ao mosquito Aedes aegypti nas comunidades do entorno do Porto*

Os portos são detentores de grandes áreas e de muitos equipamentos expostos à chuva que podem tornar criadouros de larvas do mosquito *Aedes aegypti*. Nesse contexto, a SOPH promove anualmente a campanha de combate ao inseto transmissor da dengue, *chikungunya* e *zika vírus*.

A ação demonstra a preocupação com a saúde pública da população, que ocorre em parceria com a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).

**PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO – PDZ
SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA**

3. PLANO OPERACIONAL



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

O Porto organizado de Porto Velho possui 03 (três) terminais especializados. O Plano Mestre alinhado com o plano de modernização e revitalização evidenciou a necessidade de melhorias operacionais para a movimentação de cargas pelo sistema *Roll-on/Roll-off*, mudança de paradigma operacional no pátio das gruas, transformando este em pátio multicargas e a ampliação do berço do cais flutuante com posterior reforma do mesmo.

3.1 MELHORIAS DE GESTÃO

3.1.1 CONSTRUÇÃO DA NOVA SEDE ADMINISTRATIVA DA SOPH.

O Porto Organizado de Porto Velho – RO, como demonstrado no início deste estudo é administrado pela Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH, empresa pública do Governo do Estado de Rondônia que tem como finalidade não só administrar este porto como também desenvolver toda a rede hidroviária interior e a infraestrutura portuária no Estado de Rondônia.

As atividades administrativas da SOPH são desenvolvidas em uma edificação em alvenaria, composta de apenas 15 (quinze) salas, 05 (cinco) banheiros, copa, depósito, área livre, circulação, recepção e varanda. Suas características construtivas registram paredes pintadas internamente. Nos banheiros e copa, paredes revestidas com azulejos.

Contudo, este prédio foi construído há mais de 30 (trinta) anos, passando por inúmeras reformas e adaptações.

Há 05 (cinco) anos abrigava 30 (trinta) funcionários, hoje abriga mais de 80 (oitenta) funcionários amontoados em salas pequenas e apertadas.

Sem contar que a localização do prédio que fica dentro da poligonal portuária, cuja localização é inapropriada, tendo em vista que este fica na margem do Rio Madeira, no coração das áreas de operações portuárias, senda está uma área muito nobre a ser destinada à atividade portuária.

Outro grande problema é que os funcionários da administração assim como aqueles que necessitam dela, para chegarem nesta, precisam cortar por completo a poligonal para acessá-la, passando por inúmeros caminhões em operações e equipamentos.



FIGURA 39 – Atual Sede Administrativa da SOPH
FONTE: SOPH/2019

Assim, esta autoridade portuária desenvolveu um projeto de uma nova sede administrativa localizada entre o poligonal e a cidade dando acesso externo para a nova administração.



FIGURA 40 – Localização da atual e futura Administração SOPH
FONTE: SOPH/2019

O novo prédio administrativo do Porto Organizado de Porto Velho será localizado na Rua Terminal dos Milagres, nº 400, Bairro Panair, no local da antiga residência funcional nº 01, em terreno localizado na divisa da retaguarda da área portuária, em área residencial modesta no perímetro urbano, possuindo na região toda a infraestrutura urbana e de equipamentos comunitários.

A área total do terreno é de 2.052,00 m².



FIGURA 41 – Esquema 3D da nova Sede Administrativa
FONTE: SOPH/2019

Conforme demonstrado na figura 41, o novo prédio administrativo terá no mínimo 03 (três) pavimentos, com elevador, adaptado para portadores de necessidades especiais, banheiros coletivos em cada pavimento, banheiros exclusivos nas salas da diretoria, auditório e estacionamento privativo para funcionários.

Esta obra encontra se em andamento, 38,67% da obra concluída, e tem a previsão de término no final de 2019.

3.1.2 CONSTRUÇÃO DE SEDE PARA ÓRGÃOS INTERVENIENTES E AGENTES PORTUÁRIOS

O Porto de Porto Velho apresenta características peculiares próprios de um Porto da região Norte do Brasil, onde não há divisão física na poligonal entre área de Porto e retroporto.

Desta forma, muitos órgãos intervenientes da atividade portuárias ocupam salas ou prédios dentro da poligonal portuário chegando até mesmo a ficar em áreas de operação. A prática, apesar de incorreta sob a ótica operacional e segurança do trabalho, é realizada há mais de 20 anos, tornando-se costumeira.

Sendo assim, a administração elaborou projeto conceitual com vistas a construir uma nova sede para a administração, em um prédio com capacidade para abrigar todos os órgãos intervenientes da atividade portuária para que estes possam ter suas representações no Porto, acessíveis aos usuários, agente e a própria comunidade portuária sendo eles: Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Polícia Federal (PF), Receita Federal do Brasil, Agência Nacional de Transporte Aquaviários (ANTAQ), Corpo de Bombeiros Militar entre outros.

A figura 42 demonstra qual será a localização da nova sede administrativa da SOPH bem como os espaços destinados aos órgãos intervenientes, conforme a marcação do pino vermelho da figura a seguir.



FIGURA 42 – localização do Prédio Administrativo de Órgãos Intervenientes
FONTE: SOPH/2019

3.2 MELHORIAS OPERACIONAIS

As condições para a continuidade do crescimento das movimentações, esbarra na necessidade de solução dos gargalos operacionais, novos investimentos em infraestrutura e aquisição de equipamentos portuários.

A movimentação de carga geral tem características totalmente distintas dos graneis movimentados no porto (Soja e Milho), pois são produtos que apresentam uma grande diversidade, sendo manipulados e transportados sob diferentes formas, tais como: produto em sacarias; frutas e carnes transportadas nos porões de barcos e balsas frigoríficas, bobinas de aço, papel e madeiras em pallets; carros e carretas pelo sistema *Roll-On/Roll-Off*, além das modernas práticas logísticas em contêineres dos mais variados tipos. Esses itens abastecem várias comunidades ribeirinhas do Estado de Rondônia, Amazonas, Acre e Pará.

Para esse tipo de carga são transportadas mercadorias de diferentes origens e proprietários. Assim, em decorrência dessa variedade de produtos, formas e embalagens, o segmento de carga geral é o que mais tem incorporado mudanças tecnológicas no manuseio e transporte de produtos, sendo a crescente introdução dos contêineres a expressão mais exata dessas transformações, o que deixa o Porto de Porto Velho prejudicado em relação a falta de equipamentos para o manuseio de diferentes tipos de carga, impossibilitando o despertar da atenção de empresas desse segmento para operar em suas instalações.

Além disso, os clientes do segmento de carga geral constituem um universo bastante grande, com necessidades diferenciadas, muitas vezes exigindo esquemas de logística especiais para suas cargas. Grande parte deles não possui escala econômica para assumir integralmente a operação de um terminal privado, dependendo dos terminais públicos para movimentar sua produção.

No que diz respeito à perda da competitividade, tem-se visto nos últimos anos que as empresas instaladas a margem do Rio Madeira, especificamente na área denominada "*Belmont*", têm atraído mais operadores que o Porto Público dado sua limitação principalmente em relação aos equipamentos obsoletos e falta de pátios de armazenagem.

Outro fator apontado para a redução da movimentação é a ocorrência de uma cheia histórica, ocorrida no ano de 2014, no rio Madeira. Nesta ocasião, o porto teve uma movimentação extraordinária de graneis líquidos, movimentando (etanol, petróleo e seus derivados), contudo, estas operações foram realizadas de forma improvisada em locais sem infraestrutura e não elencados no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto – PDZ.

3.3 PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS

3.3.1 MODERNIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS

As instalações portuárias do Porto Organizado de Porto Velho, são divididas em três trechos voltados para a movimentação de embarque/desembarque de mercadorias.

Cada localidade de atracação detém características distintas que obrigam os operadores a utilizar de equipamentos diversos para a realização das operações portuárias.

No entanto, de acordo com as prioridades da administração, as instalações a serem modernizadas são as seguintes:

3.3.1.1 *Área Alfandegada*

Através do Plano de Modernização e Revitalização criado pela SOPH, um novo recinto alfandegado está sendo construído para a disposição da Receita Federal, tratando-se de uma área de 6.577,00 m² com 01 (um) armazém, atendendo todos os requisitos de alfandegamento da Receita Federal.

Esta obra encontra se em fase de andamento e sua conclusão é no segundo semestre de 2019.



FIGURA 43 – Área Alfandegada
FONTE: SOPH/2019

3.3.1.2 *Reforma do Cais Flutuante*

O Cais Flutuante do Porto foi à última grande obra de infraestrutura portuária construída neste Porto, pela extinta Empresa de Portos do Brasil S/A – Portobrás, inaugurado em 1988.

Devido às sucessivas mudanças de entidades que administraram o Porto de Porto Velho e aos altos custos que as obras navais apresentam, até hoje não havia sido avaliada a possibilidade de incluir no planejamento estratégico de médio ou longo prazo a reforma e execução manutenções periódicas neste Cais.

Para agravar ainda mais a situação, em fevereiro do corrente ano, o nível do rio Madeira atingiu a marca história de 19,69 metros de profundidade.

O volume de água acarretou conseqüentemente no aumento da força da correnteza do rio, bem como o aumento da quantidade de madeira que desce pelo rio, provocando banzeiros intensos (sucessão de pequenas ondas formadas naturalmente ou por embarcações quando em deslocamento).

Atualmente, o receio da equipe técnica da SOPH é que o cais tenha tido algum dano à sua estrutura de amarração, comprometendo a segurança e por fim, a execução das operações.

Desta forma, estudos básicos preliminares foram levantados, os quais demonstraram a necessidade da execução de uma reforma completa no cais flutuante, sendo elencados da seguinte forma:

- a)** recuperação da estrutura em aço dos suportes dos dois pilares de concreto, com oxicorte e montagem com soldagem da nova estrutura;
- b)** realinhamento dos dois roletes no trilho da estrutura de aço instalados no pórtico de concreto;
- c)** recuperação da escada de acesso ao nível superior do pórtico de concreto, instalação de novo corrimão na extensão do pórtico;
- d)** remoção da água dos tanques vazios do flutuante de apoio da ponte para inspeção técnica de conformidade;
- e)** vistoria dos módulos I e II, retirada de água, vedação das avarias e recomposição do concreto;
- f)** instalação de novo sistema de dejetos no flutuante;
- g)** montagem das marcas de calado nos módulos I e II;
- h)** retirada com equipamento cábrea das correntes para inspeção, medição de espessura da quartelada e tratamento com pintura com *intertuff 262* cores preta;
- i)** recuperação da rede elétrica dos módulos I e II, com remoção da antiga rede avariada (exposição da fiação) montagem de caixas de distribuição com quatro tomadas;
- j)** montagem de duas correntes com olhais e manilhas para travamento do pontilhão;

3.3.1.3 *Ampliação do Cais Flutuante*

Atualmente o ponto de atracação Cais Flutuante é o mais importante berço do Porto, responsável por 76% de toda a movimentação, operando todo tipo de produto, principalmente os graneis sólidos (soja e milho).

