

Março/2024

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ)

Novo Porto Organizado de Barra do Riacho



Vports
AUTORIDADE PORTUÁRIA

INTRODUÇÃO

O Porto de Barra do Riacho é um Porto marítimo, situado no município de Aracruz e que no cenário atual possui uma área *greenfield* para exploração, além das instalações do Terminal Aquaviário de Barra do Riacho (TABR). No final de março de 2022 ocorreu o Leilão nº 01/2022¹ que promoveu a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) e concessão pública dos Portos de Vitória e de Barra do Riacho. A partir da assinatura do Contrato de Concessão, realizada em setembro de 2022, o controle acionário majoritário da empresa foi repassado ao Fundo de Investimento em Participação - FIP CODESA, gerido pela Quadra Capital. A alteração da razão social para Vports Autoridade Portuária S.A. foi registrada em 25 de abril de 2023.

Nesse contexto, o presente documento consiste no PDZ do Porto de Barra do Riacho, chamado ao longo do texto de "Porto de Barra do Riacho" ou "Porto", e visa atualizar o planejamento portuário a nova realidade administrativa e de negócios a partir da Concessão. Dentre as diretrizes consideradas neste documento estão a motivação do Porto ser um elo logístico eficiente e um relevante indutor do desenvolvimento, gerando riquezas com responsabilidade socioambiental.

Em consonância com o Contrato de Concessão, a atualização deste instrumento de planejamento é uma obrigação e deve ser atendida nos primeiros 12 meses contados da data de eficácia do Contrato de Concessão. Para tanto, o PDZ foi desenvolvido de acordo com a Portaria nº 61, de 10 de Junho de 2020 do então Ministério da Infraestrutura (MInfra)², que define o PDZ um instrumento de planejamento da Autoridade Portuária, contendo as estratégias e ações, para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do porto organizado. De acordo com a Portaria nº 61/2020 foram seguidas as seguintes diretrizes e obrigatoriedades:

- Promoção do desenvolvimento do porto, com a otimização do uso de suas áreas e infraestruturas;
- Adequação das áreas e instalações do porto visando à eficiência das operações portuárias e dos acessos ao porto;

¹ Disponível em:

<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/desestatizacao/processos-em-andamento/leilao-01-2022-ppi-pnd> Acesso em: 03 jul. de 2023

² Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-61-de-10-de-junho-de-2020-261494737> Acesso em: 03 jul. de 2023

- Integração do porto com os modais de transporte terrestre;
- Definição do ordenamento das áreas e instalações do porto conforme as estimativas de movimentação;
- Atendimento às políticas nacionais para o setor portuário, observando, no que couber, as demais políticas para o transporte de cargas, em especial as do transporte aquaviário, de desenvolvimento social, econômico e ambiental, inclusive em observância aos licenciamentos ambientais;
- Alternativas para a expansão das atividades portuárias, por perfil de carga;
- Proposta de uso de áreas afetas e não afetas a operação portuária;
- Levantamentos e estudos relativos ao desenvolvimento e zoneamento portuário;
- Proposta de alterações no plano de ações e investimentos, daqueles previstos no Plano Mestre, haja vista as alterações estruturais e de estratégia pelas quais a Autoridade Portuária vem passando em razão da desestatização;
- Horizontes de planejamento:
 - Curto prazo – até 4 anos
 - Médio prazo – de 4 até 10 anos
 - Longo prazo – acima de 10 anos.

No âmbito do planejamento portuário nacional, foram utilizados como fontes o Plano Nacional de Logística (PNL 2035), publicado em 2021, o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) publicado em 2019, o Plano Mestre do Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho (2019), cuja elaboração ocorreu durante o ano de 2018, sendo que os dados do último ano observado foram de 2017. Também foram consultadas as informações contidas PDZ vigente do Porto de Barra do Riacho, aprovado pela Portaria MInfra nº 2.362, de 04 de junho de 2019.

No que concerne às fontes relativas ao planejamento municipal, considerou-se Plano Diretor Municipal de Aracruz, aprovado pela Lei nº 4.317/2020, de 05 de agosto de 2020 e o Plano de Mobilidade do Município de Aracruz, cuja última atualização data de outubro de 2015.

O processo de construção do PDZ também se deu com a participação dos usuários e *stakeholders*, com a realização de mais de 30 reuniões englobando diversos entes públicos e privados que atuam nos Portos de Vitória e de Barra do Riacho. Salienta-se que fez parte do processo de consulta aos usuários a disponibilização deste documento em sua versão preliminar tanto para o Conselho de Administração Portuária (CAP) como para a comunidade portuária, através do site da Vports, em caráter consultivo, durante o período de 04 de agosto de 2023 até 18 de agosto de 2023. Ademais, em 24 de agosto de 2023 foi

realizada uma apresentação presencial com o conteúdo da proposta do PDZ ao CAP. O processo de consulta aos usuários e recebimento de contribuições resultou neste PDZ abrangente e plural, que permitirá o desenvolvimento do Porto de Barra do Riacho.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	2
SUMÁRIO	5
1. INFORMAÇÕES GERAIS.....	8
1.1. Localização	8
1.2. Dados cadastrais	9
1.3. Marcos legais	9
1.4. Delimitação do porto organizado (poligonal).....	10
1.5. Estrutura administrativa e de gestão.....	11
2. ZONEAMENTO	13
2.1. Áreas e instalações afetas às operações portuárias	13
2.2. Áreas afetas às operações portuárias arrendadas	15
2.3. Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento.....	17
2.4. Áreas e instalações não afetas às operações portuárias	18
2.5. Áreas e instalações não afetas às operações portuárias em exploração indireta	19
2.6. Áreas e instalações não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta	19
2.7. Terminais de uso privado dentro da poligonal do porto	19
2.8. Áreas e instalações alfandegadas	20
2.9. Áreas de interesse portuário fora do porto organizado	21
2.10. Reordenamento espacial das áreas para o curto, médio e longo prazo	21
3. INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO	24
3.1. Energia Elétrica	24
3.2. Abastecimento de Água	24
4. RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO	25

4.1.	Sistemas de Monitoramento do Tráfego Aquaviário.....	25
4.2.	Sistemas de Monitoramento do Tráfego Terrestre	25
5.	LICENCIAMENTO AMBIENTAL	26
6.	ISPS CODE.....	27
7.	VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO	28
7.1.	Vias de circulação rodoviária	28
7.2.	Vias de circulação ferroviária.....	29
8.	ACESSOS TERRESTRES.....	30
8.1.	Rodoviários	30
8.2.	Ferrovíarios.....	32
8.3.	Dutoviários	34
9.	ACESSOS AQUAVIÁRIOS	35
9.1.	Canal de acesso	35
9.2.	Bacia de Evolução	37
9.3.	Áreas de Fundeio	38
9.4.	Hidrovias	39
10.	INTERFERÊNCIA DOS PLANOS DIRETORES URBANOS DOS MUNICÍPIOS NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO	40
11.	PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS	46
11.1.	Acessos ao Porto.....	46
11.1.1.	Conclusão das obras de duplicação da BR-101	47
11.1.2.	Implantação do Contorno do Mestre Álvaro	48
11.1.3.	Fomento à conclusão das demais obras e projetos previstos para as vias de acesso às instalações portuárias do Complexo	48
11.2.	Gestão Portuária.....	49
11.2.1.	Estudo de alternativas para a melhor utilização da área de expansão do Porto de Barra do Riacho.....	49
11.2.2.	Ações específicas sob a ótica da gestão pública	50

11.3. Meio Ambiente.....	50
11.3.1. Implantação do Sistema de Gestão Integrada de meio ambiente e de saúde e segurança do trabalho	51
11.3.2. Manutenção de um núcleo ambiental e de saúde e segurança do trabalho adequado	51
11.3.3. Continuidade dos planos e programas de monitoramentos ambientais ..	52
11.3.4. Fomento à integração das instalações portuárias na realização de monitoramentos	52
11.3.5. Continuidade do atendimento à legislação de gerenciamento de riscos, atendimento a emergências e de saúde e segurança do trabalhador.....	53
11.3.6. Manutenção e implementação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS).....	53
11.3.7. Participação das instalações portuárias na elaboração e na consolidação dos planos de manejo das unidades de conservação	53
11.4. Porto-Cidade	54
11.4.1. Fomento e participação no processo de atualização do Plano Diretor de Aracruz	55
11.4.2. Fomento e participação no processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Aracruz	55
11.4.3. Fortalecimento da comunicação e ações conjuntas entre a Autoridade Portuária, as empresas privadas e o Poder Público	55
11.4.4. Acompanhamento, fomento e realização de iniciativas socioambientais com as comunidades no entorno do Complexo Portuário.....	56
LISTA DE SIGLAS.....	57

1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1. Localização

O Porto Organizado de Barra do Riacho está situado no município de Aracruz, no Espírito Santo (ES), a cerca de 30 milhas náuticas (70 km) ao norte de Vitória. Durante a elaboração do presente documento não havia instalações presentes dentro da poligonal do Porto de Porto, com exceção do Terminal Aquaviário de Barra do Riacho (TABR) situado no endereço: Rodovia ES 010, km 60, S/nº. Barra do Riacho, Aracruz-ES, CEP: 29.197-554. Na Figura 1 segue a localização e poligonal do Porto Organizado.

Cabe mencionar que a administração do Porto de Barra do Riacho se dá pela Vports, Autoridade Portuária que se encontra sediada na Rua Izidro Benezath, 48. Enseada do Suá, Vitória, ES, CEP: 29.050-300.

Figura 1 – Localização do Porto Organizado de Barra do Riacho



Fonte: Vports (2023)

1.2. Dados cadastrais

Em 05 de setembro de 2022 foi realizada a assinatura do contrato de Compra e Venda de Ações, sendo que em 20 de setembro de 2022 foi assinado o Contrato de Concessão, com eficácia a partir de 21 de setembro de 2022, no âmbito do processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), conduzido pelo Governo Federal sob coordenação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

A partir disso, passando o controle acionário majoritário ao Fundo de Investimento em Participação - FIP CODESA, gerido pela Quadra Capital. Na sequência, em 25 de abril de 2023 foi registrada na junta comercial a alteração da razão social para Vports Autoridade Portuária S.A., que se trata de uma empresa privada que exerce a função de Autoridade Portuária nos Portos de Vitória e Barra do Riacho. Os principais dados cadastrais da matriz estão indicados na Tabela 1.

Tabela 1 – Principais dados cadastrais da Autoridade Portuária

Dados cadastrais	
Pessoa Jurídica	Vports Autoridade Portuária S.A.
CNPJ	27.316.538/0001 – 66
Endereço	Av. Getúlio Vargas, 556, Centro, Vitória
E-mail do representante legal da empresa	ihulle@vports.com.br
Telefone do representante legal da empresa	(27) 3132-7303
Página da Web	www.vports.com.br
Regime de exploração	Concedido à iniciativa Privada

Fonte: Vports (2023)

1.3. Marcos legais

A Tabela 2 apresenta a legislação em vigor, que regulamenta a exploração do Porto Organizado.

Tabela 2 – Marcos Legais que regulamentam a exploração do Porto Organizado de Barra do Riacho

Ano	Marcos legais
1982	Decreto nº 87.560, de 9 de setembro de 1982. Criação da Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA
1988	Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.
1993	Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias

Ano	Marcos legais
1995	Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.
2001	Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviários e terrestres, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), e dá outras providências.
2011	Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011. Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência; dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica, e dá outras providências.
2013	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, e dá outras providências.
2013	Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815/2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.
2015	Resolução Normativa nº 02-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2015. Destinada às administrações dos portos organizados, aos arrendatários de áreas e instalações portuárias, aos operadores portuários e aos autorizados de instalações portuárias, e tem por objeto estabelecer obrigações para a prestação de serviço adequado, bem como definir as respectivas infrações administrativas, nos termos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.
2015	Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015. Código de Processo Civil.
2017	Resolução CPPI nº 14, de 23 de agosto de 2017. Opina pela qualificação de empreendimentos públicos federais do setor de transportes no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, recomenda a sua inclusão no Programa Nacional de Desestatização e dá outras providências.
2019	Decreto nº 9.852, de 25 de junho de 2019. Dispõe sobre a qualificação de empreendimentos, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República e inclui empreendimentos no Programa Nacional de Desestatização.
2020	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).
2020	Lei nº 14.047, de 24 de agosto de 2020. Altera a Lei 12.815, na Seção I, da Concessão do Porto Organizado, dentre outras modificações.
2020	Portaria nº 2.580, de 21 de dezembro de 2020. Define a área do Porto Organizado de Barra do Riacho, no Estado do Espírito Santo.
2021	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.
2021	Resolução CPPI nº 188, de 7 de junho de 2021. Aprovar, em caráter ad referendum, a modelagem e condições de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA e dos Portos Organizados de Vitória e Barra do Riacho no Estado do Espírito Santo.
2022	Edital do Leilão n.º 01/2022 – PPI/PND.

