



PortosRio
AUTORIDADE PORTUÁRIA

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO - PDZ

PORTO ORGANIZADO DE NITERÓI

2023

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 do 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 (produzido em 2017) e o último Plano Mestre (elaborado em 2019).



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.....	8
1.5 Estrutura administrativa e de gestão.....	23
2. ZONEAMENTO.....	24
2.1 Áreas e instalações afetas às operações portuárias.....	24
2.1.1 Reordenamento de curto prazo.....	28
2.1.2 Reordenamento médio e longo prazo.....	28
2.2 Áreas afetas às operações portuárias arrendadas.....	29
2.3 Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento.....	30
2.3.1 Reordenamento de curto prazo.....	30
2.3.2 Reordenamento de médio e longo prazo.....	31
2.4 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias.....	31
2.5 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias em exploração indireta.....	31
2.6 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta.....	32
2.7 Terminais de uso privado dentro da poligonal do porto.....	32
2.8 Áreas e instalações alfandegadas.....	32
2.9 Áreas de interesse portuário fora do porto organizado.....	33
3. INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO.....	33
3.1 Energia elétrica.....	33
3.2 Abastecimento de água.....	33
4. RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO.....	33
5. LICENCIAMENTO AMBIENTAL.....	34
6. ISPS CODE.....	35
7. VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO.....	35
7.1 Vias de circulação rodoviária.....	35
7.2 Vias de circulação ferroviária.....	36
8. ACESSOS TERRESTRES.....	37

8.1 Rodoviários	37
8.2 Ferroviários	38
8.3 Dutoviários	38
9. ACESSOS AQUAVIÁRIOS	38
9.1 Canal de acesso	39
9.2 Bacia de evolução.....	40
9.3 Áreas de fundeio.....	41
9.4 Hidrovias	42
10. INTERFERÊNCIA DO(S) PLANO(S) DIRETOR(ES) URBANO(S) DO(S) MUNICÍPIO(S) NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO	43
11. PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS	44
11.1 Melhorias operacionais	44
11.2 Investimentos portuários.....	44
11.3 Acessos aos portos.....	45
11.4 Gestão portuária	46
11.5 Meio ambiente	46
11.5.1 Unidade de Conservação (UC).....	46
11.5.3 Terras Indígenas.....	47
11.5.4 Imóveis Tombados.....	47
11.5.5 Auditorias Ambientais	47
11.5.6 Plano de gerenciamento de resíduos sólidos - PGRS.....	47
11.5.7 Plano de Ajuda Mútua – PAM.....	48
11.5.8 Gerenciamento de Riscos Ocupacionais - GRO e Programa de Gerenciamento de Riscos - PGR.....	48
11.5.10 Carga Perigosa	49
11.5.11 Gestão ambiental e segurança do trabalho	49
11.6 Porto-cidade.....	49
11.6.1 Ações de apoio à capacitação e inclusão social	50

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:



