

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO - PDZ

PORTO ORGANIZADO DE ANGRA DOS REIS

2023

INTRODUÇÃO

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

A gestão da Companhia Docas do Rio de Janeiro 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 Plano Diretor do Município (2006) e o Plano Mestre (2019).



SUMÁRIO

1. INFORMAÇÕES GERAIS.....	6
1.1 Localização.....	6
1.2 Dados cadastrais.....	7
1.3 Marcos Legais.....	7
1.4 Delimitação do porto organizado - Poligonal.....	9
1.5 Estrutura administrativa e de gestão.....	16
2. ZONEAMENTO.....	17
2.1 Áreas e instalações afetas às operações portuárias.....	17
2.1.1 Reordenamento de curto prazo.....	18
2.1.2 Reordenamento de médio e longo prazo.....	20
2.2 Áreas afetas às operações portuárias arrendadas.....	26
2.2.1 Reordenamento de curto prazo.....	27
2.2.2 Reordenamento de médio e longo prazo.....	28
2.3 Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento.....	28
2.3.1 Reordenamento de curto prazo.....	29
2.3.2 Reordenamento de médio e longo prazo.....	30
2.4 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias.....	30
2.4.1 Reordenamento de curto prazo.....	32
2.4.2 Reordenamento de médio e longo prazo.....	33
2.5 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias em exploração indireta.....	33
2.6 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta.....	34
2.6.1 Reordenamento de curto prazo.....	34
2.6.2 Reordenamento de médio e longo prazo.....	36
2.7 Terminais de uso privado dentro da poligonal do porto.....	36
2.8 Áreas e instalações alfandegadas do porto.....	36
2.9 Áreas de interesse portuário fora do porto organizado.....	37
3. INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO.....	40
3.1 Energia elétrica.....	40

3.2 Abastecimento de água	40
4. RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO.....	41
5. LICENCIAMENTO AMBIENTAL	42
6. ISPS CODE.....	43
7. VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO.....	43
7.1 Vias de circulação rodoviária	43
7.2 Vias de circulação ferroviária.....	45
8. ACESSOS TERRESTRES.....	45
8.1 Rodoviários.....	45
8.2 Ferroviários.....	48
8.3 Dutoviários.....	50
9. ACESSOS AQUAVIÁRIOS.....	51
9.1 Canal de acesso	53
9.2 Bacia de evolução	54
9.3 Áreas de fundeio.....	56
9.4 Hidrovias.....	57
10. INTERFERÊNCIA DO(S) PLANO(S) DIRETOR(ES) URBANO(S) DO(S) MUNICÍPIO(S) NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO	58
11. PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS.....	58
11.1 Melhorias operacionais.....	58
11.2 Investimentos portuários.....	59
11.3 Acessos aos portos	59
11.4 Gestão portuária.....	59
11.5 Meio ambiente	60
11.5.1 Unidade de Conservação (UC)	60
11.5.2 Comunidades Quilombolas	61
11.5.3 Terras Indígenas.....	62
11.5.4 Imóveis Tombados.....	63

11.5.5 Auditorias Ambientais.....	64
11.5.6 Plano de gerenciamento de resíduos sólidos (PGRS)	64
11.5.7 Plano de Ajuda Mútua (PAM).....	65
11.6 Porto-cidade	68

1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1 Localização

O Porto de Angra dos Reis localiza-se na Baía da Ilha Grande, na cidade de Angra dos Reis, litoral sul do Estado do Rio de Janeiro.

As coordenadas são:



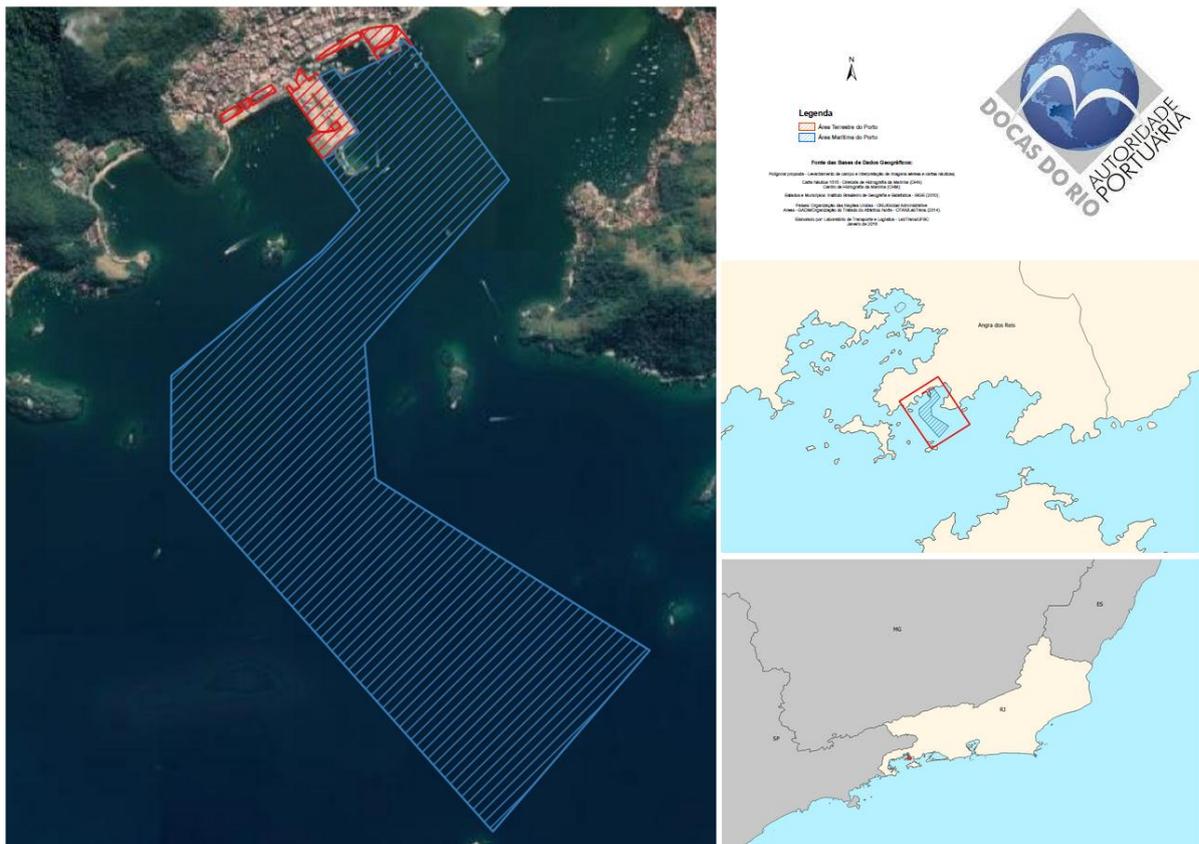
Latitude: 23°0'42"S

Longitude: 44°18'59"W



O endereço do Porto de Angra dos Reis é Praça Lopes Trovão, s/nº, Centro, CEP 23.900-000 telefone (24) 3365-7424.

Figura 1 – Localização do Porto de Angra dos Reis.



Fonte: 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 - PNL P 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 506, 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 afetadas 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. 506, DE 5 DE JULHO DE 2019: Define a área do Porto Organizado de Angra dos Reis, 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 00045.003224/2015-41, RESOLVE:

ART. 1º A ÁREA DO PORTO ORGANIZADO DE ANGRA DOS REIS, NO MUNICÍPIO DE ANGRA DOS REIS, ESTADO DO RIO DE JANEIRO, É DEFINIDA PELOS POLÍGONOS CUJOS VÉRTICES TÊM AS COORDENADAS GEORREFERENCIADAS DISCRIMINADAS NOS ANEXOS I A VI, 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. 2º A AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO ORGANIZADO DE ANGRA DOS REIS 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. 3º FICA REVOGADA A PORTARIA Nº 1.037, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1993, DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES.

ART. 4º ESTA PORTARIA ENTRA EM VIGOR NA DATA DE SUA PUBLICAÇÃO.

Figura 2 – Delimitação do Porto Organizado de Angra dos Reis.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ

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

Tabela 1 – Coordenadas do Porto Organizado de Angra dos Reis.

ANEXO I - Polígono principal		
Coordenadas geodésicas (SIRGAS 2000)		
Vértice	Latitude	Longitude
ADR-001	-23,0497100	-44,3078400
ADR-002	-23,0306700	-44,3246800
ADR-003	-23,0256700	-44,3246700
ADR-004	-23,0191300	-44,3168100
ADR-005	-23,0169573	-44,3148039
ADR-006	-23,0131784	-44,3175109
ADR-007	-23,0128403	-44,3169737
ADR-008	-23,0127484	-44,3161441
ADR-009	-23,0125348	-44,3157936
ADR-010	-23,0122707	-44,3159815
ADR-011	-23,0124843	-44,3163319
ADR-012	-23,0127484	-44,3161441
ADR-013	-23,0128403	-44,3169737
ADR-014	-23,0107600	-44,3184500
ADR-015	-23,0104700	-44,3186500
ADR-016	-23,0103600	-44,3184800

ADR-017	-23,0106600	-44,3182700
ADR-018	-23,0104500	-44,3179200
ADR-019	-23,0101500	-44,3181300
ADR-020	-23,0100400	-44,3181400
ADR-021	-23,0094900	-44,3179500
ADR-022	-23,0094500	-44,3179400
ADR-023	-23,0101197	-44,3174545
ADR-024	-23,0100537	-44,3173465
ADR-025	-23,0099600	-44,3174100
ADR-026	-23,0097339	-44,3170305
ADR-027	-23,0098819	-44,3169310
ADR-028	-23,0094830	-44,3162000
ADR-029	-23,0095000	-44,3161170
ADR-030	-23,0100170	-44,3157500
ADR-031	-23,0097670	-44,3152500
ADR-032	-23,0090830	-44,3138890
ADR-033	-23,0090540	-44,3138240
ADR-034	-23,0085274	-44,3141120
ADR-035	-23,0083197	-44,3136120
ADR-036	-23,0081636	-44,3132737
ADR-037	-23,0080541	-44,3130583
ADR-038	-23,0075346	-44,3128589
ADR-039	-23,0074424	-44,3128254
ADR-040	-23,0074165	-44,3128256
ADR-041	-23,0073856	-44,3128320
ADR-042	-23,0071963	-44,3129463
ADR-043	-23,0070086	-44,3122460
ADR-044	-23,0077192	-44,3124612
ADR-045	-23,0079443	-44,3122531
ADR-046	-23,0153527	-44,3069914
ADR-047	-23,0239181	-44,3146547
ADR-048	-23,0310781	-44,3140647
ADR-049	-23,0401500	-44,2996300
ADR-050	-23,0090676	-44,3170702
ADR-051	-23,0090589	-44,3170665
ADR-052	-23,0090458	-44,3170607
ADR-053	-23,0090327	-44,3170547
ADR-054	-23,0090198	-44,3170484
ADR-055	-23,0090070	-44,3170419
ADR-056	-23,0089942	-44,3170351
ADR-057	-23,0089816	-44,3170281
ADR-058	-23,0089691	-44,3170208
ADR-059	-23,0089567	-44,3170133
ADR-060	-23,0089445	-44,3170056
ADR-061	-23,0089323	-44,3169977
ADR-062	-23,0089203	-44,3169895
ADR-063	-23,0089085	-44,3169811
ADR-064	-23,0088967	-44,3169725
ADR-065	-23,0088852	-44,3169636
ADR-066	-23,0088737	-44,3169546

ANEXO II - Lote 01		
Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)		
Vértices	Latitude	Longitude
ADR-067	-23,0088624	-44,3169453
ADR-068	-23,0088513	-44,3169358
ADR-069	-23,0088403	-44,3169261
ADR-070	-23,0088295	-44,3169162
ADR-071	-23,0088188	-44,3169061
ADR-072	-23,0088083	-44,3168958
ADR-073	-23,0087979	-44,3168853
ADR-074	-23,0087878	-44,3168746
ADR-075	-23,0087778	-44,3168638
ANEXO III - Lote 02		
Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)		
Vértices	Vértices	Vértices
ADR-076	-23,0087680	-44,3168527
ADR-077	-23,0087583	-44,3168414
ADR-078	-23,0087489	-44,3168300
ADR-079	-23,0087396	-44,3168184
ADR-080	-23,0087305	-44,3168066
ADR-081	-23,0087217	-44,3167947
ADR-082	-23,0087130	-44,3167825
ADR-083	-23,0087045	-44,3167703
ADR-084	-23,0086962	-44,3167578
ADR-085	-23,0086881	-44,3167452
ADR-086	-23,0086802	-44,3167325
ADR-087	-23,0086725	-44,3167196
ANEXO IV - Lote 03		
Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)		
Vértices	Vértices	Vértices
ADR-088	-23,0086651	-44,3167066
ADR-089	-23,0086578	-44,3166934
ADR-090	-23,0086508	-44,3166801
ADR-091	-23,0086439	-44,3166667
ADR-092	-23,0086400	-44,3166587
ADR-093	-23,0086055	-44,3166821
ADR-094	-23,0085398	-44,3165740
ADR-095	-23,0075817	-44,3149697
ADR-096	-23,0075719	-44,3149505
ADR-097	-23,0075635	-44,3149310
ADR-098	-23,0075565	-44,3149170
ADR-099	-23,0075526	-44,3149205
ADR-100	-23,0075330	-44,3148860
ADR-101	-23,0078260	-44,3147050
ADR-102	-23,0080920	-44,3151930
ADR-103	-23,0081180	-44,3151880
ADR-104	-23,0081400	-44,3151920
ADR-105	-23,0081610	-44,3152060
ADR-106	-23,0081760	-44,3152350
ADR-107	-23,0081950	-44,3152750

