



PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO

PORTO ORGANIZADO DE NITERÓI

2024



INTRODUÇÃO

O presente refere-se à atualização do PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO (PDZ) DO PORTO DE NITERÓI, situado na cidade homônima, Estado do Rio de Janeiro.

A gestão da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) pretende, com a elaboração deste Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), compatibilizar as atividades portuárias com as políticas e diretrizes nacionais e regionais de desenvolvimento social, econômico, ambiental e urbano, com a garantia de eficiência às operações portuárias e por fim, com a capacidade de suporte ao ecossistema no qual o porto está inserido.

Nesse contexto, o planejamento das atividades portuárias, consubstanciado no presente PDZ, deve ser dinâmico, capaz de integrar, em si, a complexidade das trocas econômicas mundiais, sempre sujeitas a impactos decorrentes de variações de mercado, bem como de decisões comerciais das principais empresas instaladas no complexo. Para obtenção de melhores resultados, a produção do presente documento levou em consideração o atual Plano Diretor do Município e o mais recente Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio de Janeiro e Niterói.

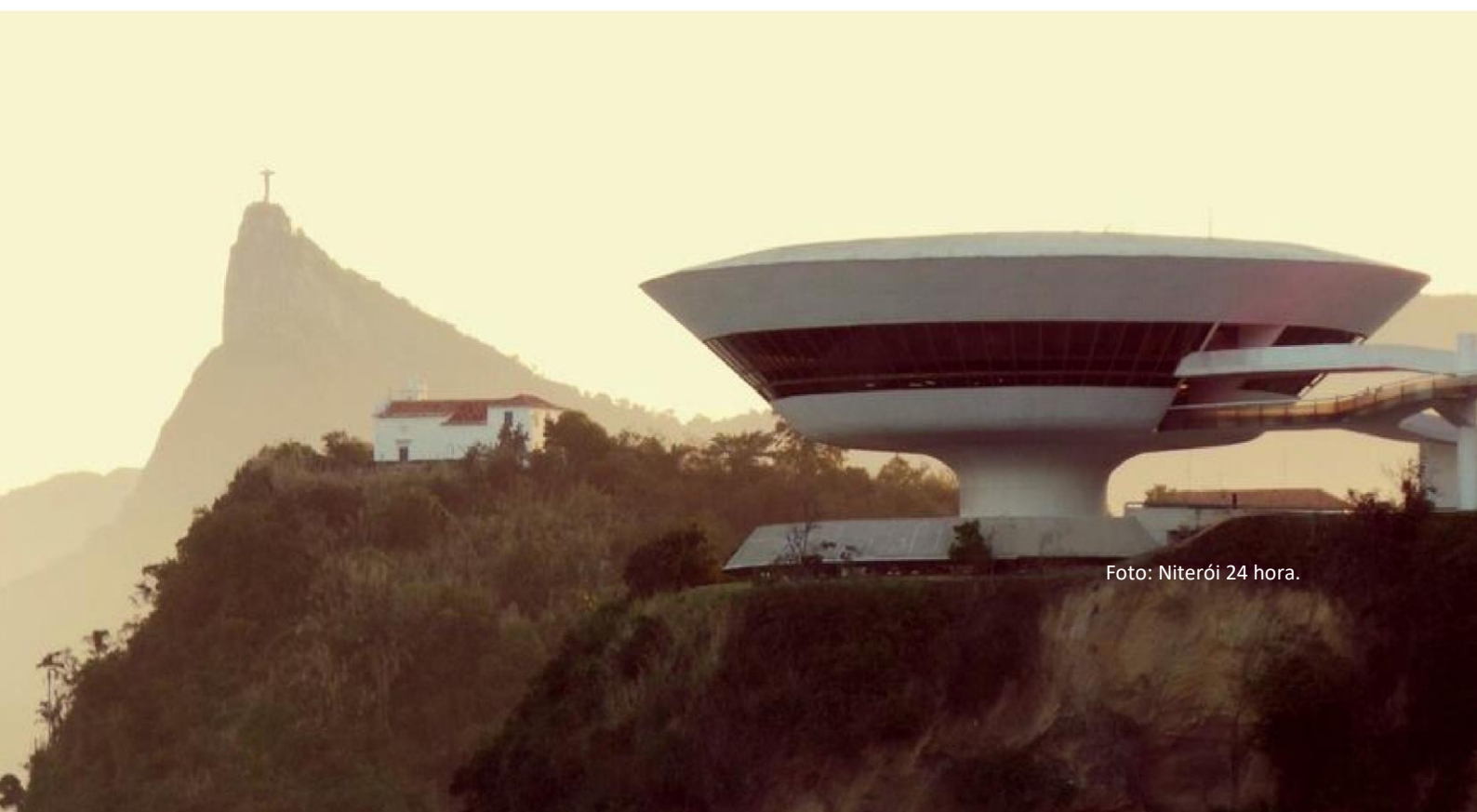


Foto: Niterói 24 hora.

SUMÁRIO

1. INFORMAÇÕES GERAIS.....	5
1.1 Localização	5
1.2 Dados cadastrais	6
1.3 Marcos Legais.....	6
1.4 Delimitação do porto organizado - Poligonal	7
1.5 Estrutura administrativa e de gestão	26
2. ZONEAMENTO	27
2.1 Áreas e instalações afetas às operações portuárias	27
2.1.1 Situação Atual	27
2.1.2 Curto Prazo	31
2.1.3 Médio Prazo.....	31
2.1.4 Longo Prazo.....	31
2.2 Áreas afetas às operações portuárias arrendadas	31
2.2.1 Situação Atual	31
2.2.2 Curto Prazo	34
2.2.3 Médio Prazo	34
2.2.4 Longo Prazo.....	34
2.3 Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento	34
2.3.1 Situação Atual	34
2.3.2 Curto Prazo	34
2.3.3 Médio Prazo.....	37
2.3.4 Longo Prazo.....	37
2.4 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias.....	37
2.5 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias em exploração indireta.....	37
2.6 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta	37
2.7 Terminais de uso privado dentro da poligonal do porto	37
2.8 Áreas e instalações alfandegadas.....	37
2.9 Áreas de interesse portuário fora do porto organizado	38
3. INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO	38
3.1 Energia elétrica	38
3.2 Abastecimento de água.....	38
4. RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO.....	39
5. LICENCIAMENTO AMBIENTAL	39
6. ISPS CODE	40

7. VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO	40
7.1 Vias de circulação rodoviária.....	40
7.2 Vias de circulação ferroviária	41
8. ACESSOS TERRESTRES	41
8.1 Rodoviários	42
8.2 Ferroviários	42
8.3 Dutoviários	43
9. ACESSOS AQUAVIÁRIOS.....	43
9.1 Canal de acesso	43
9.2 Bacia de evolução.....	44
9.3 Áreas de Fundeio.....	45
9.3.1 Situação Atual.....	45
9.3.2 Curto Prazo.....	47
9.3.3 Médio Prazo.....	49
9.3.4 Longo Prazo.....	49
9.4 Hidrovias	49
10. INTERFERÊNCIA DO(S) PLANO(S) DIRETOR(ES) URBANO(S) DO(S) MUNICÍPIO(S) NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO	49
11. PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS	50
11.1 Melhorias operacionais	50
11.2 Investimentos portuários	50
11.3 Acessos aos portos.....	51
11.4 Gestão portuária	52
11.5 Meio ambiente.....	52
11.5.1 Unidade de Conservação (UC)	52
11.5.2 Comunidades Quilombolas	52
11.5.3 Terras Indígenas	52
11.5.4 Imóveis Tombados.....	53
11.5.5 Auditorias Ambientais.....	53
11.5.6 Plano de gerenciamento de resíduos sólidos - PGRS	53
11.5.7 Plano de Ajuda Mútua – PAM	53
11.5.8 Gerenciamento de Riscos Ocupacionais - GRO e Programa de Gerenciamento de Riscos - PGR.....	54
11.5.9 Agenda ambiental	54
11.5.10 Carga Perigosa	54
11.5.11 Gestão ambiental e segurança do trabalho	54
11.6 Porto-cidade.....	55
11.6.1 Ações de apoio à capacitação e inclusão social.....	55

1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1 Localização

O Porto de Niterói localiza-se na costa leste da Baía de Guanabara, em área central da cidade de Niterói, junto aos acessos da Ponte Presidente Costa e Silva, conhecida como Ponte Rio-Niterói.

As coordenadas são:



Latitude: 22° 52'55"S

Longitude: 43°6'57"W



O endereço do Porto de Niterói é Avenida Feliciano Sodré, 215, Centro, Niterói, Rio de Janeiro, CEP 24030-012, telefone (21) 36045974/5973/5971.

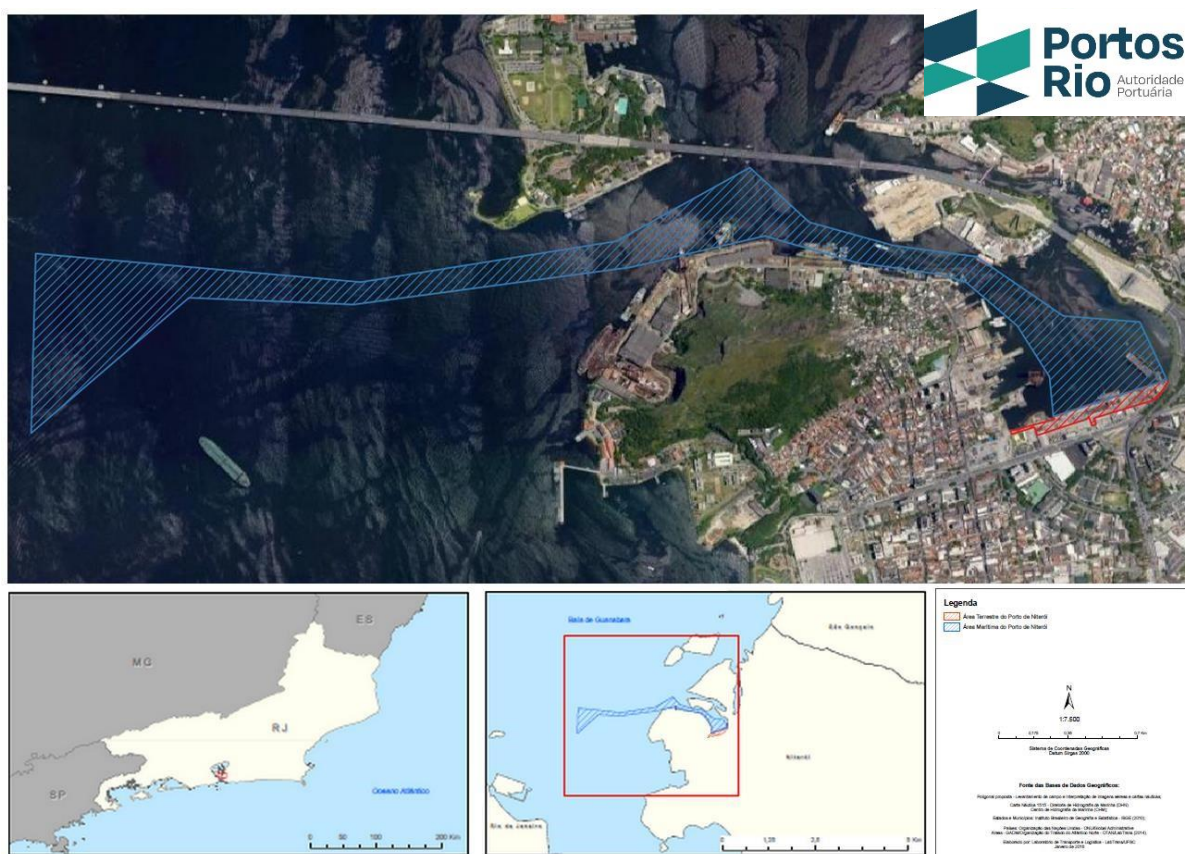


Figura 1 - Localização do Porto de Niterói

Fonte: PortosRio

1.2 Dados cadastrais

Tabela 1 - Dados Cadastrais do Porto de Niterói

Poder e Órgão de Vinculação	
Órgão de Vinculação	Ministério de Portos e Aeroportos – MPor
Identificação da Unidade Jurisdicionada	
Denominação Completa:	Companhia Docas do Rio de Janeiro
Denominação Abreviada:	CDRJ
Regime de Exploração:	Empresa Pública Federal
CNPJ:	42.266.890/0001-28
Página Web:	www.portosrio.gov.br
E-mail:	asscomcdrij@portosrio.gov.br
Telefone:	(21) 3782-3185

Fonte: PortosRio

1.3 Marcos Legais

Decreto-Lei nº 256, de 28 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre a extinção da Autarquia Federal denominada Administração do Porto do Rio de Janeiro e autoriza a constituição da Companhia Docas do Rio de Janeiro e dá outras providências.

Decreto nº 72.439, de 9 de julho de 1973. Aprova a constituição da Companhia Docas do Rio de Janeiro.

Decreto nº 4.554, de 27 de dezembro de 2002. Dispõe sobre a delimitação da área do Porto Organizado do Rio de Janeiro - RJ.

Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de Portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nos 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nos 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. Regulamenta o disposto na Lei no 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de Portos organizados e de instalações portuárias.

Secretaria de Portos da Presidência da República – Portaria nº 206, de 11 de julho de 2014. Altera o Anexo I da Portaria SEP/PR nº 03, de 07 de janeiro de 2014, que estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP e respectivos Planos Mestres, Planos de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ e Plano Geral de Outorgas – PGO.

Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Resolução Normativa nº 07, de 30 de maio de 2016. Aprova a norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão da administração do porto, no âmbito dos Portos Organizados.

Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017. Altera o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.

Portaria nº 508, de 5 de julho de 2019. Define a área do Porto Organizado de Niterói, no Estado do Rio de Janeiro.

Ministério da Infraestrutura - Portaria nº 61, de 10 de junho de 2020. Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário - Planos Mestres (PM), Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e Plano Geral de Outorgas (PGO).

Lei nº 14.047, de 24 de agosto de 2020. Dispõe sobre medidas temporárias para enfrentamento da pandemia da Covid-19 no âmbito do setor portuário, sobre a cessão de pátios da administração pública e sobre o custeio das despesas com serviços de estacionamento para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte aéreo regular de passageiros em pátios.