Fonte: Vports, a partir da legislação citada (2023)

1.4. Delimitação do porto organizado (poligonal)

A área do Porto Organizado de Barra do Riacho é definida pela Portaria n° 2.580, de 21 de dezembro de 2020, publicada no Diário Oficial da União em 29 de dezembro de 2020³. A área é definida através de 16 polígonos. O Porto Organizado de Barra do Riacho encontra-se compreendido pelo quadrante limitado à leste pela coordenada 40° 4'24.66"O, à oeste pela coordenada 39°57'38.25"O, ao norte pela coordenada 19°48'36.51"S e sul pela coordenada 19°51'27.23"S. As coordenadas que delimitam poligonal do porto organizado encontram-se nos anexos da Portaria n° 2.580, de 21 de dezembro de 2020. A Figura 2 apresenta a área da poligonal do Porto Organizado de Barra do Riacho.

Figura 2 – Área do Porto Organizado de Barra do Riacho conforme Portaria n° 2.589 de 21 de dezembro de 2020



Fonte: Vports (2023) e Portaria n° 2.580, de 21 de dezembro de 2020

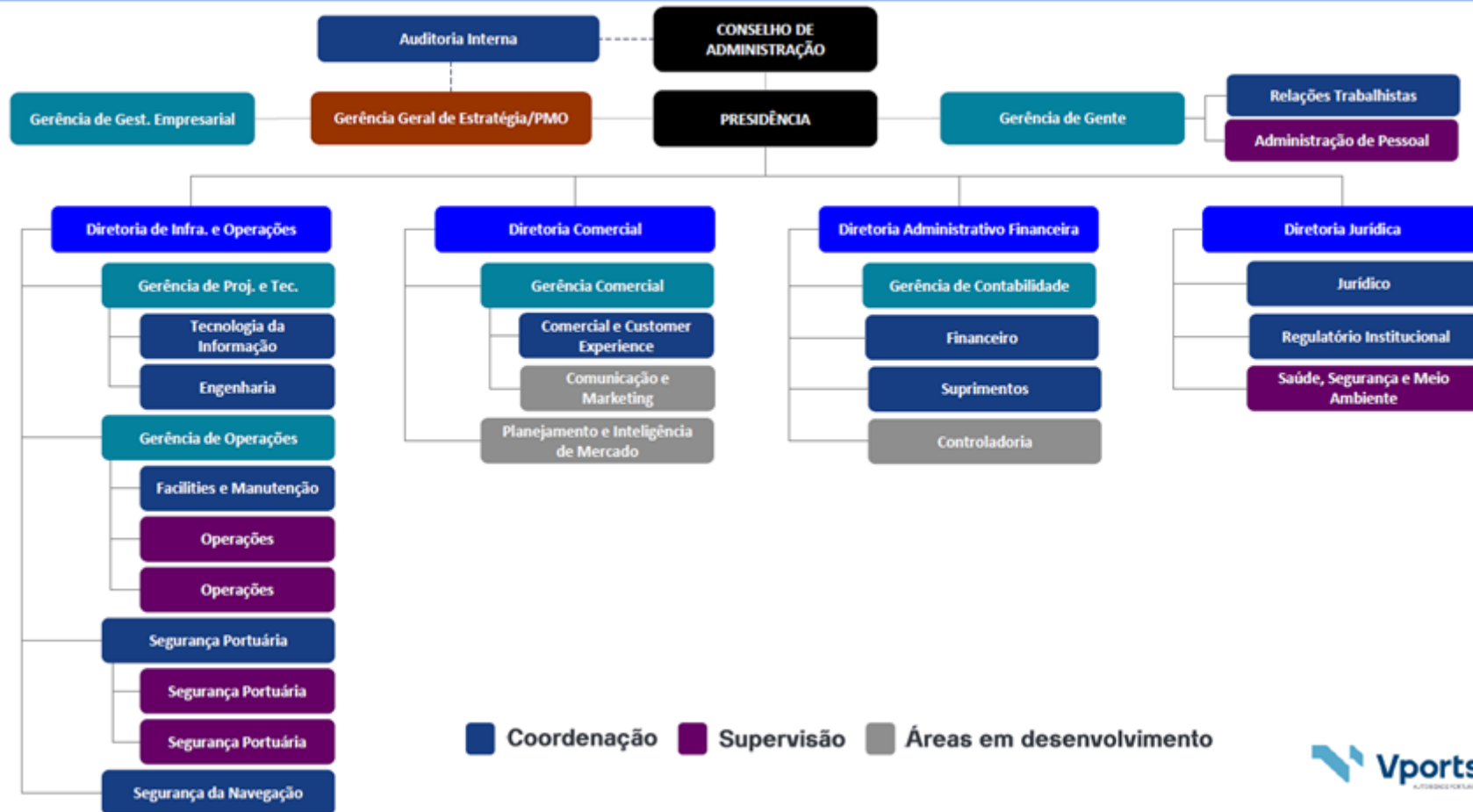
1.5. Estrutura administrativa e de gestão

A atual estrutura organizacional da Vports pode ser consultada na Figura 3. Além disso, há ainda o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) que é o órgão consultivo da Administração do Porto constituído na forma da Lei n.º 12.815/2013 e do Decreto n° 8.033/2013.

³ Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-2.580-de-21-de-dezembro-de-2020-296816107>. Acesso em: 30 mai. 2023

Figura 3 – Estrutura Organizacional da Vports

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL



Fonte: Vports (2023)

2. ZONEAMENTO

O presente capítulo trata do zoneamento do Porto de Barra do Riacho, em conformidade com a Portaria nº 61, de 10 de junho de 2020 do então MInfra. Desse modo, para fins de melhor visualização das expectativas futuras do Porto, o reordenamento espacial das áreas para curto, médio e longo prazo é tratado de forma conjunta no item 2.10. Em suma, no cenário atual o Porto de Barra do Riacho possui uma área destinada à Concessão de Direito Real de Uso, onde se localiza o Terminal Aquaviário de Barra do Riacho (TABR) e áreas *greenfield* disponíveis para exploração.

As classificações adotadas no zoneamento seguem as seguintes definições, conforme o arcabouço existente:

- Áreas não afetadas às operações portuárias: são as localizadas dentro da poligonal do Porto Organizado que, de acordo com o PDZ do porto, não sejam diretamente destinadas ao exercício das atividades de movimentação de passageiros, movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário
- Área afeta à operação portuária – Granel líquido e gasoso: destinada exclusivamente à movimentação e à armazenagem de graneis líquidos e gasosos.
- Área afeta à operação portuária – Multipropósito: destinada à movimentação e à armazenagem de todas as naturezas de cargas.

2.1. Áreas e instalações afetadas às operações portuárias

As áreas e instalações afetadas às operações portuárias são destinadas às operações de carga e descarga de navios, armazenagem de mercadorias e desembarque de passageiros destinada ou proveniente de transporte aquaviário. Entre elas estão incluídas áreas exploradas por terminais de carga, incluindo áreas de armazenagem, áreas disponíveis para exploração, terminais de passageiros e instalações de acostagem.

Na Figura 4 estão ilustradas as áreas e instalações afetadas às operações portuárias do Porto Organizado de Barra do Riacho, cujas informações mais detalhadas, identificando o tipo de instalação e o nome da área constam na Tabela 3. Na são identificadas de acordo com o

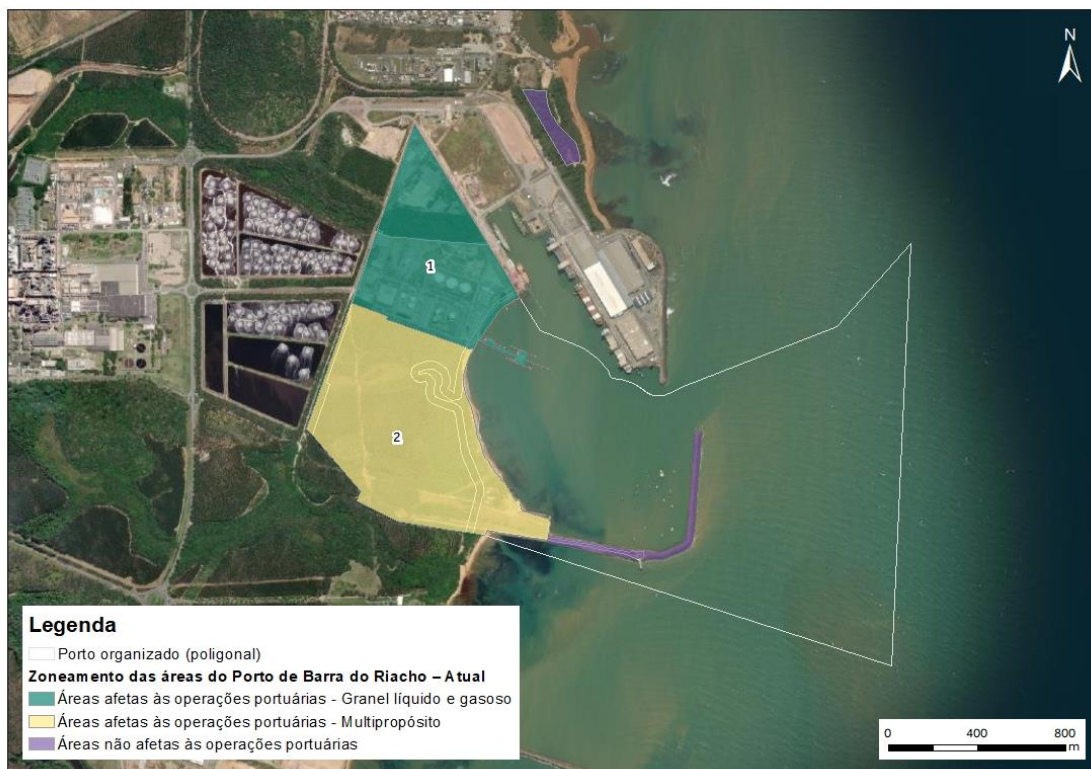
perfil de carga que fazem uso das áreas, considerando o cenário atual. As demais áreas afetadas à operação encontram-se descritas nos itens a seguir (2.2 e 2.3).

Figura 4 – Identificação das áreas afetadas às operações portuárias do Porto de Barra do Riacho– cenário atual



Fonte: Vports (2023)

Figura 5 – Identificação das áreas afetas às operações portuárias do Porto de Barra do Riacho por perfil de carga – cenário atual



Fonte: Vports (2023)

Tabela 3 – Áreas e instalações afetas às operações portuárias no Porto de Barra do Riacho

Nº da Área	Identificação da Área	Área (m²)	Perfil da carga	Tipo de instalação	Nº de registro
1	TABR	337.682	Granel líquido e gasoso	TUP	M. 857
2	Área <i>greenfield</i>	552.846	Multipropósito	Área de expansão	M. 857

Fonte: Vports (2023)

O reordenamento espacial das áreas e instalações afetas às operações portuárias para os cenários de curto, médio e longo prazo é apresentado no item 2.10 Reordenamento espacial das áreas para o curto, médio e longo prazo, deste PDZ.

2.2. Áreas afetas às operações portuárias arrendadas⁴

⁴ No Contrato de Concessão está prevista a exploração das áreas e instalações portuárias, entretanto, sem a figura jurídica do arrendamento. Assim, no PDZ para fins de alinhamento com a Portaria nº 61/2020 (MInfra) a nomenclatura arrendamento/arrendatário foi mantida. Contudo, as formas previstas pelos respectivos instrumentos contratuais efetivamente se referem à exploração das áreas e instalações.

No Porto de Barra do Riacho existe uma instalação explorada através do Contrato 059/08 referente à Concessão de Direito Real de Uso da área de 337.682 m², cuja exploradora é a Petrobrás Petróleo Brasileiro S.A. O contrato foi assinado em outubro de 2008, com a então CODESA, considerando a vigência de 25 anos. A destinação dada foi a instalação do terminal para escoamento de gás liquefeito de petróleo (GLP) e gasolina natural, o chamado Terminal Aquaviário de Barra do Riacho (TABR), exibido na Figura 7 e cujas informações estão apresentadas na Tabela 4.

Figura 6 – Identificação da área com contrato de exploração no Porto de Barra do Riacho – cenário atual



Fonte: Vports (2023)

Tabela 4 – Áreas afetadas às operações portuárias com contratos de exploração no Porto de Barra do Riacho

Nº da área	Empresa exploradora	Nº do contrato	Área (m ²)	Perfil da carga	Data de início do contrato	Data de término do contrato	Possibilidade de prorrogação
1	Petrobras	059/2008	337.682	Granel líquido e gasoso	01/10/2008	01/10/2033	Sim

Fonte: Vports (2023)

O reordenamento espacial das áreas e instalações afetadas às operações portuárias com contratos de exploração para os cenários de curto, médio e longo prazo é apresentado no item 2.10 Reordenamento espacial das áreas para o curto, médio e longo prazo, deste PDZ.