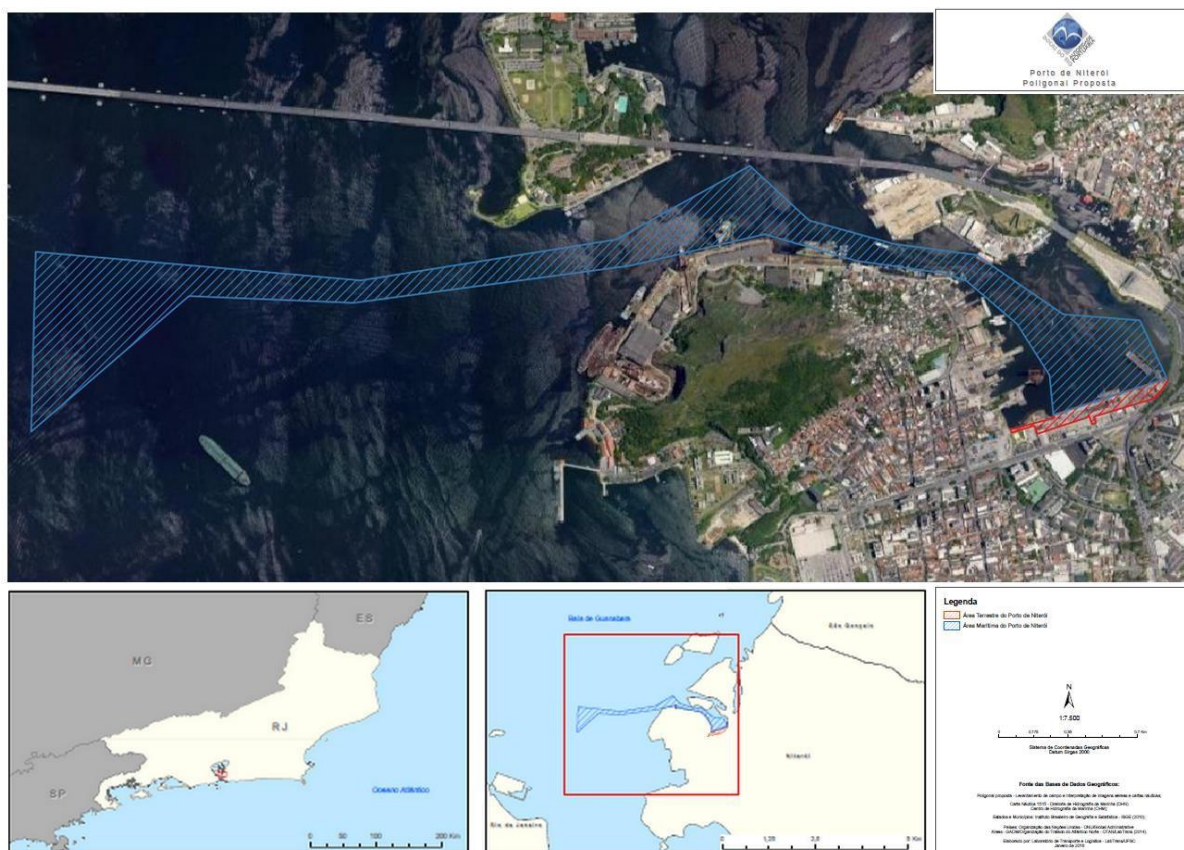
Latitude: 22° 52'55" S

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: Google Earth. Adaptação CDRJ.

1.2 Dados cadastrais

Companhia Docas do Rio de Janeiro, empresa pública, constituída pelo Decreto-Lei nº 256, de 28/02/1967, CNPJ nº 42.266.890/0001-28, com sede à Rua Dom Gerardo nº35, 10º andar, Centro, Rio de Janeiro, RJ, CEP 20090-030, telefone (21) 2219-8600.

Página de internet: www.portosrio.gov.br

Endereço eletrônico: asscomcdrj@portosrio.gov.br

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.

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

Tabela 1 – 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 m ²		
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°

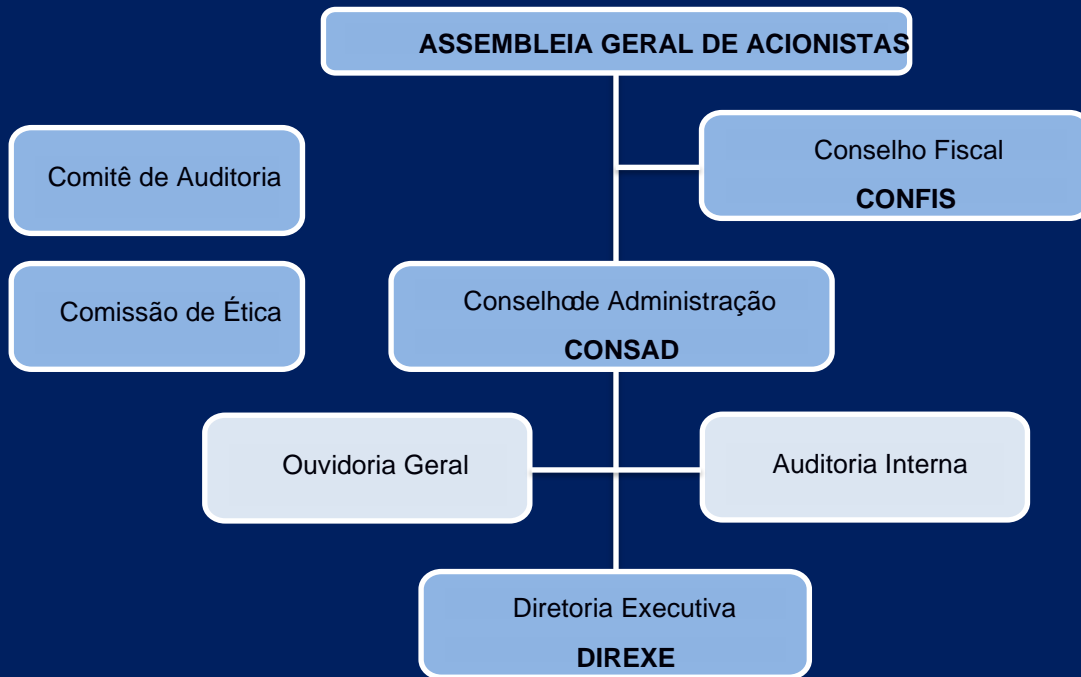
BRNTR-415	-22,8262160°	-43,1240120°
BRNTR-416	-22,8260280°	-43,1241600°
BRNTR-417	-22,8258310°	-43,1242930°
BRNTR-418	-22,8256260°	-43,1244120°
BRNTR-419	-22,8254130°	-43,1245140°
BRNTR-420	-22,8251950°	-43,1246000°
BRNTR-421	-22,8249720°	-43,1246700°
BRNTR-422	-22,8247450°	-43,1247220°
BRNTR-423	-22,8245150°	-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).