Portaria nº 51, de 23 de março de 2021. Disciplina a exploração direta e indireta de áreas e instalações não afetas às operações portuárias, e dá outras providências.

Decreto nº 10.672, de 12 de abril de 2021. Altera o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.

1.4 Delimitação do porto organizado - Poligonal

Portaria n. 508, de 5 de julho de 2019: Define a área do Porto Organizado de Niterói, no Estado do Rio de Janeiro.

O MINISTRO DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA, no uso da competência que lhe foi delegada nos termos do Decreto no 9.827, de 10 de junho de 2019, e tendo em vista o que consta no Processo Administrativo no 00045.003223/2015-05, resolve:

Art. 1. A área do Porto Organizado de Niterói, no Estado do Rio de Janeiro, é definida pelos polígonos cujos vértices têm as coordenadas georreferenciadas discriminadas nos Anexos I a XVI, referenciadas no sistema SIRGAS 2000.

Parágrafo único. 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 às necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujos tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição da autoridade portuária.

Art. 2. A autoridade portuária do Porto Organizado de Niterói deverá disponibilizar ao público, em seu endereço eletrônico, planta dos polígonos referidos no art. 1o, que identificará com precisão os limites das áreas do porto e de suas vizinhanças.

Art. 3. Fica revogada a Portaria no 1.036, de 20 de dezembro de 1993, do Ministério dos Transportes.

Art. 4. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

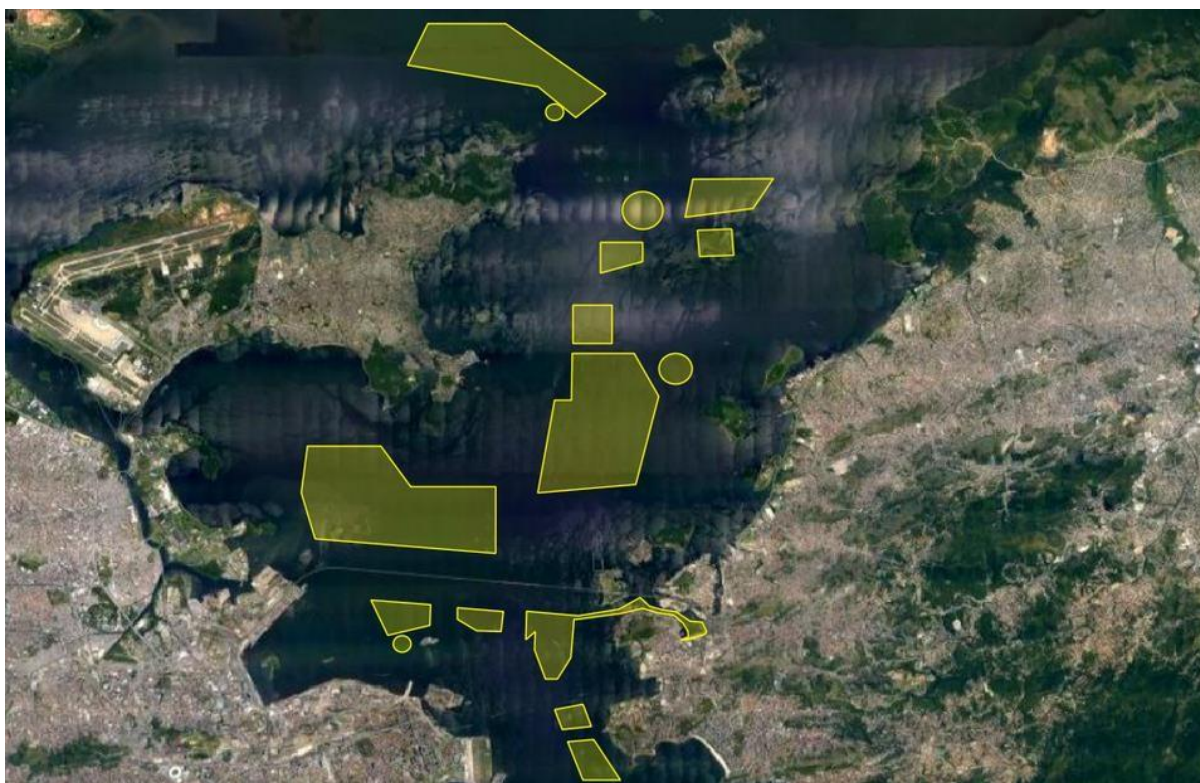


Figura 2 - Delimitação do Porto Organizado de Niterói
Fonte: PortosRio



Figura 3 - Delimitação do Porto Organizado de Niterói
Fonte: PortosRio

A seguir são apresentadas a tabela contendo todas as Coordenadas Geográficas que delimitam a poligonal vigente do Porto Organizado.

Tabela 2 - Delimitação do Porto Organizado de Niterói

ANEXO I - Polígono terrestre + canal de acesso + polígono D (polígono D compartilhado com o Porto Organizado do Rio de Janeiro) - Área 1.762.530,55 m²		
Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)		
Vértices	Latitude	Longitude
BRNTR-001	-22,8794270°	-43,1196190°
BRNTR-002	-22,8779160°	-43,1213940°
BRNTR-003	-22,8776580°	-43,1222450°
BRNTR-004	-22,8772330°	-43,1252170°
BRNTR-005	-22,8763160°	-43,1283710°
BRNTR-006	-22,8774030°	-43,1330230°
BRNTR-007	-22,8786940°	-43,1426220°
BRNTR-008	-22,8786770°	-43,1430330°
BRNTR-009	-22,8786678°	-43,1432566°
BRNTR-010	-22,8870320°	-43,1439690°
BRNTR-011	-22,8916680°	-43,1468860°
BRNTR-012	-22,8916670°	-43,1495000°
BRNTR-013	-22,8853080°	-43,1518790°
BRNTR-014	-22,8813822°	-43,1517247°
BRNTR-015	-22,8831360°	-43,1537800°
BRNTR-016	-22,8769300°	-43,1536080°
BRNTR-017	-22,8774250°	-43,1479400°
BRNTR-018	-22,8779180°	-43,1423740°
BRNTR-019	-22,8764980°	-43,1335150°
BRNTR-020	-22,8739460°	-43,1288880°
BRNTR-021	-22,8758380°	-43,1268280°
BRNTR-022	-22,8766500°	-43,1239000°
BRNTR-023	-22,8770330°	-43,1210330°
BRNTR-024	-22,8791670°	-43,1180000°
BRNTR-025	-22,8793000°	-43,1153670°
BRNTR-026	-22,8813260°	-43,1144630°

BRNTR-027	-22,8813080°	-43,1144080°
BRNTR-028	-22,8813560°	-43,1143890°
BRNTR-029	-22,8814640°	-43,1144360°
BRNTR-030	-22,8818030°	-43,1146690°
BRNTR-031	-22,8819690°	-43,1148360°
BRNTR-032	-22,8821860°	-43,1150890°
BRNTR-033	-22,8824780°	-43,1154580°
BRNTR-034	-22,8827080°	-43,1157720°
BRNTR-035	-22,8827920°	-43,1159890°
BRNTR-036	-22,8830440°	-43,1168080°
BRNTR-037	-22,8831120°	-43,1170190°
BRNTR-038	-22,8828560°	-43,1171150°
BRNTR-039	-22,8834660°	-43,1190750°
BRNTR-040	-22,8837360°	-43,1189780°
BRNTR-041	-22,8838000°	-43,1191750°
BRNTR-042	-22,8835310°	-43,1192750°
BRNTR-043	-22,8836598°	-43,1196582°
BRNTR-044	-22,8831681°	-43,1198318°
BRNTR-045	-22,8830787°	-43,1198634°
BRNTR-046	-22,8830780°	-43,1198530°
BRNTR-047	-22,8830470°	-43,1197000°
BRNTR-048	-22,8830390°	-43,1196330°
BRNTR-049	-22,8830140°	-43,1195360°
BRNTR-050	-22,8829890°	-43,1194470°
BRNTR-051	-22,8829220°	-43,1193250°
BRNTR-052	-22,8828190°	-43,1191940°
BRNTR-053	-22,8825960°	-43,1191620°
BRNTR-054	-22,8812610°	-43,1186700°
ANEXO II - Polígono B (compartilhado com o Porto Organizado do Rio de Janeiro) - Área 687.611,93 m²		
Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)		

Vértices	Latitude	Longitude
BRNTR-055	-22,9136670°	-43,1413330°
BRNTR-056	-22,9053330°	-43,1446670°
BRNTR-057	-22,9048330°	-43,1390000°
BRNTR-058	-22,9136670°	-43,1331670°
ANEXO III - Polígono C (compartilhado com o Porto Organizado do Rio de Janeiro) - Área 343.740,57 m²		
Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)		
Vértices	Latitude	Longitude
BRNTR-059	-22,9026670°	-43,1458330°
BRNTR-060	-22,8983330°	-43,1475000°
BRNTR-061	-22,8971670°	-43,1413330°
BRNTR-062	-22,9020000°	-43,1395000°
ANEXO IV - Polígono E (compartilhado com o Porto Organizado do Rio de Janeiro) - Área 455.358,98 m²		
Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)		
Vértices	Latitude	Longitude
BRNTR-063	-22,8786670°	-43,1686670°
BRNTR-064	-22,8761670°	-43,1686670°
BRNTR-065	-22,8770000°	-43,1586670°
BRNTR-066	-22,8813330°	-43,1591670°
BRNTR-067	-22,8811670°	-43,1645000°
ANEXO V - Polígono F (compartilhado com o Porto Organizado do Rio de Janeiro) - Área 777.830,42 m²		
Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)		
Vértices	Latitude	Longitude
BRNTR-068	-22,8755000°	-43,1745000°
BRNTR-069	-22,8800000°	-43,1746670°
BRNTR-070	-22,8821670°	-43,1838330°
BRNTR-071	-22,8745000°	-43,1875000°
ANEXO VI - Polígono G (compartilhado com o Porto Organizado do Rio de Janeiro) - Área 123.267,34 m²		

Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)		
Vértices	Latitude	Longitude
BRNTR-072	-22,8822581°	-43,1804718°
BRNTR-073	-22,8822783°	-43,1803388°
BRNTR-074	-22,8823070°	-43,1802076°
BRNTR-075	-22,8823441°	-43,1800789°
BRNTR-076	-22,8823895°	-43,1799533°
BRNTR-077	-22,8824429°	-43,1798315°
BRNTR-078	-22,8825040°	-43,1797139°
BRNTR-079	-22,8825725°	-43,1796012°
BRNTR-080	-22,8826482°	-43,1794940°
BRNTR-081	-22,8827306°	-43,1793927°
BRNTR-082	-22,8828194°	-43,1792979°
BRNTR-083	-22,8829140°	-43,1792100°
BRNTR-084	-22,8830142°	-43,1791294°
BRNTR-085	-22,8831193°	-43,1790566°
BRNTR-086	-22,8832288°	-43,1789918°
BRNTR-087	-22,8833423°	-43,1789355°
BRNTR-088	-22,8834591°	-43,1788878°
BRNTR-089	-22,8835787°	-43,1788491°
BRNTR-090	-22,8837006°	-43,1788194°
BRNTR-091	-22,8838240°	-43,1787990°
BRNTR-092	-22,8839485°	-43,1787879°
BRNTR-093	-22,8840734°	-43,1787863°
BRNTR-094	-22,8841981°	-43,1787940°
BRNTR-095	-22,8843219°	-43,1788111°
BRNTR-096	-22,8844444°	-43,1788375°
BRNTR-097	-22,8845649°	-43,1788731°
BRNTR-098	-22,8846828°	-43,1789176°
BRNTR-099	-22,8847975°	-43,1789709°
BRNTR-100	-22,8849085°	-43,1790327°

BRNTR-101	-22,8850152°	-43,1791027°
BRNTR-102	-22,8851172°	-43,1791806°
BRNTR-103	-22,8852138°	-43,1792660°
BRNTR-104	-22,8853047°	-43,1793584°
BRNTR-105	-22,8853894°	-43,1794574°
BRNTR-106	-22,8854675°	-43,1795626°
BRNTR-107	-22,8855387°	-43,1796734°
BRNTR-108	-22,8856024°	-43,1797893°
BRNTR-109	-22,8856586°	-43,1799097°
BRNTR-110	-22,8857068°	-43,1800341°
BRNTR-111	-22,8857468°	-43,1801618°
BRNTR-112	-22,8857786°	-43,1802921°
BRNTR-113	-22,8858018°	-43,1804246°
BRNTR-114	-22,8858163°	-43,1805585°
BRNTR-115	-22,8858222°	-43,1806931°
BRNTR-116	-22,8858194°	-43,1808279°
BRNTR-117	-22,8858079°	-43,1809621°
BRNTR-118	-22,8857877°	-43,1810951°
BRNTR-119	-22,8857590°	-43,1812263°
BRNTR-120	-22,8857219°	-43,1813550°
BRNTR-121	-22,8856766°	-43,1814806°
BRNTR-122	-22,8856232°	-43,1816025°
BRNTR-123	-22,8855621°	-43,1817200°
BRNTR-124	-22,8854935°	-43,1818327°
BRNTR-125	-22,8854179°	-43,1819400°
BRNTR-126	-22,8853354°	-43,1820412°
BRNTR-127	-22,8852467°	-43,1821361°
BRNTR-128	-22,8851520°	-43,1822240°
BRNTR-129	-22,8850519°	-43,1823045°
BRNTR-130	-22,8849468°	-43,1823774°
BRNTR-131	-22,8848372°	-43,1824421°