Dado ao aumento de graneis sólidos embarcado no Cais Flutuante, assim como o interesse de grupos como CARGILL e BUNGUE, em operar no Porto, aliado com o constante crescimento da movimentação de carga geral, importante para o abastecimento das comunidades ribeirinhas de Rondônia, Amazonas e Pará, assim como pelas condições operacionais o que tem acarretado congestionamento assim como filas de espera, conclui-se necessária à construção de um novo módulo para a operação de carga geral, contemplando os seguintes itens:

- a) módulo flutuante para o cais;
- b) pontilhão de transição do cais existente para o novo módulo de ampliação;
- c) concreto asfáltico para revestimento do cais ampliado;
- d) molinete para o sistema de ancoragem do cais ampliado;
- e) linhas de ancoragem em amarras de aço forjado;

Vale salientar que esta obra é de suma importância para o desenvolvimento regional, em número, poderá ser transportado mais de 500 mil toneladas de carga geral por ano, uma vez que, atualmente, os berços do cais flutuante disponíveis são insuficientes para atender a demanda de embarcações que solicitam atracações.

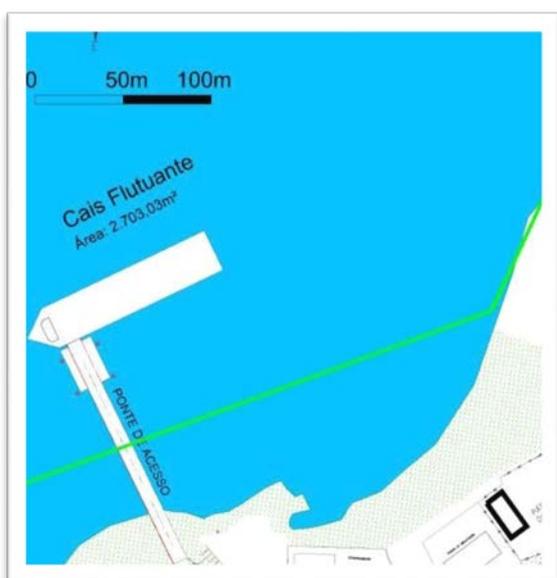


Figura 44 - Cais Flutuante Atual
Fonte: SOPH/2019

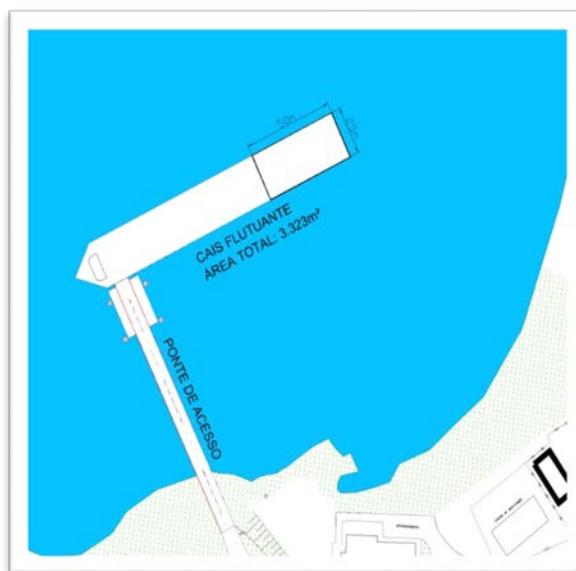


Figura 45 - Cais Flutuante Ampliado
Fonte: SOPH/2019

3.4 PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS EM ACESSOS

3.4.1 REVITALIZAÇÃO DE VIAS INTERNAS

O Porto possui vias internas de circulação com pistas asfaltadas, dotadas de guias (meio) fio e canaletas para o escoamento de águas pluviais, que permitem o acesso aos vários berços de atracação, armazém, pátios, sede administrativa, escritórios e outras instalações de apoio.

As vias internas de circulação já foram construídas há mais de 20 anos, passando por inúmeras manutenções “tapa buraco”, necessitando hoje, a implementação de uma recuperação geral e construções de obras de drenagem. Conforme figura a seguir:



Figura 46 – Revitalização das Vias Internas

Fonte: SOPH/2019

3.5 PROPOSIÇÃO DE REORGANIZAÇÃO DE ÁREAS

Conforme a portaria nº 3/2014, que visa apresentar a previsão de estrutura de organização, a administração projetou a reorganização das áreas no zoneamento a curto, médio e longo prazo, conforme o solicitado.

No porto, existem muitas áreas ociosas e sem operações, entretanto, há uma grande pretensão por parte da administração para que todas essas áreas sejam destinadas as operações portuárias, tendo o Porto de Porto Velho um grande aumento de movimentações.

No tópico 4.4 deste documento, trata-se da atual organização e o planejamento a curto, médio e longo prazo.

3.6 AÇÕES AMBIENTAIS

No ano de 2018 houve parcerias com a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Ambiental – SEDAM e posteriormente com a Companhia de Águas e Esgotos do Estado de Rondônia - CAERD para análise de água de consumo do Porto abrangendo seis pontos, sendo principalmente analisadas as águas dos bebedouros quanto aos aspectos físico-químicos e bacteriológicos, contemplando ainda a análise da água do rio Madeira ao longo da área portuária com coletas e exames trimestrais; contrato renovado com a empresa prestadora de serviços de detetização, desratização e desinsetização ao controle da fauna sinantrópica com emissão de relatório trimestral de pragas e vetores; contrato renovado com a empresa especializada em fornecimento de caçambas estacionárias para recolhimento dos lixos nos pátios do Porto.

O Porto de Porto Velho intensificou a Campanha de Combate ao *Aedes aegypti* – **“UM MOSQUITO NÃO É MAIS FORTE QUE UM PAÍS INTEIRO”** – com seus colaboradores divididos em equipes e empenhados na busca de focos criadouros do mosquito, mutirões de limpeza e fiscalizações em todo perímetro portuário (*pit-stops*) e comunidades vizinhas ao Porto, com registros e relatórios desenvolvidos.

O Setor de Gestão Ambiental, em parceria com o grupo Amaggi, realizou a Semana do Meio Ambiente em junho, com ações de educação ambiental, palestras sobre ‘animais peçonhentos’ com exposições de algumas espécies. Abordou-se também tema sobre ‘**Conservação da Amazônia**’, ministrado pelo Batalhão da Polícia Ambiental de Candeias do Jamari; exposições de pneus recicláveis, plantio de mudas com alunos de escolas de comunidades vizinhas, etc.

O Setor de Gestão Ambiental e Segurança e Saúde no Trabalho (SGAS) da SOPH como parte integrante da Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (CPATP) participou da “**Semana Interna de Prevenção de Acidentes de Trabalho Portuário**” – SIPATP, realizado entre os dias 23 a 27 de outubro com palestras sobre segurança do trabalho, saúde, saúde ocupacional, saúde do homem e meio ambiente com dinâmica entre trabalhadores portuários.

3.6.1 PROGRAMAS E PLANOS AMBIENTAIS

| TABELA 42.1 – Programa e Planos Ambientais | | |
|--|--|---|
| Programas | Resumo | Principais Pontos de Coleta / Local |
| Programa de monitoramento da qualidade da água potável | Programa que atende pedido da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) conforme RDC nº 72 de 29/12/2009, art. 97, II – Potabilidade da água ofertada no poligonal portuário. | Torneira da copa da SOPH; Bebedouro da oficina; Bebedouro do cais flutuante; Bebedouro da armazenagem multicargas; Bebedouro da RO-RO; Bebedouro do restaurante. |
| Programa de Combate a Fauna Sinantrópica Nociva | Programa que atende pedido da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) conforme RDC nº. 72, de 29/12/2009, seção VII - Realiza o controle e combate às espécies sinantrópicas nocivas à saúde. São realizados mensalmente na área do Porto as ações de dedetização, descupinização e desratização, conforme Programa integrado de Controle e Monitoramento da Fauna Sinantrópica Nociva (empresa terceirizada), com apresentação de relatório trimestral. | Sede administração da SOPH; Guaritas 01 e 02; Cais Flutuante; Oficina; Pátios com aplicação de fumacê. |

| TABELA 42.2 – Programa e Planos Ambientais | | |
|--|---|---|
| Plano de Controle de Emergência (PCE) | Plano que visa o cumprimento dos preceitos estabelecidos na NR 29, estabelecendo diretrizes necessárias para atuação sobre eventos emergenciais que possam ocorrer a partir de operações realizadas durante o desenvolvimento das atividades portuárias no Porto de Porto Velho. | Designado para toda área portuária. |
| Plano de contingência de desmoronamento / desbarracamento na área do Porto | Tratata-se de um plano de contingência do Porto referente a eventuais sinistros decorrentes de desmoronamento e ou desbarracamento que possam ocorrer na área do Porto | No entorno do Porto. |
| Plano de Emergência em caso de derramamento de combustível | Plano do qual estabelece diretrizes necessárias para atuação da equipe de apoio e das empresas em casos de vazamento de combustível durante operações desenvolvidas no Porto Organizado de Porto Velho, no Município de Porto Velho/RO, e que necessitem das ações integradas de vários órgãos. | Sua área de abrangência visa quando coordenados vazamento no Rio Madeirano limite da área portuária |

TABELA 42 – Programa e Planos Ambientais

FONTE: SOPH/2019

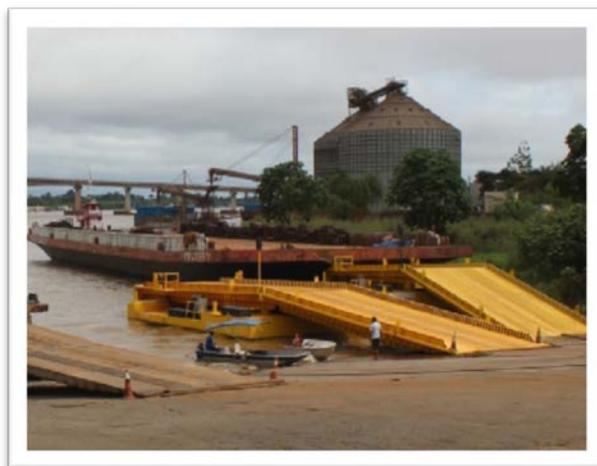
3.6.2 PLANEJAMENTO AMBIENTAL - RECURSOS

O presente trabalho do setor de gestão ambiental (SGA) da SOPH tem por finalidade a captação de recursos financeiros junto ao Governo do Estado de Rondônia, cujo objeto é a contratação de pessoa jurídica especializada, para a execução do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS e Elaboração do Plano Emergencial Individual – PEI, assim como verbas para as ações de educação ambiental, a fim de promover o controle ambiental nas áreas pertencentes ao Porto Organizado de Porto Velho, no cumprimento às ações constantes da Agenda Ambiental Portuária Local e Institucional.

Considerando, que além das exigências efetuadas pelos órgãos fiscalizadores como ANVISA, ANTAQ, IBAMA e outros, este Porto Organizado necessita de uma reestruturação no seu Sistema de Gestão Ambiental portuário, ressalta-se que a implementação e execução do PGRS e do PEI é uma condicionante da Licença de Operação (L.O) emitida pelo IBAMA e exigência do TERMO DE AJUSTE DE CONDUITA Nº TACD- 000001-2013 – UARPV.