2.3. Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento⁵

No Porto de Barra do Riacho, há uma área disponível para exploração com aproximadamente 553 mil m², cuja localização é exibida na Figura 7.

Figura 7 – Identificação da área disponível para exploração portuária no Porto de Barra do Riacho – cenário atual



Fonte: Vports (2023)

Na Tabela 5 são descritas as informações das áreas disponíveis para exploração com a metragem, utilização atual e o tipo de carga.

Tabela 5 – Áreas afetas as operações portuárias disponíveis para exploração portuária no Porto de Barra do Riacho

Nº da área	Identificação	Área (m ²)	Perfil da carga	Utilização atual da área
2	Área Greenfield	552.846	Multipropósito	Disponível

Fonte: Vports (2023)

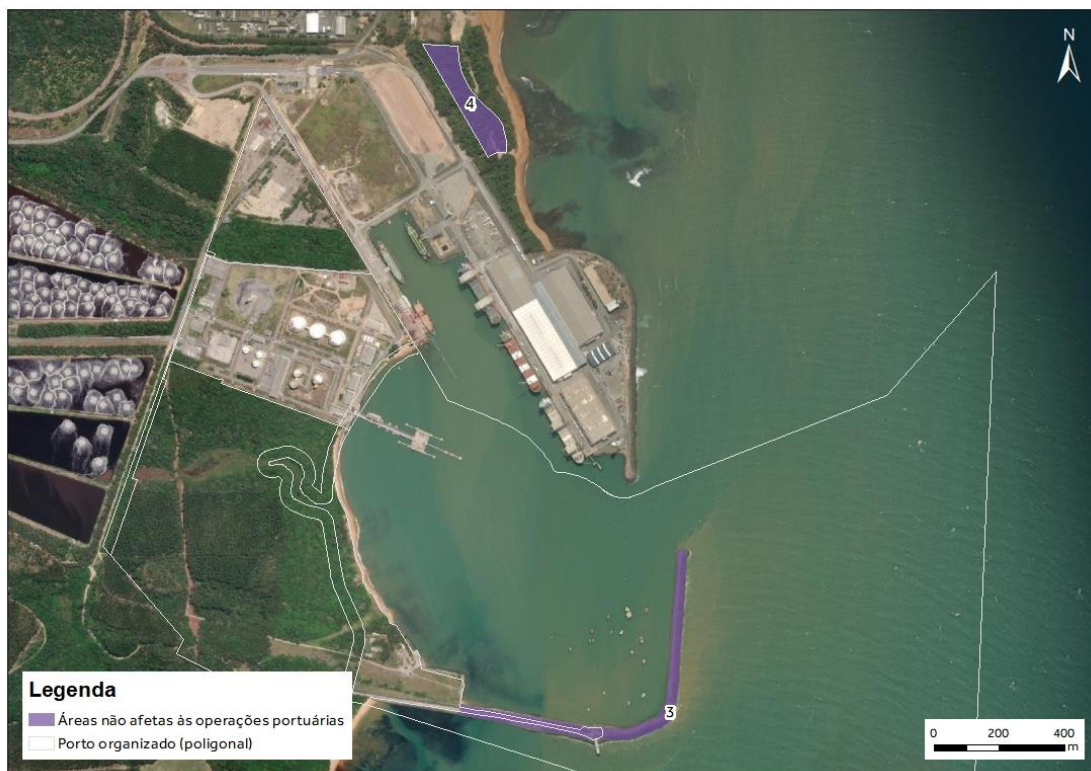
⁵ No Contrato de Concessão está prevista a exploração das áreas e instalações portuárias, entretanto, sem a figura jurídica do arrendamento. Assim, no PDZ para fins de alinhamento com a Portaria nº 61/2020 (MInfra) a nomenclatura arrendamento/arrendatário foi mantida. Contudo, as formas previstas pelos respectivos instrumentos contratuais efetivamente se referem à exploração das áreas e instalações.

O reordenamento espacial das áreas e instalações afetas às operações portuárias disponíveis para exploração portuária para os cenários de curto, médio e longo prazo é apresentado no item 2.10 Reordenamento espacial das áreas para o curto, médio e longo prazo, deste PDZ.

2.4. Áreas e instalações não afetas às operações portuárias

O Porto de Barra do Riacho conta com duas áreas não afetas à operação portuária, conforme é exibido na Figura 8.

Figura 8 – Identificação das áreas não afetas às operações portuárias no Porto de Barra do Riacho - cenário atual



Fonte: Vports (2023)

Na Tabela 6 consta a descrição das informações relacionadas às áreas não afetas à operação do Porto de Barra do Riacho.

Tabela 6 – Descrição das áreas não afetadas à operação portuária no Porto de Barra do Riacho

Nº da área	Identificação	Área (m²)	Utilização atual	Cedida	Disponível para cessão
3	Molhe sul ⁶	34.999	Obra de abrigo	Não	Não
4	Terreno descontínuo	24.336	Em estudo	Não	Sim

Fonte: Vports (2023)

O reordenamento espacial das áreas e instalações não afetadas às operações portuárias para os cenários de curto, médio e longo prazo é apresentado no item 2.10 Reordenamento espacial das áreas para o curto, médio e longo prazo, deste PDZ.

2.5. Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias em exploração indireta

O Porto de Barra do Riacho não conta com áreas e instalações não afetadas às operações portuárias em exploração.

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

O Porto de Barra do Riacho não conta com áreas não afetadas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta.

2.7. Terminais de uso privado dentro da poligonal do porto

O TABR é um TUP que se encontra dentro da área da poligonal, cuja exploração é definida através do Contrato de Adesão nº 02/2020-Minfra, para a movimentação e armazenagem de granel líquido e gasoso. O Contrato de Adesão é válido, conforme a cláusula Oitava, por 25 anos contados da assinatura do contrato, e prorrogável por períodos sucessivos.

A Figura 9 mostra a área em questão e a Tabela 7 apresenta as informações do Contrato de Adesão.

⁶ Conforme o Contrato de Concessão o Molhe Norte também faz parte dos bens da Concessão, contudo, não se encontra dentro da poligonal.

Figura 9 – Localização do TABR dentro da área do Porto Organizado de Barra do Riacho



Fonte: Vports (2023)

Tabela 7 – Informações sobre o TUP dentro da poligonal do Porto de Barra do Riacho

Nº da autorização	Nome do autorizado	Área (m ²)	Carga movimentada
Contrato de Adesão n° 02/2020	Terminal Aquaviário de Barra do Riacho	337.682	GLP e C5+

Fonte: Vports a partir de Mlnfra (2022)

O TABR possui dois berços de atracação (501-PN e 502-PS), com capacidade para receber navios de até 60.000 TPB e um sistema de armazenagem composto por tanques e esferas⁷.

Cabe mencionar que as instalações de armazenagem e acostagem existentes no Porto de Barra do Riacho são referentes ao TUP TABR. O Porto Barra do Riacho não possui instalações de acostagem e de armazenagem sob gestão da Vports.

2.8. Áreas e instalações alfandegadas

O Porto de Barra do Riacho não dispõe atualmente de áreas e instalações alfandegadas. Entretanto, cabe mencionar que o TABR está em processo de alfandegamento.

⁷ Disponível em: <https://transpetro.com.br/transpetro-institucional/nossas-atividades/dutos-e-terminais/informacoes-portuarias.htm>. Acesso em: 03 agosto 2023.

2.9. Áreas de interesse portuário fora do porto organizado

Não há áreas de interesse fora do Porto Organizado.

2.10. Reordenamento espacial das áreas para o curto, médio e longo prazo

Em alinhamento com o Art. 3º da Portaria nº 61, de 10 de junho de 2020 (MInfra), entende-se como horizontes de planejamento:

- de curto prazo: o período de até 4 anos;
- de médio prazo: o período de 4 a 10 anos; e
- de longo prazo: o período que superar 10 anos.

Com as figuras a seguir (Figura 10, Figura 11, Figura 12), buscou-se representar o zoneamento do Porto considerando o planejamento para esses horizontes, de modo que são representadas seguintes áreas (aplicáveis no caso do Porto de Barra do Riacho):

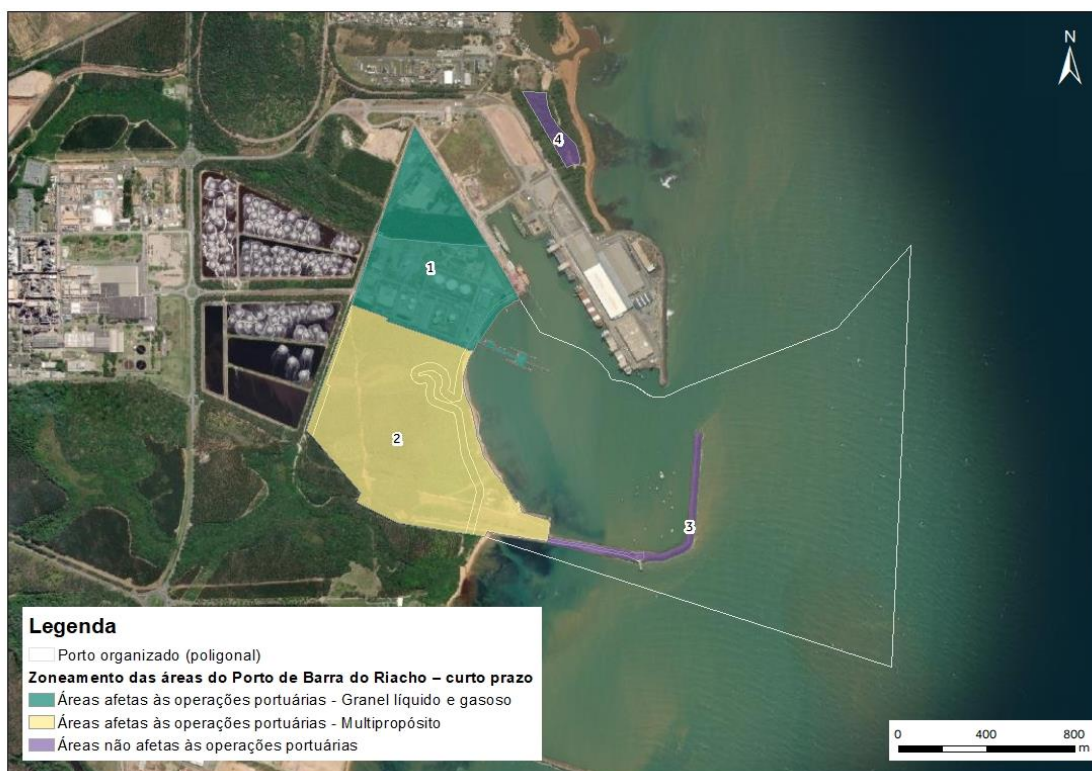
- I. Áreas e instalações afetas às operações portuárias
- II. Áreas afetas às operações portuárias arrendadas⁸
- III. Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento⁹
- IV. Áreas e instalações não afetas às operações portuárias

Nesse contexto, cabe pontuar que durante a elaboração do presente PDZ havia diversas negociações para fechamento de novos contratos em andamento, haja vista as mudanças gerenciais e de estratégia da Vports iniciadas com o processo de concessão (Edital nº 01/2022 – PPI/PND, Contrato de Concessão nº 01/2022). Dessa forma, procurou-se desenvolver um reordenamento espacial que atendesse, de forma geral, a expectativas de planejamento do Porto mediante essas condições, todavia, é possível que ocorram alterações a depender de contratos futuros.