ADR-108	-23,0082060	-44,3153130
ANEXO V - Lote 08 - Estacionamento		
Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)		
Vértices	Vértices	Vértices
ADR-109	-23,0082100	-44,3153370
ADR-110	-23,0082070	-44,3153550
ADR-111	-23,0081950	-44,3153690
ADR-112	-23,0081840	-44,3153790
ADR-113	-23,0076392	-44,3130145
ADR-114	-23,0079523	-44,3131339
ADR-115	-23,0079785	-44,3131531
ADR-116	-23,0080145	-44,3132043
ADR-117	-23,0082035	-44,3135298
ADR-118	-23,0084679	-44,3141433
ADR-119	-23,0074961	-44,3147493
ADR-120	-23,0074862	-44,3147206
ADR-121	-23,0074770	-44,3146954
ADR-122	-23,0074684	-44,3146726
ADR-123	-23,0074593	-44,3146468
ADR-124	-23,0074496	-44,3146204
ADR-125	-23,0074417	-44,3145991
ADR-126	-23,0074340	-44,3145762
ADR-127	-23,0074256	-44,3145519
ADR-128	-23,0074181	-44,3145341
ADR-129	-23,0074105	-44,3145107
ADR-130	-23,0074030	-44,3144905
ADR-131	-23,0073957	-44,3144667
ADR-132	-23,0073868	-44,3144451
ADR-133	-23,0073788	-44,3144199
ADR-134	-23,0073723	-44,3143997
ADR-135	-23,0073656	-44,3143728
ADR-136	-23,0073588	-44,3143485
ADR-137	-23,0073518	-44,3143206
ADR-138	-23,0073461	-44,3142969
ADR-139	-23,0073397	-44,3142720
ADR-140	-23,0073112	-44,3141262
ADR-141	-23,0073091	-44,3141069
ADR-142	-23,0073069	-44,3140832
ADR-143	-23,0073050	-44,3140592
ADR-144	-23,0072982	-44,3140105
ADR-145	-23,0072944	-44,3139751
ADR-146	-23,0072882	-44,3139259
ADR-147	-23,0072817	-44,3138700
ADR-148	-23,0072777	-44,3138305
ADR-149	-23,0072652	-44,3137130
ADR-150	-23,0072620	-44,3136808
ADR-151	-23,0072564	-44,3136264
ADR-152	-23,0072510	-44,3135719
ADR-153	-23,0072454	-44,3135195
ADR-154	-23,0072373	-44,3134381

ADR-155	-23,0072305	-44,3133749
ADR-156	-23,0072264	-44,3133251
ADR-157	-23,0072242	-44,3132987
ADR-158	-23,0072199	-44,3132639
ADR-159	-23,0072169	-44,3132375
ADR-160	-23,0072137	-44,3132071
ADR-161	-23,0072093	-44,3131793
ADR-162	-23,0072063	-44,3131438
ADR-163	-23,0072034	-44,3131178
ADR-164	-23,0072007	-44,3130947
ADR-165	-23,0071987	-44,3130831
ADR-166	-23,0072323	-44,3130279
ADR-167	-23,0072736	-44,3130006
ADR-168	-23,0073115	-44,3129757
ADR-169	-23,0073767	-44,3129598
ADR-170	-23,0074565	-44,3129570
ADR-171	-23,0075272	-44,3129735
ANEXO VI – Trecho a sudeste da “Área B”		
Coordenadas Geodésicas (SIRGAS 2000)		
Vértices	Vértices	Vértices
ADR-172	-23,0106718	-44,3191969
ADR-173	-23,0114016	-44,3204007
ADR-174	-23,0114079	-44,3204146
ADR-175	-23,0114111	-44,3204270
ADR-176	-23,0114102	-44,3204472
ADR-177	-23,0114036	-44,3204584
ADR-178	-23,0113961	-44,3204672
ADR-179	-23,0113841	-44,3204777
ADR-180	-23,0113542	-44,3204790
ADR-181	-23,0110044	-44,3204814
ADR-182	-23,0109829	-44,3204753
ADR-183	-23,0109555	-44,3204625
ADR-184	-23,0109295	-44,3204355
ADR-185	-23,0107942	-44,3202424
ADR-186	-23,0108059	-44,3202246
ADR-187	-23,0103279	-44,3194408
ADR-188	-23,0116181	-44,3207739
ADR-189	-23,0113463	-44,3211525
ADR-190	-23,0110204	-44,3205906
ADR-191	-23,0110162	-44,3205796
ADR-192	-23,0110156	-44,3205714
ADR-193	-23,0110179	-44,3205628
ADR-194	-23,0110283	-44,3205559
ADR-195	-23,0114288	-44,3205442
ADR-196	-23,0114442	-44,3205468
ADR-197	-23,0114723	-44,3205574
ADR-198	-23,0114993	-44,3205784
ADR-199	-23,0115329	-44,3206310
ADR-200	-23,0117188	-44,3209430
ADR-201	-23,0123170	-44,3219336

ADR-202	-23,0119709	-44,3221704
ADR-203	-23,0114629	-44,3213303
ADR-204	-23,0114599	-44,3213051
ADR-205	-23,0114623	-44,3212805
ADR-206	-23,0116890	-44,3209385
ADR-207	-23,0117051	-44,3209334
ADR-208	-23,0086962°	-44,3167578°
ADR-209	-23,0087045°	-44,3167703°
ADR-210	-23,0087130°	-44,3167825°
ADR-211	-23,0087217°	-44,3167947°
ADR-212	-23,0087305°	-44,3168066°
ADR-213	-23,0087396°	-44,3168184°
ADR-214	-23,0087489°	-44,3168300°
ADR-215	-23,0087583°	-44,3168414°
ADR-216	-23,0087680°	-44,3168527°
ADR-217	-23,0087778°	-44,3168638°
ADR-218	-23,0087878°	-44,3168746°
ADR-219	-23,0087979°	-44,3168853°
ADR-220	-23,0088083°	-44,3168958°
ADR-221	-23,0088188°	-44,3169061°
ADR-222	-23,0088295°	-44,3169162°
ADR-223	-23,0088403°	-44,3169261°
ADR-224	-23,0088513°	-44,3169358°
ADR-225	-23,0088624°	-44,3169453°
ADR-226	-23,0088737°	-44,3169546°
ADR-227	-23,0088852°	-44,3169636°
ADR-228	-23,0088967°	-44,3169725°
ADR-229	-23,0089085°	-44,3169811°
ADR-230	-23,0089203°	-44,3169895°
ADR-231	-23,0089323°	-44,3169977°
ADR-232	-23,0089445°	-44,3170056°
ADR-233	-23,0089567°	-44,3170133°
ADR-234	-23,0089691°	-44,3170208°
ADR-235	-23,0089816°	-44,3170281°
ADR-236	-23,0089942°	-44,3170351°
ADR-237	-23,0090070°	-44,3170419°
ADR-238	-23,0090198°	-44,3170484°
ADR-239	-23,0090327°	-44,3170547°
ADR-240	-23,0090458°	-44,3170607°
ADR-241	-23,0090589°	-44,3170665°
ADR-242	-23,0090676°	-44,3170702°
ADR-243	-23,0086890°	-44,3163300°

Fonte: Portaria n. 506, 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). Documento atualizado em fevereiro de 2021.

Figura 3 – Organograma da CDRJ.



Fonte: CDRJ

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

Figura 4 – Organograma da Direxe.



Fonte: CDRJ

2. ZONEAMENTO

2.1 Áreas e instalações afetas às operações portuárias

A tabela abaixo apresenta as áreas afetas às operações portuárias, considerando a situação atual do Porto de Angra dos Reis.

Tabela 2 – Áreas e instalações afetas às operações portuárias.

Nome	Área (m ²)	Perfil de Carga	Tipo de Instalação	RGI
Terminal Multipropósito 1	88.828,21	Cargas e passageiros	Área arrendada	12.284
Área de Expansão	46.227,72	Cargas e passageiros	Área disponível para arrendamento	-
Berço 101	-	Cargas e passageiros	Acostagem	-
Berço 102	-	Cargas e passageiros	Acostagem	-
Armazém	2.200,00	Carga de apoio <i>offshore</i>	Armazenagem	-
Pátio Alfandegado	44.245,56	Carga de apoio <i>offshore</i>	Armazenagem	-
Pátio não Alfandegado	18.882,85	Carga de apoio <i>offshore</i>	Armazenagem	-
Tanques	5.000,00	Carga de apoio <i>offshore (fluidos de perfuração)</i>	Armazenagem	-
Área Multiuso 1	16.226,26	Multiuso	Área Multiuso	-
Área Multiuso 2	12.371,89	Multiuso	Área Multiuso	-
Área Multiuso 3	5.232,93	Multiuso	Área Multiuso	-

Fonte: CDRJ.

Figura 5 – Áreas e instalações afetadas às operações portuárias.



Legenda:

- | | | | | |
|--|--|--|---|--|
|  1. Área de Expansão |  3. Pátio Alfandegado |  5. Armazém |  7. Área Multiuso 1 |  9. Área Multiuso 3 |
|  2. Terminal Multipropósito 1 |  4. Pátio não Alfandegado |  6. Tanques |  8. Área Multiuso 2 | |

Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

2.1.1 Reordenamento de curto prazo

O horizonte de planejamento de curto prazo não apresenta áreas arrendadas, considerando o término do atual contrato de arrendamento, além de contemplar a reclassificação das áreas: Área Multiuso 1, Área Multiuso 2 e Área Multiuso 3 como áreas não afetadas às operações portuárias.

Tabela 3 – Reordenamento de curto prazo – Áreas e instalações afetas à operação portuária.

Nome	Área (m ²)	Perfil de Carga	Tipo de Instalação	RGI
Terminal Multipropósito 1	88.828,21	Cargas e passageiros	Área disponível para arrendamento	12.284
Área de Expansão	46.227,72	Cargas e passageiros	Área disponível para arrendamento	-
Berço 101	-	Cargas e passageiros	Acostagem	-
Berço 102	-	Cargas e passageiros	Acostagem	-
Armazém	2.200,00	Carga de apoio <i>offshore</i>	Armazenagem	-
Pátio Alfandegado	44.245,56	Carga de apoio <i>offshore</i>	Armazenagem	-
Pátio não Alfandegado	18.882,85	Carga de apoio <i>offshore</i>	Armazenagem	-
Tanques	5.000,00	Carga de apoio <i>offshore (fluidos de perfuração)</i>	Armazenagem	-

Fonte: CDRJ.

Figura 6 – Reordenamento de curto prazo – Áreas e instalações afetas às operações portuárias.



Legenda:

- | | | |
|--|--|--|
|  1. Área de Expansão |  3. Pátio Alfandegado |  5. Armazém |
|  2. Terminal Multipropósito 1 |  4. Pátio não Alfandegado |  6. Tanques |

Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

2.1.2 Reordenamento de médio e longo prazo

O horizonte de planejamento de médio e longo prazo não apresenta alterações nas áreas afetas às operações portuárias em relação ao cenário previsto no reordenamento de curto prazo.

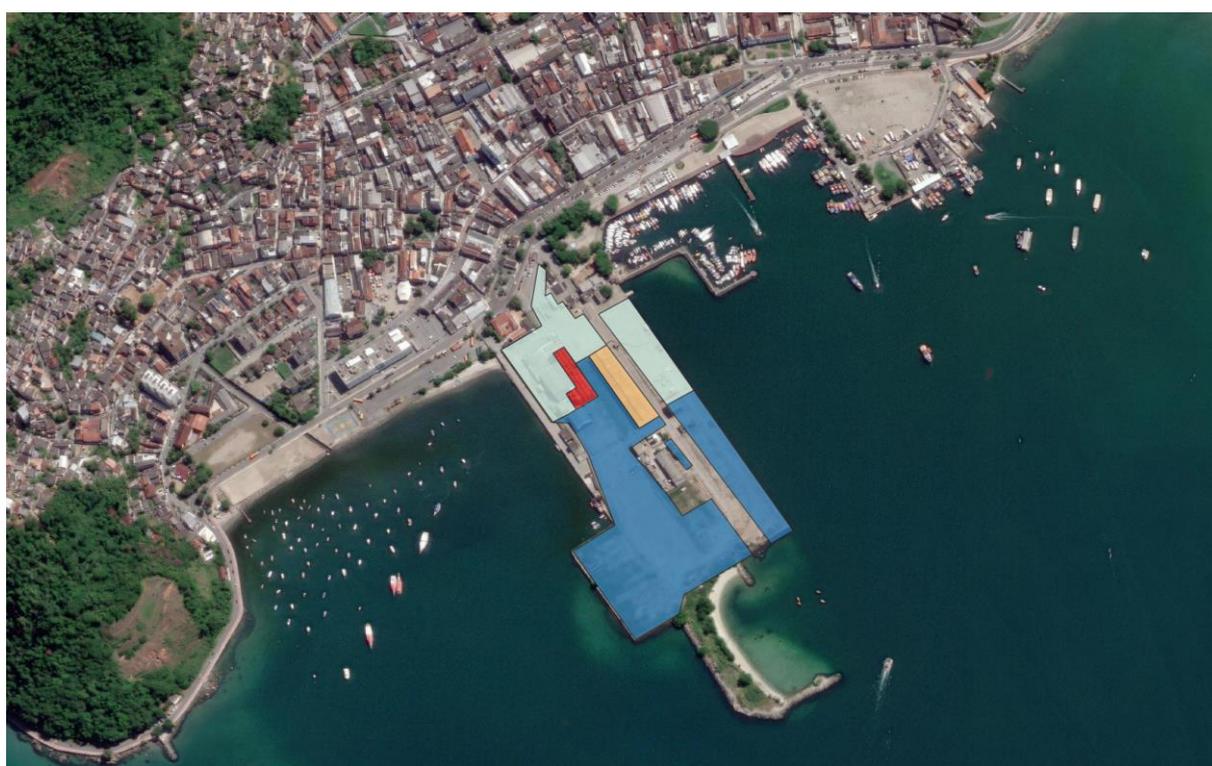
As instalações de armazenagem do Porto de Angra dos Reis são compostas por armazém, tanques e pátios.