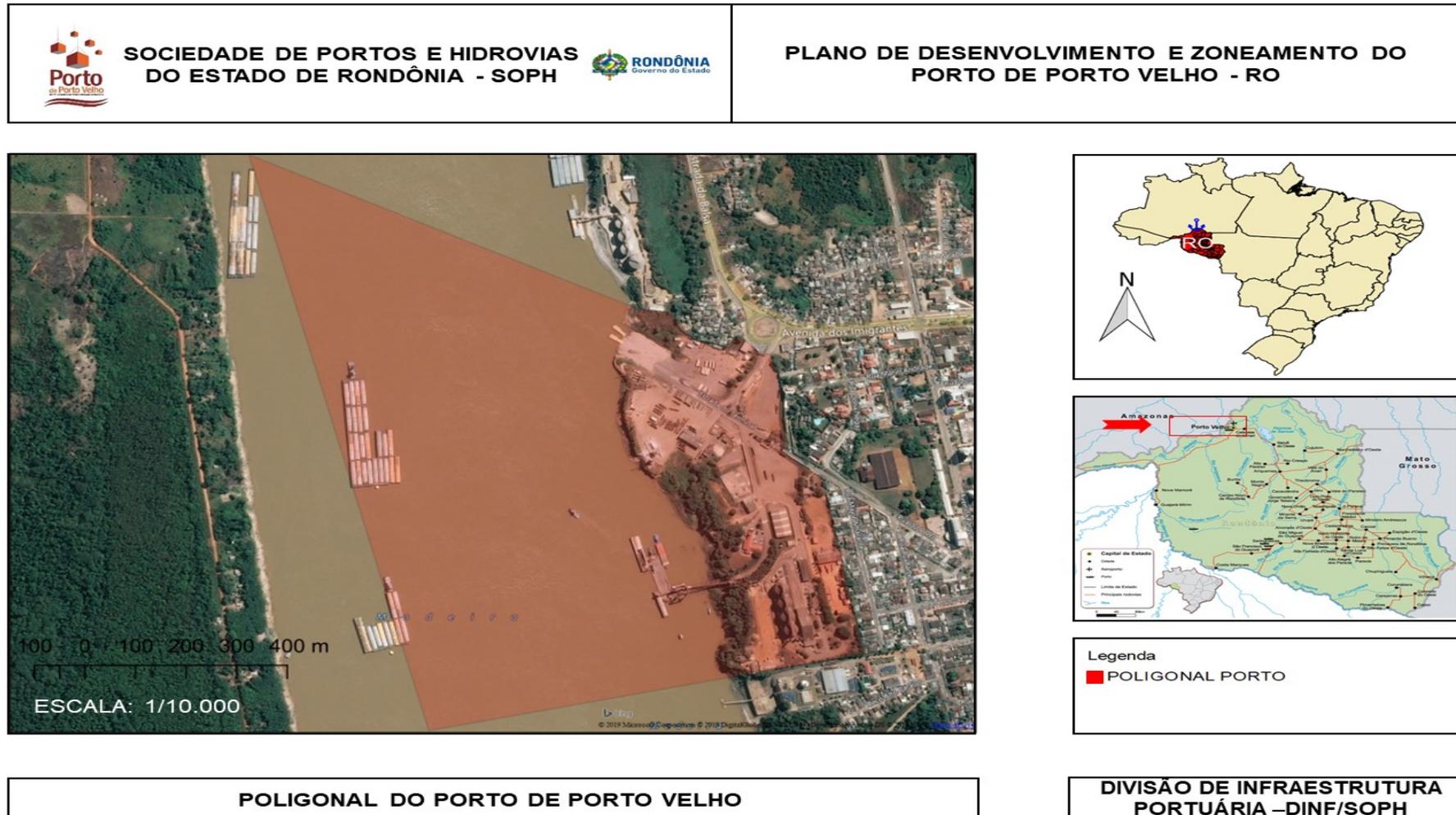
PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO – PDZ
SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO

4. ZONEAMENTO



4.1 POLIGONAL

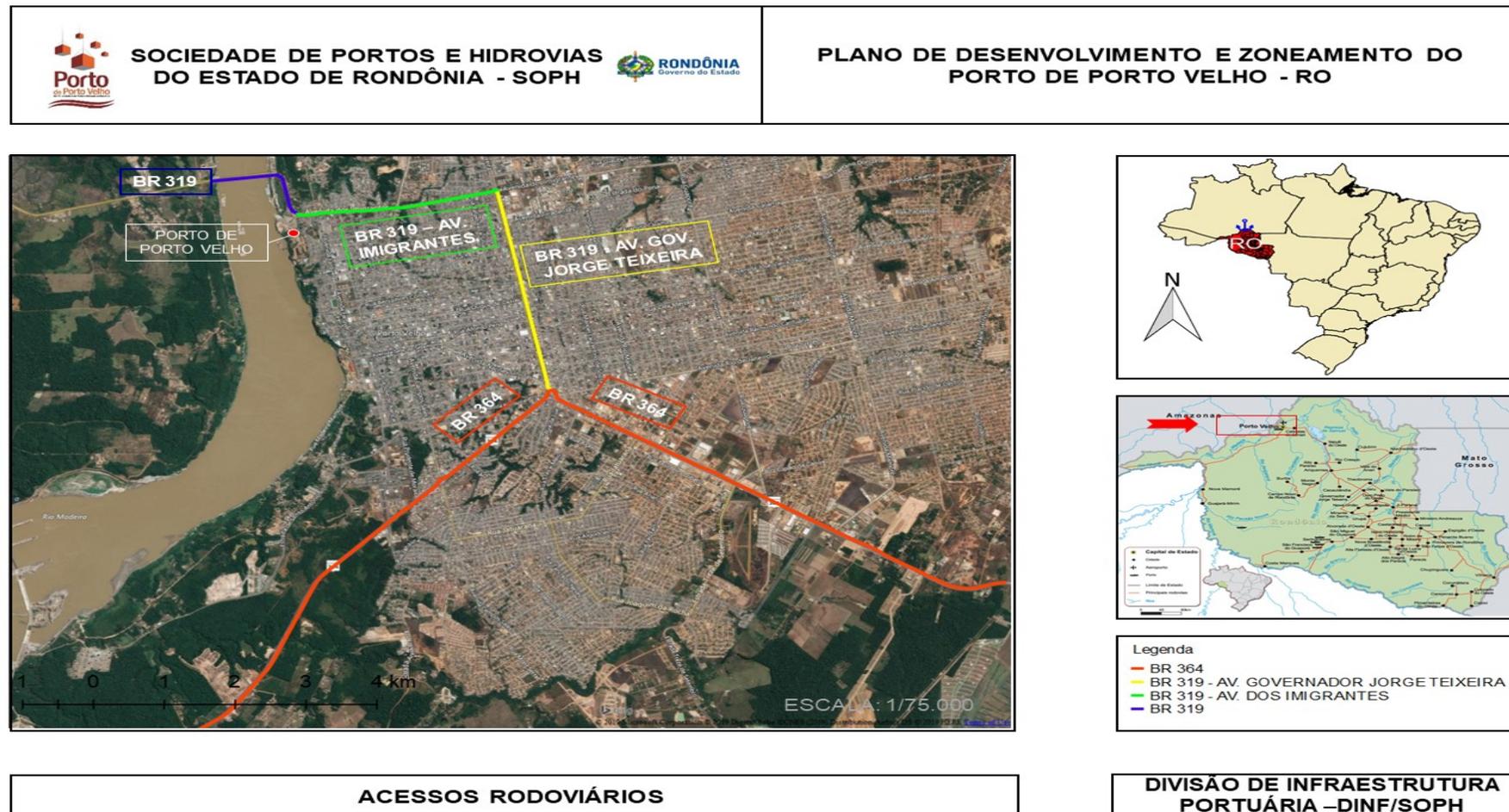
FIGURA 47 – Poligonal



4.2 ACESSOS

4.2.1 ACESSOS RODOVIÁRIOS

FIGURA 48 – Acessos Rodoviários

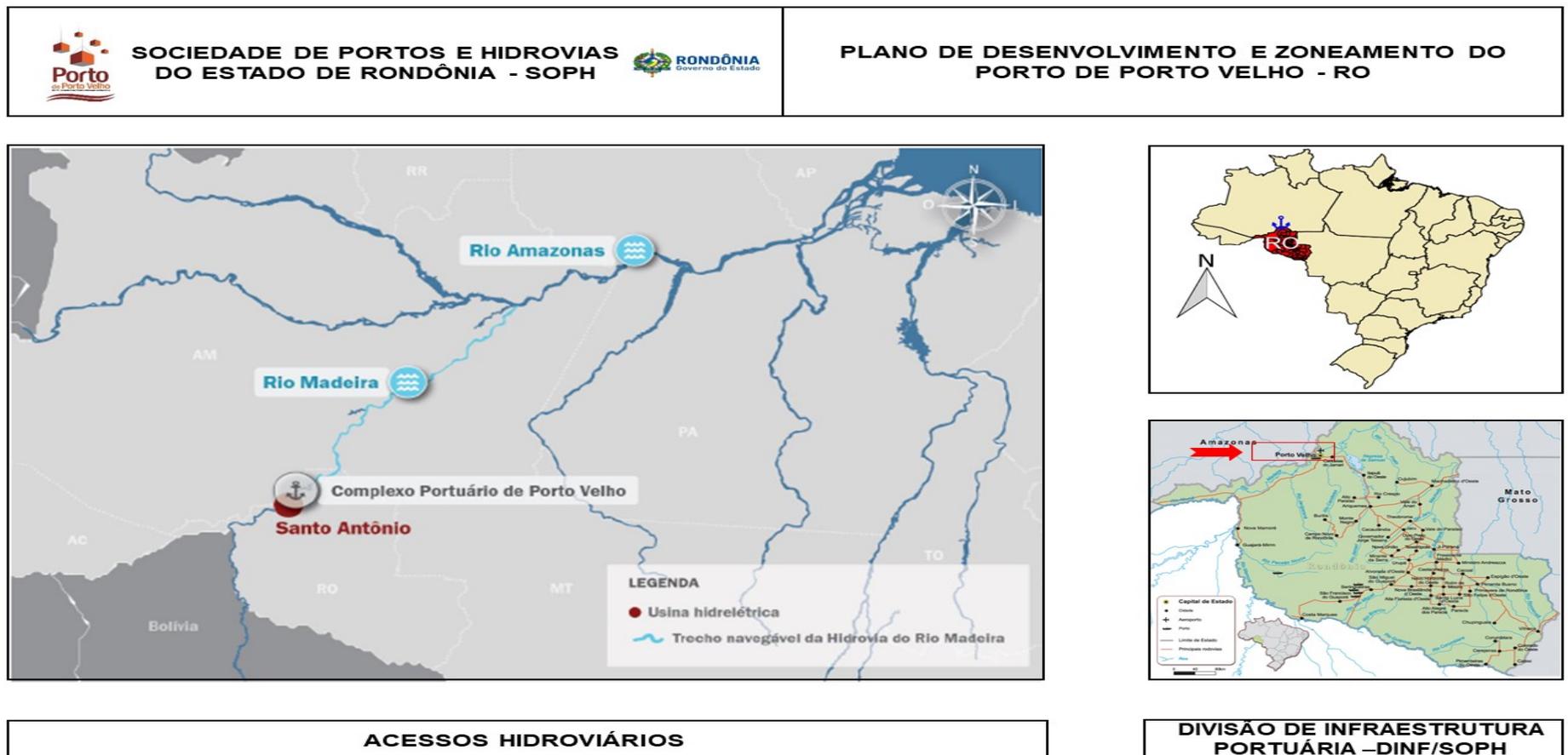


4.2.2 ACESSOS FERROVIÁRIOS

Não existe acesso ferroviário no Porto de Porto Velho.

4.2.3 ACESSOS HIDROVIÁRIOS

FIGURA 49 – Acessos Hidroviários



4.2.4 ACESSOS DUTOVIÁRIOS

Não existe acesso dutoviário no Porto de Porto Velho.

4.2.5 ACESSOS AQUAVIÁRIOS.

4.2.5.1 Canal de acesso

Não existe canal de acesso no Porto de Porto Velho.