⁸ Leia-se exploração portuária

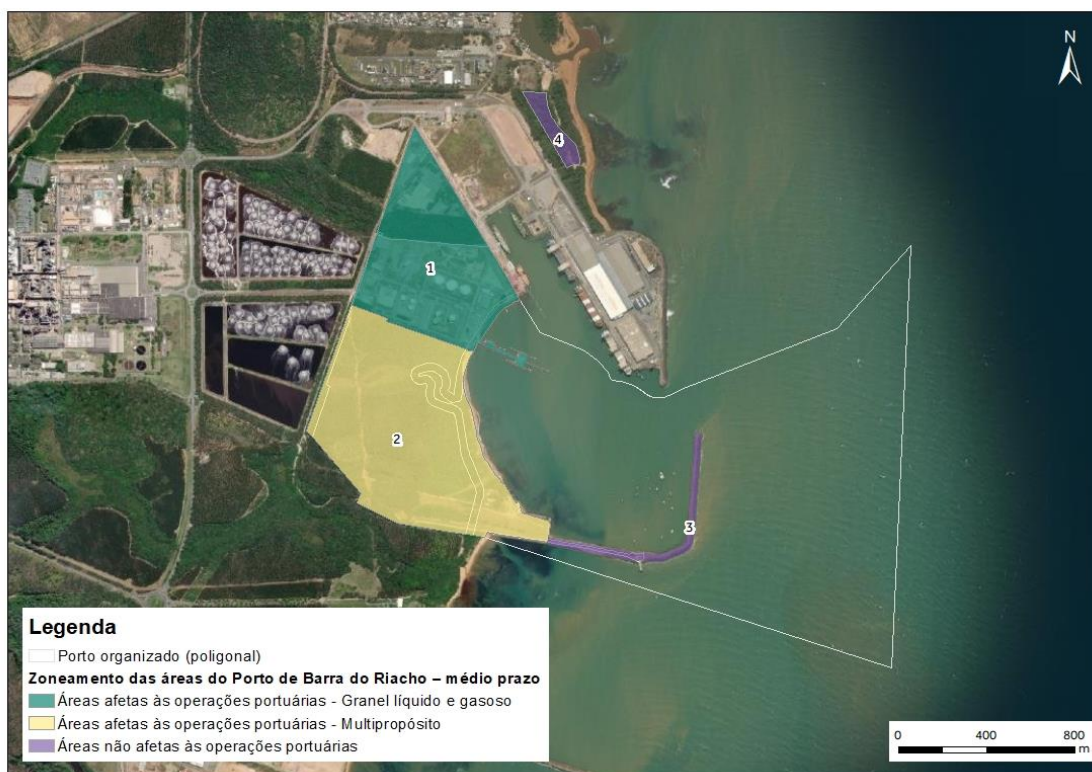
⁹ Leia-se exploração portuária

Figura 10 – Zoneamento das áreas do Porto de Barra do Riacho – curto prazo



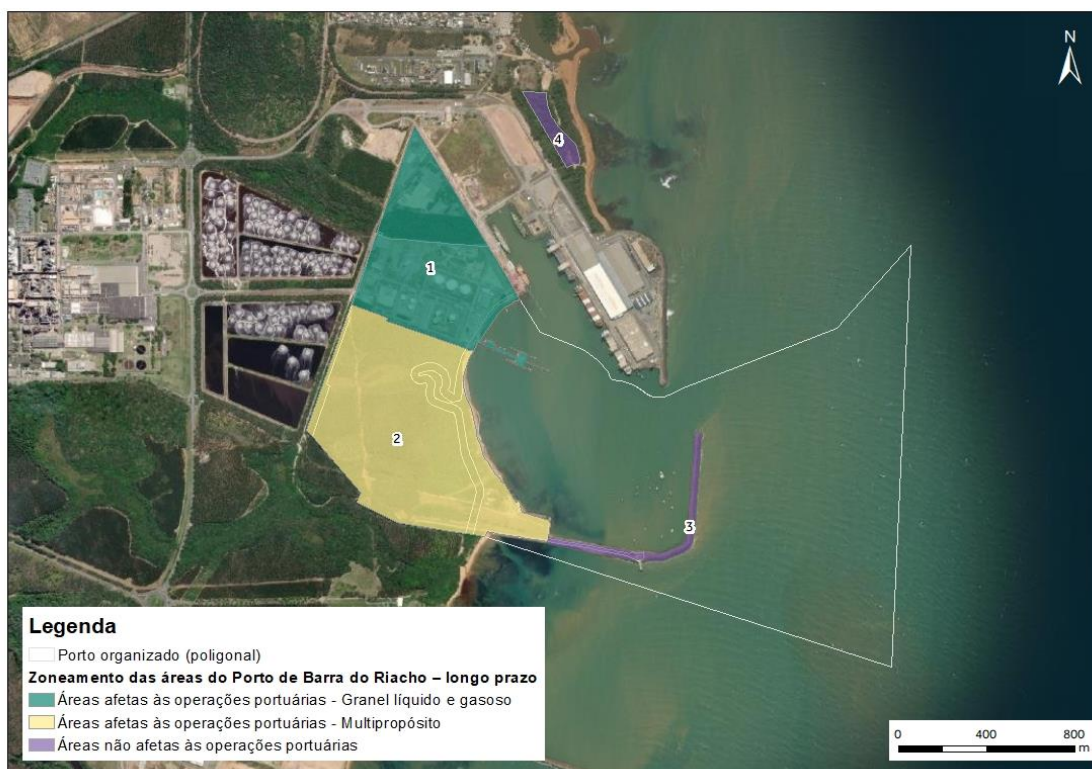
Fonte: Vports (2023)

Figura 11 – Zoneamento das áreas do Porto de Barra do Riacho – médio prazo



Fonte: Vports (2023)

Figura 12 – Zoneamento das áreas do Porto de Barra do Riacho – longo prazo



Fonte: Vports (2023)

Na Tabela 8 encontram-se descritas as informações referentes ao reordenamento espacial das áreas do Porto para os três horizontes de planejamento considerados.

Tabela 8 – Detalhamento do reordenamento das áreas do Porto de Barra do Riacho para os horizontes de planejamento

Id	Área	Tamanho (m ²)	Destinação
1	Terminal Aquaviário de Barra do Riacho	337.682	Terminal de granel líquido e gasoso
2	Área <i>greenfield</i>	552.846	Terminal multipropósito
3	Molhe sul	34.999	Obra de abrigo
4	Terreno descontínuo	24.336	Em estudo

Fonte: Vports (2023)

3. INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO

3.1. Energia Elétrica

A Vports não dispõe de serviço de energia elétrica no Porto de Barra do Riacho.

3.2. Abastecimento de Água

A Vports não dispõe de serviço de energia elétrica no Porto de Barra do Riacho.

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

4.1. Sistemas de Monitoramento do Tráfego Aquaviário

O Porto de Barra do Riacho não dispõe de serviços e controle de tráfego aquaviário.

4.2. Sistemas de Monitoramento do Tráfego Terrestre

O Porto de Barra do Riacho não dispõe de serviços e controle de tráfego terrestre.

5. LICENCIAMENTO AMBIENTAL

O Porto de Barra do Riacho não possui Licença de Operação (LO), assim como não dispõe de Licença Prévia (LP) e Licença de Instalação (LI). Contudo, o TABR possui vigente a LO nº 306/2013 e o TUP Portocel, possui vigente a LO nº 31/2014, ambos se referem à licença ambiental do terminal.

Na Tabela 9 consta um resumo das licenças ambientais e processos de licenciamento dos TUPs situados dentro e no entorno do Porto de Barra do Riacho.

Tabela 9 – Licenças ambientais do Porto de Barra do Riacho

Licença ambiental	Número de identificação	Data de emissão	Órgão emissor	Data de validade
Licença Operacional do TABR	LO nº 306/2013	04/10/2013	IEMA/SEAMA/ES	22/11/2016
Licença Portocel	LO nº 31/2014	25/03/2014	IEMA/SEAMA/ES	24/03/2018

Fonte: Vports (2023)

Cabe mencionar que, atualmente a área *greenfield* do Porto de Barra do Riacho não está sendo utilizada/explorada e que o estudo para exploração desta área estará em alinhamento com a legislação ambiental e seguirá o rito do processo de licenciamento.

6. ISPS CODE

Dada a peculiaridade de Barra do Riacho, no cenário atual, a referida área foi incorporada à certificação vigente do Porto de Vitória sendo classificada como “Área Pública/Monitorada”.

Havendo alterações que importem em realização de atividade portuária, deverá ser promovida a alteração e como se trata de outra poligonal, deverá ter certificação própria.

Atualmente o Porto de Vitória está cumprindo as disposições do ISPS Code e do seu Plano de Segurança Portuária, que é aprovado pelo Governo Brasileiro, através da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS). A Tabela 10 apresenta as informações da certificação do Porto.

Tabela 10 – Certificação ISPS Code

Número de Identificação IMO	Nome da instalação	Declaração de cumprimento (DC)	Data da concessão ou renovação da DC	Data de validade da DC
BRVIX-0001	Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA	Declaração de Cumprimento nº 15/2022	14 de setembro de 2022	14 de setembro de 2027

Fonte: Vports (2023)

7. VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO

São consideradas vias de circulação internas ao Porto os acessos terrestres situados dentro da área da poligonal.

7.1. Vias de circulação rodoviária

O Porto de Barra do Riacho não dispõe de vias internas de circulação rodoviária em sua área *greenfield*. As vias de circulação dentro da poligonal atualmente ativas estão na área do TABR, onde o GLP que se destina ao atendimento do mercado local é expedido por carretas. Na Figura 13 encontram-se demarcadas as vias internas e as portarias de acesso ao TABR.

Figura 13 – Vias de circulação rodoviária e portaria do TABR



Fonte: Vports (2023)

Trata-se de 12 vias com pavimentação asfáltica e alguns trechos em concreto, com sentido duplo e com largura média de 4m por sentido. O terminal também conta com 4

estacionamentos, em blocos de concreto intertravado, listados na Tabela 11 e exibidos na Figura 14.

Tabela 11 – Listagem dos estacionamentos do TABR

Id	Estacionamento	Tipo de veículo
ESTAC1	Estacionamento guarita	Veículos leves
ESTAC2	Estacionamento carretas	Veículos pesados
ESTAC3	Estacionamento administração	Veículos leves
ESTAC4	Estacionamento manutenção	Veículos leves

Fonte: Vports (2023)

Figura 14 – Estacionamentos do TABR



Fonte: Google Earth (2023) e Vports (2023)

7.2. Vias de circulação ferroviária

O Porto de Barra do Riacho não dispõe de vias internas de circulação ferroviária.

8. ACESSOS TERRESTRES

8.1. Rodoviários

Os acessos rodoviários situados na hinterlândia do Porto de Barra do Riacho são compostos por rodovias federais e estaduais, a saber: BR-101, ES-445, ES-257, ES-010. Dessas, a ES-445, a ES-257 e a ES-010 estendem-se até as proximidades do Porto, de modo que serão descritas de maneira mais detalhada a seguir. Na Figura 15 é exibido o mapa com a localização das principais rodovias situadas na hinterlândia do Porto de Barra do Riacho.

Figura 15 – Mapa dos acessos rodoviários na hinterlândia do Porto de Barra do Riacho



Fonte: Google Earth (2023) e Vports (2023)

Ainda sobre as principais rodovias que dão acesso Porto, cabe mencionar:

- A BR-101 é a principal rodovia federal de acesso a origens/destinos de carga situados no sentido Norte e Sul do Estado.
- Veículos com origem no Norte do Estado, além da BR-101, utilizam a ES-445, chamada de Estrada das Carretas, que não passa pelo centro de Aracruz. Esta via está sistematicamente em manutenção, pelo Departamento de Edificações e de

Rodovias do Espírito Santo (DER-ES). Encontra-se contemplada no Programa de Reabilitação e não possui previsão de duplicação.

- ES-124 estrada estadual de pista simples e com menor capacidade que a BR-101 e a ES-445, em razão de apresentar trechos mais longos sem acostamento, ainda assim, pode ser usada como rota alternativa conectando a BR-101 a ES-257. Com a realização da obra do Contorno de Aracruz, poderá haver um aumento no fluxo por esse caminho.
- A ES-257 é a principal via de acesso aos terminais de Barra do Riacho, conectando a BR-101 até a ES-010 e as proximidades das instalações portuárias, passando pelo perímetro urbano de Aracruz. Essa via possui previsão de ser duplicada no trecho do entroncamento com a ES-010 até a sede do município de Aracruz, onde já se iniciaram as obras do contorno, que visa desviar o fluxo de veículos pesados do perímetro urbano da cidade de Aracruz.
- A rodovia ES-010 liga a região metropolitana de Vitória com Barra do Riacho e tem conexão direta com as rodovias ES-445 e ES-257. Contudo, passa por regiões litorâneas urbanizadas, onde se identifica baixa capacidade para recepção de veículos pesados. A ES-010 está dentro do Programa de Reabilitação, que no caso dessa via também prevê a realização de alguns contornos viários, a fim de aumentar sua capacidade viária.
- ES-440 conecta a BR-101 a ES-010, também pode ser usada como uma via alternativa de acesso, todavia, possui trechos sem pavimentação, de modo que não é muito utilizada.

Na Tabela 12 estão descritas as principais informações sobre os acessos rodoviários ao Porto.

Tabela 12 – Detalhamento dos acessos rodoviários de acesso ao Porto de Barra do Riacho

Nome	Sigla	Jurisdição	Administração	Nro. de faixas	Observação
BR-101	BR-101	Federal	Concessão Federal	1 por sentido	Possui trechos duplicados, mas nas proximidades de Aracruz é de pista simples.
Estrada das Carretas	ES-445	Estadual	DER-ES	1 por sentido	-
ES-257	ES-257	Estadual	DER-ES	1 por sentido	Atravessa a cidade de Aracruz, onde já se iniciaram as obras do contorno.
ES-010	ES-010	Estadual	DER-ES	1 por sentido	É utilizada principalmente no entorno portuário.
ES-124	ES-124	Estadual	DER-ES	1 por sentido	Há trechos sem acostamento.
ES-440	ES-440	Estadual	DER-ES	1 por sentido	Maior parte do trecho não pavimentada.