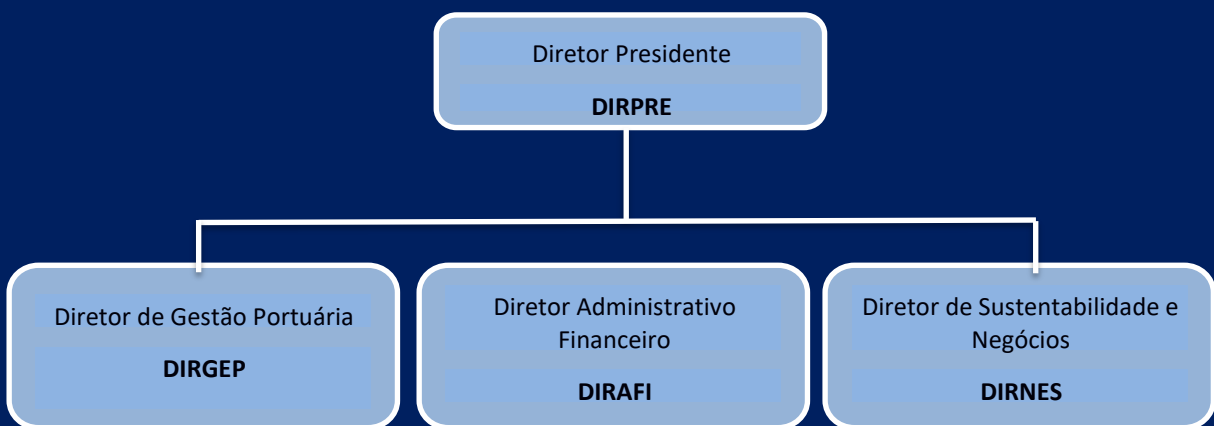
Figura 4– Organograma da CDRJ.



Fonte: CDRJ.

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

Figura 5 – Organograma da CDRJ.



Fonte: CDRJ.

2. ZONEAMENTO

2.1 Áreas e instalações afetas às operações portuárias

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 2 – Áreas e instalações afetas do Porto Organizado de Niterói.

Número	Nome	Área (m ²)	Perfil de Carga	Tipo de Instalação	RGI
1	Terminal Multipropósito 1	15.730	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Pátio e Armazém	20.405
2	Terminal Multipropósito 2	11.330	Granéis Sólidos e Carga Geral	Pátio e Armazém	20.405
3	Área de Expansão	792	Carga Geral e <i>Offshore</i>	Pátio	20.405
4	Berço 101	0	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Berço	-
5	Berço 102	0	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Berço	-
6	Berço 103	0	Granéis Sólidos e Carga Geral	Berço	-
7	Armazém	1.704	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Armazém	-
8	Planta de tancagem	423	-	Tanques	-
9	Pátio	-	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Pátio	-
10	Pátio	-	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Pátio	-
11	Pátio	-	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	Pátio	-

Fonte: CDRJ.

Figura 6 – Áreas e instalações afetadas às operações portuárias.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

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

Tabela 3 – Infraestrutura de armazenagem.

Número	Nome	Identificação da área	Tipo de Instalação	Perfil de carga	Área (m ²) / Capacidade (m ³)
01	Pátio Nitport	Pátio para armazenagem de cargas	Pátio	Granéis Sólidos e Carga Geral	11.330 m ²
02	Pátio Nitshore	Pátio para armazenagem de cargas	Pátio	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	-
03	Pátio Nitshore	Pátio para armazenagem de cargas	Pátio	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	-
04	Pátio Nitshore	Pátio para armazenagem de cargas	Pátio	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	-
05	Armazém 2 (Nitshore)	Armazém alfandegado	Armazém	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	1.704 m ²
06	Planta de tancagem (Nitport)	Tanques de fluidos	Tanques	-	629 m ³

Fonte: CDRJ.