Tabela 4 – Infraestrutura de armazenagem.

Nome	Área (m ²)	Capacidade	Tipo de Instalação
Pátio Alfandegado	44.245,56	-	Pátio
Pátio não Alfandegado	18.882,85	-	Pátio
Armazém	2.200,00	15.000 t	Armazenagem
Tanques	5.000,00	6.370,00 m ³	Armazenagem

Fonte: CDRJ.

Figura 7 – Infraestrutura de armazenagem.



Legenda:

 Pátio Alfandegado

 Pátio não Alfandegado

 Armazém

 Tanques

Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

A infraestrutura de armazenagem não apresenta previsão de reordenamento nos cenários de curto, médio e longo prazo.

A infraestrutura de acostagem do Porto de Angra dos Reis consiste em um cais corrido com aproximadamente 400 metros de comprimento, dividido em dois berços, Berço 101 e Berço 102. Tanto o Berço 101 quanto o Berço 102 têm como destinação operacional a movimentação de carga de apoio *offshore*, e o Berço 101 conta com uma linha de dutos para atender às movimentações de fluidos de perfuração.

Tabela 5 – Infraestrutura de acostagem.

Berço	Perfil de Carga	Comprimento (m)	Calado (m)
101	Cargas e passageiros	179	8,53
102	Cargas e passageiros	215	8,53

Fonte: CDRJ.

Figura 8 – Infraestrutura de acostagem.



Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Angra dos Reis (2019).

A infraestrutura de acostagem não apresenta previsão de reordenamento nos cenários de curto, médio e longo prazo.

O Porto de Angra dos Reis recebe um número considerável de embarcações destinadas à atividade de apoio *offshore*. As embarcações possuem variação média de 60 metros a 100 metros de comprimento. Portanto, o cais está apto a receber de forma simultânea mais de uma embarcação.

No que tange aos equipamentos utilizados nas operações, o arrendatário possui os seguintes maquinários, além de outros.



Quantidade de empilhadeiras: 03.
Capacidade (t): 4 a 20.

Listagem de equipamentos

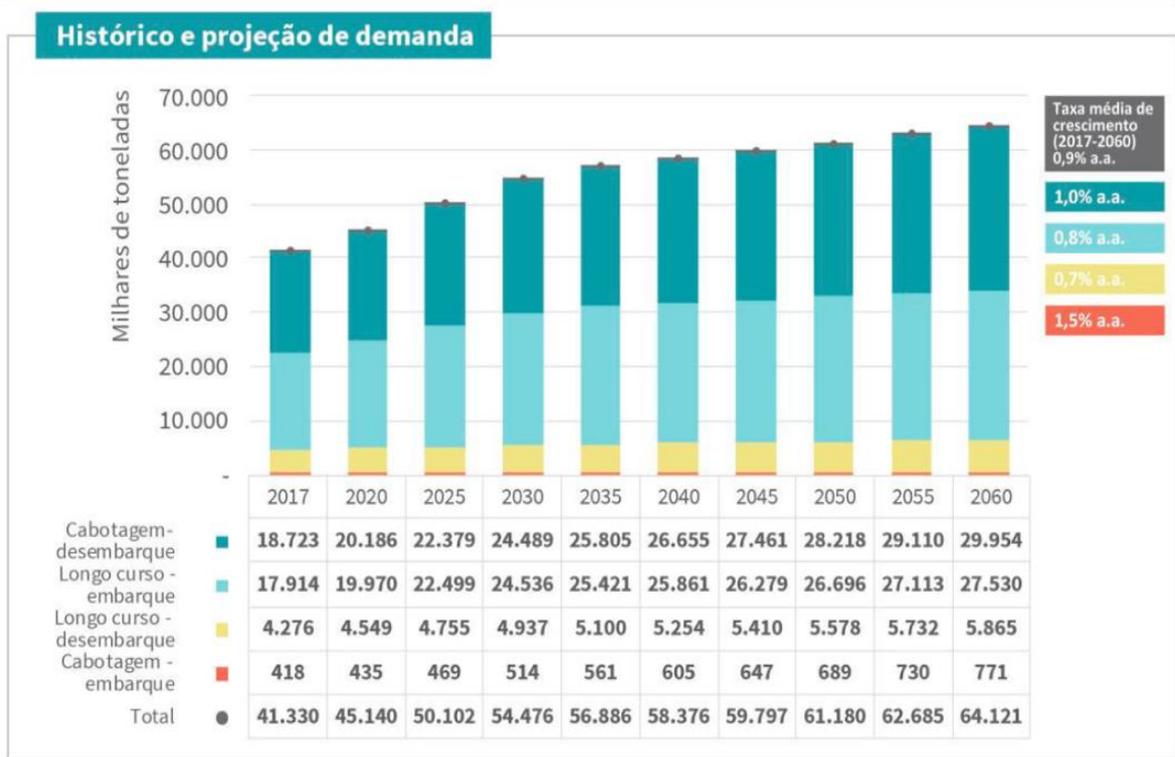


Quantidade de Caminhão Trator e Semi Reboque: 08.
Capacidade (t): 38 a 45

Para o complexo portuário, o cenário de curto, médio e longo prazo é promissor. Ao menos é o que se pode constatar nas projeções realizadas pelo Poder Concedente, através do Plano Mestre (2019) publicado pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA).

Em virtude da baixa movimentação de cargas que ocorre no porto público, o número de atracções é baixo se comparado a outros portos. Porém, no complexo de Angra dos Reis existe um terminal privado (TUP) de relevância nacional, conhecido como Terminal da Baía de Ilha Grande (Tebig). Esse terminal tem suas operações dedicadas à movimentação de petróleo. As projeções apresentadas a seguir estão relacionadas a movimentação desse produto movimentado pelo Tebig.

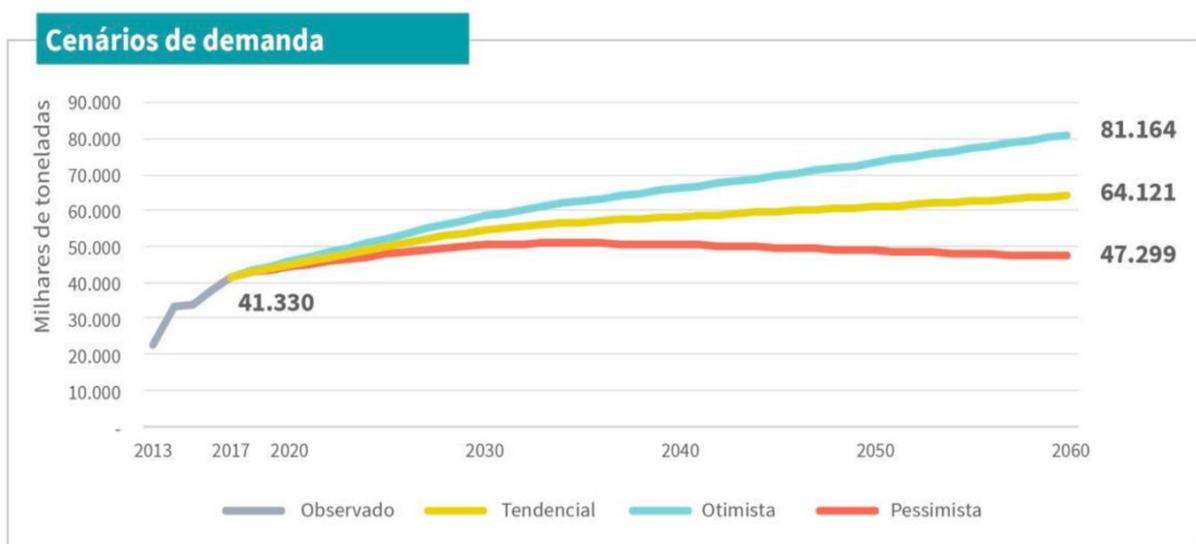
Figura 8 – Histórico e projeção de demanda - Tebig



Fonte: SNPTA, Plano Mestre 2019, adaptado pela CDRJ.

Com base na figura apresentada acima, nota-se que a configuração mercadológica não será alterada, mantendo o desembarque (cabotagem) e longo curso (sentido exportação) como principais formas de operações.

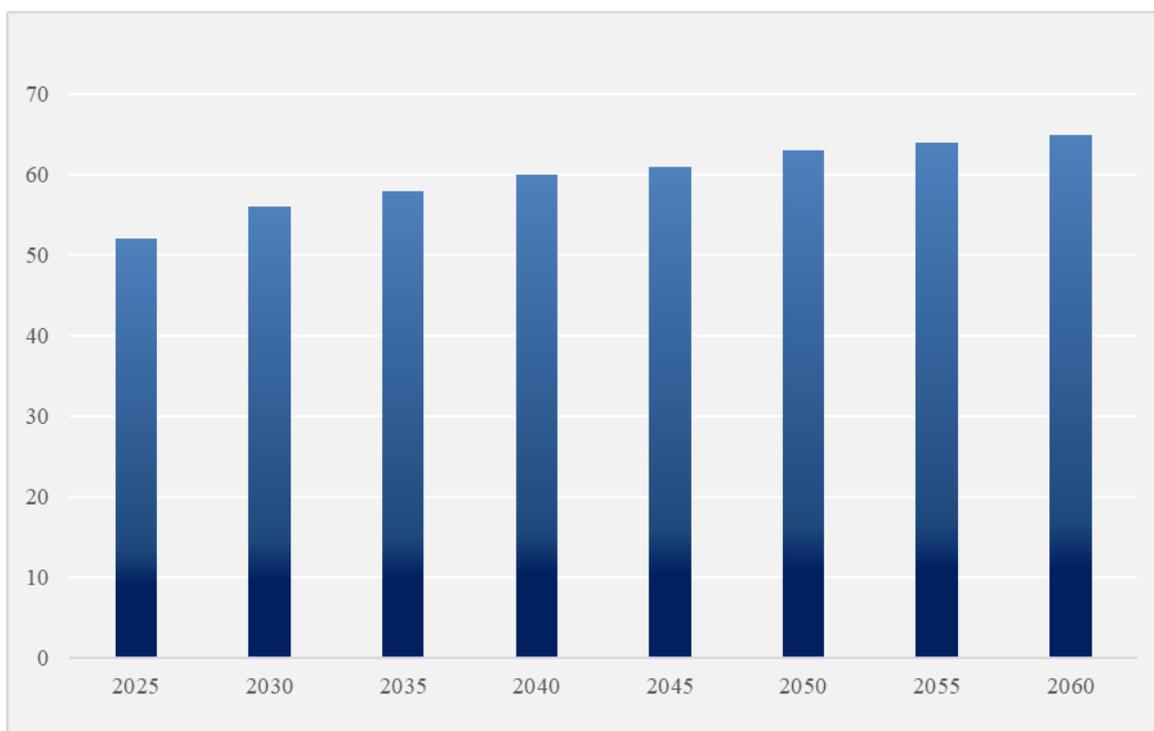
Figura 9 – Cenários de demanda - Tebig



Fonte: SNPTA, Plano Mestre 2019, adaptado pela CDRJ.



Figura 9 – Projeção para atracações de navios cruzeiros.



Fonte: SNPTA, Plano Mestre, 2019.

Obviamente, na projeção feita em 2019, a grave crise causada pela Covid-19 não era esperada. Porém, de um modo geral, o mercado de cruzeiros espera recuperar seus níveis econômicos em até duas temporadas. Ou seja, a expectativa para os próximos anos continua sendo positiva.

Ainda sobre o mercado de cruzeiros, a maioria das paradas de navios no ano de 2021 será na Vila do Abraão, na Ilha Grande. A demanda de cruzeiristas para no Centro da cidade ainda é menor por causa de restrições na infraestrutura operacional para receber os passageiros que embarcam e desembarcam na temporada.

Um levantamento feito pela Fundação de Turismo de Angra estima que o gasto médio por esses turistas seja de R\$ 500,00, porém a expectativa dos empresários é de consumo de até R\$ 300,00.

Ainda de acordo com a TurisAngra, a expectativa para temporada de 2021/2022 é receber mais de 30 mil pessoas em solo e o valor movimentado nestas operações pode superar a ordem dos R\$ 10 milhões. Entre os serviços mais consumidos pelos turistas estão passeios, alimentação e presentes.

2.2 Áreas afetas às operações portuárias arrendadas

O porto possui apenas uma área afeta às operações portuárias arrendada. A área em questão está sob a gestão da arrendatária Terminal Portuário de Angra dos Reis (TPAR).



Tabela 6 – Áreas afetas às operações portuárias arrendadas.