4.2.5.2 Bacia de evolução

Não existe bacia de evolução no Porto de Porto Velho.

4.2.5.3 Fundeadouros

Não existe áreas de fundeadouros no Porto de Porto Velho.

4.3 ACESSOS INTERNOS DO PORTO

4.3.1 ACESSOS INTERNOS RODOVIÁRIOS

FIGURA 50 – Acessos Internos Rodoviários



4.3.2 ACESSOS INTERNOS FERROVIÁRIOS

Não existe acessos interno ferroviários no Porto de Porto Velho.

4.4 ZONEAMENTO

4.4.1 ZONEAMENTO ATUAL

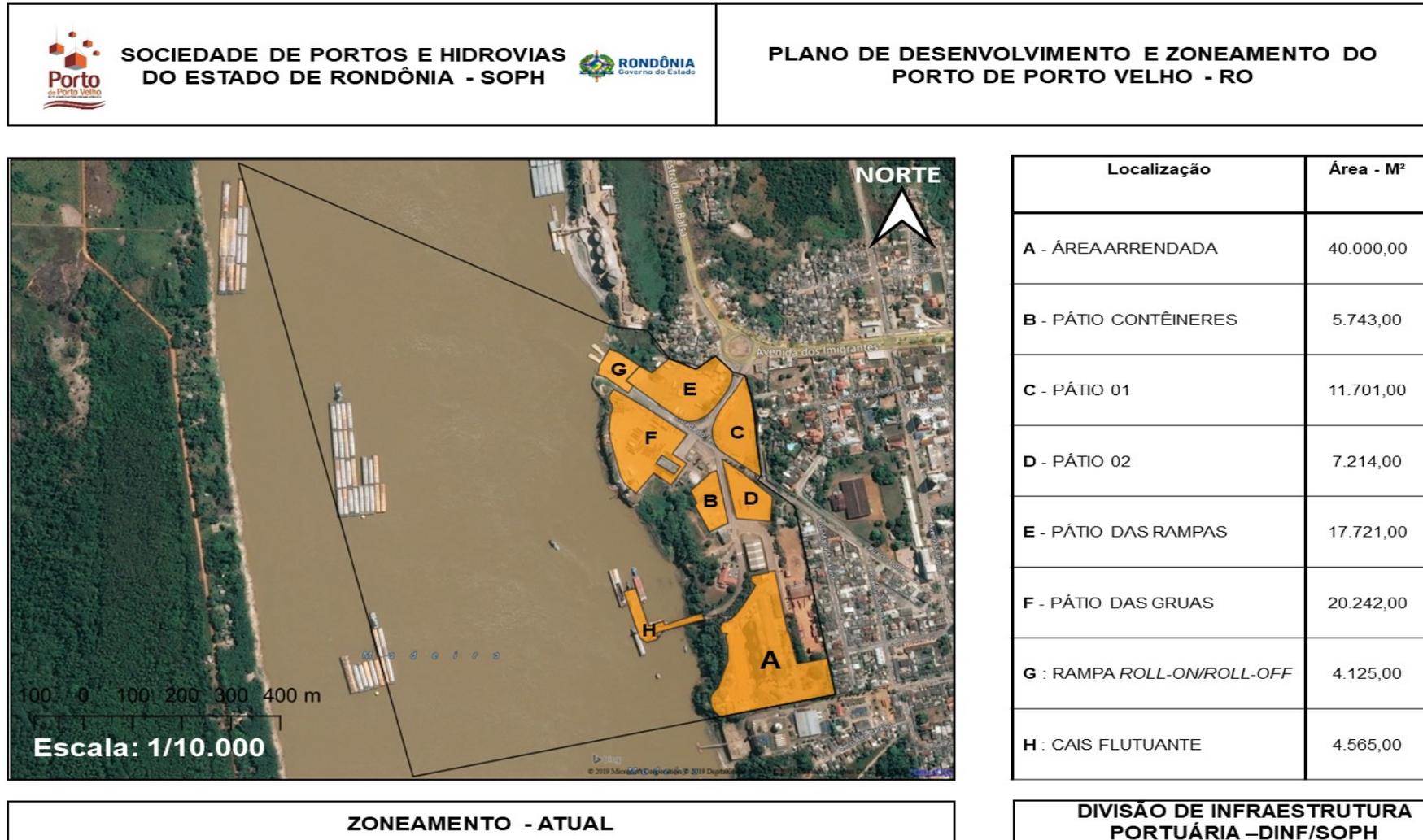
A figura 51 a seguir, mostra a situação atual das áreas do porto de Porto velho, cujas características são descritas na tabela 43.

| ZONEAMENTO ATUAL | | | |
|--|--|---------------------|----------------------------------|
| NOME | CATEGORIA | AREA M ² | OPERADOR |
| A – ÁREA ARRENDADA | Granéis sólidos | 40.000,00 | Hemasa Navegação da Amazônia S/A |
| B – PÁTIO CONTÊINERS | Contêineres | 5.743,00 | Sem Operador |
| C – PÁTIO 01 | Pátio de armazenagem | 11.701,00 | Uso público |
| D – PÁTIO 02 | Pátio de armazenagem | 7.214,00 | Uso público |
| E – PÁTIO DAS RAMPAS | Pátio de armazenagem | 17.721,00 | Uso público |
| F – PÁTIO DAS GRUAS | Pátio de armazenagem | 20.242,00 | Uso público |
| G – RAMPA <i>Roll-On Roll-Off</i> | Granéis sólidos, granéis líquidos, carga geral e contêineres | 4.125,00 | Uso público |
| H – CAIS FLUTUANTE | Granéis Sólidos e Carga Geral | 4.565,00 | Uso público e Hermasa |

Tabela 43 – Zoneamento Atual

Fonte: SOPH/2019

FIGURA 51 – Zoneamento Atual



A seguir será apresentada a proposta de reorganização de áreas a curto, médio e longo prazo para o porto de porto velho.

4.4.2 ZONEAMENTO - CURTO PRAZO

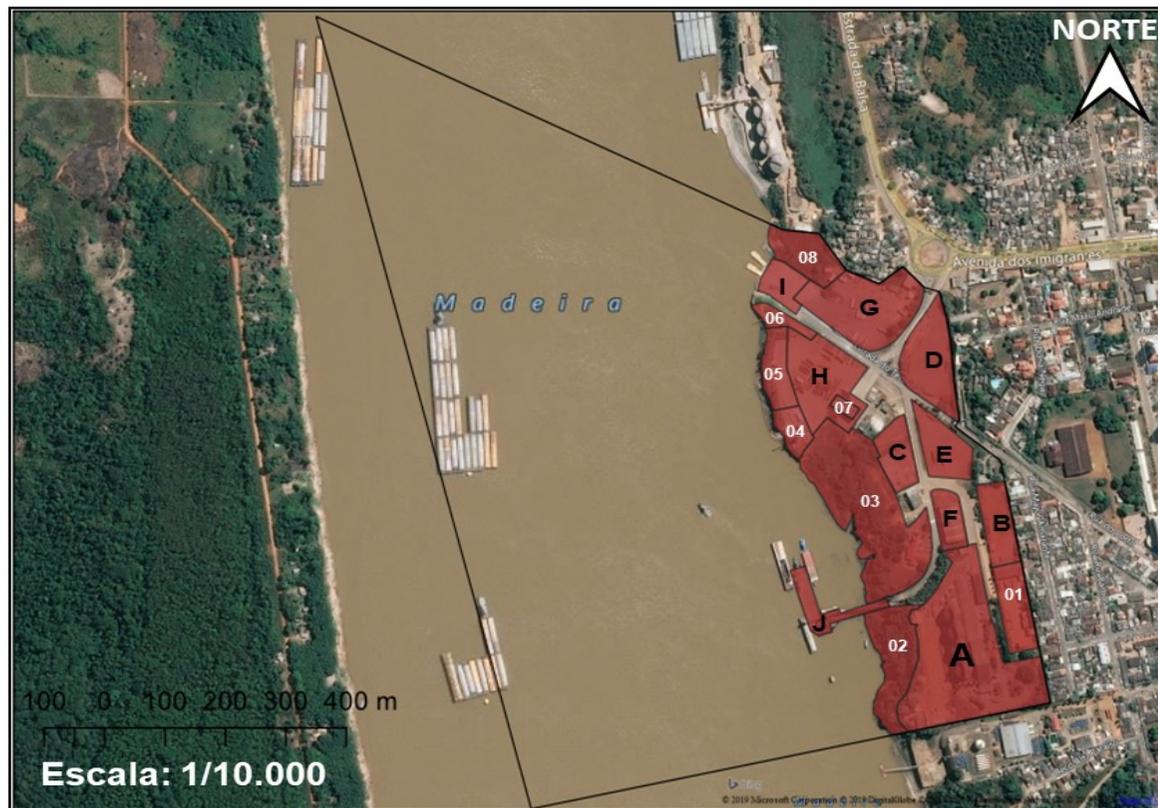
A curto prazo será finalizada a obra do armazém alfandegado, situado na **Área 15** do zoneamento atual, e posteriormente será disponibilizada para a Receita Federal cancelar como recinto Alfandegado do porto.

Além disso, a SOPH mudará a sua atual sede administrativa, conforme menciona no Plano Mestre.

A figura 52 apresenta a reorganização das áreas do Porto de Porto Velho a curto prazo.

FIGURA 52 – Zoneamento Curto Prazo

| | |
|---|--|
|  SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA - SOPH |  PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO VELHO - RO |
|---|--|



| Localização | Área - M ² |
|--|-----------------------|
| A - ÁREA ARRENDADA | 40.000,00 |
| B - ÁREA ALFANDEGADA | 6.581,00 |
| C - PÁTIO CONTÊINERES | 5.751,00 |
| D - PÁTIO 01 | 11.701,00 |
| E - PÁTIO 02 | 7.214,00 |
| F - PÁTIO 03 | 4.235,00 |
| G - PÁTIO DAS RAMPAS | 17.721,00 |
| H - PÁTIO DAS GRUAS | 14.149,00 |
| I - RAMPA <i>ROLL-ON ROLL-OFF</i> | 4.125,00 |
| J - CAIS FLUTUANTE | 4.565,00 |
| ÁREA 01 | 7.216,00 |
| ÁREA 02 | 11.458,00 |
| ÁREA 03 | 31.520,00 |
| ÁREA 04 | 3.439,00 |
| ÁREA 05 | 5.541,00 |
| ÁREA 06 | 2.314,00 |
| ÁREA 07 | 900,00 |
| ÁREA 08 | 7.279,00 |

ZONEAMENTO – CURTO PRAZO

**DIVISÃO DE INFRAESTRUTURA
PORTUÁRIA –DINF/SOPH**

4.4.3 ZONEAMENTO - MÉDIO PRAZO

No prazo de 10 anos, as expectativas da administração são para que as áreas a serem expandidas estejam arrendadas ou com contratos temporários e projeta-se a construção de mais um módulo no cais flutuante, assim, aumentando a sua capacidade de movimentação.

A figura 53 apresenta o planejamento no médio prazo.