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 4 – Infraestrutura de acostagem.

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

Fonte: CDRJ.

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). Adicionalmente, no que tange aos equipamentos utilizados nas operações, os arrendatários possuem os seguintes maquinários:



Quantidade de guindastes sobre rodas: 04.

Capacidade nominal (t): equipamentos variando entre 180 e 250.

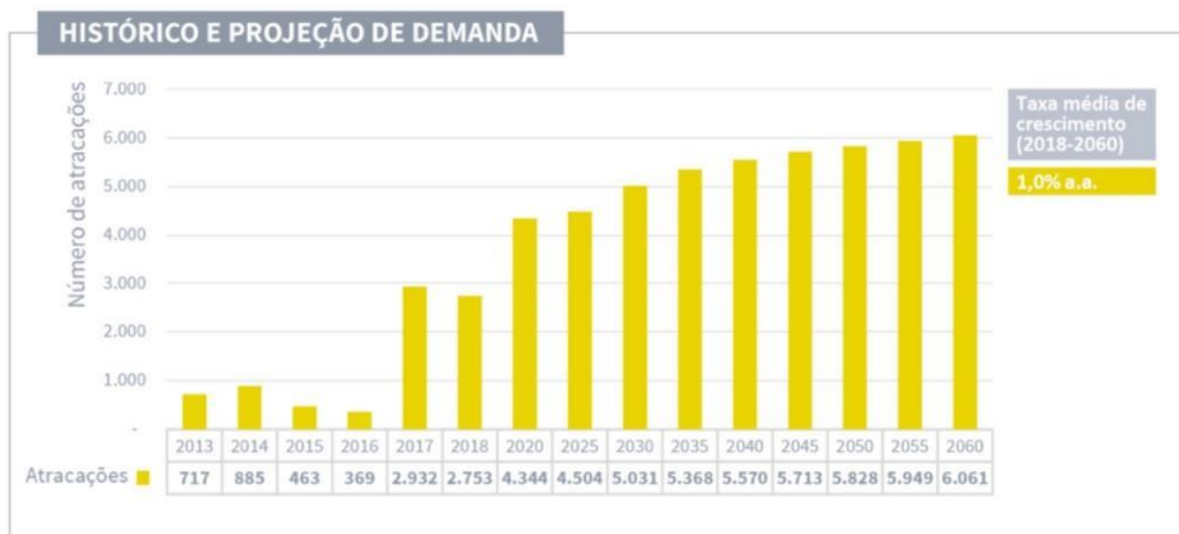


Quantidade de empilhadeiras: 16.

Capacidade nominal (t): equipamentos variando entre 2,5 e 13.

Para o Complexo Portuário (incluindo Rio de Janeiro e Niterói), o cenário é promissor, haja vista que, segundo o Plano Estratégico da Petrobras (2020), prevê que 70% do CAPEX (2021-2025) seja direcionado ao Pré-Sal. Assim, em termos de crescimento no número de atracções, a taxa prevista até 2025 é de 6% ao ano. Se for analisado um horizonte de médio a longo prazo, a taxa passa a ser de 1,2% ao ano.

Figura 7 – Histórico e projeção de demanda.