Arrendatário	Área (m ²)	Perfil de Carga	Nº do contrato	Data de Início	Data de Término	Possibilidade de Prorrogação
TPAR	78.000,00	Cargas e passageiros	C-DEPJUR 088/98	21/12/1998	21/12/2023	Sim

Fonte: CDRJ.

Figura 10 – Áreas afetas às operações portuárias arrendadas.



Legenda:

■ Terminal Portuário de Angra dos Reis (TPAR)

Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

2.2.1 Reordenamento de curto prazo

O horizonte de planejamento de curto prazo não apresenta áreas arrendadas, considerando o término do atual contrato de arrendamento.

2.2.2 Reordenamento de médio e longo prazo

O horizonte de planeamento de médio e longo prazo não apresenta alterações em relação ao cenário de curto prazo.

2.3 Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento

Considerando a atual distribuição territorial, existe apenas uma área afeta às operações portuárias disponível para arrendamento no cenário atual.

Tabela 7 – Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento.

Nome	Área (m ²)	Perfil de Carga	RGI
Área de Expansão	46.227,72	Cargas e passageiros	-

Fonte: CDRJ.

Figura 11 – Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento.



Legenda:

■ Área de Expansão

Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

2.3.1 Reordenamento de curto prazo

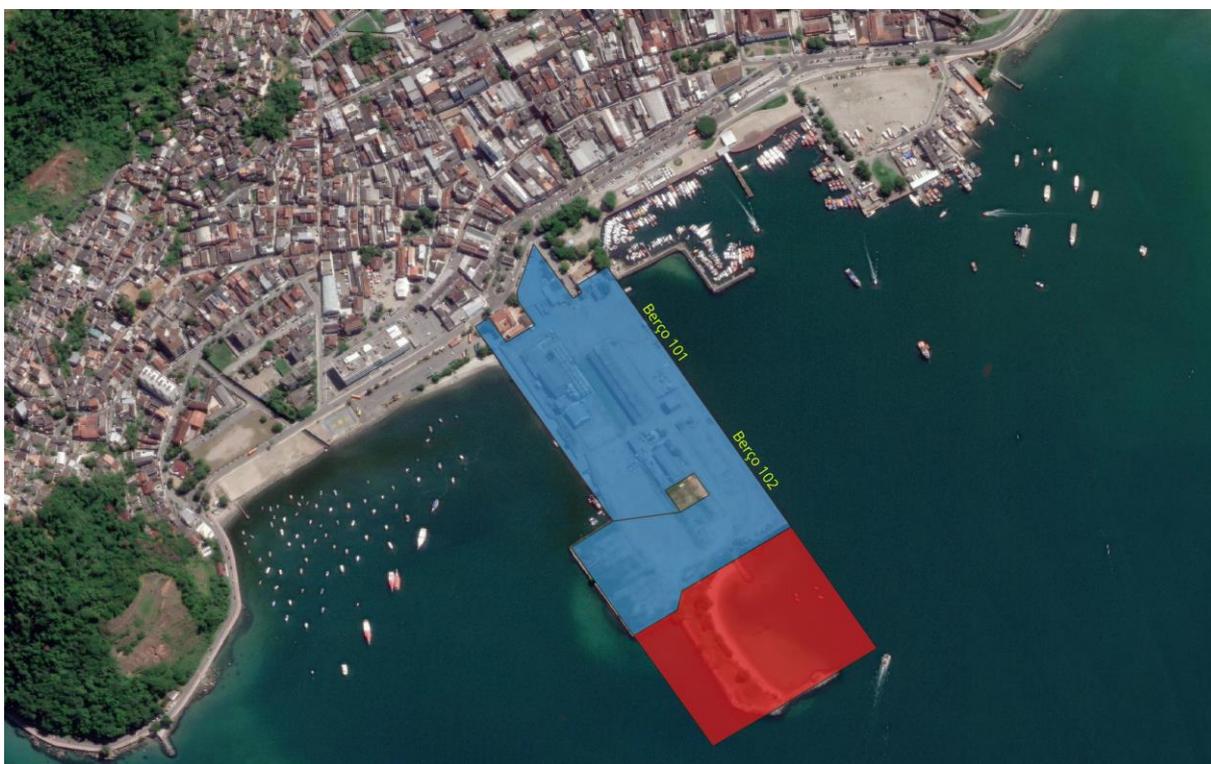
O horizonte de planejamento de curto prazo contempla duas áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento.

Tabela 8 – Reordenamento de curto prazo – Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento.

Nome	Área (m ²)	Perfil de Carga	RGI
Terminal Multipropósito 1	88.828,21	Cargas e passageiros	12.284
Área de Expansão	46.227,72	Cargas e passageiros	-
Berço 101	-	Cargas e passageiros	-
Berço 102	-	Cargas e passageiros	-

Fonte: CDRJ.

Figura 12 – Reordenamento de curto prazo – Áreas afetadas às operações portuárias disponíveis para arrendamento.



Legenda:

■ Área de Expansão ■ Terminal Multipropósito 1

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

Tabela 9 – Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias.

Nome	Área (m ²)	Destinação atual	Cedida	Disponível para Cessão	RGI
Área Não Operacional	6.452,08	Tribunal de Justiça	Sim	Não	12.282
Área Não Operacional	8.083,57	Uso público para a comunidade	Não	Não	-
Área Administrativa	2.291,08	Área administrativa (antiga Sede do Porto)	Não	Sim	16.052

Fonte: CDRJ

Figura 13 – Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias.



Legenda:

 Área Não Operacional

 Área Não Operacional

 Área Administrativa

Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

2.4.1 Reordenamento de curto prazo

O horizonte de planeamento de curto prazo contempla a inclusão de outras três áreas no rol de áreas e instalações não afetadas às operações portuárias em função de alteração na destinação das áreas em questão.

Tabela 10 – Reordenamento de curto prazo – Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias.

Nome	Área (m ²)	Destinação pretendida	Cedida	Disponível para Cessão
Área Não Operacional 1	16.226,26	Empreendimentos comerciais	Não	Sim
Área Não Operacional 2	12.371,89	Empreendimentos comerciais	Não	Sim
Área Não Operacional 3	8.083,57	Uso público para a comunidade	Não	Não
Área Não Operacional 4	6.452,08	Tribunal de Justiça	Sim	Não
Área Não Operacional 5	2.291,08	Empreendimentos comerciais	Não	Sim
Área Não Operacional 6	5.232,93	Empreendimentos comerciais	Não	Sim

Fonte: CDRJ.

Figura 14 – Reordenamento de curto prazo – Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias.



Legenda:

 Área Não Operacional 1
 Área Não Operacional 2

 Área Não Operacional 3
 Área Não Operacional 4

 Área Não Operacional 5
 Área Não Operacional 6

Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

2.4.2 Reordenamento de médio e longo prazo

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

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

Tabela 11 – Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias em exploração indireta.

Nome	Cessionário	Tipo de Contrato	Data início	Data término	Área (m ²)
Área Não Operacional	Tribunal de Justiça	Termo de Cessão de Uso	01/12/2010	01/12/2035	6.452,08

Fonte: CDRJ

Figura 15 – Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias em exploração indireta.



Legenda:

■ Área Não Operacional

Fonte: CDRJ

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

O Porto de Angra dos Reis não possui áreas e instalações não afetadas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta no cenário atual.

2.6.1 Reordenamento de curto prazo

O horizonte de planejamento de curto prazo contempla a disponibilização de quatro áreas para exploração indireta pela PortosRio.

Tabela 12 – Reordenamento de curto prazo – Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta.

Nome	Destinação	Área (m ²)	Utilização
Área Não Operacional 1	Cessão Onerosa	16.226,26	Empreendimentos comerciais
Área Não Operacional 2	Cessão Onerosa	12.371,89	Empreendimentos comerciais
Área Não Operacional 5	Cessão Onerosa	2.291,08	Empreendimentos comerciais
Área Não Operacional 6	Cessão Onerosa	5.232,93	Empreendimentos comerciais

Fonte: CDRJ.

Figura 16 – Reordenamento de curto prazo – Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta.



Legenda:

■ Área Não Operacional 1
 ■ Área Não Operacional 2
 ■ Área Não Operacional 5
 ■ Área Não Operacional 6

Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

2.6.2 Reordenamento de médio e longo prazo

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

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 do porto

O Porto de Angra dos Reis possui duas áreas alfandegadas pela Receita Federal.

Tabela 13 – Áreas e instalações alfandegadas do porto.

Nome	Ins. Legal
Armazém	Ato Declaratório Executivo SRRF07 Nº 8, DE 02/06/2021
Pátio Alfandegado	Ato Declaratório Executivo SRRF07 Nº 8, DE 02/06/2021

Fonte: CDRJ.

Figura 17 – Áreas e instalações alfandegadas.



Legenda:

■ Armazém ■ Pátio Alfandegado

Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

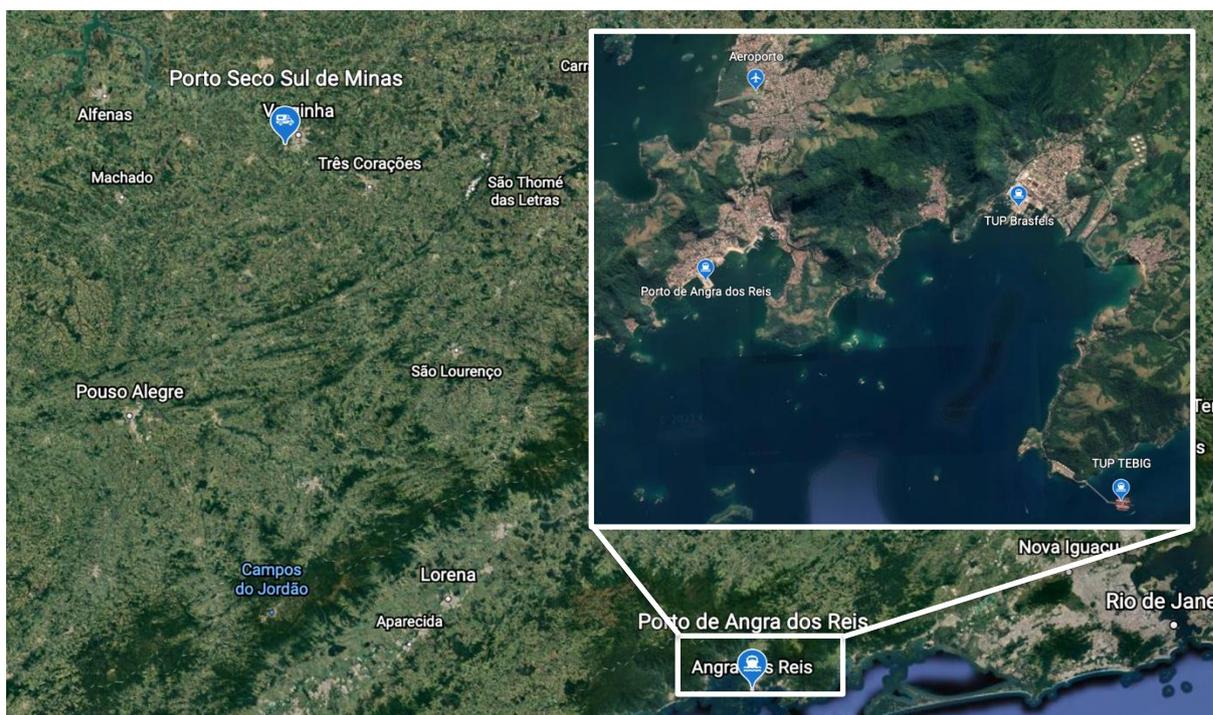
2.9 Áreas de interesse portuário fora do porto organizado

Levando em conta a situação atual e cenário futuro, 4 (quatro) locais apresentam características interessantes sob o ponto de vista comercial. São eles:

- a. Terminal Portuário de Brasfels;
- b. Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (Tebig);
- c. Aeroporto Municipal de Angra dos Reis;
- d. Ilha Grande (RG); e
- e. Porto Seco do Sul de Minas.

O mapa a seguir apresenta a localização dos pontos em relação ao Porto de Angra dos Reis.

Figura 18 – Áreas de interesse portuário fora do porto organizado.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

No que se refere a distância, partindo do porto de Angra (via marítima) até o Terminal Brasfels, a distância média é de 12 km, enquanto até o terminal Tebig é de 10,5 km.

Figura 19 – Terminal Brasfels.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

Figura 20 – Terminal Tebig.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

Com o objetivo de impulsionar a atividade econômica da cidade, o aeroporto de Angra dos Reis foi contemplado com investimentos por parte do Ministério da Infraestrutura. Situado a 7 (sete) quilômetros do centro da cidade, dentre as melhorias previstas na obra estão: a ampliação da pista de pouso e decolagem e do pátio de aeronaves, assim como a construção de nova pista de táxi aéreo e balizamento noturno.

Cabe mencionar que as melhorias no aeroporto tendem a beneficiar a atividade *offshore*, haja vista a demanda de traslado dos funcionários que trabalham embarcados nos campos de exploração.



Outro local que aparece sendo como de interesse da comunidade portuária é o Porto Seco do Sul de Minas Gerais, situado na cidade de Varginha (MG). O interesse no Porto Seco é demonstrado pela quantidade de produtos (em especial a exportação do café e importação do fertilizante) que hoje são operados, mas que por conta de questões comerciais acabam sendo deslocados para o Porto de Santos.

No item 8.2 deste plano, serão apresentadas informações detalhadas acerca das possibilidades em reativar o modal ferroviário. Por rodovia, a distância entre a cidade de Varginha (MG) e Angra dos Reis é 357 quilômetros.