FIGURA 53 – Zoneamento Médio Prazo

| | |
|---|--|
|  SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA - SOPH |  PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO VELHO - RO |
|---|--|



| Localização | Área - M ² |
|----------------------------|-----------------------|
| A – ÁREA ARRENDADA | 40.000,00 |
| B – ÁREA ALFANDEGADA | 6.581,00 |
| C – PÁTIO CONTÊINER | 5.751,00 |
| D – PÁTIO 01 | 11.701,00 |
| E – PÁTIO 02 | 7.214,00 |
| F – PÁTIO 03 | 4.235,00 |
| G – PÁTIO DAS RAMPAS | 17.721,00 |
| H – PÁTIO DAS GRUAS | 14.149,00 |
| I – EXPANSÃO FUTURA | 7.216,00 |
| J – EXPANSÃO FUTURA | 11.458,00 |
| K – EXPANSÃO FUTURA | 31.520,00 |
| L – EXPANSÃO FUTURA | 3.439,00 |
| M – EXPANSÃO FUTURA | 5.541,00 |
| N – EXPANSÃO FUTURA | 2.314,00 |
| O – ARMAZÉM DE CARGA GERAL | 900,00 |
| P – RAMPA ROLL-ON/ROLL-OFF | 4.125,00 |
| Q – EXPANSÃO FUTURA | 7.279,00 |
| R – CAIS FLUTUANTE 01 | 4.565,00 |
| S – EXPANSÃO FUTURA | 2.188,00 |
| T – CAIS FLUTUANTE 02 | 2.500,00 |

ZONEAMENTO - MÉDIO PRAZO

**DIVISÃO DE INFRAESTRUTURA
PORTUÁRIA –DINF/SOPH**

4.4.4 ZONEAMENTO - LONGO PRAZO

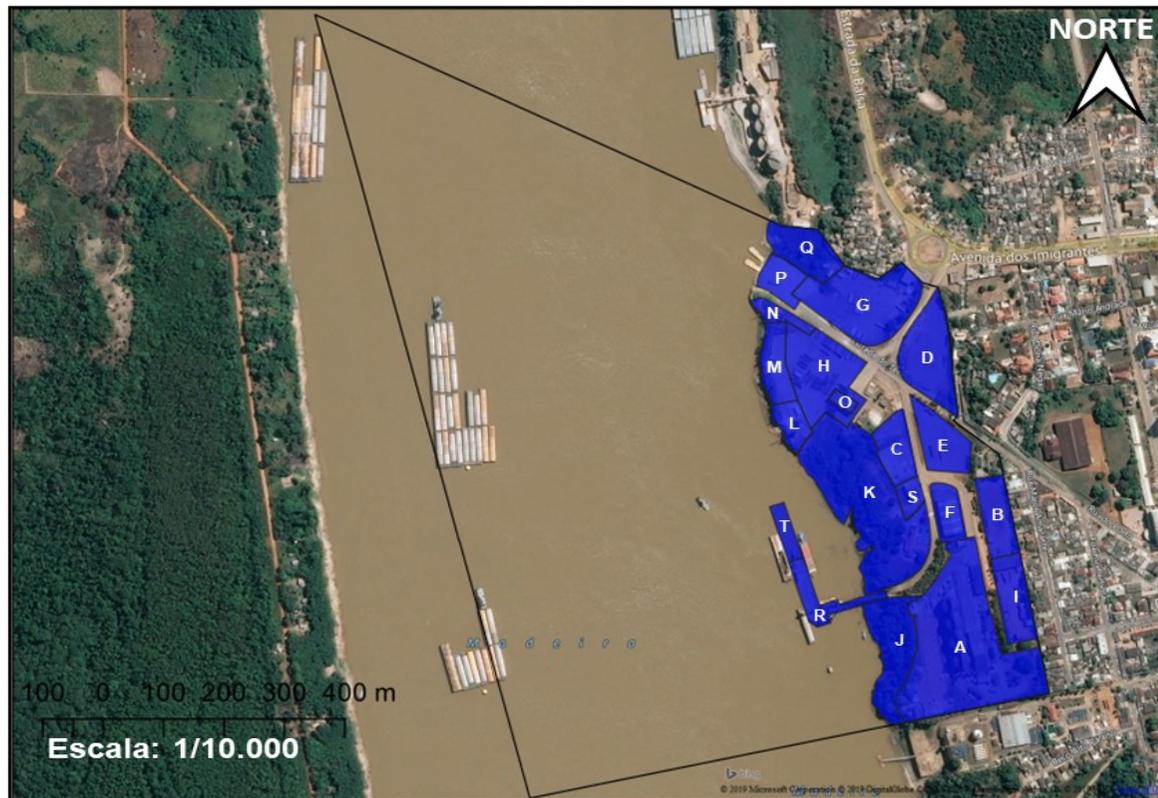
No prazo de 20 anos, as expectativas da administração são para que as áreas que foram expandidas estejam com contratos de arrendamento ou de uso temporários em plena vigência.

Ressaltando que a sua reorganização pode passar por vários processos de transformações até que atinja um grau de definição eficiente para a administração do porto de Porto Velho.

A figura 54 apresenta a organização do Porto de Porto Velho no longo prazo.

FIGURA 54 – Zoneamento Longo Prazo

| | |
|---|--|
|  SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA - SOPH |  PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO VELHO - RO |
|---|--|



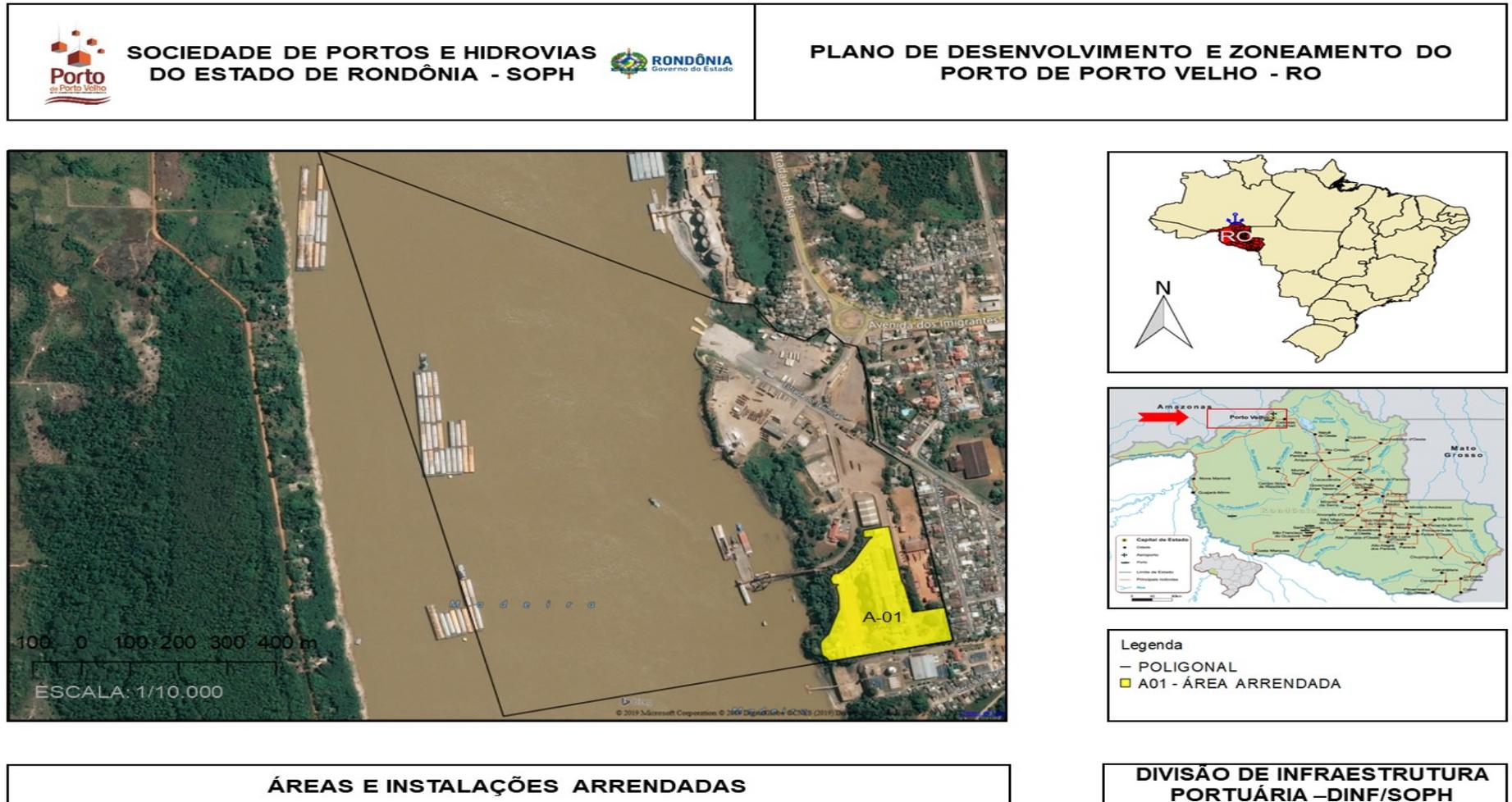
| Localização | Área - M ² |
|-----------------------------|-----------------------|
| A – ÁREA ARRENDADA | 40.000,00 |
| B – ÁREA ALFANDEGADA | 6.581,00 |
| C – PÁTIO CONTÊINERES | 5.751,00 |
| D – PÁTIO 01 | 11.701,00 |
| E – PÁTIO 02 | 7.214,00 |
| F – PÁTIO 03 | 4.235,00 |
| G – PÁTIO DAS RAMPAS | 17.721,00 |
| H – PÁTIO DAS GRUAS | 14.150,00 |
| I – EXPANSÃO FUTURA | 7.216,00 |
| J – EXPANSÃO FUTURA | 11.458,00 |
| K – EXPANSÃO FUTURA | 31.520,00 |
| L – EXPANSÃO FUTURA | 3.439,00 |
| M – EXPANSÃO FUTURA | 5.541,00 |
| N – EXPANSÃO FUTURA | 2.314,00 |
| O – ARMAZÉM DE CARGA GERAL | 900,00 |
| P – RAMPAS ROLL-ON/ROLL-OFF | 4.125,00 |
| Q – EXPANSÃO FUTURA | 7.279,00 |
| R – CAIS FLUTUANTE 01 | 4.565,00 |
| S – EXPANSÃO FUTURA | 2.188,00 |
| T – CAIS FLUTUANTE 02 | 2.500,00 |

ZONEAMENTO - LONGO PRAZO

**DIVISÃO DE INFRAESTRUTURA
PORTUÁRIA –DINF/SOPH**

4.5 ÁREAS ARRENDADAS

FIGURA 55 – Áreas e Instalações Arrendadas



4.6 ÁREAS ARRENDÁVEIS

O porto não possui áreas arrendáveis no zoneamento atual.

4.7 TERMINAIS DE USO PRIVADO DENTRO DA POLIGONAL DO PORTO

O porto não possui terminais de uso privados dentro da poligonal.