BRNTR-132	-22,8847238°	-43,1824985°
BRNTR-133	-22,8846069°	-43,1825461°
BRNTR-134	-22,8844873°	-43,1825849°
BRNTR-135	-22,8843655°	-43,1826145°
BRNTR-136	-22,8842420°	-43,1826349°
BRNTR-137	-22,8841175°	-43,1826460°
BRNTR-138	-22,8839927°	-43,1826477°
BRNTR-139	-22,8838680°	-43,1826399°
BRNTR-140	-22,8837441°	-43,1826228°
BRNTR-141	-22,8836216°	-43,1825964°
BRNTR-142	-22,8835011°	-43,1825609°
BRNTR-143	-22,8833833°	-43,1825163°
BRNTR-144	-22,8832685°	-43,1824630°
BRNTR-145	-22,8831575°	-43,1824012°
BRNTR-146	-22,8830508°	-43,1823312°
BRNTR-147	-22,8829489°	-43,1822533°
BRNTR-148	-22,8828522°	-43,1821679°
BRNTR-149	-22,8827613°	-43,1820755°
BRNTR-150	-22,8826766°	-43,1819765°
BRNTR-151	-22,8825985°	-43,1818713°
BRNTR-152	-22,8825274°	-43,1817605°
BRNTR-153	-22,8824636°	-43,1816446°
BRNTR-154	-22,8824075°	-43,1815242°
BRNTR-155	-22,8823593°	-43,1813998°
BRNTR-156	-22,8823192°	-43,1812722°
BRNTR-157	-22,8822875°	-43,1811418°
BRNTR-158	-22,8822643°	-43,1810093°
BRNTR-159	-22,8822497°	-43,1808755°
BRNTR-160	-22,8822438°	-43,1807408°
BRNTR-161	-22,8822466°	-43,1806061°

ANEXO VII - Polígono H (compartilhado com o Porto Organizado do Rio de Janeiro) - Área 7.980.852,81 m²

Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)

Vértices	Latitude	Longitude
BRNTR-162	-22,8498330°	-43,1788330°
BRNTR-163	-22,8498330°	-43,1603330°
BRNTR-164	-22,8643330°	-43,1603330°
BRNTR-165	-22,8611670°	-43,1996670°
BRNTR-166	-22,8511670°	-43,2026670°
BRNTR-167	-22,8410000°	-43,2013330°
BRNTR-168	-22,8410000°	-43,1853330°

ANEXO VIII - Polígono I (compartilhado com o Porto Organizado do Rio de Janeiro) - Área 6.649.244,12 m²

Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)

Vértices	Latitude	Longitude
BRNTR-169	-22,8310000°	-43,1438330°
BRNTR-170	-22,8208330°	-43,1436670°
BRNTR-171	-22,8208330°	-43,1301670°
BRNTR-172	-22,8301670°	-43,1248330°
BRNTR-173	-22,8493330°	-43,1298330°
BRNTR-174	-22,8511670°	-43,1511670°
BRNTR-175	-22,8310000°	-43,1475000°

ANEXO IX - Polígono J (compartilhado com o Porto Organizado do Rio de Janeiro) - Área 805.446,30 m²

Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)

Vértices	Latitude	Longitude
BRNTR-176	-22,8186670°	-43,1435000°
BRNTR-177	-22,8103330°	-43,1435000°
BRNTR-178	-22,8103330°	-43,1350000°
BRNTR-179	-22,8186670°	-43,1350000°

ANEXO X - Polígono K (compartilhado com o Porto Organizado do Rio de Janeiro) - Área 564.573,19 m²

Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)		
Vértices	Latitude	Longitude
BRNTR-180	-22,8008330°	-43,1283330°
BRNTR-181	-22,8033330°	-43,1375000°
BRNTR-182	-22,7966670°	-43,1375000°
BRNTR-183	-22,7966670°	-43,1283330°
ANEXO XI - Polígono L (compartilhado com o Porto Organizado do Rio de Janeiro) - Área 1.321.999,26 m²		
Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)		
Vértices	Latitude	Longitude
BRNTR-184	-22,7828000°	-43,0999000°
BRNTR-185	-22,7829000°	-43,1174000°
BRNTR-186	-22,7911833°	-43,1190667°
BRNTR-187	-22,7893000°	-43,1043000°
ANEXO XII - Polígono M (compartilhado com o Porto Organizado do Rio de Janeiro) - Área 4.482.798,44 m²		
Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)		
Vértices	Latitude	Longitude
BRNTR-188	-22,7628000°	-43,1511000°
BRNTR-189	-22,7695000°	-43,1429000°
BRNTR-190	-22,7643000°	-43,1363333°
BRNTR-191	-22,7490833°	-43,1581500°
BRNTR-192	-22,7490667°	-43,1751000°
BRNTR-193	-22,7581000°	-43,1795000°
BRNTR-194	-22,7625912°	-43,1523620°
BRNTR-195	-22,7627693°	-43,1512854°
ANEXO XIII - Polígono N (compartilhado com o Porto Organizado do Rio de Janeiro) - Área 124.916,00 m²		
Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)		
Vértices	Latitude	Longitude
BRNTR-196	-22,7675450°	-43,1492510°
BRNTR-197	-22,7674350°	-43,1491870°

BRNTR-198	-22,7673280°	-43,1491150°
BRNTR-199	-22,7672270°	-43,1490350°
BRNTR-200	-22,7671310°	-43,1489480°
BRNTR-201	-22,7670410°	-43,1488540°
BRNTR-202	-22,7669570°	-43,1487520°
BRNTR-203	-22,7668790°	-43,1486450°
BRNTR-204	-22,7668090°	-43,1485330°
BRNTR-205	-22,7667470°	-43,1484150°
BRNTR-206	-22,7666920°	-43,1482930°
BRNTR-207	-22,7666450°	-43,1481660°
BRNTR-208	-22,7666060°	-43,1480370°
BRNTR-209	-22,7665760°	-43,1479050°
BRNTR-210	-22,7665540°	-43,1477710°
BRNTR-211	-22,7665410°	-43,1476360°
BRNTR-212	-22,7665360°	-43,1475000°
BRNTR-213	-22,7665410°	-43,1473640°
BRNTR-214	-22,7665540°	-43,1472290°
BRNTR-215	-22,7665760°	-43,1470950°
BRNTR-216	-22,7666060°	-43,1469630°
BRNTR-217	-22,7666450°	-43,1468340°
BRNTR-218	-22,7666920°	-43,1467070°
BRNTR-219	-22,7667470°	-43,1465850°
BRNTR-220	-22,7668090°	-43,1464670°
BRNTR-221	-22,7668790°	-43,1463550°
BRNTR-222	-22,7669570°	-43,1462480°
BRNTR-223	-22,7670410°	-43,1461460°
BRNTR-224	-22,7671310°	-43,1460520°
BRNTR-225	-22,7672270°	-43,1459650°
BRNTR-226	-22,7673280°	-43,1458850°
BRNTR-227	-22,7674350°	-43,1458130°
BRNTR-228	-22,7675450°	-43,1457490°

BRNTR-229	-22,7676600°	-43,1456930°
BRNTR-230	-22,7677780°	-43,1456470°
BRNTR-231	-22,7678980°	-43,1456090°
BRNTR-232	-22,7680210°	-43,1455810°
BRNTR-233	-22,7681450°	-43,1455620°
BRNTR-234	-22,7682700°	-43,1455530°
BRNTR-235	-22,7683960°	-43,1455530°
BRNTR-236	-22,7685210°	-43,1455620°
BRNTR-237	-22,7686450°	-43,1455810°
BRNTR-238	-22,7687680°	-43,1456090°
BRNTR-239	-22,7688880°	-43,1456470°
BRNTR-240	-22,7690060°	-43,1456930°
BRNTR-241	-22,7691210°	-43,1457490°
BRNTR-242	-22,7692310°	-43,1458130°
BRNTR-243	-22,7693380°	-43,1458850°
BRNTR-244	-22,7694390°	-43,1459650°
BRNTR-245	-22,7695350°	-43,1460520°
BRNTR-246	-22,7696250°	-43,1461460°
BRNTR-247	-22,7697090°	-43,1462480°
BRNTR-248	-22,7697870°	-43,1463550°
BRNTR-249	-22,7698570°	-43,1464670°
BRNTR-250	-22,7699190°	-43,1465850°
BRNTR-251	-22,7699740°	-43,1467070°
BRNTR-252	-22,7700210°	-43,1468340°
BRNTR-253	-22,7700600°	-43,1469630°
BRNTR-254	-22,7700900°	-43,1470950°
BRNTR-255	-22,7701120°	-43,1472290°
BRNTR-256	-22,7701250°	-43,1473640°
BRNTR-257	-22,7701300°	-43,1475000°
BRNTR-258	-22,7701250°	-43,1476360°
BRNTR-259	-22,7701120°	-43,1477710°

BRNTR-260	-22,7700900°	-43,1479050°
BRNTR-261	-22,7700600°	-43,1480370°
BRNTR-262	-22,7700210°	-43,1481660°
BRNTR-263	-22,7699740°	-43,1482930°
BRNTR-264	-22,7699190°	-43,1484150°
BRNTR-265	-22,7698570°	-43,1485330°
BRNTR-266	-22,7697870°	-43,1486450°
BRNTR-267	-22,7697660°	-43,1486740°
BRNTR-268	-22,7697248°	-43,1487318°
BRNTR-269	-22,7696417°	-43,1488338°
BRNTR-270	-22,7695522°	-43,1489294°
BRNTR-271	-22,7694568°	-43,1490179°
BRNTR-272	-22,7693558°	-43,1490991°
BRNTR-273	-22,7692499°	-43,1491725°
BRNTR-274	-22,7691394°	-43,1492378°
BRNTR-275	-22,7690251°	-43,1492945°
BRNTR-276	-22,7689073°	-43,1493426°
BRNTR-277	-22,7687867°	-43,1493816°
BRNTR-278	-22,7686638°	-43,1494115°
BRNTR-279	-22,7685394°	-43,1494321°
BRNTR-280	-22,7684139°	-43,1494433°
BRNTR-281	-22,7682879°	-43,1494450°
BRNTR-282	-22,7681622°	-43,1494372°
BRNTR-283	-22,7680373°	-43,1494200°
BRNTR-284	-22,7679138°	-43,1493934°
BRNTR-285	-22,7677923°	-43,1493576°
BRNTR-286	-22,7676600°	-43,1493070°
ANEXO XIV - Polígono O (compartilhado com o Porto Organizado do Rio de Janeiro) - Área 642.201,08 m²		
Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)		
Vértices	Latitude	Longitude

BRNTR-287	-22,7856536°	-43,1279282°
BRNTR-288	-22,7857152°	-43,1274718°
BRNTR-289	-22,7858206°	-43,1270248°
BRNTR-290	-22,7859688°	-43,1265921°
BRNTR-291	-22,7861582°	-43,1261786°
BRNTR-292	-22,7863865°	-43,1257886°
BRNTR-293	-22,7866514°	-43,1254265°
BRNTR-294	-22,7869500°	-43,1250962°
BRNTR-295	-22,7872789°	-43,1248014°
BRNTR-296	-22,7876346°	-43,1245453°
BRNTR-297	-22,7880132°	-43,1243307°
BRNTR-298	-22,7884105°	-43,1241600°
BRNTR-299	-22,7888221°	-43,1240350°
BRNTR-300	-22,7892437°	-43,1239571°
BRNTR-301	-22,7896704°	-43,1239271°
BRNTR-302	-22,7900978°	-43,1239454°
BRNTR-303	-22,7905210°	-43,1240117°
BRNTR-304	-22,7909355°	-43,1241255°
BRNTR-305	-22,7913367°	-43,1242853°
BRNTR-306	-22,7917202°	-43,1244895°
BRNTR-307	-22,7920818°	-43,1247357°
BRNTR-308	-22,7924175°	-43,1250215°
BRNTR-309	-22,7927237°	-43,1253435°
BRNTR-310	-22,7929971°	-43,1256982°
BRNTR-311	-22,7932345°	-43,1260818°
BRNTR-312	-22,7934335°	-43,1264901°
BRNTR-313	-22,7935918°	-43,1269186°
BRNTR-314	-22,7937077°	-43,1273626°
BRNTR-315	-22,7937800°	-43,1278173°
BRNTR-316	-22,7938078°	-43,1282776°
BRNTR-317	-22,7937908°	-43,1287385°

BRNTR-318	-22,7937292°	-43,1291949°
BRNTR-319	-22,7936238°	-43,1296419°
BRNTR-320	-22,7934756°	-43,1300746°
BRNTR-321	-22,7932863°	-43,1304882°
BRNTR-322	-22,7930579°	-43,1308782°
BRNTR-323	-22,7927930°	-43,1312403°
BRNTR-324	-22,7924944°	-43,1315706°
BRNTR-325	-22,7921655°	-43,1318654°
BRNTR-326	-22,7918097°	-43,1321214°
BRNTR-327	-22,7914312°	-43,1323360°
BRNTR-328	-22,7910339°	-43,1325068°
BRNTR-329	-22,7906222°	-43,1326317°
BRNTR-330	-22,7902007°	-43,1327097°
BRNTR-331	-22,7897739°	-43,1327396°
BRNTR-332	-22,7893465°	-43,1327213°
BRNTR-333	-22,7889233°	-43,1326549°
BRNTR-334	-22,7888900°	-43,1326458°
BRNTR-335	-22,7887839°	-43,1326221°
BRNTR-336	-22,7885088°	-43,1325411°
BRNTR-337	-22,7882396°	-43,1324396°
BRNTR-338	-22,7879777°	-43,1323180°
BRNTR-339	-22,7877242°	-43,1321771°
BRNTR-340	-22,7874804°	-43,1320174°
BRNTR-341	-22,7872476°	-43,1318398°
BRNTR-342	-22,7870268°	-43,1316450°
BRNTR-343	-22,7868192°	-43,1314342°
BRNTR-344	-22,7866257°	-43,1312082°
BRNTR-345	-22,7864473°	-43,1309683°
BRNTR-346	-22,7862849°	-43,1307155°
BRNTR-347	-22,7861391°	-43,1304511°
BRNTR-348	-22,7860109°	-43,1301764°

BRNTR-349	-22,7859007°	-43,1298927°
BRNTR-350	-22,7858092°	-43,1296014°
BRNTR-351	-22,7857367°	-43,1293039°
BRNTR-352	-22,7856836°	-43,1290017°
BRNTR-353	-22,7856502°	-43,1286963°
BRNTR-354	-22,7856438°	-43,1281957°

ANEXO XV - Polígono P (compartilhado com o Porto Organizado do Rio de Janeiro) - Área 483.950,21 m²

Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)

Vértices	Latitude	Longitude
BRNTR-355	-22,7937500°	-43,1089730°
BRNTR-356	-22,7994760°	-43,1084980°
BRNTR-357	-22,7997200°	-43,1159390°
BRNTR-358	-22,7940400°	-43,1164120°

ANEXO XVI - Polígono Q (compartilhado com o Porto Organizado do Rio de Janeiro) - Área 428.708,92 m²

Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)