O abastecimento de energia elétrica é realizado pela concessionária Ampla. O consumo atual é de aproximadamente 87.000 kWh e, no momento, não há previsão de aumento. Desta forma, a previsão para o médio e longo prazo permanece em 87.000 kWh.

3.2 Abastecimento de água

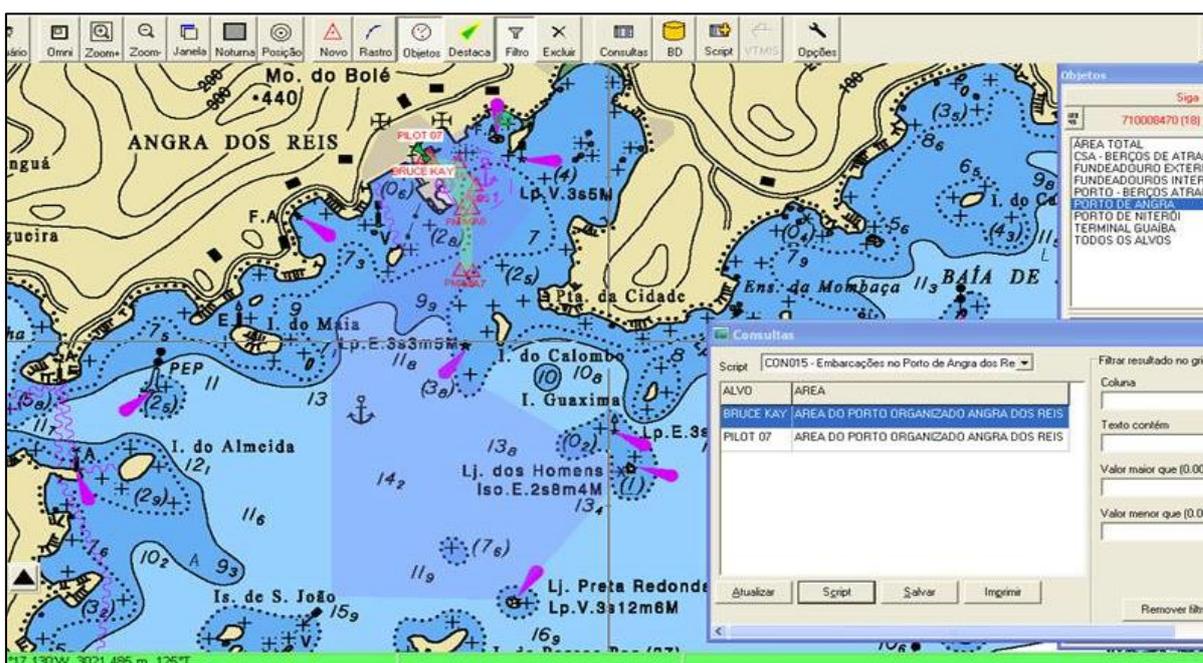
O abastecimento de água para o TPAR é realizado diretamente pela Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae). O consumo atual é de aproximadamente 15m³/dia e, no momento, não há previsão de aumento. Desta forma, a previsão para o médio e longo prazo permanece 15m³/dia.

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

O sistema de monitoramento e controle de tráfego utilizado no Porto de Angra dos Reis é o *Automatic Identification System (AIS)*, que consiste em um sistema de monitoração de longo alcance utilizado em navios e serviços de tráfego de embarcações.

O AIS integra um sistema transceptor VHF, servindo para identificar e localizar embarcações por intermédio da troca eletrônica de dados com outros navios e estações VTS. Informações tais como identificação, posição, curso e velocidade são exibidos em uma tela e acompanhadas 24h pelos técnicos plantonistas. O sistema foi desenvolvido pela empresa CASH computadores e sistemas.

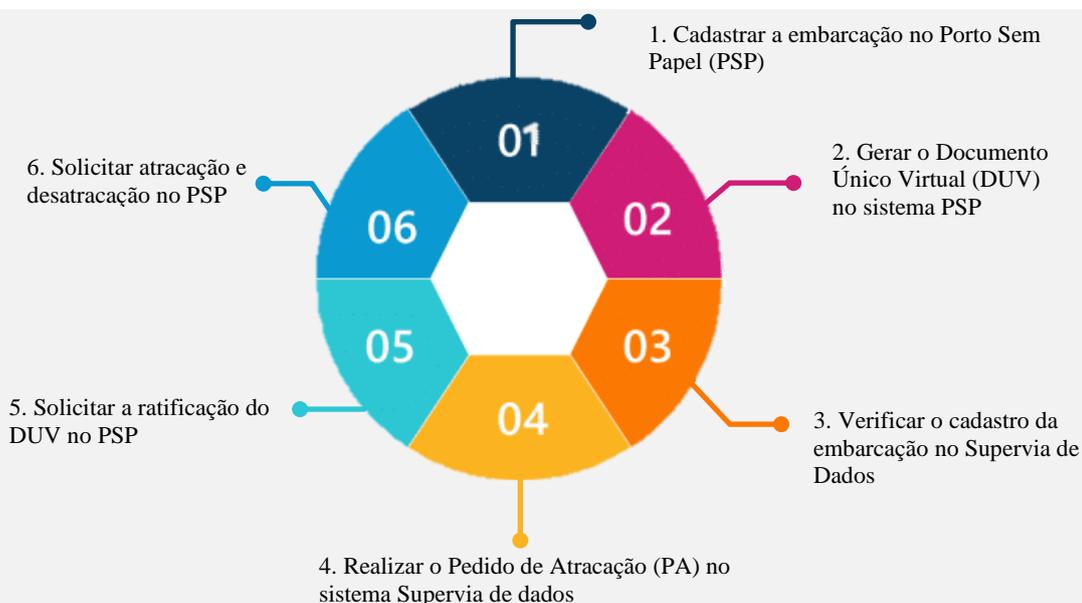
Figura 21 – Imagem do AIS.



Fonte: CDRJ.

Com relação a solicitação de atracação e desatracação das embarcações, o serviço é destinado ao armador ou seu representante, cuja figura é o agente marítimo. A seguir é detalhado como o interessado deve proceder para inclusão de uma embarcação na programação do porto:

Figura 22 – Procedimento para programação de atracação.



Fonte: CDRJ.

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 (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:

- i. Gerência de Responsabilidade Socioambiental (Gersam); e
- ii. Gerência de Gestão de Riscos de QSMS (Geriqs).

A tabela a seguir a situação dos licenciamentos do Porto de Angra dos Reis e seus arrendatários. No caso do Porto de Angra dos Reis, foi protocolado em 2007 o pedido de renovação, assim como os arrendatários solicitaram a renovação tempestivamente. Todavia, até a produção do presente documento não havia sido publicada a concessão por parte do Instituto Estadual do Ambiente (INEA/RJ).

Tabela 14 – Licenciamento ambiental.

Nome da Instalação	Número de Identificação	Data da Emissão	Órgão Emissor	Data de Validade
Terminal Portuário de Angra dos Reis - TPAR	LN051853	29/01/2021	INEA	29/01/2029
Porto de Angra dos Reis	LO002667	23/12/2002	INEA	23/12/2007

Fonte: CDRJ.

6. ISPS CODE

Em 08 de março de 2006 foi expedida pelo CONPORTOS a Declaração de Cumprimento nº 125/2006. A Deliberação nº 767/2018 - CONPORTOS, de 09 de agosto de 2018, publicada no Diário Oficial da União de 22 de agosto de 2018 revalidou a Declaração de Cumprimento nº 125/2006 até 22 de agosto de 2023. Em 09 de dezembro de 2015, através da Deliberação nº 563, o CONPORTOS aprovou a Revisão 20 de fevereiro de 2015 do Plano de Segurança Pública Portuária do TPAR.

Tabela 15 – Situação dos certificados ISPS CODE.

Número de Identificação	Nome da Instalação	Declaração de Cumprimento (DC)	Data de concessão da DC	Validade da DC
01	Terminal Portuário de Angra dos Reis	125/2006	08/03/2006	22/08/2023

Fonte: CDRJ.

7. VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO

7.1 Vias de circulação rodoviária

O Porto de Angra dos Reis possui três portões, sendo que os acessos ao porto são realizados pelos portões destacados com as cores azul e preto, destinados, respectivamente, aos funcionários do porto e aos caminhões. O terceiro portão encontra-se dentro da área portuária e é utilizado para acesso à área alfandegada.

As vias internas são pavimentadas em paralelepípedo e encontram-se em condições regulares de utilização.

Figura 23 – Vias de circulação rodoviária.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

O porto possui estacionamento para 40 carros e uma área de triagem, em obras para readequação, com capacidade para 15 carretas e 12 veículos. Os investimentos a serem realizados nas vias de circulação são os constantes nas cláusulas contratuais do Arrendamento da empresa Terminal Portuário de Angra dos Reis – TPAR.

Tabela 16 – Vias de circulação rodoviária.

Vias internas	Largura (m)	Extensão (m)	Velocidade permitida (km/h)	Sentido do fluxo
1	12	55,2453	20	Mão dupla
2	08	495,8280	20	Mão dupla
3	12	73,9440	20	Mão dupla
4	12	665,6255	20	Mão dupla

Fonte: CDRJ.

7.2 Vias de circulação ferroviária

Mesmo não havendo mais movimentação pelo modal ferroviário, ainda existem trilhos dentro do porto organizado. Em virtude da atual situação, não é possível apresentar um mapa com o posicionamento da linha férrea. Parte da malha interna está deteriorada e, em outros locais, as vias foram encobertas com asfalto.

8. ACESSOS TERRESTRES

8.1 Rodoviários

As principais rodovias federais que fazem a conexão com o Porto de Angra dos Reis são:

- a. BR-101;
- b. BR-494;
- c. BR-493 – Arco Metropolitano; e
- d. RJ-155.

A BR-101, uma das principais rodovias do país, desempenha um papel fundamental a nível nacional, uma vez que promove a ligação entre as regiões Norte e Sul. Com 4.615 quilômetros de extensão, a rodovia conecta os estados do Rio Grande do Norte

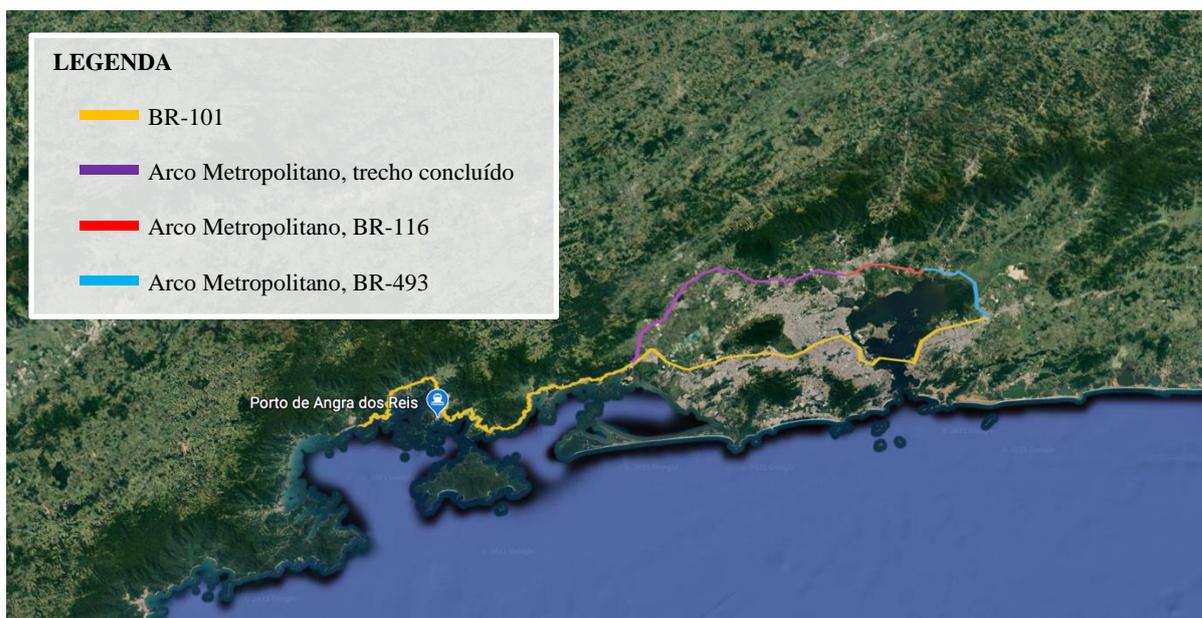
até o Rio Grande do Sul. O principal trecho que abrange as atividades operacionais do Porto de Angra dos Reis está concentrado no trecho Rio-Santos, que compreende da Ponte Rio-Niterói até o limite territorial entre os estados do Rio de Janeiro e São Paulo.

Além da BR-101, outra rodovia federal que faz parte da hinterlândia do porto de Angra é a BR-494. Com início na cidade de Nova Serrana (MG) e término em Angra dos Reis (RJ), a rodovia possui em alguns pontos trechos coincidentes com rodovias estaduais, em especial a RJ-155. A RJ-155, conhecida como Rodovia Saturnino Braga, faz a ligação entre o Sul do Rio de Janeiro e a Costa Verde do Estado. A estrada começa em Barra Mansa, passa por Rio Claro e termina em Angra dos Reis, possuindo cerca de 77 quilômetros de extensão. De maneira geral, as rodovias da hinterlândia do Porto possuem pontos críticos relacionados aos trechos sinuosos e às vias de pista simples, o que torna a trafegabilidade lenta.