Fonte: Vports (2023)

Com relação aos investimentos e melhorias previstas para os acessos rodoviários, considera-se a construção de uma nova via paralela à ES-010, que consiste na ES-120 indicada na **Erro! Fonte de referência não encontrada..** Além disso, foram iniciadas as obras do contorno de Aracruz, que visa desviar o fluxo de veículos pesados para fora do

perímetro urbano da cidade. A terraplanagem do Arco Norte desse Contorno foi realizada pela Imetame, ao passo que a pavimentação está sob a responsabilidade do DER-ES. Trata-se de uma obra em parceria entre o governo do Estado e a iniciativa privada.

Salienta-se que não há, na atualidade, acessos rodoviários diretos à área *greenfield* do Porto de Barra do Riacho. Todavia, conforme consta no PDZ (2017) existem 2 Vias Ligantes (Via 1 e Via 2) que conectam a ES-010 à área da poligonal e que poderão ser utilizadas para o desenvolvimento de um novo acesso terrestre. Essas vias são exibidas na Figura 16.

Figura 16 – Vias de acesso à área *greenfield* do Porto de Barra do Riacho



Fonte: Vports (2023)

8.2. Ferroviários

As proximidades do Porto de Barra do Riacho são atendidas pela Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM) (Figura 17), por uma linha de aproximadamente 47 km, situada entre Piraqueçu e Aracruz. A EFVM possui conexão com a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e a MRS Logística, no estado de Minas Gerais. Todavia, atualmente, o acesso ferroviário não chega até a área da poligonal do Porto de Barra do Riacho, de modo que ao TUP Portocel, à

unidade da Suzano-Celulose e à planta da Evonik Degussa Brasil Ltda, como pode ser visto na Figura 18.

Figura 17 – Malha ferroviária da Estrada de Ferro Vitória Minas



Fonte: Ministério da Infraestrutura (2019)¹⁰

Figura 18 – Acessos ferroviários no entorno do Porto de Barra do Riacho



Fonte: Google Earth (2023) e Vports (2023)

¹⁰ Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/map-ferro-concessoes-pdf>

8.3. Dutoviários

O Porto Organizado de Barra do Riacho possui conexão dutoviária na área do TABR, destinada a movimentação de cargas como GLP e C5+ (combustível usado na indústria petroquímica). Trata-se de uma linha com 77km de duto, que liga as instalações do TABR à Unidade de Tratamento de Gás de Cacimbas (UTGC), localizada no município de Linhares (ES). Na Tabela 13 encontram-se resumidas as informações sobre a linha dutoviária supracitada, representada na Figura 19.

Tabela 13 – Característica do acesso dutoviário do Porto de Barra do Riacho

Nome	Extensão (km)	Diâmetro (pol)	Produtos	Origem	Destino	Capacidade máxima (m ³ /mês)
Osbar I	78	8	GLP	UTGC	TABR	108.000
Osbar II	78	8	C5+/LGN	UTGC	TABR	108.000

Fonte: Vports (2023) e Petrobras (2023)¹¹

Figura 19 – Traçado dos dutos OSBAR I e OSBAR II até o Terminal Aquaviário de Barra do Riacho



Fonte: Google Earth (2023) e Vports (2023)

¹¹ Disponível em: <https://transpetro.com.br/transpetro-institucional/informacoes-legais/informacoes-em-atendimento-a-anp.htm> Acesso em: 09 fev. 2024

9. ACESSOS AQUAVIÁRIOS

9.1. Canal de acesso

O canal de acesso ao Porto de Barra do Riacho tem cerca de 1 km de comprimento e largura de projeto de 160 m. O Canal se inicia a partir do alinhamento luminoso rumo 249°30' de entrada entre as boias nº 01 e nº 02, até a área de manobra inclusive. A profundidade de projeto do canal é de 13,40 m e a profundidade de dragagem é de 13,90 m.

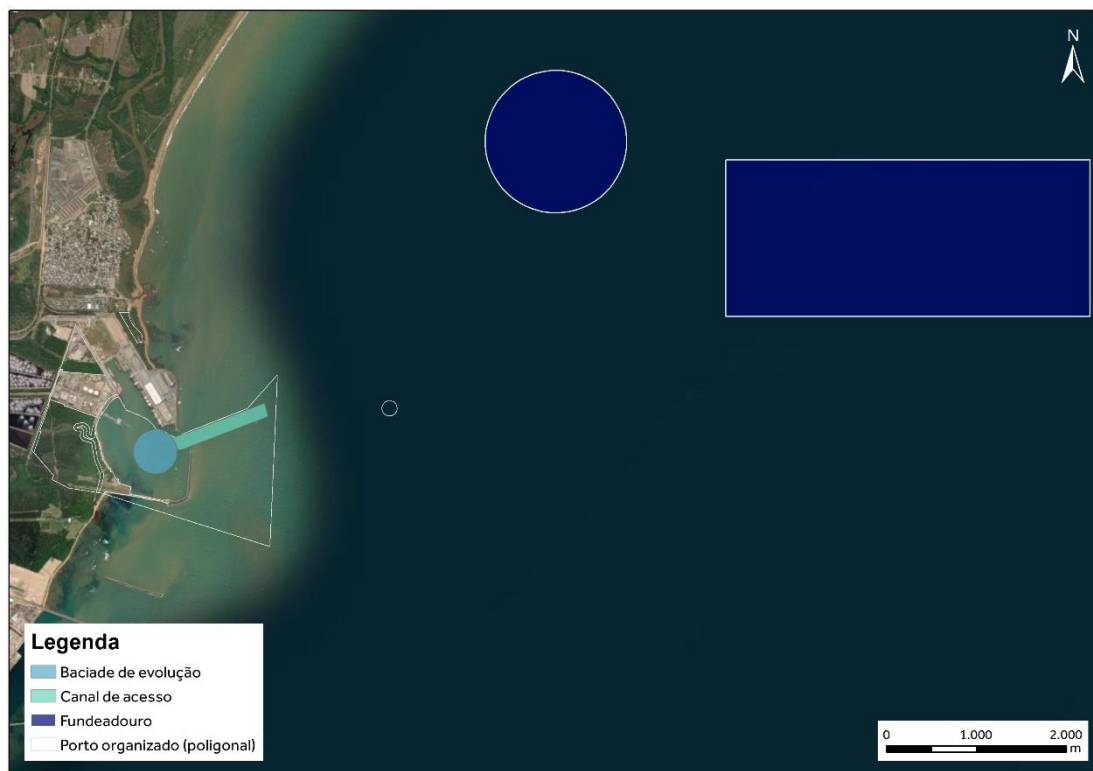
A delimitação do canal de acesso, da bacia de evolução, das áreas de fundeio e as regras aplicáveis são apresentadas nos seguintes documentos:

- Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Espírito Santo (NPCP-ES)¹²
- Norma de Tráfego e Permanência de Navios e Embarcações no Porto de Barra do Riacho (Normap 2)¹³
- Carta náutica 1420.
- Informações Portuárias do Terminal Aquaviário de Barra do Riacho (TABR) – 3ª edição

¹² Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cpes/sites/www.marinha.mil.br.cpes/files/NPCP-ES%20122022.pdf>. Acesso em: 14 de abril de 2023.

¹³ Disponível em: <https://vports.com.br/wp-content/uploads/2024/01/NORMAP-II-Restricao-TABR.pdf>. Acesso em: 28 de julho de 2023.

Figura 20 – Canal de acesso aquaviário, áreas da bacia de evolução e de fundeio do Porto de Barra do Riacho



Fonte: Google Earth (2023) e Vports (2023)

A velocidade máxima de entrada é de 8 nós e de saída é de 5 nós. As manobras de entrada e saída de navios ou outras embarcações com comprimento superior a 130,00 m e 213,99 m para o TABR e para Portocel, respectivamente, somente serão realizadas no período diurno. As demais restrições referentes aos navios que podem acessar o Porto de Barra do Riacho são indicadas na Tabela 14, Tabela 15, Tabela 16 e Tabela 17.

Tabela 14 – Principais restrições referentes aos navios graneleiros e de carga geral (tipo A) que acessam o Porto de Barra do Riacho

Parâmetro	Navios graneleiros e carga geral – tipo A
Porte bruto máximo (TPB)	85.000 t
Comprimento total máximo	230,00 m
Boca máxima	35,00 m
Calado máximo – comprimento até 201,99 m	Entrada: 10,30 m + maré Saída: 11,80 m + maré
Calado máximo – comprimento de 202,00 até 213,99 m	Entrada: 8,50 m Saída: 11,80 m + maré
Calado máximo – comprimento de 214,00 até 230,00 m	Entrada: 7,00 m Saída: 11,60 m + maré

Fonte: Normap 2

Tabela 15 – Principais restrições referentes aos navios graneleiros e de carga geral (tipo B) que acessam o Porto de Barra do Riacho

Parâmetro	Navios graneleiros e carga geral – tipo B
Porte bruto máximo (TPB)	73.000 t
Comprimento total máximo	210,00 m
Boca máxima	36,00 m
Calado máximo – comprimento até 210,00 m	Entrada: 8,50 m Saída: 11,80 m + maré

Fonte: Normap 2

Tabela 16 – Principais restrições referentes aos navios petroleiros e gaseiros que acessam o Porto de Barra do Riacho

Parâmetro	Navios petroleiro e gaseiro – tipo C
Porte bruto máximo (TPB)	60.000 t
Comprimento total máximo	230,00 m
Boca máxima	35,00 m
Calado máximo – comprimento até 201,99 m	Entrada: 10,30 m + maré Saída: 11,00 m
Calado máximo – comprimento de 202,00 até 213,99 m	Entrada: 8,50 m Saída: 11,00 m
Calado máximo – comprimento de 214,00 até 230,00 m	Entrada: 7,50 m Saída: 11,00 m

Fonte: Normap 2

Tabela 17 – Principais restrições referentes aos navios Ro-Ro que acessam o Porto de Barra do Riacho

Parâmetro	Navios Ro-Ro – tipo D
Porte bruto máximo (TPB)	29.000 t
Comprimento total máximo	200,00 m
Boca máxima	32,30 m
Calado máximo – comprimento até 200,00 m	Entrada: 10,50 m + maré limitada a 10,70 m Saída: 10,50 m + maré limitada a 11,00 m

Fonte: Normap 2

Não há previsão de alteração no acesso aquaviário (canal de acesso, bacia de evolução e fundeadouros) do Porto de Barra do Riacho, em nenhum horizonte de planejamento.

9.2. Bacia de Evolução

A bacia de evolução dos navios que acessam ao Porto de Barra do Riacho e terminais TABR e Portocel é delimitada por uma circunferência de 620 metros de diâmetro centrada no ponto de coordenadas 19° 50' 44,62" S e 040° 03' 24,10" W, sendo composta por um círculo de 230 metros de raio com profundidade de projeto de 13,00 metros, acrescida de uma

folga mínima de segurança adicional a esse raio de mais 80 metros. As restrições para giro variam de acordo com as características dos navios, conforme apresentado na Tabela 18.

Tabela 18 – Principais restrições para giro dos navios no Porto de Barra do Riacho

Parâmetro	Porte bruto máximo	Calado máximo	Boca máxima
Para navios graneleiros e de carga geral com comprimento total máximo de 230,00 m	85.000 t	11,90 m + maré	36,00 m

Fonte: Normap 2

9.3. Áreas de Fundeio

O Porto de Barra do Riacho possui dois fundeadouros externos cujos principais parâmetros são apresentados na Tabela 19. O Porto não tem fundeadouros internos, entretanto, a critério da Administração, e com consentimento da Autoridade Marítima, a Bacia de Evolução poderá ser usada como fundeadouro interno em situações emergenciais ou para a salvaguarda da vida humana no mar.

Tabela 19 – Informações sobre fundeios externos do Porto de Barra do Riacho

Fundeio	Área (m ²)	Profundidade Limitante (m)	Latitude	Longitude	Finalidade
Área de fundeio n° 1	6.197.677,81	20,4	19° 50' 00" S 19° 50' 00" S 19° 49' 06" S 19° 49' 06" S	039° 57' 48" W 040° 00' 00" W 040° 00' 00" W 039° 57' 48" W	Navios ou embarcações com prazo de espera normal, programados para o TABR
Área de fundeio n° 3	1.721.870,38	17,4	19° 49' 00" S	040° 01' 00" W	Navios ou embarcações a serem submetidos a Inspeção Naval, Inspeção da Polícia Federal (NEPOM), Inspeção de Saúde (ANVISA) ou mediante concessão da Autoridade Marítima

Fonte: Normap 2

Ainda há área de fundeio n° 2, que é destinada aos navios programados para a Portocel. O fundeio e a permanência de embarcações é proibido na área junto ao molhe sul e compreendida a 1 Milha Náutica ao emissário submarino da fábrica da Suzano Papel e Celulose.