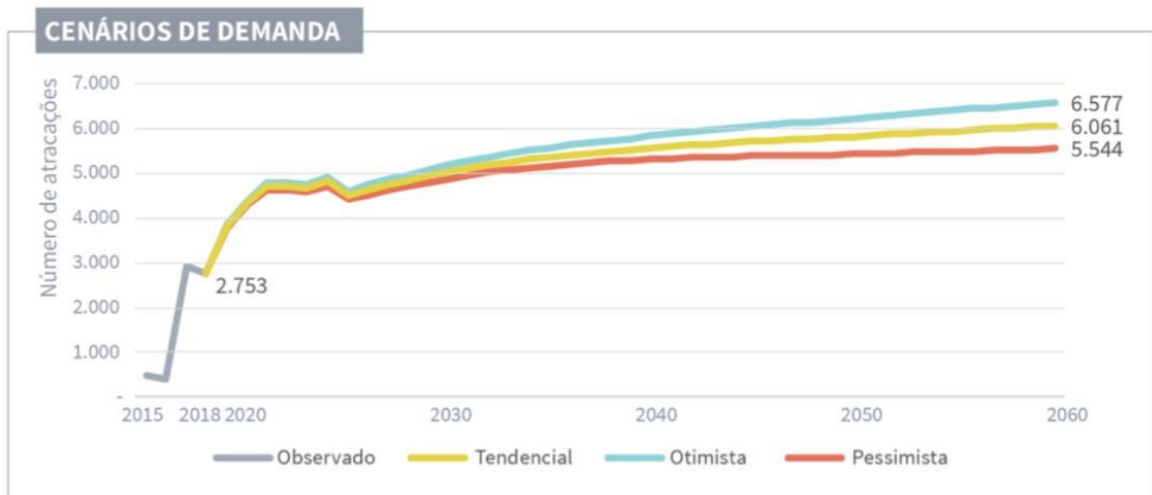


Fonte: SNPTA, Plano Mestre, 2019.

Ainda de acordo com a Figura 8, o Plano Mestre traz três cenários distintos para a demanda voltada ao Complexo Portuário. Nota-se que pelas informações constantes, a variação de crescimento entre os cenários propostos é quase nula, demonstrando que não há uma elasticidade exponencial na projeção de demanda.

- i. Otimista: 1,2% ao ano;
- ii. Tendencial: 1,0% ao ano; e
- iii. Pessimista: 0,8% ao ano.

Figura 8 – Projeção de demanda.



Fonte: SNPTA, Plano Mestre, 2019.

2.1.1 Reordenamento de curto prazo

Levando em conta as características das áreas existentes e a situação operacional dos terminais arrendados, denominamos de Área de Expansão a área delimitada na cor azul. Entende-se que a Área de Expansão poderá ser ocupada num curto prazo, isto é, em até 4 anos, no processo de licitação para o novo Contrato de Arrendamento, mas não como um terceiro arrendatário.

2.1.2 Reordenamento médio e longo prazo

Cabe mencionar que os atuais arrendamentos terão seus contratos findados em 15/08/2025. Após essa data, caso não mude a legislação vigente, deverá haver novos arrendamentos. Apesar disso, ao avaliar os instrumentos de planejamento, não identificamos novas cargas, isto é, poderá haver novos arrendatários, mas sem alterar o tipo de produto a ser movimentado no porto.

2.2 Áreas afetas às operações portuárias arrendadas

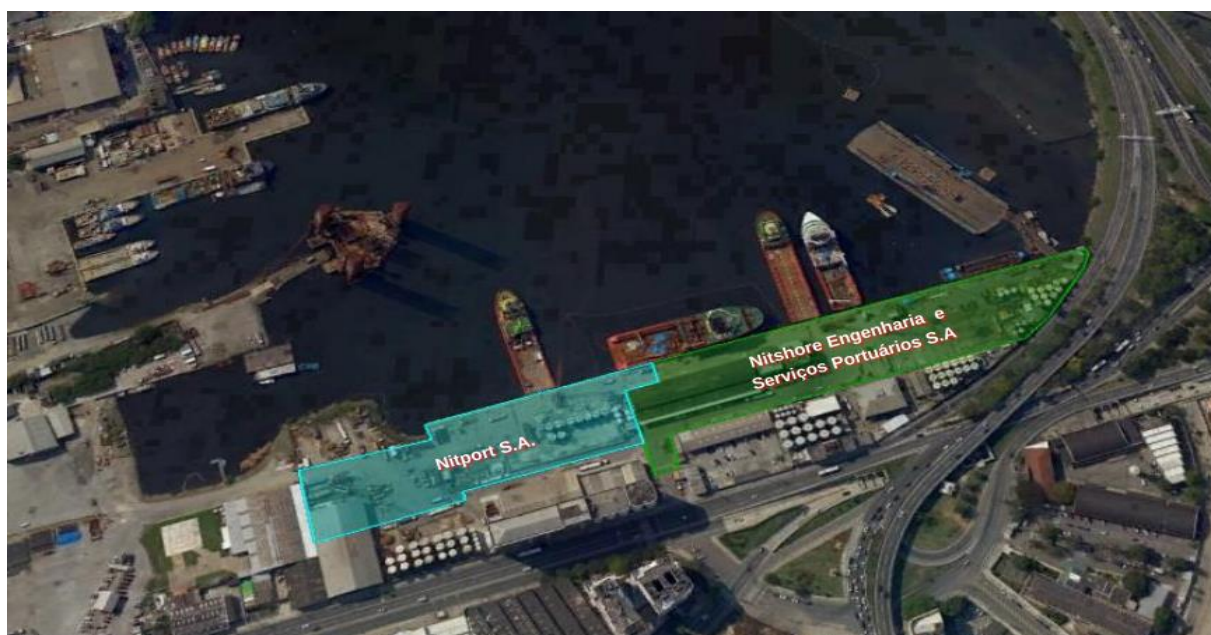
Atualmente o porto possui duas áreas arrendadas que são afetas as operações portuárias. A Figura 9 apresenta o detalhamento das áreas e suas respectivas delimitações.