Além disso, vale ressaltar que as áreas residenciais nas proximidades das rodovias, especialmente ao longo da BR-101, somado a sazonalidade turística da região contribuem para um maior fluxo de veículos leves, o que também afeta a trafegabilidade no local. Ademais, foram identificados outros pontos críticos específicos inerentes à BR-494/RJ-155, como deslizamentos de encostas, ausência de acostamentos e placas encobertas pela vegetação.

Outra importante rodovia para a hinterlândia do Porto é a BR-493 – Arco Metropolitano. São 145km de rodovia ligando as cidades s de Itaguaí e Itaboraí e conectado em dois pontos pela BR-101. O Arco traz benefícios para a hinterlândia do Porto de Angra dos Reis, sendo uma rota alternativa aos veículos de carga, uma vez, que a BR-101 passa por uma área bastante urbanizada da região Metropolitana do Rio de Janeiro. A rodovia conecta cinco grandes eixos rodoviários: RJ-Vitória, RJ-Bahia, RJ-Belo Horizonte, RJ-SP e RJ-Santos.

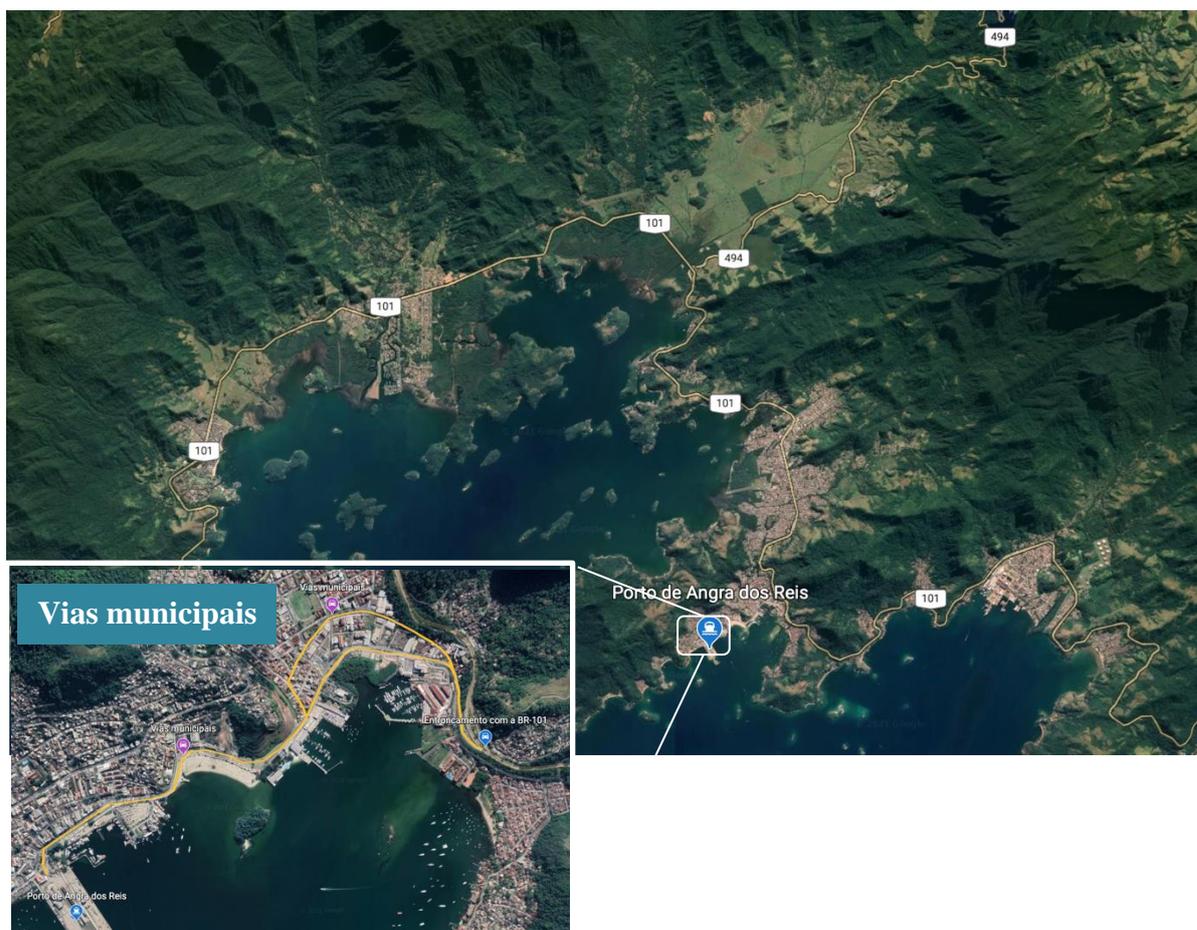
Figura 24 – Arco Metropolitano.



Fonte: Google Earth. Adaptado pela CDRJ.

O acesso ao Porto de Angra dos Reis ocorre, a partir do entroncamento com a BR-101.

Figura 25 – Rodovias da hinterlândia.



Fonte: Google Earth. Adaptado pela CDRJ.

Diante do exposto, apesar da conclusão das obras de duplicação da avenida Ayrton Senna e a adequação da Avenida Caravelas, proporcionando melhor mobilidade urbana para os moradores e turistas que visitam a cidade, constata-se que a utilização do modal rodoviário na movimentação de cargas com destino ao Porto e provenientes dele é complexa, tendo em vista a configuração das vias de acesso em seu entorno. Nesse sentido, além da interferência com o fluxo local e da dinâmica da cidade, a restrição na quantidade de faixas na rota de acesso ao Porto, aliada à falta de acostamentos e à velocidade de tráfego reduzida, contribui para a formação de gargalos aos veículos de carga.

8.2 Ferroviários

Em que pese o transporte ferroviário de cargas ter findado em 2009, o acesso ferroviário era realizado entre os pátios situados na cidade de Angra dos Reis e Barra

Mansa, operado pela Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA), que em 2011 passou a ser controlada pela controlada pela VLI Multimodal S.A.

Conforme consta no Plano Mestre de 2019, as características da infraestrutura dessa linha são apresentadas na Tabela 14:

Tabela 17 – Vias de circulação ferroviária.

Característica	Largura (m)
Extensão	107 km
Bitola	Métrica
Linha	Singela
Perfil do trilho	TR 37
Fixação	Rígida/Flexível
Dormente	Madeira
Carga máxima por eixo	20 t

Fonte: Plano Mestre de Angra dos Reis, 2019.

Sobre os projetos futuros, ao analisar os documentos disponíveis, nota-se que existe uma movimentação para viabilizar investimentos no desenvolvimento da ferrovia, tanto para escoamento de produtos quanto para retomada do turismo.

No âmbito do Governo Estadual, estão em curso tratativas para viabilizar o chamado “Trem da Mata Atlântica”, que tem como cerne central a retomada da malha ferroviária para uso turístico. No contexto dos produtos, o principal foco seria abranger o mercado ligado ao Porto Seco Sul de Minas, situado na cidade de Varginha. Segundo a Sociedade Nacional de Agricultura (SNA), as exportações que partem do Porto Seco

Sul de Minas em direção ao Porto de Santos rendem cerca de US\$ 1 bilhão. Ainda de acordo com a SNA, a movimentação anual chega a 100.000 contêineres, incluindo exportações de café, importação de fertilizantes e movimentação inter-regional de café para blendagem. A imagem a seguir mostra o projeto da ferrovia.

Figura 26 – Projeto acesso ferroviário.



Fonte: CDRJ.

8.3 Dutoviários

O porto possui uma dutovia interna, para transporte de granéis líquidos (flúidos de perfuração da atividade *offshore*), conforme ilustrado abaixo, entretanto desde início de 2017 não há atividade no duto.

Figura 27 – Dutovia de granéis líquidos.



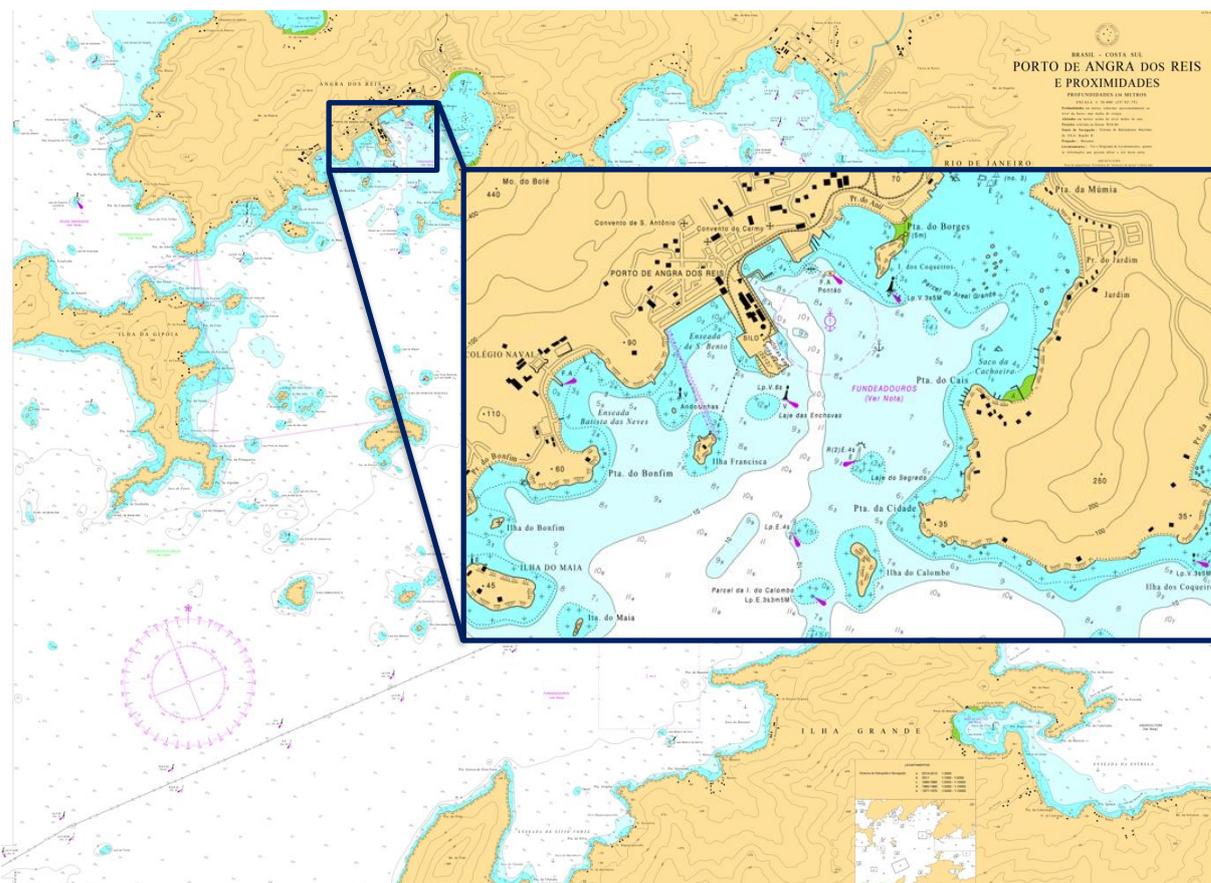
Fonte: CDRJ

9. ACESSOS AQUAVIÁRIOS

Situado em localização privilegiada contra ação climática, o Porto de Angra dos Reis tem a seu favor a calmaria de áreas abrigadas, facilitando e colaborando para uma navegação segura daqueles que fazem uso do acesso aquaviário. Até por isso, não há registros de acidentes náuticos causados pelas embarcações que tiverem origem ou destino no Porto de Angra. Apesar do número pequeno de navios, o complexo portuário possui um intenso fluxo naval porque diversos outros tipos de embarcações, incluindo barcos pesqueiros, balsas, lanchas, iates, entre outros, fazem uso do acesso marítimo, em especial o transporte para Ilha Grande.

A representação cartográfica da área náutica está regida pela Carta Náutica n. 1636. De acordo com a Marinha, através do Centro de Hidrografia da Marinha, o arquivo foi disponibilizado em 08/11/2021.

Figura 28 – Carta Náutica 1636.



Fonte: CDRJ

Outro ponto importante acerca do acesso é a sinalização náutica. Atualmente, a sinalização é composta por 3 (três) equipamentos, sendo eles:

- a. Boia Parcel do Calombo (Latitude: 23°1'39.00"S / Longitude: 44°18'46.80"O);
- b. Boia Laje do Segredo (Latitude: 23°1'12.00"S / Longitude: 44°18'36.60"O); e
- c. Boia Laje das Enchovas (Latitude: 23° 1'0.06"S / Longitude: 44°18'51.60"O).

Figura 29 – Sinalização Náutica.



Fonte: CDRJ

Assim como os demais portos públicos brasileiros, o uso da Praticagem no porto público e do Terminal da Brasfels é obrigatório. O serviço é provido pela empresa Praticagem Rio, cuja Zona de Praticagem (ZP) é a 15.