9.4. Hidrovias

Não há hidrovias que dão acesso ao Porto de Barra do Riacho.

10. INTERFERÊNCIA DOS PLANOS DIRETORES URBANOS DOS MUNICÍPIOS NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO

No ano de 1976 foi firmado um acordo entre a empresa pública, atualmente extinta, Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portobras), o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a então Companhia Vale do Rio Doce e a Aracruz Celulose S.A., para a implantação do terminal portuário no distrito de Barra do Riacho. Nesse mesmo ano, foi realizada a Assembleia Geral que constituiu a empresa Portocel – Terminal Especializado de Barra do Riacho S.A.

Em 1982, a Portocel, sociedade de economia mista sob o controle acionário da Portobras, alterou sua denominação para Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), que passou a administrar e a explorar comercialmente o Porto de Vitória e o Porto de Barra do Riacho. Em 1985, a Portocel foi privatizada, passando a operar como um Terminal de Uso Privado (TUP), não fazendo mais parte da administração da CODESA. Esta, como já mencionado no item 1.2, foi desestatizada em setembro de 2022, tornando-se a atual Vports.

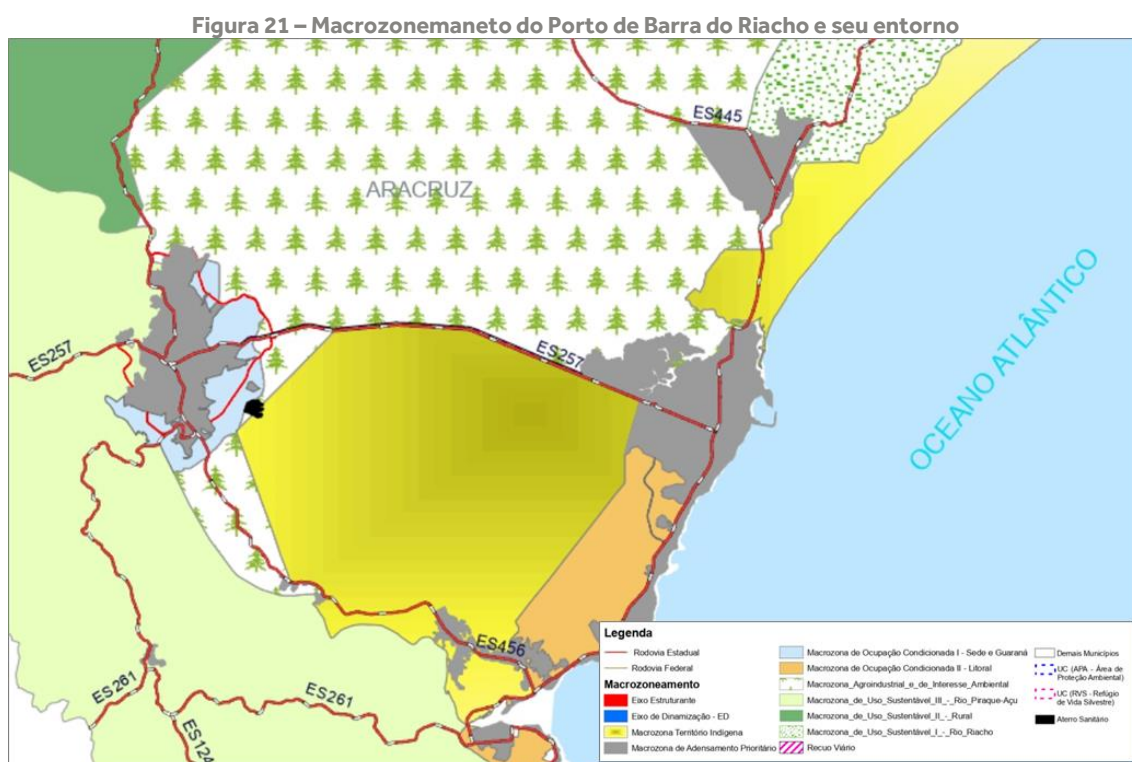
Diferente de instalações como o Porto de Vitória, que se desenvolveu juntamente com a cidade em seu entorno, o Porto de Barra do Riacho não se encontra em área urbanizada, mas próximo ao distrito de Barra do Riacho, no município de Aracruz. Todavia, mesmo sem a presença de forte adensamento urbano em seu entorno, faz-se fundamental analisar a relação porto-cidade, visto que há comunidades próximas, áreas de proteção ambiental e terras indígenas na região. Ademais, o PDZ é instrumento de planejamento, promotor de políticas públicas, de modo que é imprescindível avaliar a interferência dos planos municipais nas áreas do Porto Organizado.

Segundo dados do IBGE (2022)¹⁴, a população de Barra do Riacho em 2022 era de 94.765 pessoas, com densidade demográfica de 66,72 hab/km². Em 2021, o salário médio mensal era de 2,9 salários-mínimos, a proporção de pessoas ocupadas em relação à população total era de 27,4% e o PIB per capita de R\$43.460,00. Em 2010, o registro do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) foi de 0,752.

¹⁴ Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/es/vitoria/panorama> Acesso em: 24 de julho de 2023.

O município de Aracruz possui como diretriz de política de planejamento urbano a Lei nº 4.317/2020¹⁵, que instrui o Plano Diretor Municipal (PDM), cuja função é organizar o crescimento físico, econômico e social da cidade, visando garantir bem-estar e qualidade de vida de sua população.

O Porto de Barra do Riacho se encontra no distrito de mesmo nome e, de acordo com o PDM de Aracruz, está localizado na Macrozona de Adensamento Prioritário, conforme consta na Figura 21. As macrozonas vizinhas ao macrozoneamento do Porto são: Território Indígena, Ocupação Condicionada II – Litoral e Agroindustrial e de Interesse Ambiental.



A Macrozona de Adensamento Prioritário é constituída por áreas urbanas, que em parte possuem deficiências de infraestrutura urbana, apresentando também concentração de vazios urbanos e áreas subutilizadas, onde se objetiva priorizar o adensamento, por meio de parcelamento. Além disso, busca-se fomentar investimentos em infraestrutura e serviços urbanos, estimulando a ocupação dos vazios existentes e a utilização de áreas ociosas ou subutilizadas. Ainda para essas áreas, objetiva-se articular o adensamento urbano ao sistema viário estruturador, em alinhamento com as ações previstas no Plano de

¹⁵ Disponível em: <https://www.aracruz.es.gov.br/pagina/plano-diretor-municipal-pdm-sempla-19> Acesso em: 29 de maio de 2023

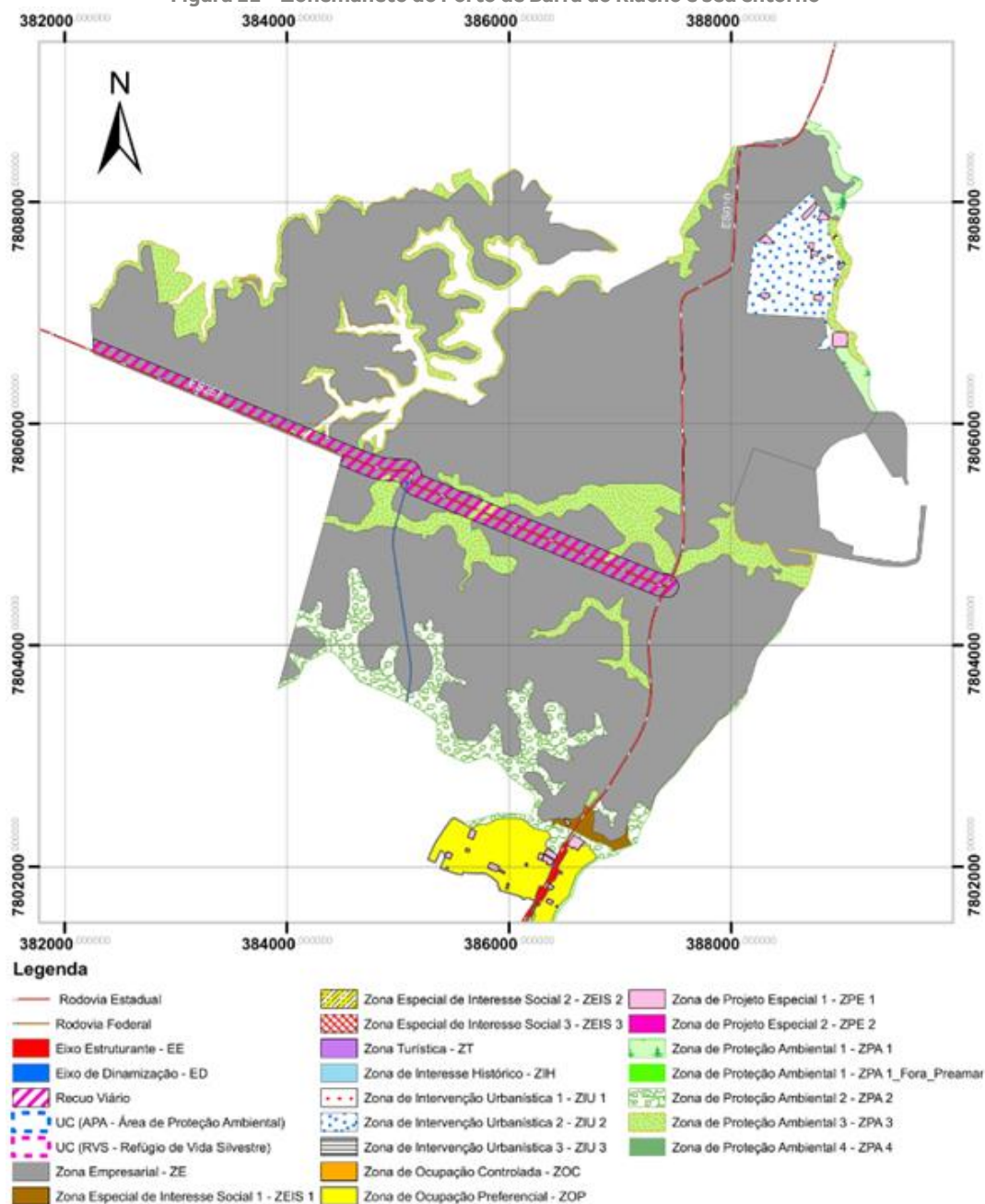
Mobilidade de Aracruz (PlanMob), que foi elaborado pela Secretaria de Saneamento, Habitação e Desenvolvimento Urbano (Sedurb) do Governo do Estado do Espírito Santo, em 2014 (atualizado em 2015)¹⁶.

Também em termos de ordenamento do solo, de forma mais específica o Porto de Barra de Riacho se encontra na Zona Empresarial (ZE), área destinada prioritariamente à implantação de atividades industriais, portuárias e compatíveis com esses usos, em que se busca estimular a infraestrutura logística de empreendimentos de maior porte, de forma a otimizar seus benefícios e facilitar a mitigação de seus impactos.

Em adição, dentre os objetivos previstos para a ZE, tem-se: (i) implantar a Zona de Processamento de Exportações (ZPE) do Município de Aracruz, (ii) qualificar a infraestrutura portuária, (iii) priorizar a atração de empreendimentos econômicos de menor impacto socioambiental e (iv) fomentar o desenvolvimento tecnológico, bem como emprego e renda. Na Figura 22 é exibido o zoneamento do Porto de Barra do Riacho e de seu entorno.

¹⁶ Disponível em: <https://sedurb.es.gov.br/planos-de-mobilidade-urbana> Acesso em: 31 maio 2023.

Figura 22 – Zonemaneto do Porto de Barra do Riacho e seu entorno



Fonte: PDU de Aracruz (2020)

As áreas adjacentes ao Porto também são classificadas como ZE, todavia, também são identificadas áreas próximas como classificadas como: as Zonas de Proteção Ambiental 2 e 3 (ZPA2 e ZPA3), bem como a Zona de Intervenção Urbanística (ZIU2), que se refere a área urbanizada do distrito de Barra do Riacho. A ZPA2 e a ZPA3 possuem características e atributos naturais relevantes a serem preservados e precisam seguir normas específicas determinadas pelos órgãos ambientais pertinentes. Esses aspectos devem ser observados no âmbito dos licenciamentos ambientais dos estudos e projetos a serem desenvolvidos.