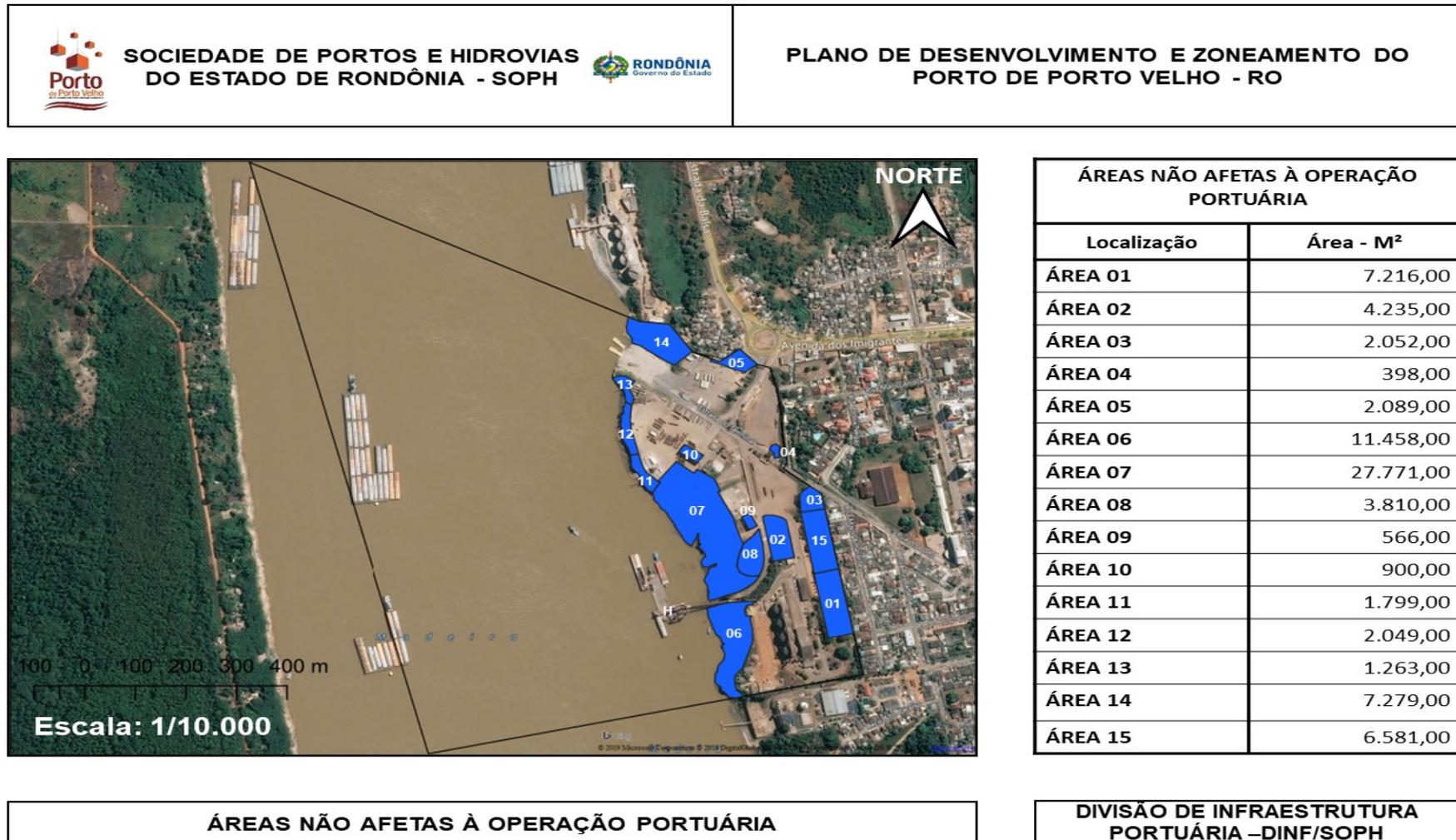
4.8 ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS DO PORTO

FIGURA 56 – Áreas e Instalações Alfandegadas



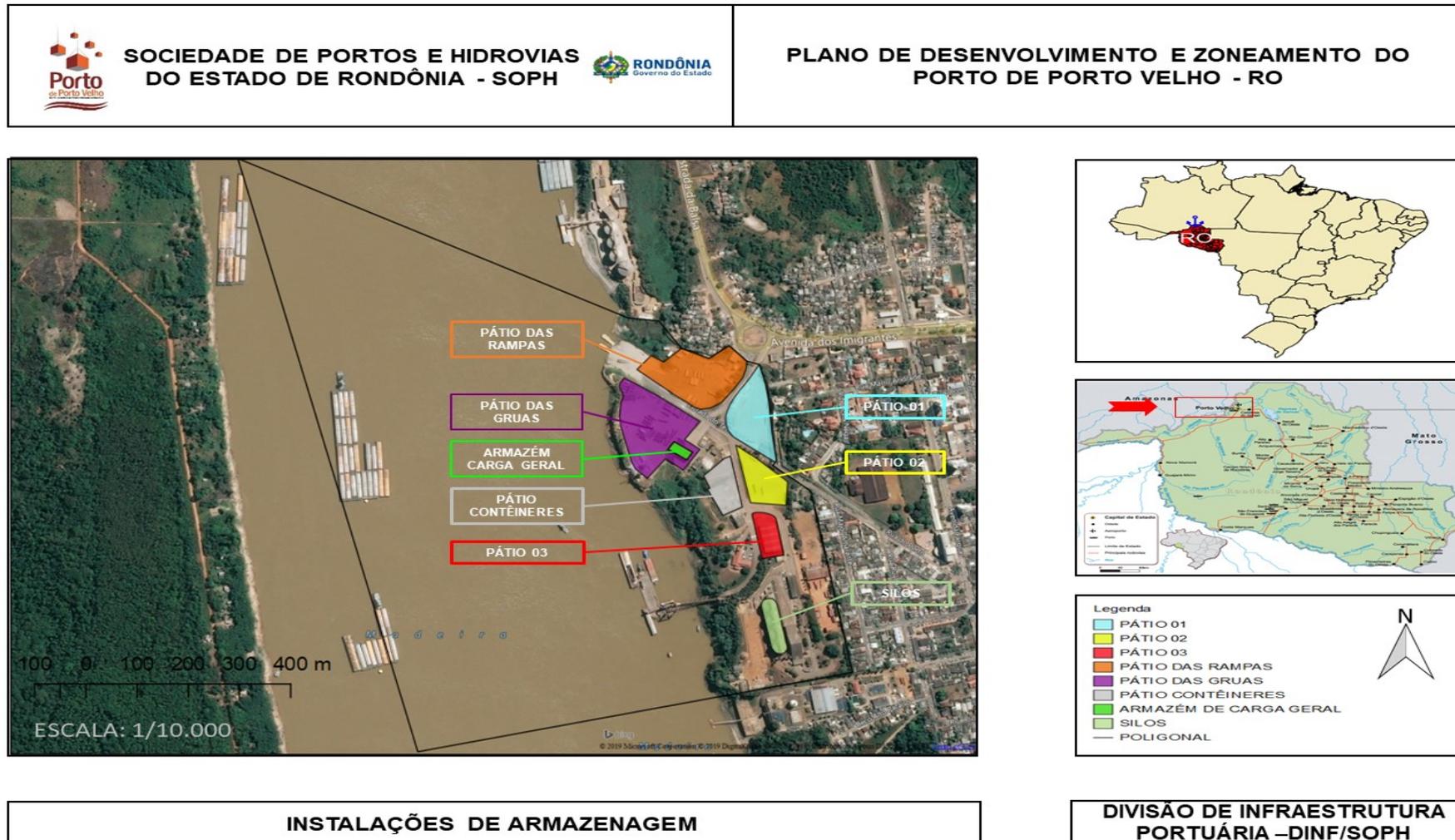
4.9 ÁREAS NÃO AFETAS À OPERAÇÃO PORTUÁRIA

FIGURA 57 – Áreas não Afetas à Operação Portuária



4.10 ARMAZENAGEM

FIGURA 58 – Instalações de Armazenagem

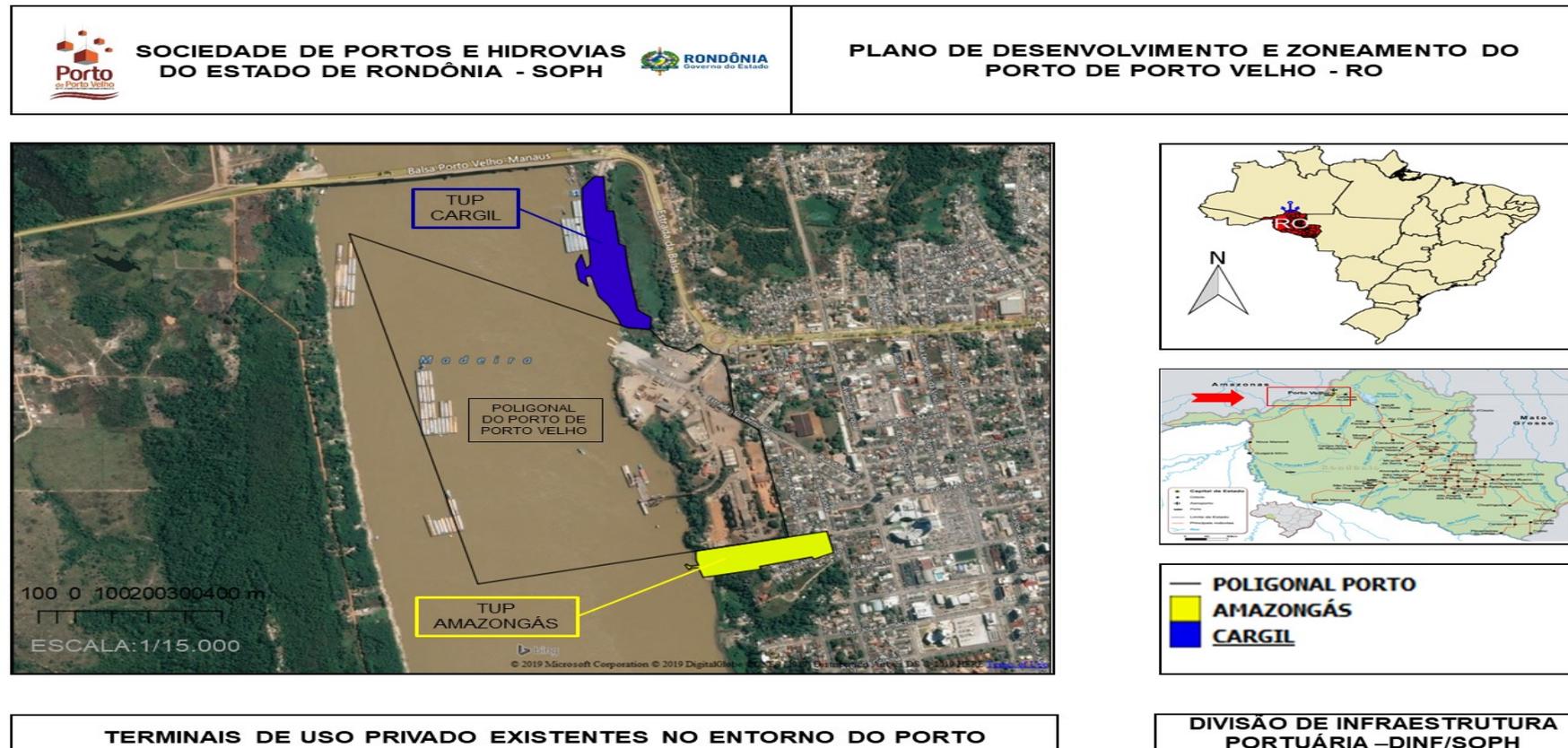


4.12 TERMINAL DE PASSAGEIROS

O porto não possui terminal de passageiros.

4.13 TERMINAIS DE USO PRIVADOS EXISTENTES NO ENTORNO DO PORTO

FIGURA 60 – Terminais de uso Privado Existentes no Entorno do Porto



4.14 INSTALAÇÕES RETROPORTUÁRIAS

A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH) não possui instalações retroportuárias.

4.15 EQUIPAMENTOS

FIGURA 61 – Equipamentos



4.16 SERVIÇOS DE APOIO

A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH) não possui serviços de apoio.

4.17 MEIO AMBIENTE

4.17.1 UNIDADES DE CONSERVAÇÃO

A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH) não possui unidades de conservação.