Tabela 5 – Áreas afetas às operações portuárias arrendadas.

Número	Nome	Nº do contrato	Data de Início	Data de Término	Possibilidade de Prorrogação	Perfil de Carga	Área(m ²)
1	Nitport Serviços Portuários S.A.	C-SUPJUR 060/2005	18/08/2005	15/08/2025	não	Granéis Sólidos e Carga Geral	11.330
2	Nitshore Engenharia e Serviços Portuários S.A	C-SUPJUR 061/2005	18/08/2005	15/08/2025	não	Carga <i>Offshore</i> e Reparo Naval	15.730

Fonte: CDRJ.

Figura 9 – Áreas afetas às operações portuárias arrendadas.

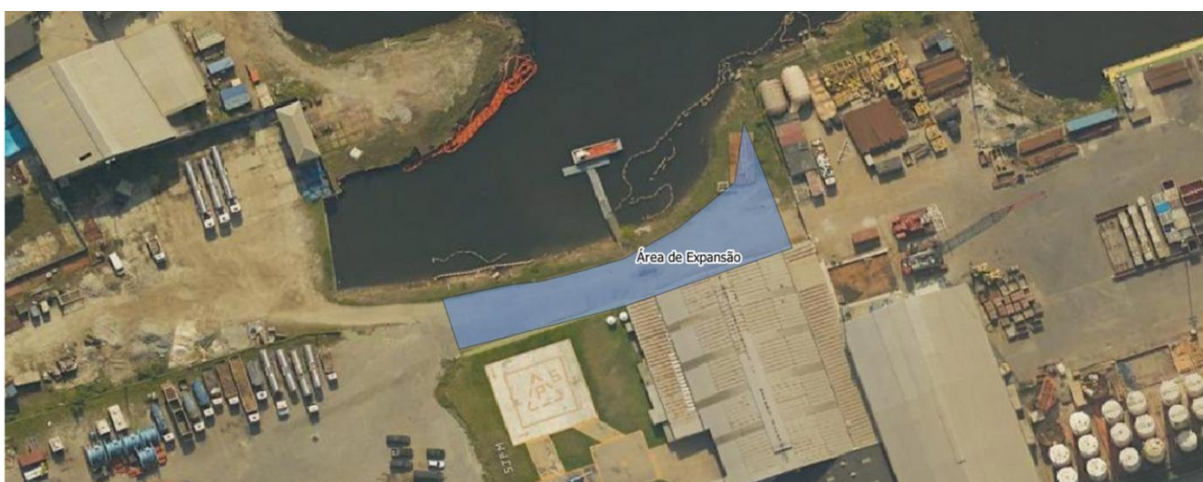


Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

2.3 Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento

Não há áreas e instalações afetas às operações portuárias disponíveis para exploração no Porto de Niterói porque consideramos que a área de expansão é propícia a utilização somente dos terminais arrendados já instalados, devido a sua metragem de aproximadamente 1 mil metros quadrados, conforme Figura 10.

Figura 10 – Área de Expansão.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

2.3.1 Reordenamento de curto prazo

Considerando o prazo de encerramento dos atuais contratos de arrendamento e a impossibilidade de renovação, no curto prazo, haverá duas áreas operacionais disponíveis para arrendamento. Apesar disso, ao avaliar os instrumentos de planejamento, não identificamos novas cargas, isto é, poderá haver novos arrendatários, mas sem alterar o tipo de produto a ser movimentado no porto.

Figura 11 – Reordenamento curto prazo – Áreas afetadas às operações portuárias disponíveis para arrendamento.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

2.3.2 Reordenamento de médio e longo prazo

O horizonte de planejamento de médio e longo prazo não contempla previsão de alteração para as áreas afetadas às operações portuárias disponíveis para arrendamento em relação ao cenário previsto no reordenamento de curto prazo.