Em relação à classificação das atividades por tipos de grupo, os portos e terminais marítimos são classificados no PDM como Grupo Especial, cujos estabelecimentos são liberados do limite de tamanho de áreas. Em suma, as Atividades Especiais previstas para esse grupo são aquelas com necessidades especiais de implantação, por serem potencialmente causadoras de significativos impactos no entorno onde se localizam, assim, exigem maior controle para sua implantação, devendo serem avaliadas pela Comissão Técnica do Plano Diretor Municipal (CTPDM) e aprovada pelo Conselho do Plano Diretor Municipal (CPDM).

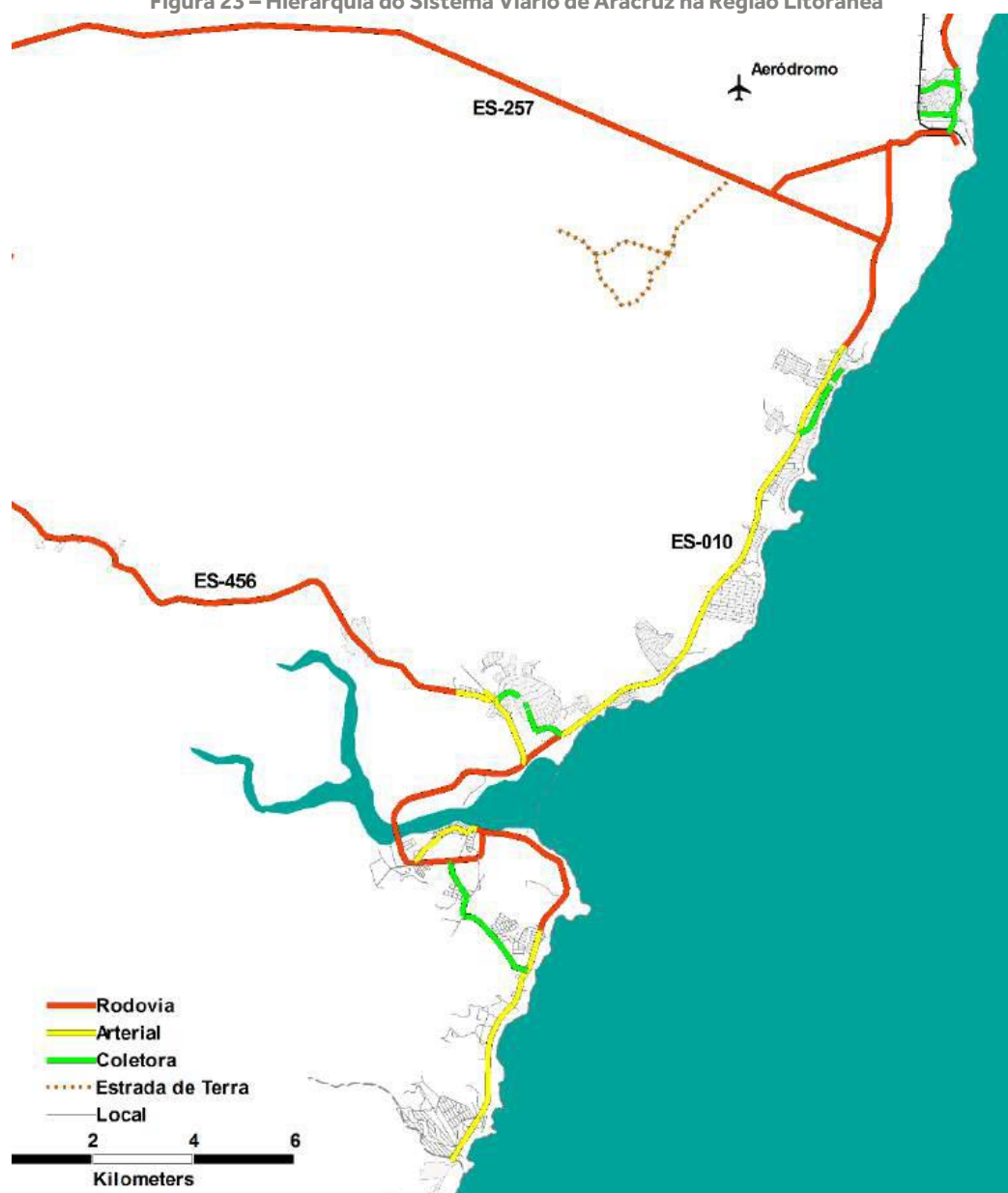
No que tange à preservação do patrimônio histórico, cultural e natural, não há edificações tombadas no distrito de Barra do Riacho. Contudo, como já observado (Figura 21), existe uma grande extensão de área de reserva indígena, aspecto que também precisa ser observado nos estudos e projetos que venham a ser desenvolvidos. No que concerne à comunidade local, grande parte de seus habitantes possuem alguma relação empregatícia com os empreendimentos portuários, de modo que essas instalações possuem um importante papel socioeconômico na comunidade.

O PDM de Aracruz leva em consideração as diretrizes contidas no PlanMob, cuja última atualização data de outubro de 2015 e, portanto, é anterior ao PDM. Dessa forma, foi considerado no sentido de integrar propostas para uma cidade acessível, articulando o uso e ocupação do solo à capacidade viária. Com relação a importantes acessos terrestres, o PlanMob aponta que o município está na confluência das rodovias BR-101, ES-010, ES-124, ES-257 e ES-261, possuindo também um ramal ferroviário que liga a Portocel à EFVM.

No estudo completo do PlanMob (2014)¹⁷, consta a hierarquia das vias do sistema rodoviário do entorno da região litorânea de Aracruz, onde se encontram as instalações portuárias do município, conforme exibido na Tabela 19.

¹⁷ Disponível em: https://www.aracruz.es.gov.br/storage/23928/Plano_de_Mobilidade_de_Aracruz.pdf
Acesso em: 31 mai. 2023.

Figura 23 – Hierarquia do Sistema Viário de Aracruz na Região Litorânea



Fonte: PlanMob de Aracruz (2014)

Nota-se que as principais vias de acesso às instalações portuárias são classificadas como rodovias, que no âmbito do sistema viário municipal possuem maior capacidade, sendo mais adequadas para o tráfego de veículos pesados. No entorno do Porto de Barra do Riacho estão concentradas instalações portuárias, industriais e atividades a elas relacionadas, como o Estaleiro Jurong Aracruz (EJA) e o Aeródromo Primo Bitti.

Nesse contexto, constata-se que mesmo sem a que haja um acesso rodoviário e ferroviário diretamente à área *greenfield* do Porto de Barra do Riacho, o zoneamento e as infraestruturas existentes estão alinhadas com a finalidade de suas atividades previstas.

11. PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS

Seguindo as diretrizes de planejamento do setor portuário nacional, o PDZ deve contemplar as melhorias operacionais, de investimentos portuário e de acessos aos Portos propostos pelo Plano Mestre. Nesse sentido, o Plano Mestre do Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho (2019), indicou uma lista de ações, incluindo o status, os responsáveis envolvidos e as previsões de prazos para conclusão, embora algumas ações possam ser contínuas.

Neste capítulo, foram concentradas as ações relacionadas ao Porto de Barra do Riacho, com apresentação de propostas de projetos necessários para cumprir as metas estabelecidas e o acompanhamento destas. Não há ações relacionadas aos tópicos de melhorias operacionais ou investimentos portuários relacionadas ao Porto de Barra de Riacho. Ainda, ressalta-se a particularidade da Concessão dos Portos, que ocorreu em 2022 e que assim altera algumas relações e atribuições da Vports. As ações destinadas ao Porto de Vitória são discutidas no seu PDZ específico.

11.1. Acessos ao Porto

A Tabela 21 apresenta as ações pertinentes aos acessos previstas no Plano Mestre e com aplicabilidade para o Porto de Barra do Riacho, a atualização de seu status e prazos de conclusão.

Tabela 20 – Plano de ações – Acessos ao Porto

Item	Ação	Instalação Portuária	Responsável	Status Vports	Previsão de Conclusão
1	Conclusão das obras de duplicação da BR-101	Complexo Portuário	ANTT	Aguardando relicitação	Médio prazo
2	Implantação do Contorno do Mestre Álvaro	Complexo Portuário	DNIT	Concluído	-
3	Fomento à conclusão das demais obras e projetos previstos para as vias de acesso às instalações portuárias do Complexo	Complexo Portuário	Vports, TUPs inseridos no Complexo Portuário, DER/ES, DNIT/ES, Setop e prefeituras.	Em andamento	Curto e médio prazo

11.1.1. Conclusão das obras de duplicação da BR-101

Justificativa

De acordo com o Plano Mestre, caso as obras de duplicação da BR-101 não sejam concluídas, os cenários futuros indicam condições de tráfego instáveis nos segmentos que ainda estão em pista simples. Há previsão de que esses trechos atinjam o limite de capacidade antes do ano de 2060, dificultando o transporte de cargas com destino ou proveniente do Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho. Portanto, é de fundamental importância concluir as obras de duplicação da rodovia para aumentar sua capacidade e resolver problemas de interseção, priorizando a segurança e garantindo velocidade operacional adequada.

Solução proposta pela Vports

As obras de duplicação estavam à cargo da ECO-101, concessionária responsável por administrar os 478,7 km da BR-101 no estado do ES. Em julho de 2022, a empresa manifestou o interesse na entrega do contrato, cabendo ao Ministério dos Transportes remanejar o planejamento para reliciar o trecho, que até lá continua sob operação e manutenção da ECO-101. Nesse contexto, em 1 de junho de 2023 foi publicado no Diário Oficial da União o Decreto n.º 11.539, de 31 de maio de 2023, por meio do qual o Governo Federal qualificou o referido trecho no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI). Essa é a última fase administrativa que antecede à assinatura do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão que regulamentará a fase de relicitação. De acordo com referido Decreto, a qualificação perderá sua eficácia e será extinta na hipótese de não ser firmado Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do empreendimento no prazo de 90 (noventa) dias contados da publicação do Decreto supracitado¹⁸. Ainda em relação a esse assunto, no início de agosto de 2023, em resposta a consulta feita pelos ministérios dos Transportes e dos Portos e Aeroportos, o TCU decidiu que as empresas que administram concessões no âmbito da infraestrutura podem desistir da devolução de ativos por elas administrados, desde que a sinalização nesse sentido parta do poder concedente, neste caso, a União. Essa decisão pode dar novo endereçamento a

¹⁸ Disponível em: <https://ri.ecorodovias.com.br/noticias/fato-relevante-decreto-relicitacao-br-101-eco101/>
Acesso em: 27 de julho de 2023.

questão de duplicação da BR-101/ES, soluções para o entrave estão sendo estudadas e a Vports, dada a importância que a rodovia possui para o acesso portuário.

11.1.2. Implantação do Contorno do Mestre Álvaro

Justificativa

De acordo com o Plano Mestre, o elevado volume de veículos que passa pelo trecho urbanizado da BR-101 no município de Serra causa congestionamentos frequentes, prejudicando o fluxo de cargas com destino ou origem nas instalações portuárias do Complexo, afetando a trafegabilidade e gerando insegurança tanto para os motoristas quanto para a população local. A implantação do Contorno do Mestre Álvaro deve solucionar essa questão, a partir da implantação de um trecho alternativo à BR-101.

Solução proposta pela Vports

Obra concluída em 2023.

11.1.3. Fomento à conclusão das demais obras e projetos previstos para as vias de acesso às instalações portuárias do Complexo

Justificativa

O Plano Mestre considera que além das soluções propostas anteriormente, é necessário adotar medidas adicionais para melhorar a integração logística do estado, aumentar a capacidade das vias, promover uma velocidade operacional adequada e segregar o fluxo urbano do tráfego de passagem.

Solução proposta pela Vports

Nesse sentido, algumas ações já estão sendo tomadas, por exemplo, obras estaduais como a de melhoria na ES-445 (Rod. das Carretas), a execução do Contorno de Aracruz, além de outras obras previstas na região como a realização de uma nova rodovia estadual (ES-120) paralela à ES-010, com maior capacidade de tráfego de veículos.

11.2. Gestão Portuária

A Tabela 21 apresenta as ações pertinentes a gestão portuária previstas no Plano Mestre e a atualização de seu status e prazos de conclusão. Rememora-se que à época de elaboração do Plano Mestre, a CODESA fazia parte da Administração Pública Federal e que algumas das ações propostas não se aplicam à Vports, na figura de Autoridade Portuária privada.