Vértices	Latitude	Longitude
BRNTR-359	-22,8208720°	-43,1206650°
BRNTR-360	-22,8209120°	-43,1204160°
BRNTR-361	-22,8209690°	-43,1201720°
BRNTR-362	-22,8210400°	-43,1199320°
BRNTR-363	-22,8211270°	-43,1196990°
BRNTR-364	-22,8212290°	-43,1194720°
BRNTR-365	-22,8213450°	-43,1192540°
BRNTR-366	-22,8214750°	-43,1190450°
BRNTR-367	-22,8216180°	-43,1188470°
BRNTR-368	-22,8217730°	-43,1186590°
BRNTR-369	-22,8219410°	-43,1184840°
BRNTR-370	-22,8221180°	-43,1183220°
BRNTR-371	-22,8223060°	-43,1181740°
BRNTR-372	-22,8225030°	-43,1180410°

BRNTR-373	-22,8227080°	-43,1179220°
BRNTR-374	-22,8229210°	-43,1178200°
BRNTR-375	-22,8231390°	-43,1177340°
BRNTR-376	-22,8233620°	-43,1176640°
BRNTR-377	-22,8235890°	-43,1176120°
BRNTR-378	-22,8238190°	-43,1175770°
BRNTR-379	-22,8240510°	-43,1175590°
BRNTR-380	-22,8242830°	-43,1175590°
BRNTR-381	-22,8245150°	-43,1175770°
BRNTR-382	-22,8247450°	-43,1176120°
BRNTR-383	-22,8249720°	-43,1176640°
BRNTR-384	-22,8251950°	-43,1177340°
BRNTR-385	-22,8254130°	-43,1178200°
BRNTR-386	-22,8256260°	-43,1179220°
BRNTR-387	-22,8258310°	-43,1180410°
BRNTR-388	-22,8260280°	-43,1181740°
BRNTR-389	-22,8262160°	-43,1183220°
BRNTR-390	-22,8263930°	-43,1184840°
BRNTR-391	-22,8265610°	-43,1186590°
BRNTR-392	-22,8267160°	-43,1188470°
BRNTR-393	-22,8268590°	-43,1190450°
BRNTR-394	-22,8269890°	-43,1192540°
BRNTR-395	-22,8271050°	-43,1194720°
BRNTR-396	-22,8272070°	-43,1196990°
BRNTR-397	-22,8272940°	-43,1199320°
BRNTR-398	-22,8273650°	-43,1201720°
BRNTR-399	-22,8274220°	-43,1204160°
BRNTR-400	-22,8274620°	-43,1206650°
BRNTR-401	-22,8274860°	-43,1209150°
BRNTR-402	-22,8274940°	-43,1211670°
BRNTR-403	-22,8274860°	-43,1214190°

BRNTR-404	-22,8274620°	-43,1216690°
BRNTR-405	-22,8274220°	-43,1219180°
BRNTR-406	-22,8273650°	-43,1221620°
BRNTR-407	-22,8272940°	-43,1224020°
BRNTR-408	-22,8272070°	-43,1226350°
BRNTR-409	-22,8271050°	-43,1228620°
BRNTR-410	-22,8269890°	-43,1230800°
BRNTR-411	-22,8268590°	-43,1232890°
BRNTR-412	-22,8267160°	-43,1234870°
BRNTR-413	-22,8265610°	-43,1236750°
BRNTR-414	-22,8263930°	-43,1238500°
BRNTR-415	-22,8262160°	-43,1240120°
BRNTR-416	-22,8260280°	-43,1241600°
BRNTR-417	-22,8258310°	-43,1242930°
BRNTR-418	-22,8256260°	-43,1244120°
BRNTR-419	-22,8254130°	-43,1245140°
BRNTR-420	-22,8251950°	-43,1246000°
BRNTR-421	-22,8249720°	-43,1246700°
BRNTR-422	-22,8247450°	-43,1247220°
BRNTR-423	-22,8245150°	-43,1247570°
BRNTR-424	-22,8242830°	-43,1247750°
BRNTR-425	-22,8240510°	-43,1247750°
BRNTR-426	-22,8238190°	-43,1247570°
BRNTR-427	-22,8235890°	-43,1247220°
BRNTR-428	-22,8233620°	-43,1246700°
BRNTR-429	-22,8231390°	-43,1246000°
BRNTR-430	-22,8229210°	-43,1245140°
BRNTR-431	-22,8227080°	-43,1244120°
BRNTR-432	-22,8225030°	-43,1242930°
BRNTR-433	-22,8223060°	-43,1241600°
BRNTR-434	-22,8221180°	-43,1240120°

BRNTR-435	-22,8219410°	-43,1238500°
BRNTR-436	-22,8217730°	-43,1236750°
BRNTR-437	-22,8216180°	-43,1234870°
BRNTR-438	-22,8214750°	-43,1232890°
BRNTR-439	-22,8213450°	-43,1230800°
BRNTR-440	-22,8212290°	-43,1228620°
BRNTR-441	-22,8211270°	-43,1226350°
BRNTR-442	-22,8210400°	-43,1224020°
BRNTR-443	-22,8209690°	-43,1221620°
BRNTR-444	-22,8209120°	-43,1219180°
BRNTR-445	-22,8208720°	-43,1216690°
BRNTR-446	-22,8208480°	-43,1214190°
BRNTR-447	-22,8208400°	-43,1211670°
BRNTR-448	-22,8208480°	-43,1209150°

Fonte: Portaria nº 508, de 5 de julho de 2019

1.5 Estrutura administrativa e de gestão

Na sequência é apresentado o atual organograma aprovado pela Diretoria Executiva (Direxe) da empresa, bem como pelo Conselho de Administração (Consad).

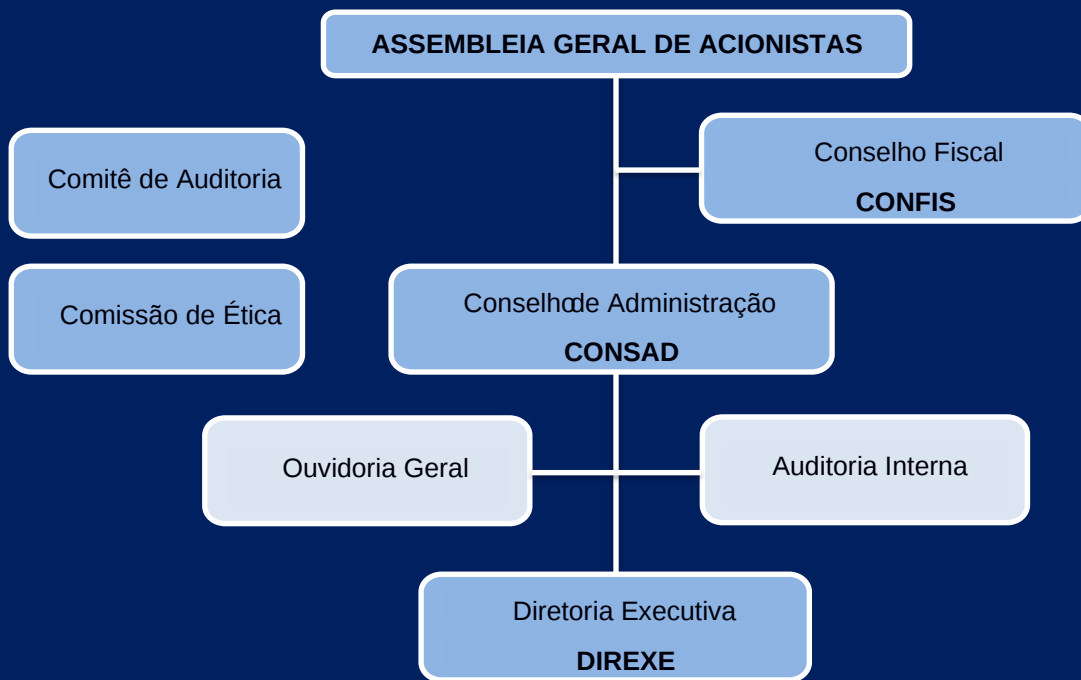


Figura 4 - Organograma da PortosRio

A Direxe é composta por 4 (quatro) diretorias, sendo:

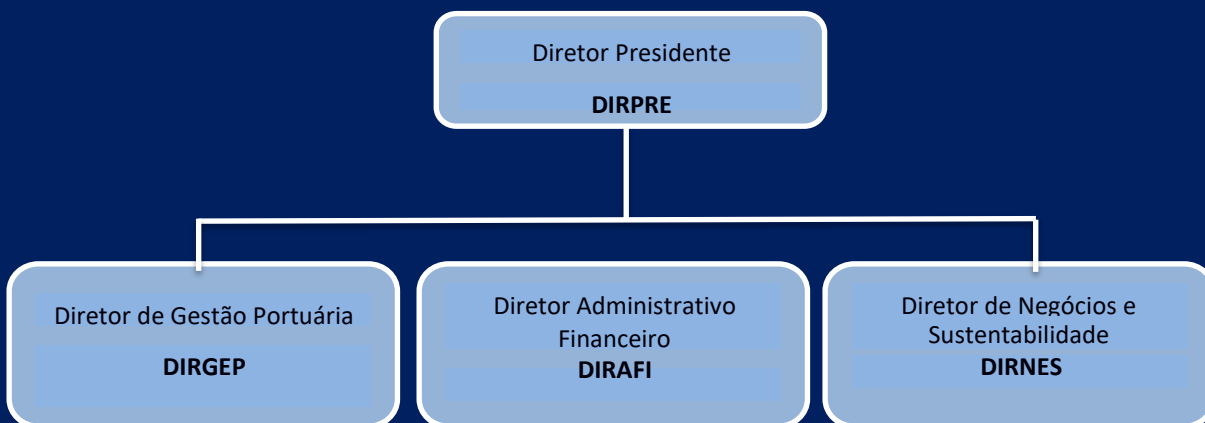


Figura 5 - Organograma da PortosRio

2. ZONEAMENTO

2.1 Áreas e instalações afetas às operações portuárias

2.1.1 Situação Atual

Considerando a atual situação do porto, todas as áreas terrestres que estão dentro da poligonal estão voltadas para atividade operacional, isto é, destinada à movimentação e armazenagem de cargas ou de apoio marítimo, como o *offshore*.

Tabela 3 - Áreas e instalações afetas às operações portuárias – Situação Atual

Nome	Área (m²)	Perfil de Carga	Tipo de Instalação
Terminal Multiuso 1	15.730	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Arrendamento
Terminal Multiuso 2	11.330	Granéis Sólidos e Carga Geral	Arrendamento
Área de Expansão	1.261	Carga Geral e <i>Offshore</i>	Área de Expansão
Berço 101	-	Granéis Sólidos e Carga Geral	Acostagem
Berço 102	-	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Acostagem
Berço 103	-	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Acostagem
Armazém	1.704	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Armazenagem
Tanques	-	Fluidos de Perfuração	Armazenagem
Pátio	9.983	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Armazenagem
Pátio	1.198	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Armazenagem

Fonte: PortosRio

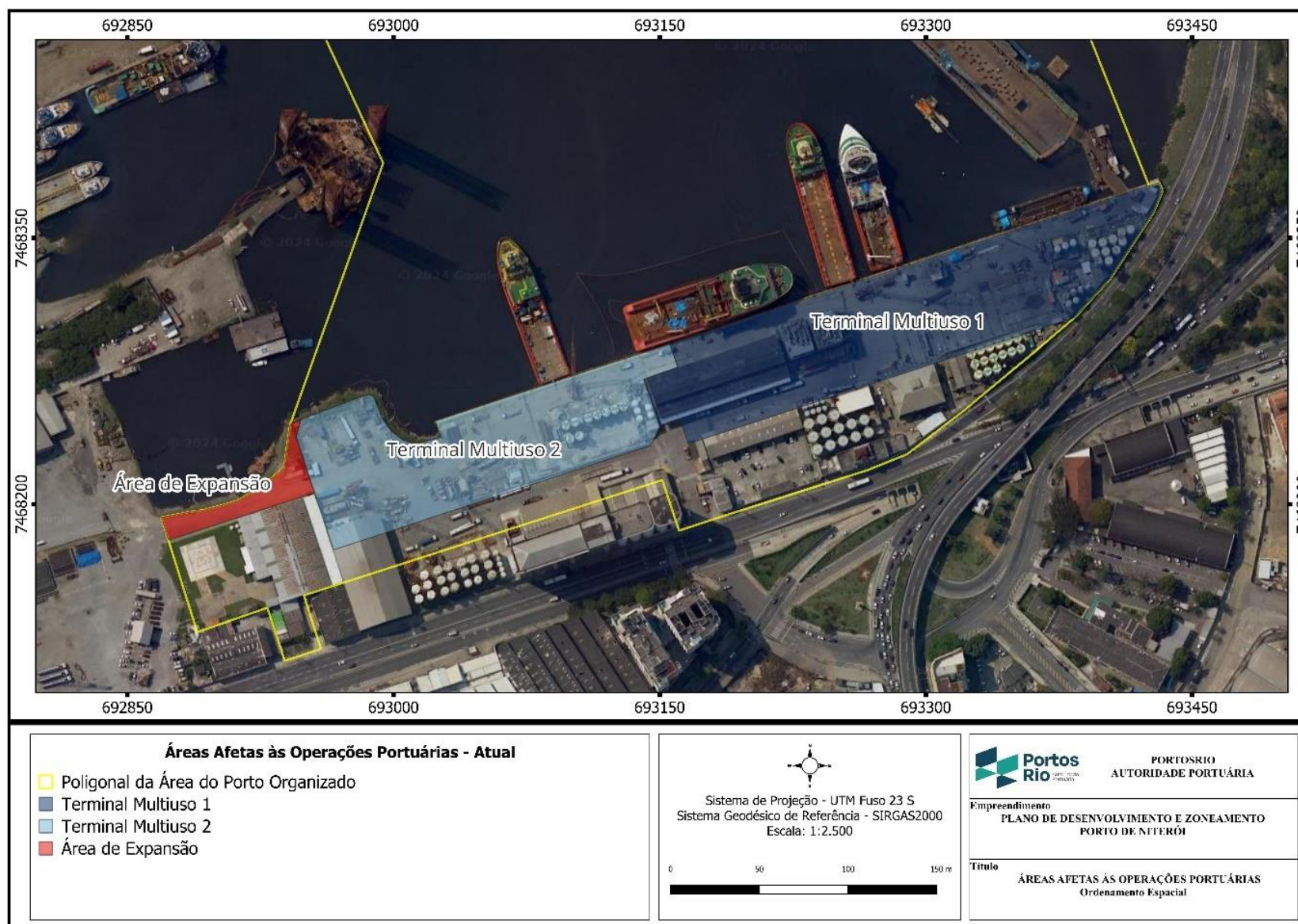


Figura 6 - Áreas e instalações afetas às operações portuárias – Situação Atual

Fonte: PortosRio

Sobre a infraestrutura existente, quando produzido este Plano, existia dentro de uma mesma área tanques, armazéns e pátios disponíveis para utilização.