9.1 Canal de acesso

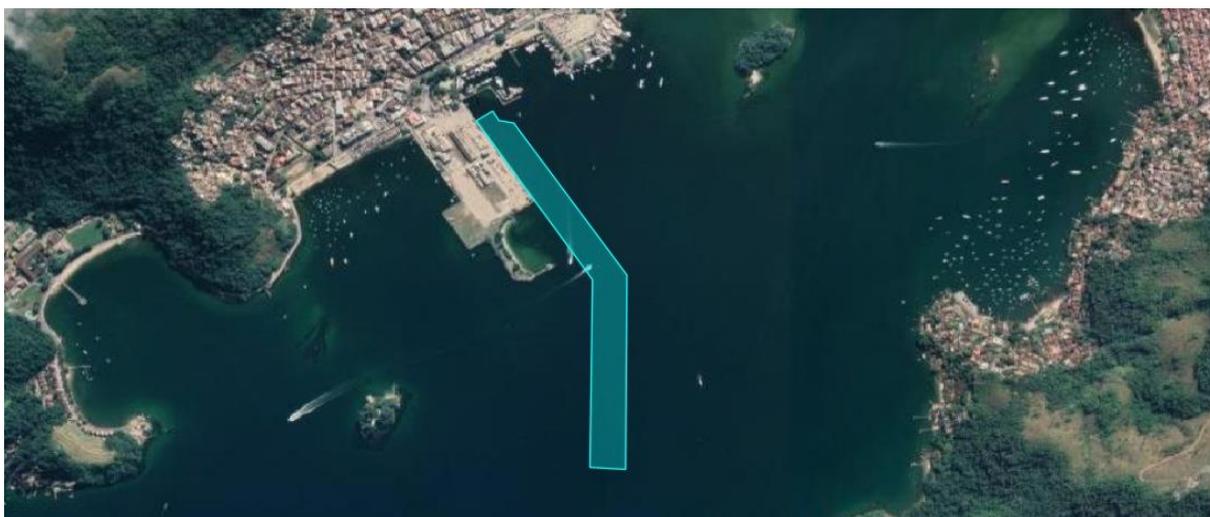
Um dos principais pontos tratados em termos de navegabilidade é o canal de acesso. Alinhados com as profundidades das áreas de fundeio e dos berços, os canais de acessos devem possuir infraestrutura adequada para receber o trânsito marítimo, inclusive local. O acesso ao Porto de Angra dos Reis é feito por embarcações de pequeno porte que possuem alta capacidade de manobra. Devido a isso, não é necessária a utilização do canal demarcado na Carta Náutica nº 1.632. Entretanto, a aproximação às instalações acontece através do canal de acesso que possui cerca de 1,38 km de extensão. Ao adentrar o canal, os barcos e navios devem manter em curso a velocidade de 3 (três) nós. O sentido de navegação permitido é apenas monovia, isto é, não permitindo cruzamentos e ultrapassagens.

Tabela 18 – Canal de acesso

Identificação	Comprimento (m)	Largura (m)	Profundidade (m)	Carta Náutica	Obstáculos à navegação
Canal de acesso	1.386,76	150	12	Sim	Sim

Fonte: CDRJ.

Figura 30 – Canal de Acesso.



Fonte: CDRJ.

9.2 Bacia de evolução

A bacia de evolução está localizada próxima ao cais de atracação. Possui profundidade mínima de 10 m, com extensão de 670 m e cerca de 100 m de largura. A Figura 28 ilustra a localização da bacia de evolução.

Tabela 19 – Coordenadas Bacia de Evolução.

Latitude	Longitude
-23,0104534	-44,3165330
-23,0101683	-44,3160636
-23,0104461	-44,3158886
-23,0108766	-44,3134442
-23,0129850	-44,3119747
-23,0150294	-44,3122470
-23,0151675	-44,3132247
-23,0104534	-44,3165330

Fonte: CDRJ.

Figura 31 – Bacia de Evolução.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

9.3 Áreas de fundeio

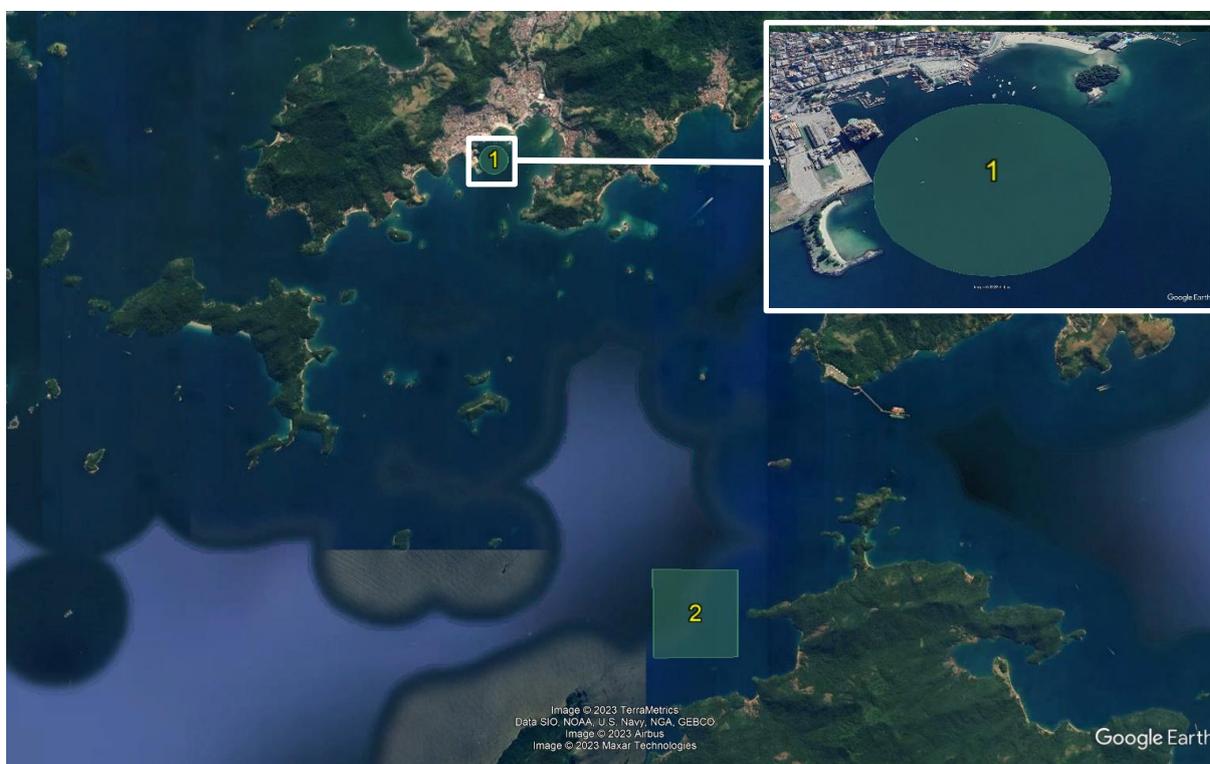
Não existem áreas de fundeio sob a responsabilidade da Autoridade Portuária, entretanto é importante destacar que as figuras 30 e 31, extraídas do Plano Mestre (2019), apresentam as áreas de fundeio do Complexo Portuário de Angra dos Reis e suas características.

Tabela 20 – Áreas de fundeio.

N. Ident.	Função	Calado	Fonte
Fundeadoiro 1	Inspeção de Saúde, Alfândega e a Polícia Marítima.	8,0	Carta Náutica 1636
Fundeadoiro 2	Reservado a navios em litígio ou em reparo.	21,0	Carta Náutica 1636

Fonte: Carta Náutica 1636.

Figura 32 – Áreas de fundeio.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

9.4 Hidrovias

Não existem hidrovias que dão acesso ao Porto de Angra dos Reis.

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

O Plano Diretor do Município de Angra dos Reis vigente está regulamentado pela Lei nº 1.754, de 21 de dezembro de 2006. Dentre os principais objetivos do PDM de Angra dos Reis, constam: fomentar o desenvolvimento socioeconômico em bases socialmente justas e ambientalmente equilibradas; cuidar do interesse social promovendo a gradativa regularização fundiária; ampliar a estrutura de saneamento básico e de serviços públicos em geral; proteger o acervo cultural e o patrimônio ambiental; e manter o processo de planejamento e gestão urbano-ambiental de Angra dos Reis.

Salienta-se que a Lei nº 2.091, de 23 de janeiro de 2009, é responsável por determinar o zoneamento municipal de Angra dos Reis. A estruturação das limitações de uso e ocupação no município de Angra dos Reis é dada em três escalas: o macrozoneamento, o zoneamento e o microzoneamento. Destaca-se que todas as instalações portuárias do Complexo em questão localizam-se na Macrozona Urbana (MZU).

Ressalta-se que não existe um zoneamento específico que abranja as atividades portuárias no município de Angra dos Reis. As áreas onde se encontram os TUPs pertencentes ao Complexo Portuário Angra dos Reis possuem diferentes definições de zoneamento entre si e em relação ao Porto Organizado. Neste sentido, ao analisar o Plano Diretor (2006), disponível pela Prefeitura Municipal de Angra dos Reis, não identificamos pontos que possam entrar em conflito com os interesses do Porto Organizado.

11. PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS

11.1 Melhorias operacionais

Conforme identificado no Plano Mestre e mencionado neste documento no reordenamento de médio e longo prazo do Zoneamento, a região de Angra dos Reis possui vocação para o turismo e apoio à exploração de petróleo *offshore*. Sendo assim, a Autoridade Portuária tem promovido ações coordenadas com a Prefeitura do

município a fim de dar destinação adequada para a utilização da infraestrutura atual do Porto, sua área de expansão e os imóveis não operacionais no entorno da região do Porto.

11.2 Investimentos portuários

A CDRJ busca, por meio dos chamamentos públicos, interessados em apresentar projetos para investimentos em áreas não operacionais dentro do Porto Organizado. As áreas estão destacadas na Figura 13.

11.3 Acessos aos portos

No final de 2020, foi concluída importante obra de infraestrutura para a cidade de Angra dos Reis e o entorno do Porto, que será responsável por garantir um trânsito mais fluído, sem os antigos gargalos nas horas de maior movimento. A Avenida Ayrton Senna foi duplicada e a Avenida Caravelas foi adequada, proporcionando melhor mobilidade urbana para os moradores e turistas que visitam a cidade. Entretanto, há necessidade de fomentar o aumento de capacidade, melhorar a infraestrutura e trafegabilidade da BR-101 e BR-494/RJ-155. Por fim, conforme mencionado no item 8.2, a respeito da situação operacional do modal ferroviário, considerando a saturação de capacidade do modal rodoviário no cenário futuro, há necessidade de buscar alternativas para o transporte de cargas. Dessa forma, é de suma importância avaliar a viabilidade do transporte ferroviário de cargas e/ou passageiros, considerando a estrutura ferroviária existente.

Ressalta-se que os projetos são de responsabilidade das esferas Municipal, Estadual e Federal e a Autoridade Portuária cabe o acompanhamento dos estudos, projetos e obras.

11.4 Gestão portuária

A Companhia busca evoluir na implantação de um sistema de custeio a partir do trabalho realizado pela Fundação Luiz Englert (ligada à Universidade do Rio de Grande do Sul - RS), que desenvolveu uma metodologia de custeio por atividade cujos resultados foram fundamentais para a administração portuária, servindo inclusive

como base para a adequação da nova estrutura tarifária, conforme determinava a Resolução Antaq nº32/2019. Atualmente, a Autoridade Portuária estuda a melhor parceria para automatizar e modernizar a gestão do custeio.

11.5 Meio ambiente

A CDRJ possui diretrizes que visam a sustentabilidade e norteiam práticas de gestão ambiental em suas áreas e atividades por ela fiscalizada. O Porto de Angra dos Reis mantém a prática frequente de fiscalização e interação com as arrendatárias. Os indicadores de desempenho ambiental considerando consumo de insumos, geração de resíduos, emissões atmosféricas, emissões de efluentes estão diretamente relacionados às atividades da arrendatária.