Tabela 21 – Plano de ações – Gestão Portuária

Item	Ação	instalação portuária	Responsável	Status Vports	Previsão de Conclusão
1	Estudo de alternativas para a melhor utilização da área de expansão do Porto de Barra do Riacho	Porto de Barra do Riacho	Vports	Em andamento	Médio prazo
2	Implementação de um planejamento comercial da CODESA	Porto de Vitória e Barra do Riacho	CODESA	Concluído	Concluído
3	Desenvolvimento de um planejamento de recursos humanos pela CODESA	Portos de Vitória e Barra do Riacho	CODESA	Concluído	Concluído
4	Reestruturação do Plano de Investimento na CODESA	Portos de Vitória e Barra do Riacho	CODESA	Concluído	Concluído
5	Elaboração do Plano de Ações para equilibrar as receitas e os gastos da Autoridade Portuária	Portos de Vitória e Barra do Riacho	CODESA	Concluído	Concluído
6	Finalização da implantação do PMGP na CODESA	Portos de Vitória e Barra do Riacho	CODESA e MInfra	Concluído	Concluído

11.2.1. Estudo de alternativas para a melhor utilização da área de expansão do Porto de Barra do Riacho

Justificativa

O Plano Mestre identifica que o a área de expansão de Barra do Riacho pode ser uma alternativa para a solução dos prováveis déficits de capacidade do Porto de Vitória, assim sendo uma maneira de desenvolver a atividade econômica e aumentar a arrecadação da Autoridade Portuária.

Solução proposta pela Vports

A Vports vem atuando para buscar interessados em explorar a área de expansão no Porto de Barra do Riacho, em consonância com a demanda projetada e o interesse do mercado.

11.2.2. Ações específicas sob a ótica da gestão pública

Quanto às demais ações referentes a CODESA como empresa pública, entende-se que todas estão concluídas e que não fazem sentido para a Vports, como empresa privada.

11.3. Meio Ambiente

Apresentação de propostas de projetos relacionados ao meio ambiente, necessário são cumprimento das ações, contemplando, no mínimo, as indicadas no Plano Mestre.

Item	Ação	Instalação portuária	Responsável	Status Vports	Previsão de Conclusão
1	Implantação do Sistema de Gestão Integrada de meio ambiente e de saúde e segurança do trabalho	Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho	Vports, terminais arrendados e TUPs que não possuem SGI	Em andamento	Curto prazo
2	Manutenção de um núcleo ambiental e de saúde e segurança do trabalho adequado	Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho	Vports, terminais arrendados e TUPs	Em andamento	Ação contínua
3	Continuidade dos Planos e Programas de Monitoramentos Ambientais	Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho	Vports, terminais arrendados e TUPs	Não se aplica	Não se aplica
4	Fomento à integração das instalações portuárias na realização de monitoramentos	Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho	Vports, terminais arrendados, TUPs, IEMA e Ibama	Não se aplica	Não se aplica
5	Continuidade do atendimento à legislação de gerenciamento de riscos, atendimento a emergências e de saúde e segurança do trabalhador	Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho	Vports, terminais arrendados, TUPs, IEMA e Ibama	Não se aplica	Não se aplica
6	Manutenção e implementação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS)	Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho	Vports, terminais arrendados e TUPs	Não se aplica	Não se aplica

Item	Ação	Instalação portuária	Responsável	Status Vports	Previsão de Conclusão
7	Participação das instalações portuárias na elaboração e na consolidação dos planos de manejo das unidades de conservação	Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho	Autoridade Portuária, terminais arrendados, TUPs, prefeituras municipais de Anchieta, Aracruz, Cariacica, Linhares, Serra e Vitória, IEMA	Não iniciado	Ação contínua

11.3.1. Implantação do Sistema de Gestão Integrada de meio ambiente e de saúde e segurança do trabalho

Justificativa

De acordo com o Plano Mestre é essencial que o Porto de Vitória implemente um SGI para controle ambiental dos impactos da atividade portuária e atendimento dos requisitos de licenças e regularização ambiental.

Solução proposta pela Vports

A Vports vem atuando na reestruturação da área de Saúde, Segurança e Meio Ambiente da empresa, visando atendimento a todos os requisitos técnicos e como parte do processo de certificação da ISO 14.001 e da ISO 45.001 (no Porto de Vitória). Atualmente, além da equipe própria da Vports, há o apoio suplementar de uma equipe terceirizada que permite o atendimento das diretrizes e legislações aplicáveis. A reestruturação dessa área na Vports deve ser concluída no curto prazo. Com isso vem se preparando para o momento em que a área *greenfield* do Porto de Barra do Riacho passar a desenvolver suas atividades.

11.3.2. Manutenção de um núcleo ambiental e de saúde e segurança do trabalho adequado

Justificativa

De acordo com o Plano Mestre é essencial que o Porto de Vitória complemente os núcleos ambientais, de saúde e segurança do trabalho existentes e ampliar seu quadro de pessoal de acordo com as diretrizes estabelecidas e com as demandas atuais e futuras do Complexo Portuário.

Solução proposta pela Vports

Conforme apresentado na seção anterior, a Vports está atuando na reestruturação do seu SGI e na implementação da ISO 45.001, de modo que além de manter o núcleo, está aprimorando-o. A reestruturação deve ser concluída no curto prazo.

11.3.3. Continuidade dos planos e programas de monitoramentos ambientais

Justificativa

O Plano Mestre identifica a necessidade de continuidade dos monitoramentos de planos e programas ambientais implementados pela autoridade portuária, possibilitando o controle e acompanhamento dos impactos ambientais causados, permitindo identificar e investigar casos em que os resultados estejam fora do esperado, além de fazer parte das condicionantes ambientais exigidas na Licença de Operação (LO).

Solução proposta pela Vports

O Porto de Barra do Riacho não possui licença ambiental sob responsabilidade da Vports, dado que não há atividades portuárias na área *greenfield* no cenário atual.

11.3.4. Fomento à integração das instalações portuárias na realização de monitoramentos

Justificativa

A análise do Plano Mestre identificou que se feita em maior escala, ou seja, por um conjunto de terminais a realização das campanhas de monitoramentos ambientais e a criação um banco de dados com resultados anteriores teriam seus custos otimizados.

Solução proposta pela Vports

O Porto de Barra do Riacho não possui licença ambiental sob responsabilidade da Vports, dado que não há atividades portuárias na área *greenfield* no cenário atual.

11.3.5. Continuidade do atendimento à legislação de gerenciamento de riscos, atendimento a emergências e de saúde e segurança do trabalhador

Justificativa

O Plano Mestre ressalta que o Complexo Portuário de Vitória opera cargas perigosas, assim, para a minimização de riscos e atendimento da legislação, são necessárias ações de prevenção, de gerenciamento de riscos e de atendimento a emergências.

Solução proposta pela Vports

O Porto de Barra do Riacho não possui licença ambiental sob responsabilidade da Vports, dado que não há atividades portuárias na área *greenfield* no cenário atual.

11.3.6. Manutenção e implementação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS)

Justificativa

A implementação e manutenção do PGRS são previstos por lei, sendo assim o Plano Mestre destaca a necessidade de manter o PGRS de cada instalação portuária atualizado e implementado.

Solução proposta pela Vports

O Porto de Barra do Riacho não conta atividades portuárias na área *greenfield* no cenário atual, portanto não há PGRS para essa unidade.

11.3.7. Participação das instalações portuárias na elaboração e na consolidação dos planos de manejo das unidades de conservação

Justificativa

A análise do Plano Mestre identificou que a maioria das Unidades de Conservação (UC) próximas ao Complexo Portuário não possuem Plano de Manejo, sendo necessária sua elaboração de forma que sejam identificados os usos permitidos em cada zona da UC,

garantindo que futuras expansões da atividade portuária não entrem em conflito com o zoneamento e usos restritivos.

Solução proposta pela Vports

Apesar da delimitação das áreas de conservação, os planos e manejo ainda não foram realizados. De todo modo, a Vports tem mantido um canal de comunicação aberto com a Prefeitura Municipal de Aracruz e com o Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Estado do Espírito Santo e acompanhará a elaboração desses planos. Cabe mencionar que, atualmente a área *greenfield* do Porto de Barra do Riacho não está sendo utilizada/explorada e que o estudo para exploração dessa área estará em alinhamento com esses instrumentos.

11.4.Porto-Cidade

A Tabela 22 apresenta as ações pertinentes à relação porto-cidade previstas no Plano Mestre e a atualização de seu status e prazos de conclusão.

Tabela 22 – Plano de ações – Porto-Cidade

Item	Ação	Instalação Portuária	Responsável	Status Vports	Previsão de conclusão
1	Fomento e participação no processo de atualização do Plano Diretor de Aracruz	Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho	Prefeitura Municipal de Aracruz e Vports	Concluído	Concluído
2	Fomento e participação no processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana dos municípios portuários	Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho	Prefeitura Municipal de Aracruz e Vports	Concluído	Concluído
3	Fortalecimento da comunicação e ações conjuntas entre a Autoridade Portuária, as empresas privadas e o Poder Público	Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho	Prefeitura Municipal de Aracruz, Vports, TUPs e arrendatários	Em andamento	Ação contínua
4	Acompanhamento, fomento e realização de iniciativas socioambientais com as comunidades no entorno do Complexo Portuário	Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho	Vports, terminais arrendados e TUPs	Em andamento	Ação contínua

11.4.1. Fomento e participação no processo de atualização do Plano Diretor de Aracruz

Justificativa

O Plano Mestre identificou que é essencial a participação da comunidade portuária no processo de atualização dos Planos Diretores, nesse caso específico o do município de Aracruz. Através desse processo, busca-se a compatibilização da atividade portuária com o planejamento territorial dos municípios, abordando as questões pertinentes nos objetivos, diretrizes e estabelecimento do zoneamento urbano.

Solução proposta pela Vports

A Vports acompanha a situação e irá se manifestar quando houver a atualização do Plano Diretor de Aracruz. O plano vigente está em alinhamento com as atividades portuárias.

11.4.2. Fomento e participação no processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Aracruz

Justificativa

O Plano Mestre identificou que participação da comunidade portuária no processo de atualização Plano Mobilidade Urbana é essencial para criar uma unidade nas diretrizes do documento, conciliando as necessidades do município de Aracruz e das instalações portuárias, garantindo condições de trânsito adequadas e interações harmoniosas entre eles.

Solução proposta pela Vports

O Plano de Mobilidade Urbana de Aracruz está vigente e adequado em relação às atividades portuárias. A Vports acompanha a situação e irá se manifestar quando houver a atualização deste.

11.4.3. Fortalecimento da comunicação e ações conjuntas entre a Autoridade Portuária, as empresas privadas e o Poder Público

Justificativa

O Plano Mestre acredita que é necessária a integração da Autoridade Portuária com o Poder Público por meio de ações integradas e melhorias no espaço de interface entre o porto e a cidade, em busca mitigar possíveis impactos nas áreas circundantes em relação aos usos urbanos e promover o desenvolvimento portuário livre de interferências.

Solução proposta pela Vports

O trabalho com as comunidades, empresas privadas e Poder Público corresponde a uma ação contínua, em que a equipe da Vports vem empreendendo esforços para o alcance de maior desenvolvimento regional. Tem-se buscado uma proximidade em relação às comunidades e atores envolvidos com o Porto. Inclusive, há um profissional dedicado a responder às demandas socioambientais externas e dar internamente os devidos encaminhamentos. Em adição, foi estabelecido um canal de denúncias 0800 721 0729 e um e-mail para acolhimento dessas demandas: institucional@vports.com.br.

11.4.4. Acompanhamento, fomento e realização de iniciativas socioambientais com as comunidades no entorno do Complexo Portuário

Justificativa

A análise do Plano Mestre identificou que para promover uma relação harmoniosa entre o Complexo Portuário de e as comunidades locais, é preciso a mitigação dos impactos da atividade portuária e o desenvolvimento de iniciativas nas áreas de cidadania, educação, meio ambiente, saúde, segurança e cultura.

Solução proposta pela Vports

A Vports vem desenvolvendo diversas ações no âmbito no Porto de Vitória, onde se concentram suas atividades portuárias, com isso vem se preparando para o momento em que a área *greenfield* do Porto de Barra do Riacho passar a desenvolver suas atividades.

LISTA DE SIGLAS

CAP	Conselho de Autoridade Portuária
CODESA	Companhia Docas do Espírito Santo
CONPORTOS	Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis
EFVM	Estrada de Ferro Vitória Minas
ES	Espírito Santo
FCA	Ferrovia Centro-Atlântica
GLP	Gás Liquefeito de Petróleo
IEMA	Instituto Estadual do Meio Ambiente
ISPS	International Ship and Port Facility Security
LI	Licença de Instalação
LO	Licença de Operação
LP	Licença Prévia
MInfra	Ministério da Infraestrutura
PDM	Plano Diretor Municipal
PDZ	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento
PlanMob	Plano de Mobilidade de Aracruz
PNLP	Plano Nacional de Logística Portuária
PPI	Parcerias de Investimentos da Presidência da República
SGI	Sistema de Gestão Integrada
TABR	Terminal Aquaviário de Barra do Riacho

TUP	Terminal de Uso Privado
UC	Unidade de conservação
UTGC	Unidade de Tratamento de Gás de Cacimbas