Tabela 4 - Áreas e instalações afetadas às operações portuárias / Armazenagem – Situação Atual

Nome	Área (m²)	Perfil de carga	Tipo de Instalação
Armazém	1.704 m²	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Armazenagem
Pátio	9.983	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Armazenagem
Pátio	1.198	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Armazenagem
Tanques	-	Fluidos de Perfuração	Armazenagem

Fonte: PortosRio

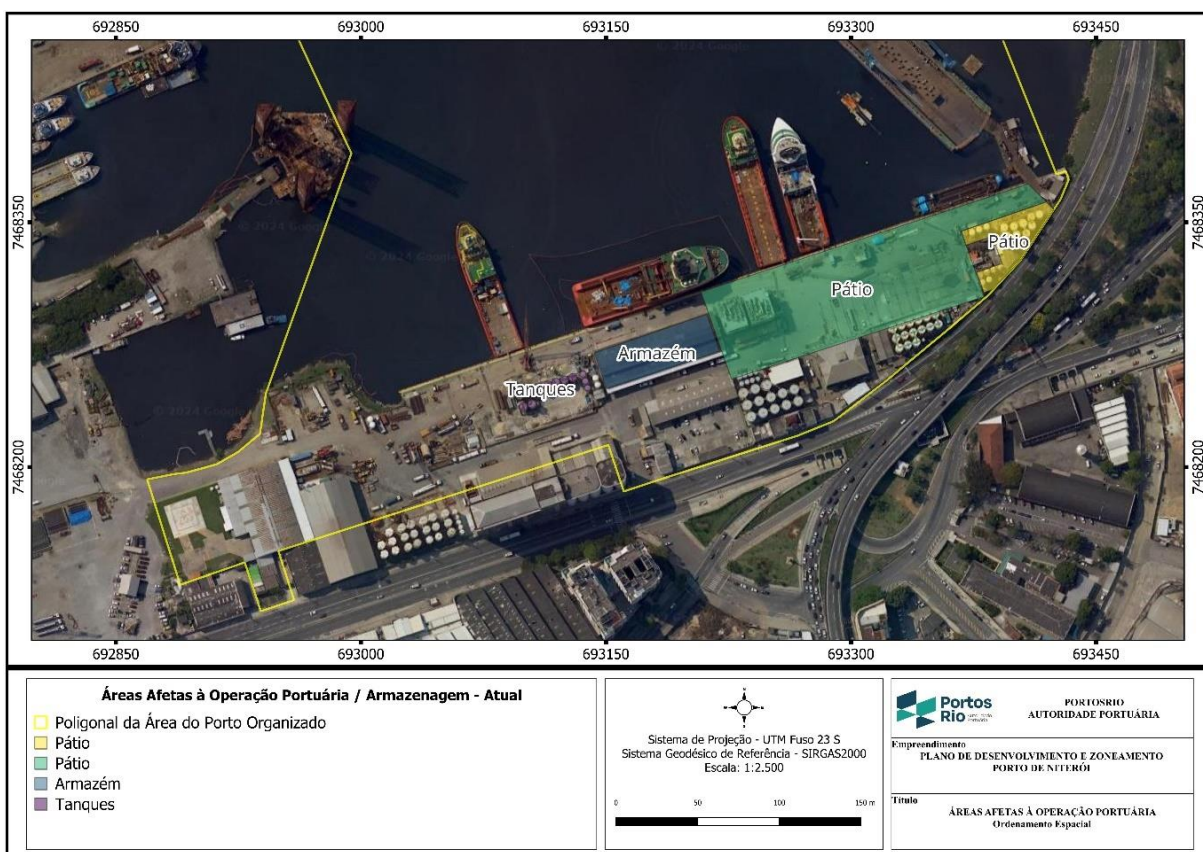


Figura 7 - Áreas e instalações afetadas às operações portuárias / Armazenagem – Situação Atual

Fonte: PortosRio

Considerando as atuais condições operacionais do Porto de Niterói, suas atividades estão voltadas para a movimentação de carga geral e serve de base para atendimento de *offshore*. A infraestrutura de acostagem é composta por três berços, que ocorrem em um cais linear de 430 metros de comprimento.

Tabela 5 - Áreas e instalações afetas às operações portuárias / Acostagem – Situação Atual

Nome	Perfil de Carga	Comprimento (m)	Calado (m)
Berço 101	Granéis Sólidos e Carga Geral	140	7,5
Berço 102	Carga Offshore e Reparo Naval	145	7,5
Berço 103	Carga Offshore e Reparo Naval	145	7,5

Fonte: PortosRio

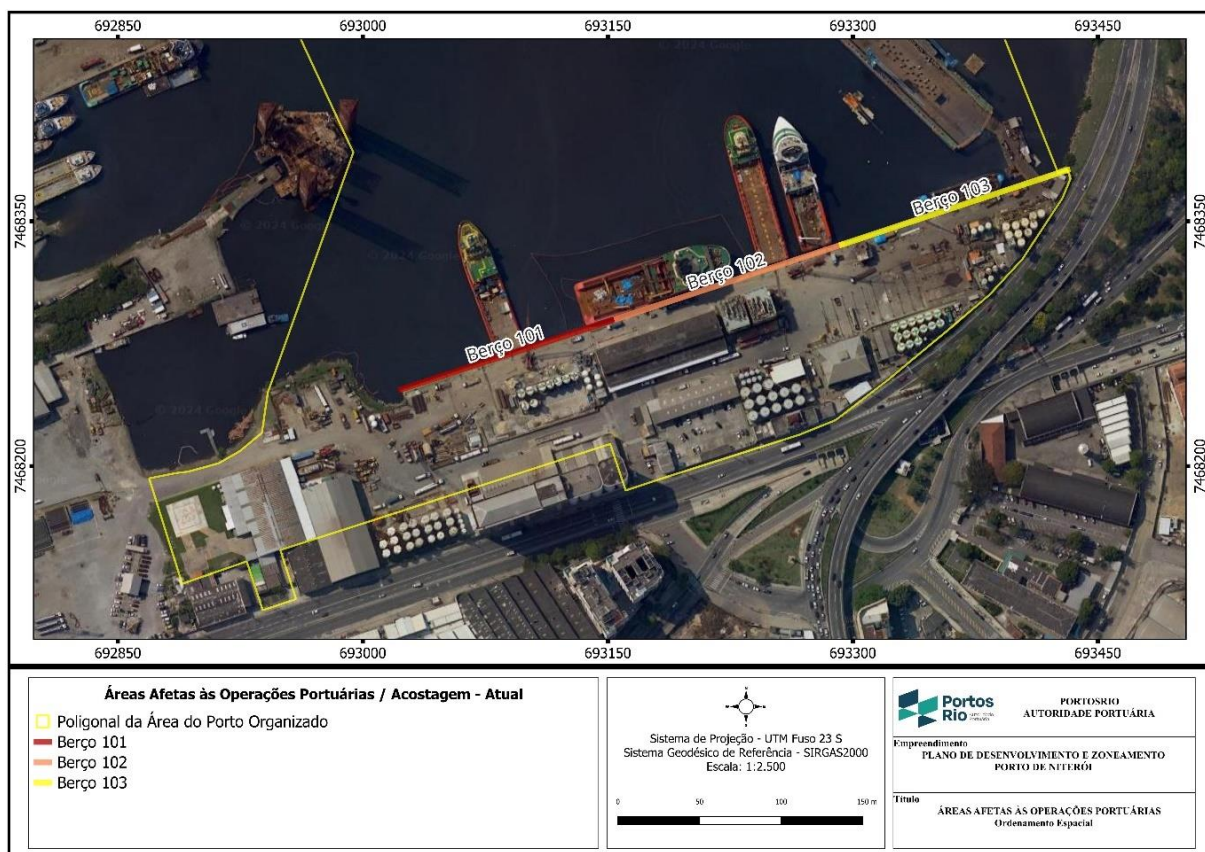


Figura 8 - Áreas e instalações afetas às operações portuárias / Acostagem – Situação Atual

Fonte: PortosRio

Se considerarmos a atual estrutura de acostagem, nota-se que o cais suporta a atracação de até três *supply boats* de aproximadamente 80 metros ao longo do costado, ou de oito a nove navios do mesmo tipo com a popa atracada no cais (Plano Mestre, 2019).

2.1.2 Curto Prazo

Não há previsão de alteração nas áreas afetas às operações portuárias no horizonte de planejamento de curto prazo em relação ao cenário previsto na situação atual.

2.1.3 Médio Prazo

Não há previsão de alteração nas áreas afetas às operações portuárias no horizonte de planejamento de médio prazo em relação ao cenário previsto na situação atual.

2.1.4 Longo Prazo

Não há previsão de alteração nas áreas afetas às operações portuárias no horizonte de planejamento de longo prazo em relação ao cenário previsto na situação atual.

2.2 Áreas afetas às operações portuárias arrendadas

2.2.1 Situação Atual

Tabela 6 - Áreas afetas às operações portuárias arrendadas – Situação Atual

Arrendatário	Nº Cont.	Data Início	Data Término	P. Prorrog.	Perfil de Carga	Área(m²)
Nitport Serviços Portuários S.A	060/2005	16/08/2005	15/08/2025	não	Granéis Sólidos e Carga Geral	11.330
Nitshore Engenharia e Serviços Portuários S.A	061/2005	16/08/2005	15/08/2025	não	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	15.730

Fonte: PortosRio

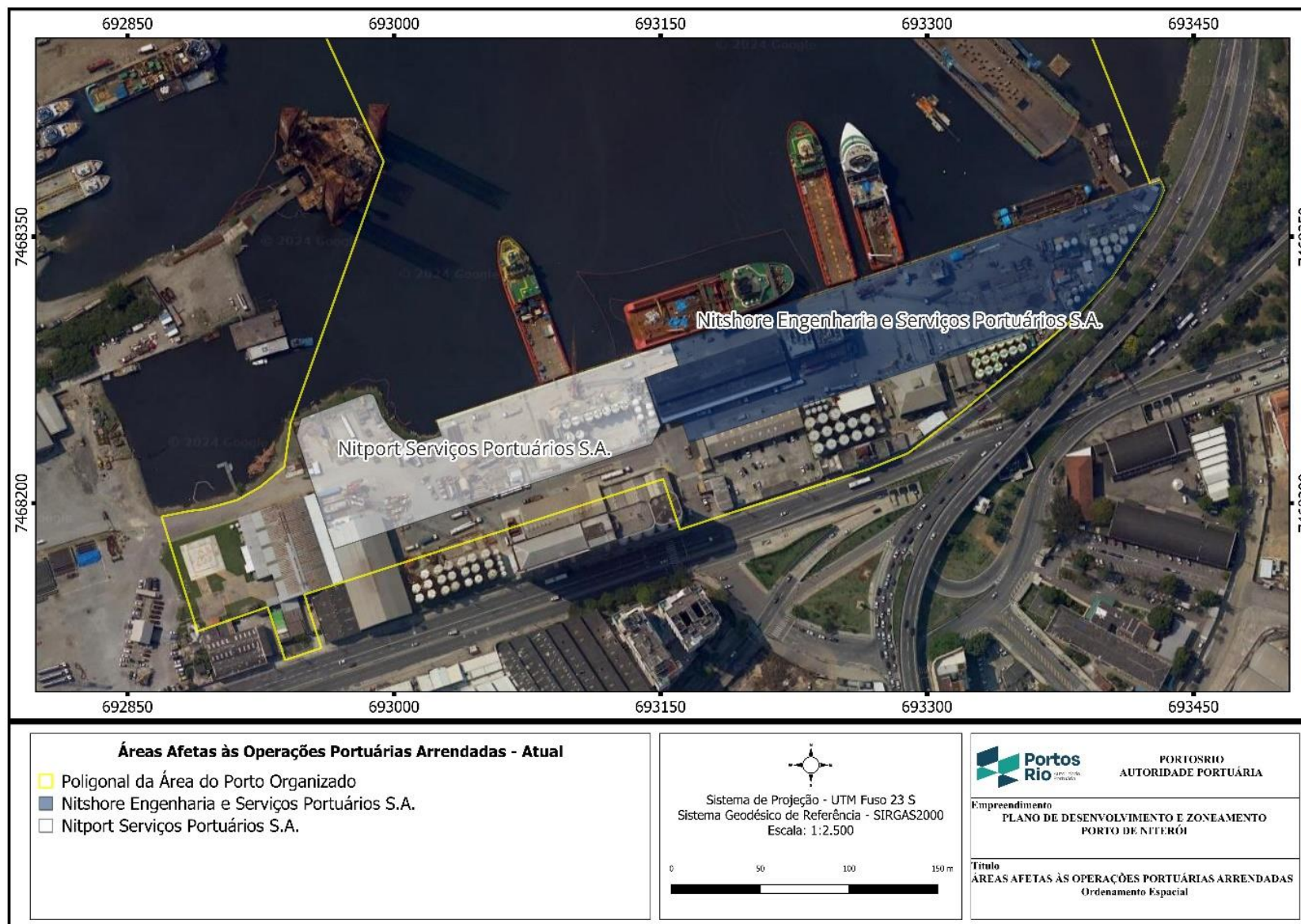


Figura 9 - Áreas afetas às operações portuárias arrendadas – Situação Atual

Fonte: PortosRio

2.2.2 Curto Prazo

O horizonte de planejamento de curto prazo considera o encerramento dos atuais contratos de arrendamento e a impossibilidade de renovação dos mesmos. Assim, no curto prazo haverá duas áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento sem alterar, contudo, o perfil de carga movimentado no porto.

2.2.3 Médio Prazo

O horizonte de planejamento de médio prazo está condicionado a concretização ou não dos arrendamentos no cenário de curto prazo.