4.17.2 COMUNIDADES QUILOMBOLAS

A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH) não possui comunidades quilombolas.

4.17.3 TERRAS INDÍGENAS

A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH) não possui terras indígenas.

4.17.4 BENS TOMBADOS

A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH) não possui bens tombados.

4.17.5 ÁREAS PRIORITÁRIAS PARA A CONSERVAÇÃO

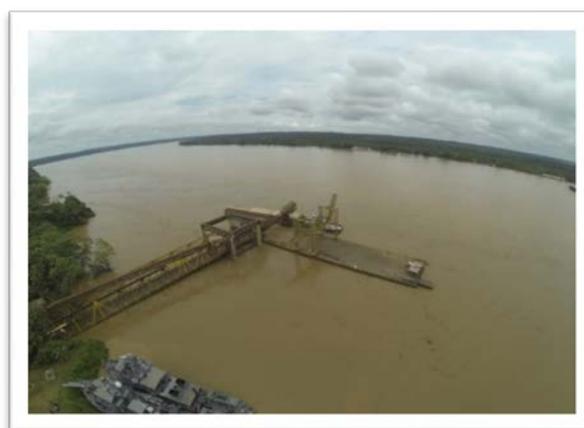
A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH) não possui áreas prioritárias para a conservação.

5. METODOLÓGIAS E MEMÓRIA DE CÁLCULO

A construção deste Plano de Desenvolvimento e Zoneamento foi baseado na pesquisa qualitativa dos instrumentos de planejamento da administração SOPH, não havendo cálculos específicos vinculados a este documento. Além disso, foram utilizadas as análises do Plano Mestre do Porto de Porto Velho de 2017, conforme Portaria SEP nº 03/2014.

**PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO – PDZ
SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO**

6. ANEXOS



6.1 CONTRATOS ADMINISTRATIVOS CONTINUADOS DE CUSTEIO

| Tabela 44.1 – Contratos Administrativos | | | | |
|---|----------|---|--|-------------------|
| PROCESSO | CONTRATO | CONTRATADA | OBJETO | VALOR TOTAL |
| 0040.262204/ 2018-01 | 003/2014 | ARQUILAU DE PAULA ADVOGADOS ASSOCIADOS | Prestação de serviços jurídicos tributários pela CONTRATADA, com a finalidade de buscar judicial e administrativamente, a recuperação e impugnação das dívidas fiscais, federal, estadual e municipal, inclusive previdenciária, inscrita ou não em dívida ativa, ajuizada ou não da CONTRATANTE, praticando todos os atos de defesa dos interesses em juízo de primeiro grau e nos Tribunais Superiores, assim como na esfera administrativa e, ainda, exercer a advocacia preventiva tributária. | <i>Ad exitum</i> |
| 0040.073088/ 2018-40 | 003/2016 | FLUVIAIS TRANSPORTES SERVIÇOS E COM. LTDA. - EPP | Execução dos serviços concernentes a retirada de sedimentos e outros materiais e detritos orgânicos e inorgânicos nas áreas navegáveis dos pontos de acostagem e operação do porto organizado de Porto Velho/RO | R\$ 740.000,00 |
| 0040.042805/ 2017-19 | 004/2018 | IMUNIZADORA COMBATE LTDA - ME | Contratação de empresa especializada para a Prestação de Serviços de Limpeza, Higienização e Conservação dos Prédios da SOPH/RO | R\$ 262.883,40 |
| 0040.096616/ 2018-39 | 004/2016 | MAPFRE SEGUROS GERAIS S/A | Prestação de serviços de seguro total para a frota de veículos | R\$ 7.800,00 |
| 0040.145589/ 2018-35 | 010/2014 | CLARO S.A. | Serviços de Telefonia Fixa Comutada (STFC) para chamadas locais, Longa Distância Nacional (LDN) e Longa Distância Internacional (LDI) de fixo para fixo e fixo para móvel para a SOPH. | R\$ 35.124,51 |

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - Porto de Porto Velho

| Tabela 44.2 – Contratos Administrativos | | | | |
|---|----------|---|--|---------------|
| 0040.123378/ 2018-41 | 006/2016 | COMPANHIA DE SEGUROS PREVIDÊNCIA DO SUL – PREVISUL | Prestação dos serviços de “seguro de vida e acidentes pessoais em grupo”, com a finalidade de atender, aos Servidores da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH, com coberturas para Morte Natural, Morte acidental, Invalidez Permanente Total ou Parcial por Acidente (IPA), Invalidez Funcional Permanente Total por Doença (IFPD) e Assistência/Auxílio funeral. | R\$ 24,44 |
| 0040.195737/ 2018-62 | 005/2016 | G3 COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA. - ME | Locação de impressoras multifuncionais monocromáticas (fotocopiadora / impressora / digitalizadora), com fornecimento de materiais e serviços de manutenção preventiva e corretiva. | R\$ 18.750,00 |
| 0040.259011/ 2018-65 | 008/2018 | SEDEP – SERVIÇO DE ENTREGA DE DESPACHOS E PUBLICAÇÕES LTDA. | Acompanhamento processual da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH nos Dários Oficiais. | R\$ 990,00 |
| 0040.227866/ 2018-27 | 009/2016 | MARIFOSSA SANEAMENTO EIRELI-ME | Limpeza de fossas, caixas de inspeção e desentupimento de rede de esgoto. | R\$ 37.620,00 |
| 0040.210104/ 2018-91 | 005/2018 | MASTERMAQ SOFTWARES BRASIL LTDA. | Contrato de licenciamento de uso de softwares e prestação de serviços | R\$ 41.280,00 |
| 0040.259086/ 2018-59 | 010/2016 | EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELEGRAFOS | Serviços de venda de produtos postais. | R\$ 1.000,00 |
| 0040.275813/ 2018-12 | 011/2016 | MAPFRE SEGUROS GERAIS S/A | Prestação de serviço de seguro patrimonial para 4 (quatro) instalações prediais com emissão de apólices de seguros. | R\$ 4.949,00 |
| 0040.278777/ 2018-49 | 012/2016 | MAPFRE SEGUROS GERAIS S/A | Prestação de serviço de seguro para equipamentos da SOPH com a emissão de apólices de seguros. | R\$ 10.695,80 |
| 0040.029628/ 2018-58 | 010/2018 | AIG SEGUROS BRASIL S.A. | Seguro de Responsabilidade Civil | R\$ 40.690,04 |
| 0040.093177/ 2018-11 | 010/2015 | ATUAL CONSULTORIA, AUDITORIA E PERÍCIA CONTÁBIL LTDA. | Prestação de serviços técnicos profissionais de consultoria e assessoria contábil. | R\$ 59.400,00 |

Tabela 44 – Contratos Administrativos

Fonte: SOPH/2019

6.2 ANÁLISE ESTRATÉGICA

6.2.1 MATRIZ SWOT

A matriz *Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats* (SWOT) ou pelo próprio português, Fortalezas, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças – (FOFA) foi desenvolvida para observar os pontos mais fortes e mais fracos do porto, assim como as ameaças e oportunidades que este oferece.

Os itens foram ranqueados de acordo com o grau de importância e relevância, sendo utilizados os critérios baseados em análise de especialistas para elaboração deste P.D.Z e em consonância com o Plano Mestre elaborado pelo laboratório de logística da Universidade Federal de Santa Catarina – LabTrans.

Neste sentido, a matriz procura exemplificar os principais pontos estratégicos de acordo com o seu ambiente interno e externo.

A *Matriz SWOT* do Porto de Porto Velho está expressa na tabela a seguir.

| | Positivo | Negativo |
|------------------|--|--|
| Ambiente Interno | <p>Boa produtividade nas operações de graneis sólidos</p> <p>Boa Estrutura de armazenagem</p> <p>Melhor infraestrutura portuária da cidade</p> <p>Corpo de funcionários especializados e com experiência na área</p> <p>Áreas disponíveis para instalações de novos projetos</p> | <p>Delicada saúde financeira</p> <p>Necessidades de retirada constantes de madeiras e sedimentos.</p> <p>Operações ineficientes de semirreboques e cargas gerais</p> <p>Falta de estrutura para movimentar contêineres reefer</p> <p>Estrutura pública para movimentação de graneis sólidos é dedicada apenas a 01 (um) operador</p> <p>Elevado valor de Mão de Obra do OGMO</p> |
| Ambiente Externo | <p>Importe para o desenvolvimento regional</p> <p>O plano diretor prevê e aprova a localização do porto</p> <p>Perspectivas de instalação de novas empresas para movimentar graneis</p> <p>Diversificação na movimentação de cargas</p> | <p>Autorização pela ANTAQ da criação de novos TUP'S e Instalação rudimentares</p> <p>Conflito Porto Cidade</p> <p>Estado regular da conservação da BR 364</p> <p>Necessidade de dragagem no rio Madeira</p> <p>Concorrência desleal com portos privados em virtude da burocratização do porto público.</p> |

Tabela 45 – Matriz Swot do Porto de Porto Velho

Fonte: SOPH/2019

A partir da *Matriz SWOT* foram enunciadas as seguintes linhas estratégicas:

- a) promover e incentivar junto ao Governo do estado a construção de um novo acesso rodoviário “**Expresso Porto**”, contribuindo para que não haja conflito com o tráfego urbano;
- b) equilibrar os resultados financeiros da empresa através da aplicação do princípio de “ouro” da contabilidade pública, sempre com despesas a menos do que receitas através do planejamento financeiro da empresa;
- c) criar plano de expansão em parceria com a Prefeitura do Município de Porto Velho – RO para realocação de área vizinha ao porto, a fim de usá-las, nas atividades portuárias;
- d) ampliar a segurança portuária com medidas eficazes de monitoramento e controle de saída de veículos e indivíduos;
- e) estimular investimentos em estruturas que permitirão a movimentação adequada de cargas refrigeradas;
- f) planejar a mudança de paradigma operacional com vistas a operação de graneis sólidos;
- g) promover a dragagem do rio Madeira para que sejam mantidas as condições plenas de operação ao longo de todo o ano, inclusive nos períodos de seca;

6.3 NORMAS

6.3.1 PORTARIA Nº 7.490, DE 26 JULHO 2018 – CESSÃO ONEROSA À SOPH



DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 30/07/2018 | Edição: 145 | Seção: 1 | Página: 149
Órgão: Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão/Secretaria do Patrimônio da União

PORTARIA Nº 7.490, DE 26 DE JULHO DE 2018

O SECRETÁRIO DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO, no uso da competência estabelecida na Portaria nº 54, de 22 de fevereiro de 2016, tendo em vista o inciso II, do art. 18 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998 e de acordo com os elementos que integram o processo nº 05044.000582/2001-21, resolve:

Art. 1º Autorizar a cessão onerosa em condições especiais à Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH, do imóvel de propriedade da União, cadastrado sob o RIP 0003.00741.500-6, com área de 173.856,31m², localizado na Estrada do Terminal nº 400, Setor 08, Quadra 501, Lote 150, Bairro Panair, área urbana do município de Porto Velho/RO, registrado na matrícula 1060, do 1º Serviço Registral da Comarca de Porto Velho/RO.

Art. 2º O imóvel a que se refere o artigo anterior destina-se a regularização da utilização do imóvel pertencente a União Federal para que a empresa continue a exercer suas funções de Autoridade Portuária no âmbito do Porto Organizado de Porto Velho sob sua administração e responsabilidade em consonância com as políticas públicas setoriais formuladas pelo Governo do Estado de Rondônia e pelo poder concedente

§ 1º. Fica estabelecido como encargo especial da cessão que as rendas auferidas com a exploração do porto deverão ser integralmente aplicadas na própria atividade portuária.