2.4 Áreas e instalações não afetadas 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 afetadas às operações portuárias em exploração indireta

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

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

Não há áreas e instalações não afetadas 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

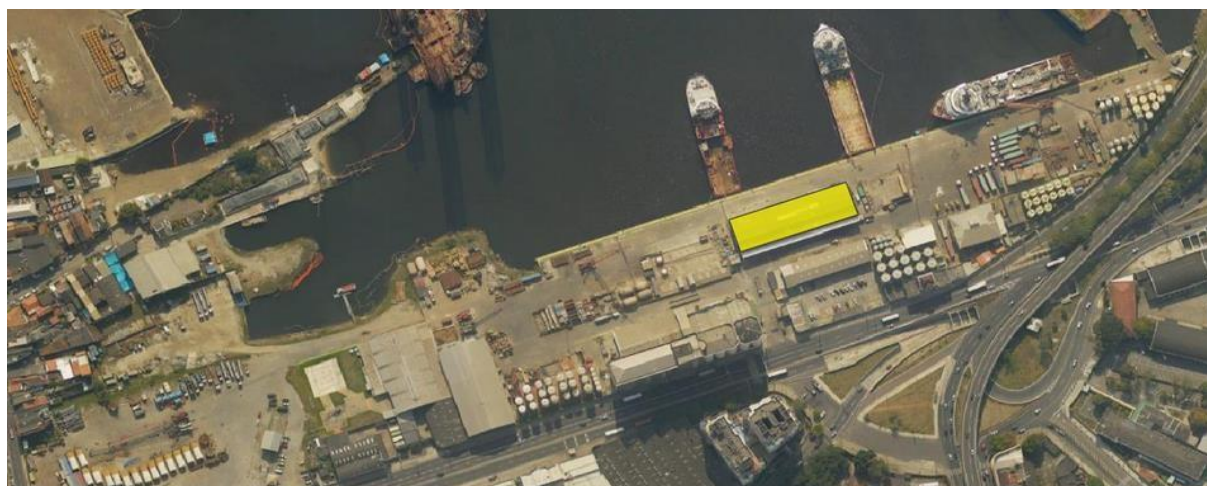
O Armazém 2, sob responsabilidade da arrendatária Nitshore, é a única área devidamente alfandegada pela Receita Federal do Brasil, conforme Ato Declaratório Executivo SRRF07 nº 232, de 17 de julho de 2006.

Tabela 6 – Áreas e instalações alfandegadas.

Arrendatário	Identificação	Natureza da Carga	Área (m ²)	Instrumento Legal
Nitshore	Armazém 2	Carga Geral	1.704	Ato Declaratório Executivo SRRF07 nº 232, de 17/07/2006

Fonte: CDRJ.

Figura 12 – Áreas e instalações alfandegadas.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

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 7 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 7 – Licenciamento ambiental.

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

Fonte: CDRJ.

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 8 – 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: CDRJ.

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 13 – Vias de circulação rodoviária



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

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 9 – 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: CDRJ.

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 14 – 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.