2.2.4 Longo Prazo

O horizonte de planejamento de longo prazo está condicionado a concretização ou não dos arrendamentos nos cenários de curto prazo e/ou de médio prazo.

2.3 Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento

2.3.1 Situação Atual

Atualmente, não há áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento no Porto de Niterói porque a área de expansão identificada no subitem 2.1.1 é propícia a utilização dos terminais arrendados já instalados devido a sua configuração territorial e a sua metragem de aproximadamente 1 mil metros quadrados.

2.3.2 Curto Prazo

As áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento no horizonte de planejamento de curto prazo consideram o encerramento dos atuais contratos de arrendamento e a possível utilização da área de expansão.

Tabela 7 - Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento - Curto Prazo

Nome	Área(m²)	Perfil de Carga	Utilização Atual da Área
Terminal Multiuso 1	11.330	Granéis Sólidos e Carga Geral	Área arrendada
Terminal Multiuso 2	15.730	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Área arrendada
Berço 101	-	Granéis Sólidos e Carga Geral	Área arrendada
Berço 102	-	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Área arrendada
Berço 103	-	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Área arrendada
Área de Expansão	1.261	Carga Geral e <i>Offshore</i>	Sem utilização

Fonte: PortosRio

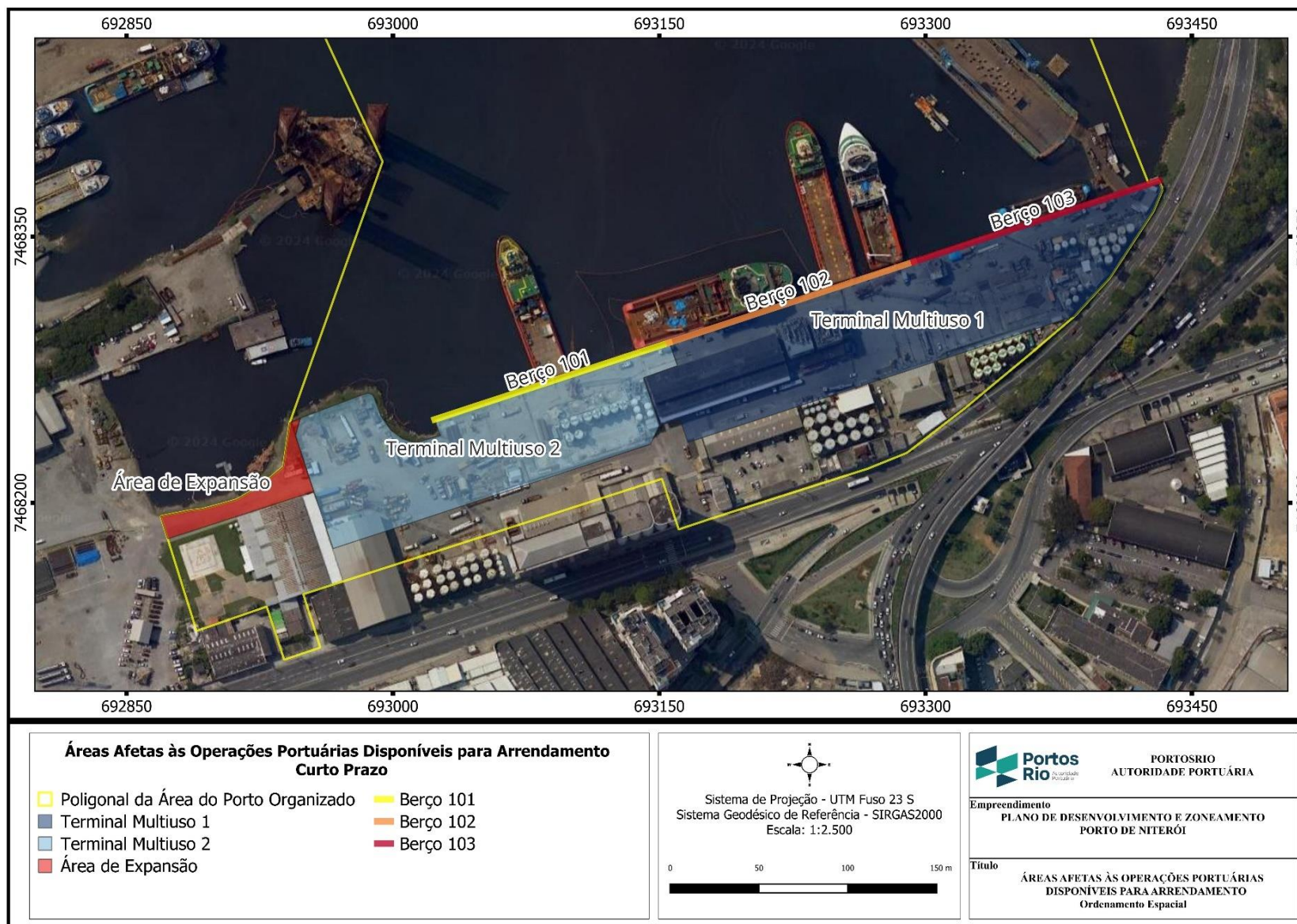


Figura 10 - Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento - Curto Prazo

Fonte: PortosRio

2.3.3 Médio Prazo

Não há previsão de alteração nas áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento no horizonte de planejamento de médio prazo em relação ao cenário previsto no reordenamento de curto prazo.

2.3.4 Longo Prazo

Não há previsão de alteração nas áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento no horizonte de planejamento de longo prazo em relação ao cenário previsto no reordenamento de curto prazo.

2.4 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias

A área disponível para novos negócios no Porto de Niterói está voltada para atividade operacional, portanto, não se vislumbra ativo da administração portuária que não seja destinado à operação portuária.

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

Não há áreas e instalações não afetas às operações portuárias em exploração indireta no Porto de Niterói.

2.6 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta

Não há áreas e instalações não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta no Porto de Niterói.

2.7 Terminais de uso privado dentro da poligonal do porto

Não há terminais de uso privado dentro da poligonal do porto.

2.8 Áreas e instalações alfandegadas

O armazém, sob responsabilidade da arrendatária Nitshore Engenharia e Serviços Portuários S.A é a única área devidamente alfandegada pela Receita Federal do Brasil, conforme Ato Declaratório Executivo SRRF07 nº 232, de 17 de julho de 2006.

Tabela 8 - Áreas e instalações alfandegadas

Identificação	Natureza da Carga	Área (m²)	Instrumento Legal
Armazém	Carga Geral	1.704	Ato Declaratório Executivo SRRF07 nº 232, de 17/07/2006

Fonte: PortosRio

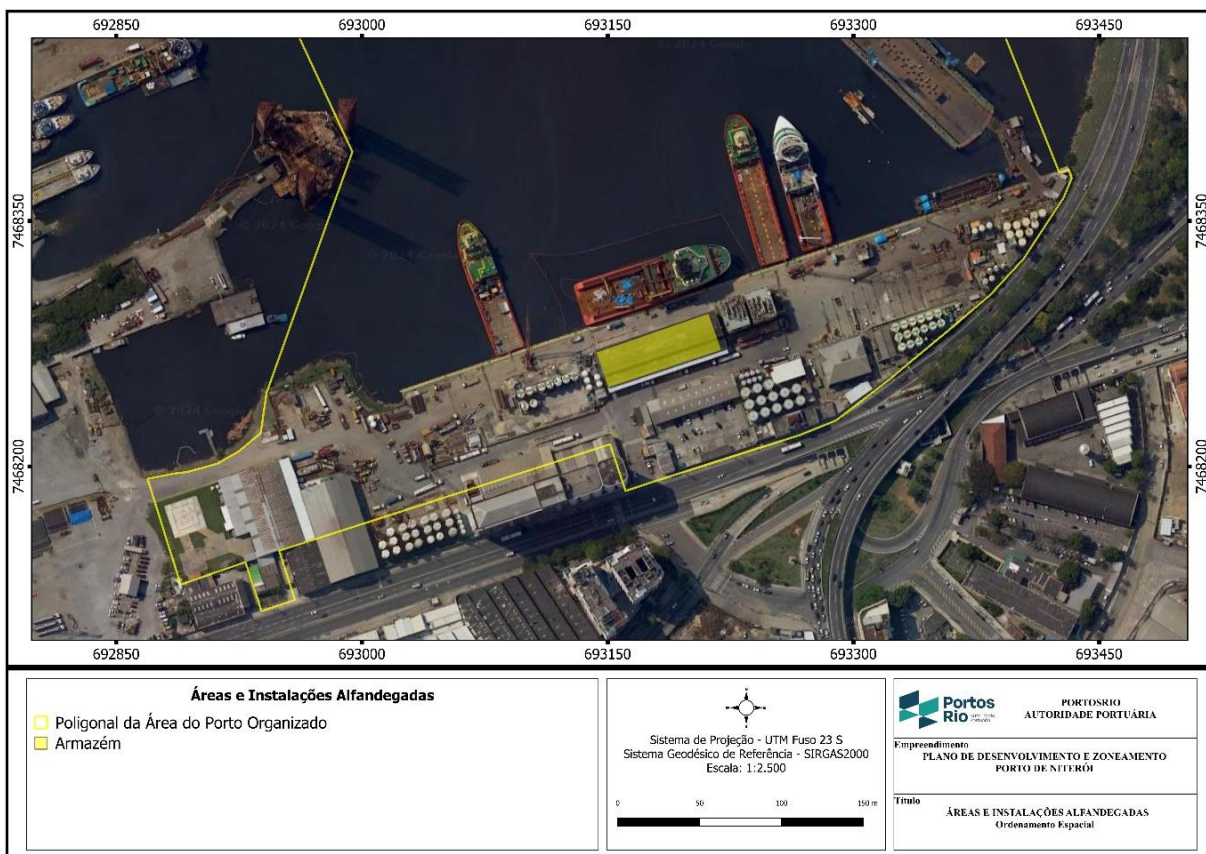


Figura 11 - Áreas e instalações alfandegadas
Fonte: PortosRio

2.9 Áreas de interesse portuário fora do porto organizado

Não há áreas de interesse portuário fora do porto organizado.

3. INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO

3.1 Energia elétrica

O abastecimento de energia elétrica é realizado pela ENEL. O porto dispõe de duas subestações rebaixadoras, sendo uma de 13,8 kV x 220/110V, localizada na área externa do porto, e outra de 13,8 kV x 380/220V, localizada dentro do porto.

O porto possui contrato de consumo de 150MWh/mês, no curto e médio prazo, e de 300MWh/mês no longo prazo. O contrato é com a empresa Safira, que atua no mercado livre de energia. Não dispomos de informações mais detalhadas sobre demanda e consumo para o curto, médio e longo prazos.

3.2 Abastecimento de água

O abastecimento de água no porto é feito pela empresa Águas de Niterói com demanda variável, registrando um consumo médio de 5.800m³/mês. Não dispomos de informações mais detalhadas sobre demanda e consumo.

Para armazenamento, há três cisternas e dois castelos d'água com 30 mil e 40 mil litros. A cisterna principal tem capacidade de 300 mil litros, a cisterna junto ao CCOS pode armazenar 20 mil litros e a cisterna localizada do lado de fora da área portuária, junto ao portão de acesso, armazena 40 mil litros, totalizando 430 mil litros de capacidade de armazenagem.

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

O processo de gerenciamento do controle do tráfego aquaviário é centralizado na Gerência de Acesso Aquaviário do Porto do Rio de Janeiro. Nessa gerência são realizadas as atividades de gestão do acesso aquaviário com autorização de entrada, análises dos Pedidos de Acesso, Documento Único Virtual (DUV), Porto Sem Papel (PSP) e Supervia.

O gerenciamento do fluxo marítimo é realizado com os sistemas de *Automatic Identification System* (AIS) e o *Vessel Traffic Management Information System* (VTMIS) e no Porto de Niterói o AIS é utilizado como acompanhamento das atracações. Quanto ao acesso terrestre, o Porto de Niterói não possui acesso ferroviário e o controle do acesso rodoviário do único *gate* de entrada existente é realizado de forma simples e manual.

O Porto de Niterói realiza a emissão e o controle da Requisição de Infraestrutura e Serviço (RIS) e o início do processo de faturamento da movimentação de cargas.

5. LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Nos últimos anos a preocupação com a sustentabilidade vem se tornando cada mais evidente. Seguindo na mesma linha, a CDRJ vem adotando práticas que vão ao encontro com essa visão.

A Companhia possui no seu atual organograma a Superintendência de Sustentabilidade do Negócio (SUPSUN) cujas principais atribuições estão voltadas ao gerenciamento de aspectos ligados à gestão socioambiental e à implantação de programas e projetos de cunho ambiental nos portos sob sua responsabilidade. Ademais, subordinadas à SUPSUN estão as seguintes gerências:

1. Gerência de Responsabilidade Socioambiental (GERSAM); e
2. Gerência de Riscos de QSMS (GERIQS);

A Tabela 9 apresenta a situação dos licenciamentos do Porto de Niterói e seus arrendatários. No caso do Porto de Niterói, foi protocolado em 2017 o pedido de renovação, assim como os arrendatários solicitaram a renovação tempestivamente. Todavia, até a produção do presente documento não havia sido publicado a concessão por parte do Instituto Estadual do Ambiente (INEA/RJ).

Tabela 9 - Licenciamento ambiental

Nome da Instalação	Número de Identificação	Data da Emissão	Órgão Emissor	Data de Validade
Porto de Niterói	INO22839	02/07/2013	INEA	02/07/2017
NITPORT	INO35836	17/08/2016	INEA	17/08/2020
NITSHORE	INO36084	26/08/2016	INEA	26/08/2020

Fonte: PortosRio

6. ISPS CODE

O Porto de Niterói não possui Declaração de Cumprimento (DC), uma vez que a certificação só é concedida à instalação portuária após a auditoria realizada pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) e Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos). Quando produzido o presente documento, as arrendatárias estavam aguardando a auditoria.