§ 2º. Fica a cessionária obrigada a arcar com as retribuições devidas entre a data da ocupação e a assinatura do instrumento de cessão onerosa relativamente à área ocupada sem autorização prévia, podendo o montante ser parcelado no prazo de até 60 (sessenta) meses.

§ 3º. A cessão terá vigência até 11/11/2022, podendo ser prorrogada, condicionada ao prazo de vigência de eventual convênio de delegação celebrado entre o poder concedente e o Governo do Estado de Rondônia, para exploração do Porto Organizado de Porto Velho.

Art. 3º Responderá a cessionária, judicial e extrajudicialmente, por quaisquer reivindicações que venham a ser efetuadas por terceiros, concernentes ao imóvel de que trata esta Portaria, inclusive por benfeitorias nele existentes.

Art. 4º Os direitos e obrigações mencionados nesta Portaria não excluem outros, explícita ou implicitamente, decorrentes do contrato de cessão e da legislação pertinente.

Art. 5º A cessão tornar-se-á nula, independentemente de ato especial, sem direito a cessionária a qualquer indenização, inclusive por benfeitorias realizadas, se ao imóvel, no todo ou em parte, vier a ser dada destinação diversa da prevista no art. 2º desta Portaria, ou, ainda, se ocorrer inadimplemento de cláusula contratual.

Art. 6º A assinatura do contrato de cessão de uso em condições especiais fica condicionada à obtenção, pelo cessionário, de todos os licenciamentos outorgas, autorizações e alvarás necessários ao funcionamento das instalações e equipamentos identificados na referida portaria, bem como à rigorosa observância das normas legais e regulamentares aplicáveis.

Art. 7º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

SIDRACK DE OLIVEIRA CORREIA NETO

Figura 62 – Cessão de Uso para a SOPH

Fonte: SOPH/2019

6.3.2 PORTARIA 1.1012/1993 – ÁREA DO PORTO ORGANIZADO DE PORTO VELHO

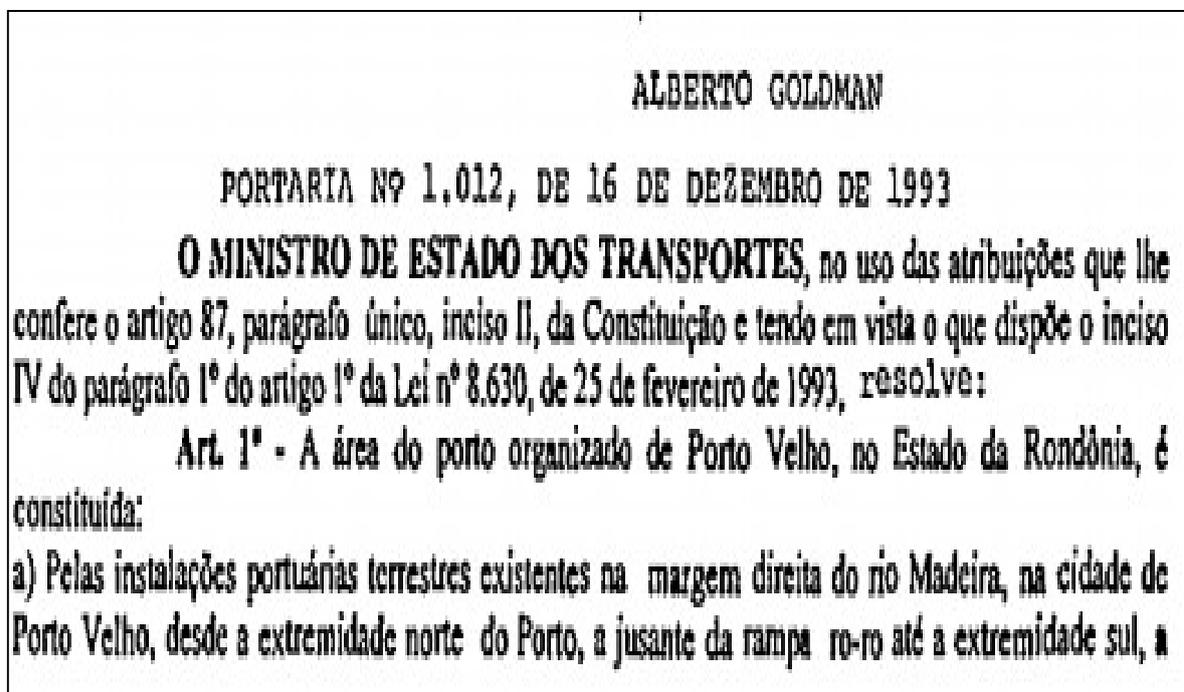


Figura 63 – Portaria 1.1012/1993 - Área do Porto Organizado de Porto Velho
Fonte: SOPH/2019

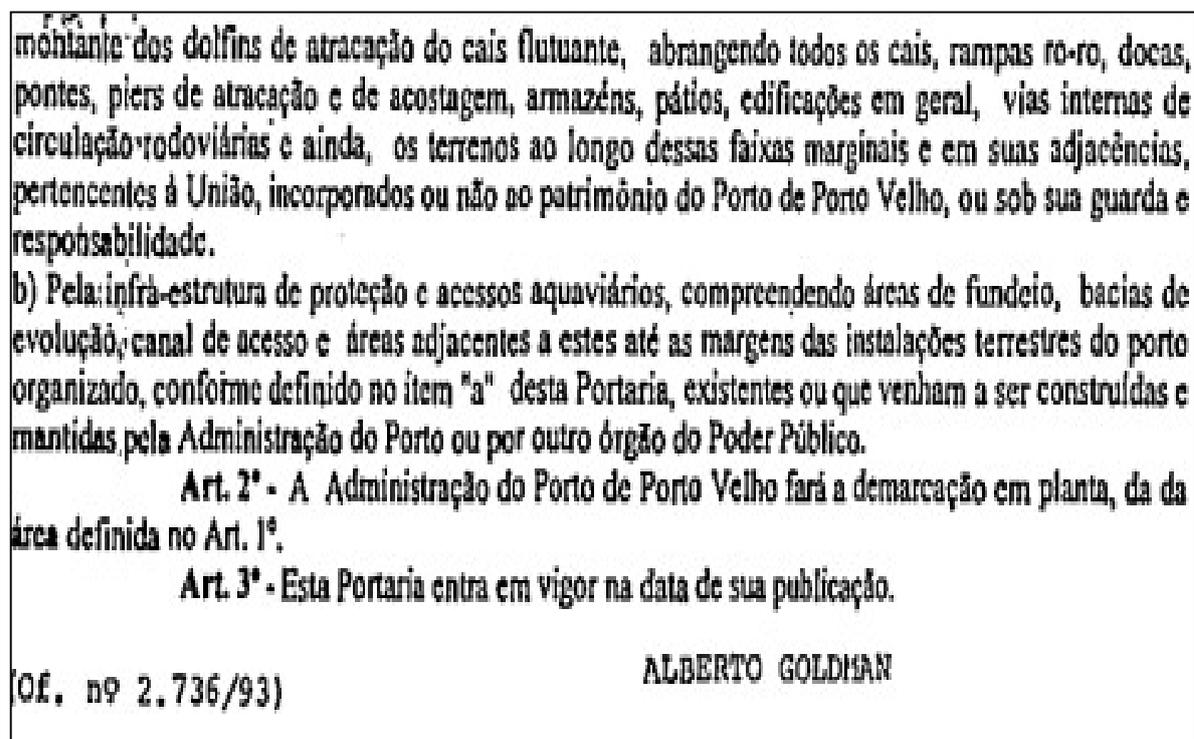


Figura 64 – Portaria 1.1012/1993 - Área do Porto Organizado de Porto Velho
Fonte: SOPH/2019

6.3.3 DECRETO NÃO NUMERADO, DE 04/05/2016 – ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

DECRETO DE 4 DE MAIO DE 2016

Define a área do Porto Organizado de Porto Velho, no Estado de Rondônia.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, *caput*, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 15 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013,

D E C R E T A :

Art. 1º A área do Porto Organizado de Porto Velho, no Estado de Rondônia, é definida pelo polígono cujos vértices são identificados pelas coordenadas geodésicas discriminadas no Anexo, referenciadas no sistema SIRGAS 2000.

§ 1º A área do Porto Organizado compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto, bem público construído e aparelhado para atender as necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição da autoridade portuária.

§ 2º Os imóveis sob a gestão da autoridade portuária contidos na área do Porto Organizado são inalienáveis e não se sujeitam a usucapião, na forma dos art. 100 e art. 102 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, e impenhoráveis, na forma do art. 833, *caput*, inciso I, da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015.

Art. 2º A autoridade portuária do Porto Organizado de Porto Velho deverá disponibilizar ao público, em seu endereço eletrônico, planta do polígono referido no art. 1º, que terá identificados os limites da área do porto e de suas vizinhanças.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 4 de maio de 2016; 195º da Independência e 128ª da República.

DILMA ROUSSEFF
Maurício Muniz Barretto de Carvalho

ANEXO

| Vértices | Coordenadas geodésicas (SIRGAS 2000) | |
|----------|--------------------------------------|-------------|
| | Latitude | Longitude |
| 1 | -8,750036° | -63,913850° |
| 2 | -8,751608° | -63,921572° |
| 3 | -8,739853° | -63,924769° |
| 4 | -8,743017° | -63,917825° |
| 5 | -8,743072° | -63,917289° |
| 6 | -8,743617° | -63,916889° |
| 7 | -8,743817° | -63,916397° |
| 8 | -8,743564° | -63,916044° |
| 9 | -8,743872° | -63,915725° |
| 10 | -8,743936° | -63,915500° |
| 11 | -8,744344° | -63,915392° |
| 12 | -8,744678° | -63,915336° |
| 13 | -8,745258° | -63,915283° |
| 14 | -8,745836° | -63,915203° |
| 15 | -8,745936° | -63,915267° |
| 16 | -8,746436° | -63,914594° |

Figura 65 – Demarcação do Porto de Porto Velho

Fonte: SOPH/2019

6.3.4 ATO DECLARATÓRIO DE RECINTO ALFANDEGADO

| ATO DECLARATÓRIO COANA Nº 377, DE 09 DE DEZEMBRO DE 1992 | | Multivigente | Vigente | Original | Relaciona |
|---|--|--------------|---------|----------|---|
| (Publicado(a) no DOU de 18/12/1992, seção 1, página 0) | | | | | |
| | | | | | "Informa os códigos dos locais e recintos alfandegados do território nacional." |
| O COORDENADOR-GERAL DO SISTEMA DE CONTROLE ADUANEIRO, tendo em vista o disposto no item 5 da Instrução Normativa RF nº 15, de 22 de fevereiro de 1991, declara: | | | | | |
| 1. Os códigos dos locais/recintos alfandegados do território nacional são os constantes do Anexo a este Ato. | | | | | |
| 2. Este Ato entra em vigor na data de sua publicação. | | | | | |
| MOACYR ELOY DE MEDEIROS | | | | | |
| ANEXO | | | | | |
| CADASTRO DE LOCAIS / RECINTOS ALFANDEGADOS | | | | | |
| UNIDADE JURISDICIONANTE | | | | | |
| TIPO DE LOCAL/RECINTO ALFANDEGADO | | CÓDIGO | | | |

Figura 66 – Registro do Porto de Porto Velho RFB
Fonte: SOPH/2019