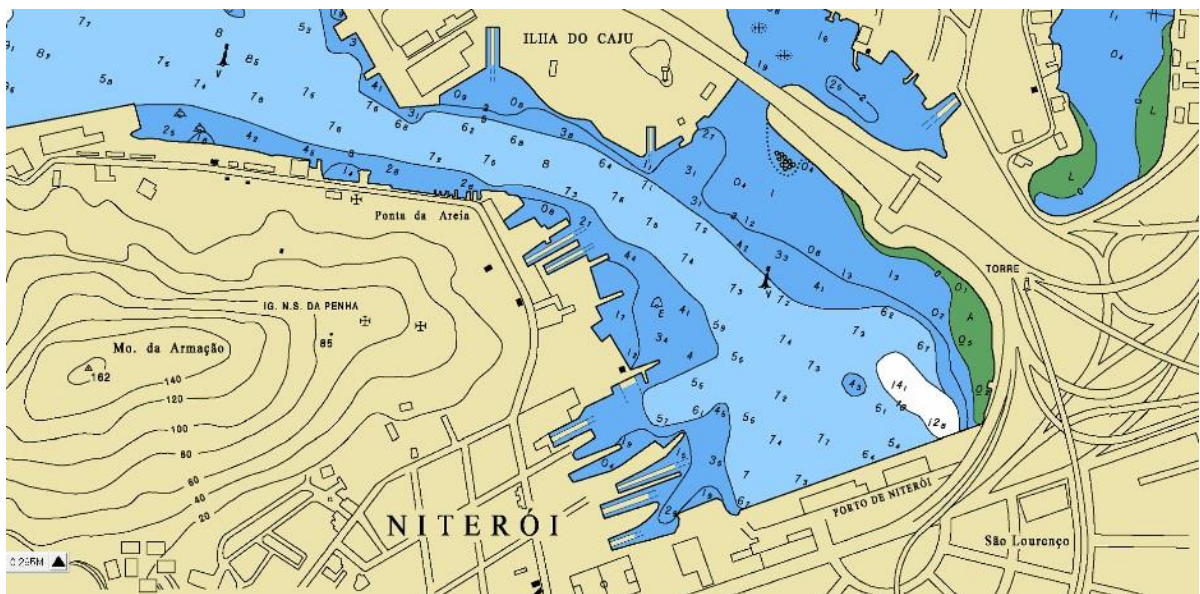
8.3 Dutoviários

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. Em 2020, o Porto de Niterói e seus arrendatários receberam 378 embarcações, em sua maioria voltadas a atividade *offshore*. Independentemente do número de atracções, o canal de acesso tem inúmeras interferências com o trânsito local, apesar de não ter registros de acidentes náuticos causados pelas embarcações com origem ou destino ao Porto de Niterói.

Figura 15 – Imagem da Carta Náutica 512.



Fonte: CDRJ

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 CDRJ.

Tabela 10 – Canal de acesso.

Identificação	Comprimento (m)	Largura (m)	Profundidade (m)	Carta Náutica	Obstáculos à navegação
Canal de São Lourenço	954	84	7,1	Sim	sim

Fonte: CDRJ.

Figura 16 – Canal de Acesso.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

9.2 Bacia de evolução

A bacia de evolução possui 7,1 m de profundidade, 430 m de comprimento e 250 m de largura, localizando-se nas seguintes coordenadas:

Tabela 11 – 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: CDRJ.

A Figura 17 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 7,1 metros.

Figura 17 – Bacia de Evolução.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

9.3 Áreas de fundeio

Conforme Carta Náutica (1506, 1511, 1512 e 1513) publicada pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil (DHN), a área de fundeio 2F01 é o fundeio mais próximo ao local de atracação no porto, distante aproximadamente 3 milhas náuticas. Acrescenta-se ainda que as áreas de fundeio do Porto de Niterói e do Porto do Rio de Janeiro são compartilhadas, conforme Figura 18 e Tabela 13.

Figura 18 – Áreas de fundeio



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

Tabela 12 – Coordenadas Áreas de fundeio.

Identificação	Latitude	Longitude	Profundidade (m)		Finalidade
			Min.	Max.	
2F01	22°88.126'S	043°11.867'O	13,3	25,5	Inspeção de saúde, alfândega, polícia marítima.
2F1A	22°90.200'S	043°13.949'O	15,0	32,0	Plataforma e navios similares.
2F03	22°88.116'S	043°16.449'O	15,2	19,3	Barcaça, contêiner, abastecimento.
2F04	22°87.450'S	043°18.750'O	5,8	8,2	Carga/Descarga mercadoria
2F05	22°88.224'S	043°18.060'O	9,1	10,0	Barcaça de navio Lash.
2F06	22°84.100'S	043°18.533'O	4,4	13,5	Para carga e descarga de mercadorias, navios aguardando atracação, navios em pequenos reparos, litígio ou fora de serviço.
2F06A	22°83.100'S	043°14.750'O	10,0	13,2	Pequenos reparos e visitas.
2F07	22°82.084'S	043°12.091'O	5,9	6,8	Mercadoria Perigosa.
2F08	22°81.866'S	043°13.499'O	13,6	16,8	Preferencialmente Granel Líquido.
2F09	22°79.666'S	043°12.833'O	15,5	16,2	Preferencialmente Granel Líquido.
2F10	22°78.564'S	043°12.819'O	12,9	14,6	Preferencialmente GNL.
2F11	22°91.366'S	043°13.316'O	8,2	22,0	Preferencialmente Plataformas.
2F12	22°76.276'S	043°10.430'O	Sem. Inf.	Sem. Inf.	Preferencialmente Produtos Químicos.
2F13	22°76.765'S	043°15.128'O	Sem. Inf.	Sem. Inf.	Para navios em condições materiais degradadas.
2F14	22°78.930'S	043°14.930'O	Sem. Inf.	Sem. Inf.	Preferencialmente para plataformas e similares.

Fonte: CDRJ.

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, demonstrado na Figura 19, 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 19 – 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 20 – Projeto de Revitalização e Restauração Náutica.



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

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 21. Entretanto, quando produzido o presente documento, a construção estava paralisada por questões contratuais.

Figura 21 – 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

Não 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 CDRJ. 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 CDRJ.

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 CDRJ 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 CDRJ, 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 CDRJ. 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 CDRJ, 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 CDRJ 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.