Tabela 10 - Situação dos certificados ISPS Code

Número de Identificação	Nome da Instalação	Declaração de Cumprimento (DC)	Data de concessão da DC	Validade da DC
-	Nitport Serviços Portuários S.A.	-	-	-
-	Nitshore Eng. Serviços Portuários	-	-	-

Fonte: PortosRio

7. VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO

7.1 Vias de circulação rodoviária

O Porto de Niterói possui apenas um portão de acesso, servindo como entrada e saída. A partir de 2017, foi implantado um segundo portão sendo exclusivamente de saída. As vias internas são pavimentadas em paralelepípedos, encontrando-se em estado regular de conservação, conforme Figura 13. Em média o número de veículos que acessam o porto é de 170 veículos - dia/pico.



Figura 12 - Vias de circulação rodoviária

Fonte: PortosRio

Não há estacionamentos dentro da área do porto organizado e os investimentos a serem realizados nas vias de circulação são os constantes nas cláusulas contratuais dos Arrendamentos das empresas Nitport e Nitshore, que exploram as áreas desse Porto em sua totalidade. Estão previstos investimentos de pavimentação até o ano de 2023.

Tabela 11 - Vias de circulação rodoviária

Vias internas	Largura (m)	Extensão (m)	Velocidade permitida (km/h)	Sentido do fluxo
1	12	19,51	20	Mão dupla
2	08	14,20	20	Mão dupla
3	12	24,16	20	Mão dupla
4	12	16,43	20	Mão dupla

Fonte: PortosRio

7.2 Vias de circulação ferroviária

O Porto de Niterói não possui vias de circulação ferroviária.

8. ACESSOS TERRESTRES

8.1 Rodoviários

As principais rodovias federais que fazem a conexão do Porto de Niterói com sua hinterlândia são:

- i. BR-040;
- ii. BR-101; e
- iii. BR-116

A BR-116 é a maior rodovia do Brasil com 4.660 km de estrada pavimentada. Além disso, tem início em Fortaleza, no Ceará, a rodovia percorre por 10 estados brasileiros, com final no Rio Grande do Sul. A rodovia estadual, RJ-104, possui 25 km de extensão, liga o município de Niterói a Itaboraí. Visando o melhoramento, desde 2019 o local vem recebendo investimentos no que tange a condição asfáltica, duplicação de certos trechos além da revitalização da RJ-104, no trecho entre Niterói e São Gonçalo. De acordo com os dados disponibilizado pela Confederação Nacional do Transporte - CNT (base 2019), a situação da RJ-104 era considerada regular, exceto a pavimentação, que teve sua classificação como ruim.



Figura 13 - Rodovias da hinterlândia

Fonte: Plano Mestre Complexo Portuário Rio de Janeiro e Niterói, 2019.

8.2 Ferroviários

O Porto de Niterói não possui acessos ferroviários.

8.3 Dutoviários

O Porto de Niterói não possui acessos dutoviários.

9. ACESSOS AQUAVIÁRIOS

Devido as características operacionais do porto, o fluxo de embarcação que se destina aos terminais está voltado ao apoio *offshore* e carga geral.

9.1 Canal de acesso

A trafegabilidade no Porto de Niterói pode ocorrer 24 horas ao dia. O tráfego no canal de acesso se inicia ao sul da Ilha do Caju e se desenvolve por cerca de 1,5 milha náutica. Devido a sua configuração, o fluxo de embarcações é limitado a uma embarcação por vez, ou seja, monovia. A velocidade no canal de acesso ao Porto de Niterói é limitada a 5 (cinco) nós para todas as embarcações. O obstáculo existente à navegação é a Laje do Pampo, cujas coordenadas são: 22°52,580'S e 043°07,980'W.

O calado de operação no canal de acesso ao porto de Niterói, em 23'3" (7,10 metros) com maré, conforme subitem 5.3 do Instrumento Normativo 14.001.05 da PortosRio.

Tabela 12 - Canal de acesso

Identificação	Profundidade (m)	Carta Náutica	Obstáculos à navegação
Canal de São Lourenço	7,10	Sim	Sim

Fonte: PortosRio



Figura 14 - Canal de Acesso

Fonte: PortosRio

9.2 Bacia de evolução

A bacia de evolução possui 7,10 m de profundidade, 430 m de comprimento e 250 m de largura, localizando-se nas seguintes coordenadas:

Tabela 13 - Coordenadas Bacia de Evolução

Latitude	Longitude
22° 52' 44.724" S	43° 7' 4.872" W
22° 52' 45.480" S	43° 6' 55.332" W
22° 52' 48.252" S	43° 7' 9.444" W
22° 52' 52.536" S	43° 7' 7.212" W
22° 52' 52.788" S	43° 6' 52.056" W
22° 52' 57.288" S	43° 7' 6.096" W

Fonte: PortosRio

A figura a seguir apresenta a localização da bacia de evolução no Porto de Niterói. Com base na imagem, nota-se que a área para giro das embarcações está localizada em frente ao cais de atracação. O Calado Máximo Recomendado – CMR para a bacia de evolução utilizada pelo Porto de Niterói é de 7,10 metros.



Figura 15 - Bacia de Evolução
Fonte: PortosRio

9.3 Áreas de Fundeio

9.3.1 Situação Atual

As áreas de fundeio do Porto de Niterói e do Porto do Rio de Janeiro são compartilhadas. A área de fundeio 2F01 é o fundeio mais próximo ao local de atracação no porto, distante aproximadamente 3 milhas náuticas.

Tabela 14 - Áreas de Fundeio – Situação Atual

Id	Função	Profundidade (m)	
		Min.	Máx.
2F01	Temporário para inspeção de saúde, alfândega, polícia marítima e, excepcionalmente, na parte norte da área, para submarinos, plataformas e embarcações que operem com lanças e guindastes.	13,3	21,5
2F1A	Preferencial para plataformas e navios similares.	15,0	31,0
2F03	Para barcas, contêineres e abastecimento (próximo ao Parcel das Feiticeiras).	14,4	19,3
2F04	Para carga e descarga de mercadorias (próximo à Ilha das Enxadas).	5,8	8,2
2F05	Para barcas de navios <i>lash</i> (próximo à Ilha das Enxadas).	9,1	9,1
2F06	Para carga e descarga de mercadorias, navios aguardando atracação, navios em pequenos reparos, litígio ou fora de serviço.	6,1	13,5
2F06A	Para navios em pequenos reparos e visitas (próx. Laje Barreira à Ilha do Engenho).	9,6	14,5
2F07	Para navios com mercadorias perigosas (próximo à Ilha Tavares).	6,1	6,8
2F08	Preferencial para navios que operem no terminal de granéis líquidos.	14,1	16,8
2F09	Preferencial para navios que operem no terminal de granéis líquidos.	15,2	16,2
2F10	Preferencial para navios GNL.	12,6	14,0
2F11	Preferencial para plataformas e navios similares.	10,0	21,0
2F12	Preferencial para embarcações com produtos químicos.	12,2	14,8

Fonte: PortosRio

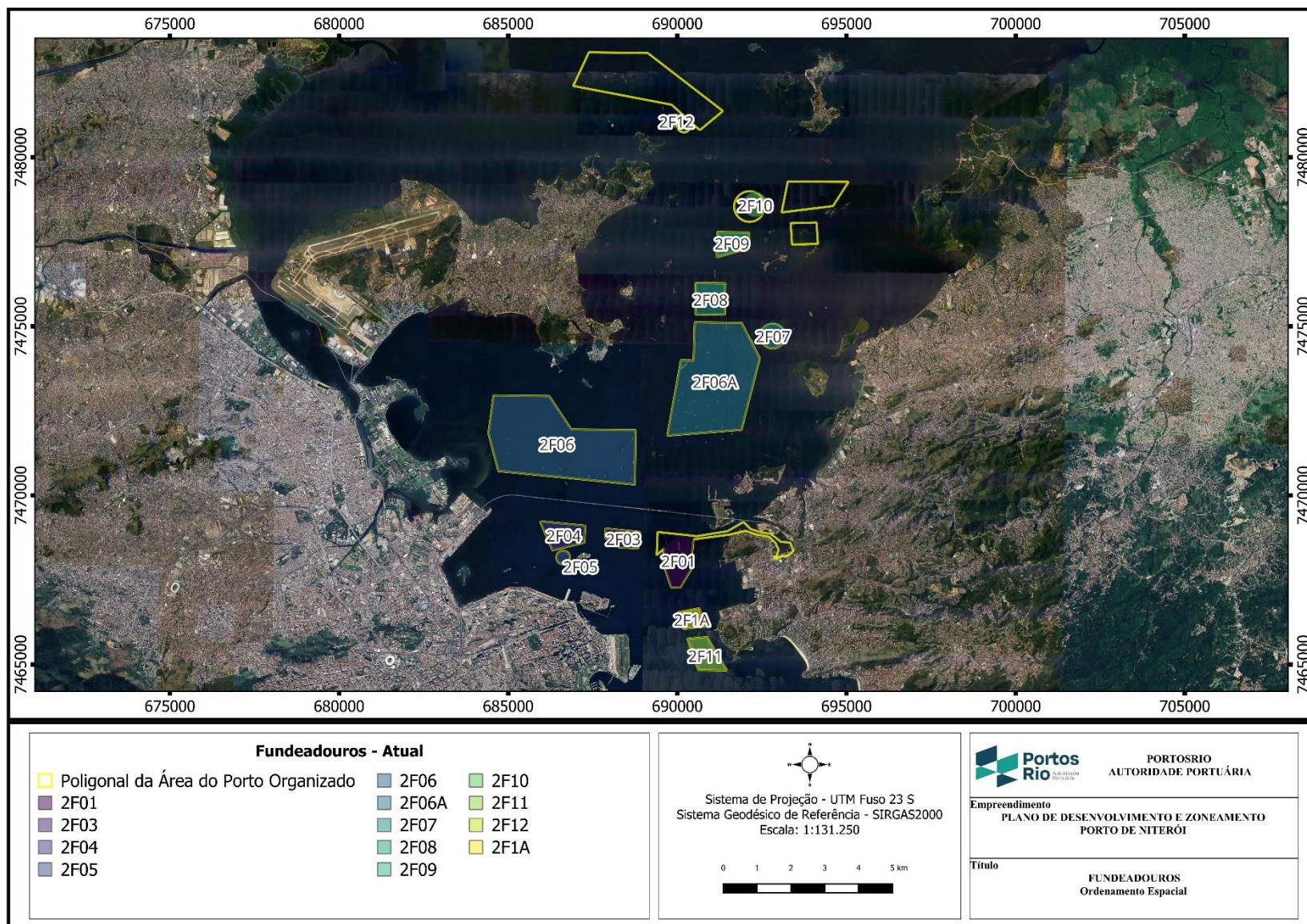


Figura 16 - Áreas de Fundeio – Situação Atual

Fonte: PortosRio

9.3.2 Curto Prazo

O horizonte de planejamento de curto prazo contempla a solicitação de criação de duas áreas de fundeio para atender as demandas de estadia das embarcações preferencialmente de *offshore* para abastecimento e *ship to barge* denominadas de 2F13(Interno) e 2F14(Interno).

Tabela 15 - Áreas de Fundeio – Curto Prazo

Id	Função	Profundidade (m)	
		Min.	Máx.
2F13(Interno)	Atender as demandas de estadia das embarcações preferencialmente de offshore para abastecimento e ship to barge	N/D	N/D
2F14(Interno)	Atender as demandas de estadia das embarcações preferencialmente de offshore para abastecimento e ship to barge	N/D	N/D

Fonte: PortosRio

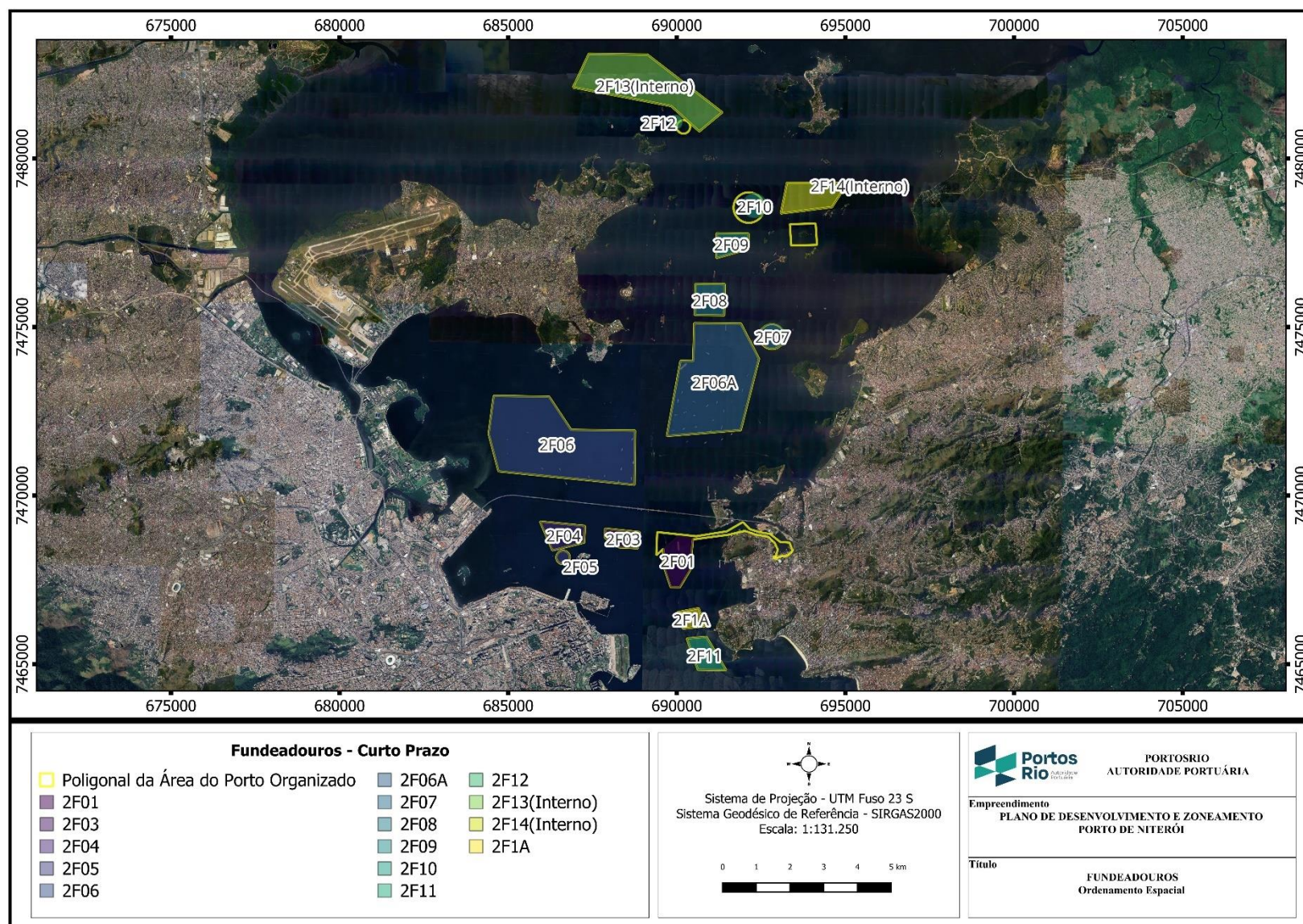


Figura 17 - Áreas de Fundeio – Curto Prazo

Fonte: PortosRio

9.3.3 Médio Prazo

Não há previsão de alteração nas áreas de fundeio no horizonte de planejamento de médio prazo em relação ao cenário previsto no reordenamento de curto prazo.

9.3.4 Longo Prazo

Não há previsão de alteração nas áreas de fundeio no horizonte de planejamento de longo prazo em relação ao cenário previsto no reordenamento de curto prazo.

9.4 Hidrovias

Não existem hidrovias que dão acesso ao Porto de Niterói.

10. INTERFERÊNCIA DO(S) PLANO(S) DIRETOR(ES) URBANO(S) DO(S) MUNICÍPIO(S) NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO

É de conhecimento público que os planos diretores são considerados uma importante ferramenta. Estabelecidos nos artigos 39º e 40º do Estatuto da Cidade, o plano diretor é “o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana”. Ou seja, o plano como o objetivo promover o desenvolvimento social, econômico e ambiental, induzindo um desenvolvimento mais inclusivo e sustentável.

Neste sentido, ao analisar o Plano Diretor (2017), disponível pela Prefeitura Municipal de Niterói, não identificamos pontos que possam entrar em conflito com a expansão do Porto de Niterói, até mesmo pela possibilidade limitada de crescimento.

Sobre o terminal pesqueiro, nota-se que a estrutura portuária está dentro da área considerada pela Prefeitura Municipal como interesse econômico, assim, sob a prisma portuária, os planos estão alinhados.

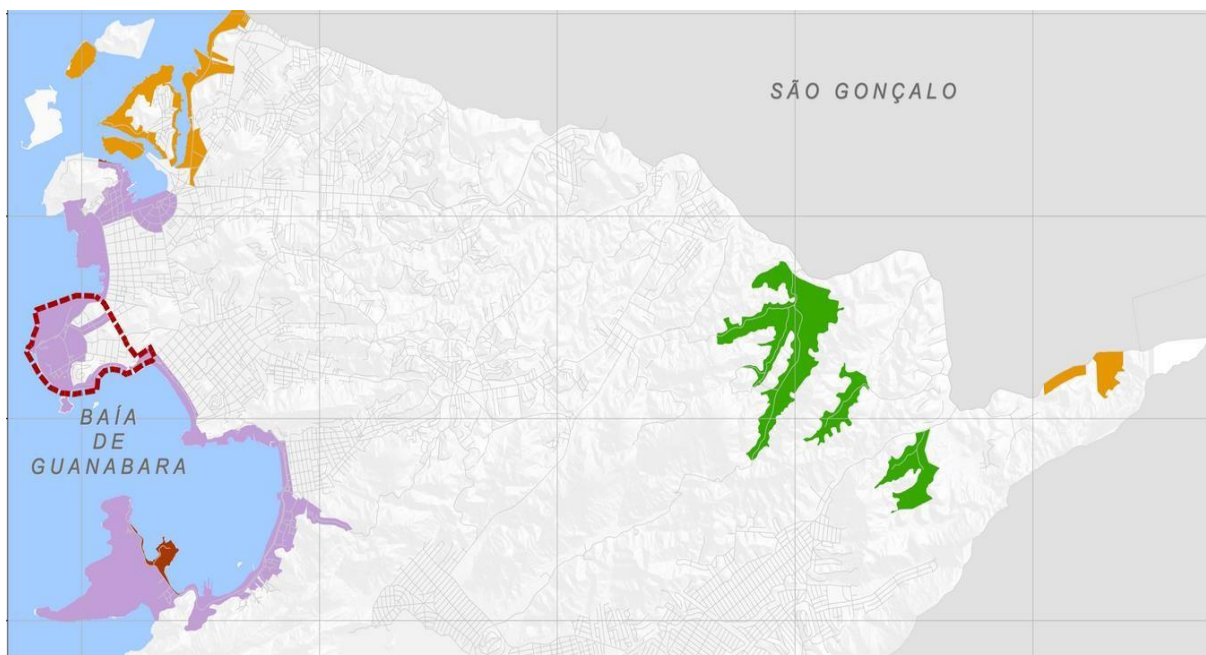


Figura 18 - Perímetros de incentivo ao desenvolvimento econômico

Fonte: Plano Diretor da Prefeitura de Niterói (2017).

11. PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS

11.1 Melhorias operacionais

No atual Plano Mestre, são duas ações voltadas as melhorias operacionais: o monitoramento da capacidade de processamento das portarias de acesso às instalações portuárias do Complexo e a manutenção do sistema viário do intraporto do Complexo.

Devido a particularidade do Porto de Niterói, não há necessidade de implantar um sistema que visa monitorar a capacidade de processamento da portaria. Entendemos que ao fazer menção no Plano Mestre, a ação estava voltada ao Porto do Rio.

11.2 Investimentos portuários

Apesar de não constar no Plano Mestre vigente, um dos projetos que estão voltados às melhorias aquaviárias em Niterói é o Projeto de Revitalização e Restauração Náutica. Este projeto trata das melhorias da circulação hídrica da Ilha da Conceição e do Complexo Portuário e Industrial da Parte Leste da Baía de Guanabara.

A seguir são apresentadas as informações disponibilizadas pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH).



Figura 19 - Projeto de Revitalização e Restauração Náutica

Fonte: Mapa Google Earth. INPH, CAP 2021. Adaptação PortosRio.

Ainda de acordo com o INPH, o custo estimado para realizar a dragagem na área do Porto Organizado seria em torno de R\$ 24 milhões (sem considerar variação cambial e mobilização).

11.3 Acessos aos portos

Com relação ao Plano Mestre, de acordo com o documento, não há previsão de investimentos a serem realizados nos acessos ao Porto de Niterói. Em termos de hinterlândia, uma das principais obras no sistema rodoviário da região, é a triplicação de parte do trecho da BR 101/Norte (que liga Niterói, na Região Metropolitana do Rio, a Campos dos Goytacazes, no Norte Fluminense).

Em termos de hinterlândia, uma das principais obras no sistema rodoviário da região, é a triplicação de parte do trecho da BR 101/Norte que contempla a Avenida do Contorno (Niterói) e Manilha (Itaboraí).

A obra está sendo realizada pela concessionária Arteris. Após a conclusão dos trabalhos, será ampliada uma faixa para cada via, criando assim uma terceira faixa, conforme demonstra a Figura 20. Entretanto, quando produzido o presente documento, a construção estava paralisada por questões contratuais.



Figura 20 - Obras na rodovia BR-101/Norte

Fonte: A Tribuna RJ, 2020.

11.4 Gestão portuária

Assim como os demais investimentos previstos, o Porto de Niterói, segundo os estudos do Plano Mestre, está completado em conjunto com o Porto do Rio de Janeiro. Assim, as ações previstas para um porto podem estar alinhadas com a necessidade de ambos, como é o caso do recente projeto concluído de custeio por atividade.

A metodologia foi desenvolvida pela Fundação Luiz Englert (ligada à Universidade do Rio de Grande do Sul - RS) com sucesso e os resultados foram fundamentais para administração, servindo inclusive como base para novas tarifas portuárias, conforme determina a Resolução 32/2019 da Antaq.

11.5 Meio ambiente

11.5.1 Unidade de Conservação (UC)

Segundo o Instituto Estadual do Ambiente, as Unidades de Conservação não estão localizadas dentro do Porto Organizado.

11.5.2 Comunidades Quilombolas

De acordo com informações do site do Incra, não há registros de comunidades quilombolas dentro do Porto Organizado.

11.5.3 Terras Indígenas

ão há terras indígenas dentro do Porto Organizado.

11.5.4 Imóveis Tombados

Não imóveis tombados dentro do Porto Organizado de Niterói.

11.5.5 Auditorias Ambientais

Entende-se por Auditoria Ambiental independente o procedimento sistemático, realizado por uma entidade externa à empresa, que visa avaliar sua adequação às normas e demais critérios de proteção e valorização do meio ambiente. No caso da Companhia Docas do Rio de Janeiro, a empresa está sujeita à necessidade de realização de Auditoria Ambiental, anualmente, e, baseada na Diretriz DZ-56 Instituto Estadual do Ambiente (INEA), para atendimento do órgão ambiental estadual, e à Auditoria Ambiental, bianualmente, baseada na Resolução n. 306/2002 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), para atendimento ao órgão ambiental federal.

Com cronograma de entrega pré-aprovado pelo INEA e cronogramas de entregas consecutivos, serão realizadas as Auditorias Ambientais referentes aos anos de 2019, 2020 e 2021 para atendimento à Diretriz DZ-56-R.03 INEA. Desta forma, iremos findar com o lapso temporal que existe hoje entre a contratação, elaboração e análise das Auditorias Ambientais da PortosRio. Também será realizada a Auditoria Ambiental “Conama”, referente ao ano de 2020.

11.5.6 Plano de gerenciamento de resíduos sólidos - PGRS

Documento integrante do sistema de gestão ambiental que aponta e descreve as ações relativas ao manejo dos resíduos sólidos gerados, buscando minimizar a geração de resíduos na fonte, adequar a segregação na origem, controlar e reduzir os riscos ao meio ambiente e assegurar o correto manuseio e disposição final, de acordo com a legislação vigente, garantindo uma boa gestão sobre os resíduos gerados e manuseados na dentro dos portos organizados da PortosRio.

11.5.7 Plano de Ajuda Mútua – PAM

Regulamentado pela NR-29, que dispõe sobre a segurança e saúde no trabalho portuário, o Plano de Ajuda Mútua (PAM) constitui um plano de segurança que visa à prevenção, controle e mitigação de emergências que possam ocorrer nas empresas do porto organizado ou em áreas comuns do porto, incentivando a atuação cooperativa e de forma organizada.

O PAM é composto por empresas e órgãos públicos como o Corpo de Bombeiros e a Defesa Civil, além de órgãos ambientais fomentando a atuação de forma conjunta dos seus integrantes na resposta às emergências e na prevenção, controle e mitigação delas, sempre buscando otimizar a utilização dos recursos humanos e materiais existentes nas empresas participantes.

11.5.8 Gerenciamento de Riscos Ocupacionais - GRO e Programa de Gerenciamento de Riscos - PGR

As Portarias 6.730 e 6.735, de 09 e 10 de março de 2020, respectivamente, ditam novas diretrizes para o Gerenciamento de Riscos Ocupacionais (GRO) e o Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) - que extingue o PPRA, bem como quanto à metodologia utilizada para avaliar a exposição a agentes ambientais. O GRO e o PGR são abordados nas normas regulamentadoras (NR), NR-1 – Disposições Gerais e Gerenciamento de Riscos Ocupacionais, já a NR-9 trata da Avaliação e Controle das Exposições Ocupacionais a Agentes Físicos, Químicos e Biológicos, focando na metodologia de avaliação.

11.5.9 Agenda ambiental

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) definem as prioridades e aspirações globais para 2030 e representam uma grande oportunidade de diminuir ou erradicar as desigualdades econômicas e sociais, colocando o mundo numa trajetória mais sustentável. O Brasil participou das negociações e acordou com os 17 objetivos e 169 metas envolvendo temáticas diversificadas. A PortosRio está alinhada com os princípios de desenvolvimento sustentável e suas ações visam uma abordagem holística e integrada, de respeito ao meio ambiente e de desenvolvimento socioeconômico no seu entorno.

As novas diretrizes estratégicas do Planejamento Estratégico da Companhia serão implementadas e, a partir delas, definidas metas e indicadores que estão alinhados com os sugeridos nas 169 metas dos ODS. A Supsan iniciou este processo, ainda em 2020, com a proposta do seu reposicionamento dentro da PortosRio, pautada nestes princípios

11.5.10 Carga Perigosa

Revisão e atualização dos Instrumentos Normativos que regulamentam a Movimentação de Cargas Perigosas nos Portos Organizados do Estado do Rio de Janeiro. Mapeamento dos riscos ambientais, de saúde e segurança do trabalho, relacionados à movimentação de Cargas Perigosas nos portos da PortosRio. Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR): Visando o atendimento ao exposto na Resolução Antaq nº 2.230 de 2011, será elaborado o referido plano com o objetivo de permitir à autoridade portuária e os responsáveis por instalações portuárias, sempre que couber, efetuar análises sobre o trânsito de produtos perigosos em suas respectivas instalações.

11.5.11 Gestão ambiental e segurança do trabalho

No decorrer do ano de 2021, em conjunto com a Superintendência de Tecnologia da Informação da CDRJ (Suptin), será implementada ferramenta tecnológica que permita a fiscalização ambiental, de saúde e segurança do trabalho por meio do monitoramento remoto, trazendo mais agilidade no tempo de resposta às não conformidades detectadas e permitindo agir em conjunto com a operação portuária.

11.6 Porto-cidade

As ações a seguir estão em consonância com o Plano de Negócios da PortosRio, aprovado para o período de 2021 - 2023.

Ações a serem desenvolvidas em parceria com os arrendatários serão viabilizadas, ao longo do ano, doações de cestas básicas para as famílias cadastradas no Centro de Referência e Assistência Social (CRAS) do bairro do Caju, área de baixa renda no entorno do porto do Rio de Janeiro. Além disso, essas ações serão estendidas para famílias que possuem as mesmas características nos entornos dos Portos de Itaguaí, Angra dos Reis e Niterói.

11.6.1 Ações de apoio à capacitação e inclusão social

A PortosRio busca maior aproximação com a comunidade dos entornos dos portos, estimulando por meio de convênios e parcerias, ações de capacitação e inclusão social, contribuindo para um relacionamento mais harmonioso entre Porto e a Cidade.