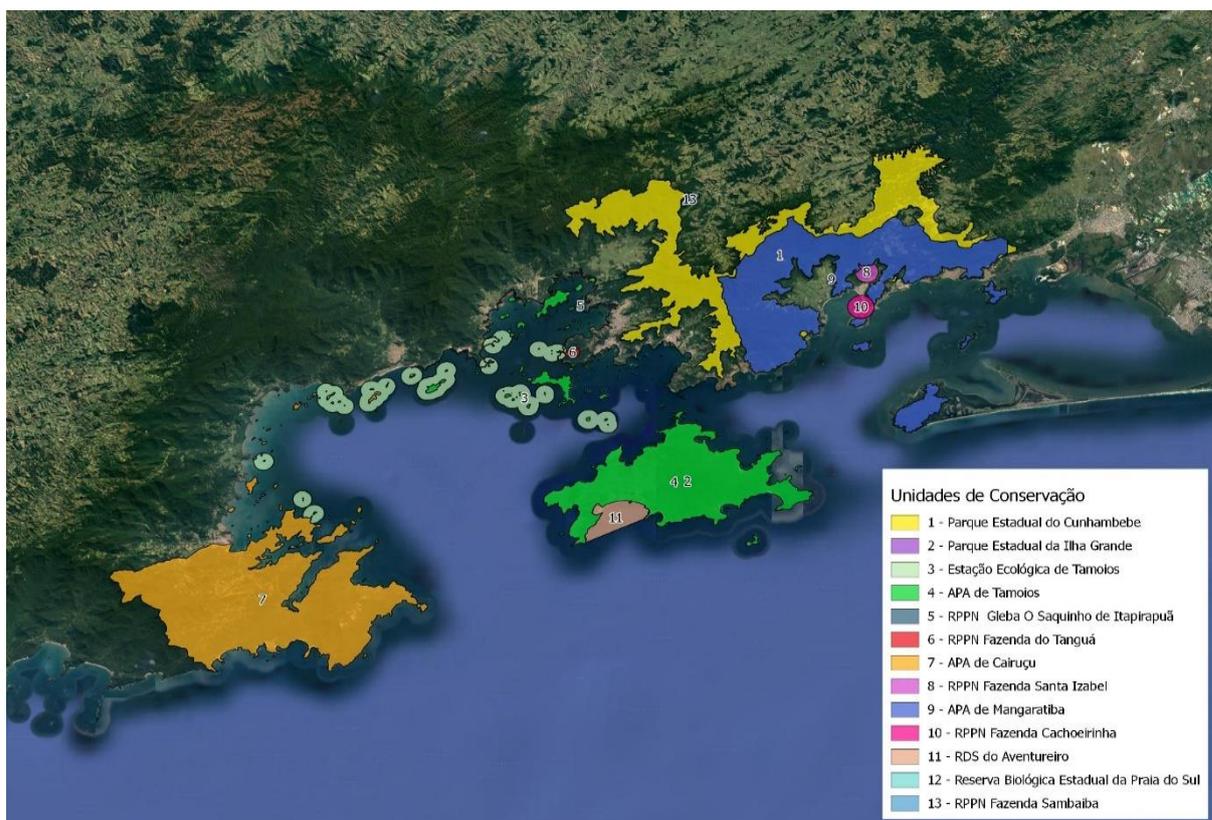
11.5.1 Unidade de Conservação (UC)

De acordo com a Lei n. 9.985, de 18 de julho de 2000, as Unidade de Conservação (UC) são “espaços territoriais e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituídos pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção da lei” (art. 1º, I). Segundo o Instituto Estadual do Ambiente (INEA – RJ, 2021), os locais que fazem parte das Unidades de Conservação situados na cidade de Angra dos Reis são:

- I. Parque Estadual Cunhambebe, 38.053,22 hectares;
- II. Parque Estadual da Ilha Grande, 12.083,79 hectares;
- III. Reserva Biológica Estadual da Praia do Sul, 3.309,63 hectares;
- IV. Área de Proteção Ambiental (PPA) de Tamoios, 22.530,17 hectares; e
- V. Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Aventureiro, 1.898,83 hectares.

O Parque Estadual Cunhambebe, além do município de Angra dos Reis, abrange também Mangaratiba, Rio Claro e Itaguaí e a Área de Proteção Ambiental de Tamoios Região está situada ao longo da Costa Verde, tanto no continente quando em Ilha Grande.

Figura 33 – Unidades de Conservação.



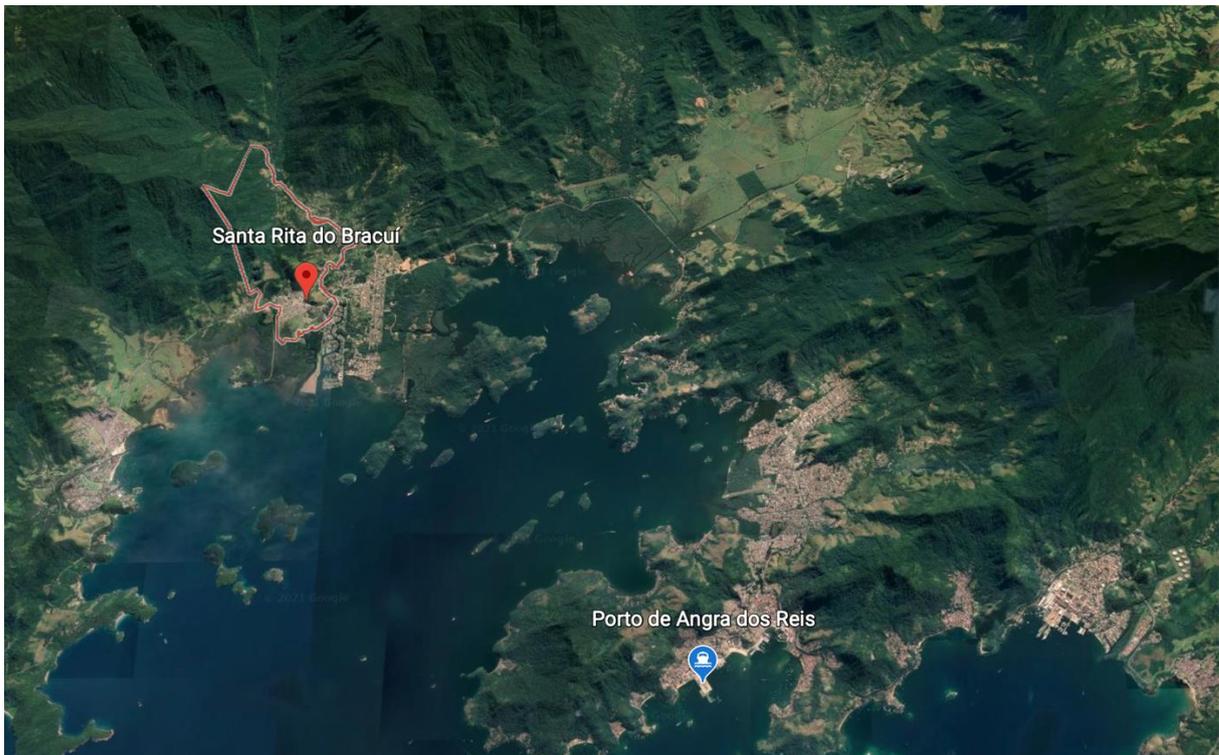
Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

11.5.2 Comunidades Quilombolas

De acordo com o Plano Mestre (2019), consta como Comunidade Remanescentes de Quilombos (CRQs) a CRC de Santa Rita do Bracuí, em uma porção de terra que abrange 0,03 km² (RIO DE JANEIRO; INEA, 2015), indicada na Figura 32.

A comunidade está situada às margens da Rodovia Rio-Santos (BR-101) e, apesar de se encontrar fora do raio de análise de 8 km, tem interferência no Complexo Portuário, haja visto sua localização próxima à principal via de acesso ao Porto.

Figura 34 – Comunidades Quilombolas.

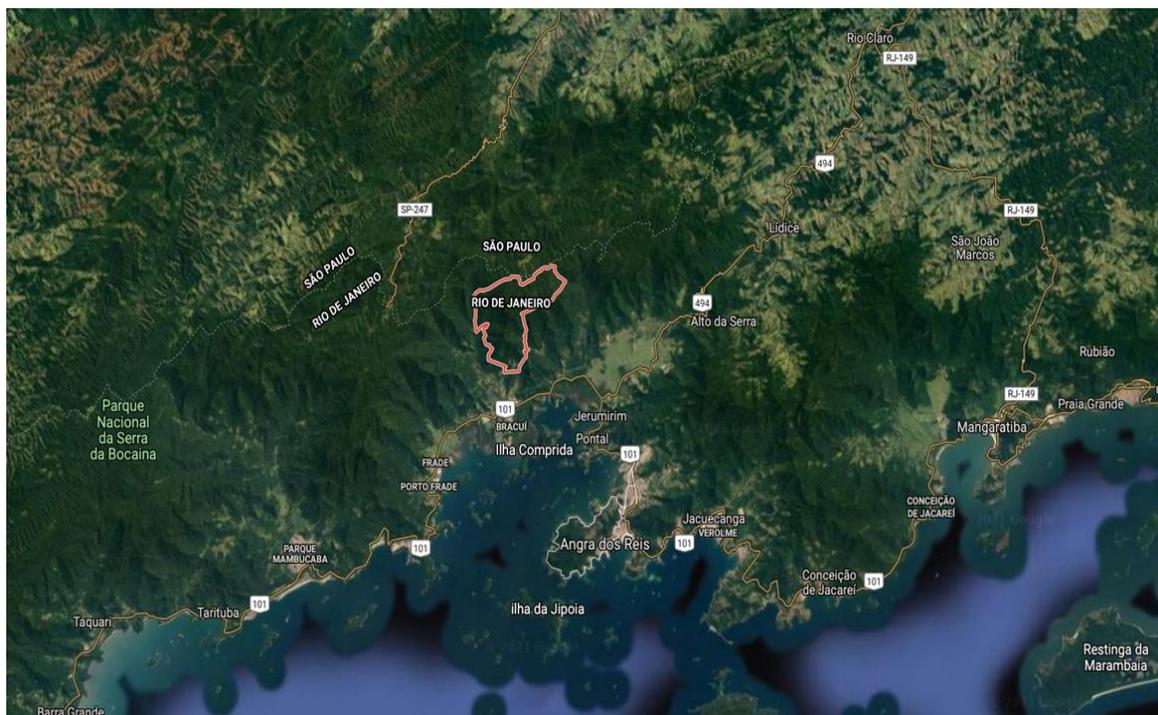


Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

11.5.3 Terras Indígenas

De acordo com a Fundação Nacional do Índio (Funai), que é o órgão indigenista oficial do Estado brasileiro, na região de Angra dos Reis encontra-se a reserva indígena de Guarani de Bracuí.

Figura 35 – Terras Indígenas.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

11.5.4 Imóveis Tombados

Não há imóveis tombados dentro do Porto Organizado de Angra dos Reis. Entretanto, de acordo com o Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (Inepac), a cidade possui 18 imóveis na listagem oficial. São eles:

- a. Chafariz da Saudade, localizado na Praça Duque de Caxias;
- b. Chafariz da Carioca localizado na Rua José Rigger;
- c. Mercado Municipal na Praça Duque de Caxias;
- d. Prefeitura Municipal na Rua Professor Lima nº186;
- e. Câmara Municipal na Praça Nilo Peçanha, s/n., na sede municipal;
- f. Sobrado no 67 na Rua Honório Lima;
- g. Sobrados no 150, 154 e 156, na Rua Professor Lima;
- h. Sobrado no 91 na Travessa Santa Luzia;
- i. Sobrado dito Casa Laranjeiras no 125 na Rua Arcebispo Santos;
- j. Sobrado no 200 na Rua Professor Lima;
- k. Sobrados nos 8, 12 e 22 na Avenida Júlio César de Noronha;
- l. Casa à Praça General Osório, esquina da Rua Frei Inácio;

- m. Sobrado dito Pensão da Maria, no 20, 22, 26, à Rua Arcebispo Santos;
- n. Igreja da Ribeira, respectivo adro e recinto de cemitério, à jusante da estrada do Contorno;
- o. Capela de São José, respectivo adro e recinto de cemitério, próxima ao Km 115 da Br – 101, no distrito de Cunhambebe;
- p. Casa da Fazenda do Pontal, respectivo Engenho, junto a Br-101 e próxima ao cruzamento desta com o Rio Caputeira, no distrito de Cunhambebe;
- q. Casa onde nasceu Raul Pompéia, junto a Br-101, de frente ao acesso aos estaleiros da Verolme, no distrito de Jacuecanga Monumento aos Mortos do Aquidabã, a 16 km da Br-101, na ponta do leste, no distrito de Jacuecanga.

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, baseada na Diretriz DZ-56 do Instituto Estadual do Ambiente (INEA), para atendimento ao órgão ambiental estadual, e à Auditoria Ambiental, bi anualmente, baseada na Resolução n. 306/2002 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), para atendimento ao órgão ambiental federal.

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 dentro dos portos organizados da CDRJ. No caso do Porto de Angra dos Reis, o PGRS utilizado é o do arrendatário, por se tratar de um Porto "100%" arrendado. A autoridade portuária só gera resíduos de origem de escritório.

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 Plano de Emergência Individual - PEI

Tem como objetivo atender às exigências da Resolução CONAMA N° 398/08, no que se refere ao controle planejamento para situações de emergência relacionadas a incidentes com poluição por óleos originados em portos organizados, instalações portuárias ou terminais, dutos, sondas terrestres, plataformas e suas instalações de apoio, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares utilizado é o PEI da arrendatária TPAR, elaborado pela empresa Hidroclean em julho de 2019, revisão 06, e aprovado pelo órgão ambiental estadual, INEA.

11.5.9 Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA.

O Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) é um conjunto de ações visando à preservação da saúde e da integridade/segurança dos trabalhadores, através de etapas que visam a antecipação. Os relatórios anuais, com as respectivas medições estão em dia e disponíveis para consulta na CDRJ.

11.5.10 Agenda Ambiental

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.

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.

Figura 36 – Política de Sustentabilidade Ambiental.

A Companhia Docas do Rio de Janeiro, na qualidade de Autoridade Portuária, alinhada com o conceito de Sustentabilidade e seus pilares, reconhece a Gestão Ambiental como prioritária nos seus processos decisórios sob as Diretrizes abaixo elencadas:



Fonte: CDRJ



11.5.11 Gestão ambiental e segurança do trabalho

Mapeamento dos riscos ambientais, de saúde e segurança do trabalho, relacionados à movimentação de Cargas Perigosas nos portos da CDRJ, encontra-se em andamento e a partir disso será elaborado o Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) visando ao atendimento do exposto na Resolução Antaq nº 2.230 de 2011, com o objetivo de permitir à autoridade portuária e aos responsáveis pelas instalações portuárias, sempre que couber, efetuar análises sobre o trânsito e armazenamento de produtos perigosos em suas respectivas instalações.

No decorrer do ano de 2022, 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.

Para melhor ilustrar as diretrizes de saúde e segurança do trabalho que são perseguidas pela CDRJ colocamos, a seguir, a Política de Saúde e segurança do Trabalho da Companhia:

Figura 37 – Política de Saúde e Segurança do Trabalho.



11.6 Porto-cidade

Ações em parceria com os arrendatários serão viabilizadas, com o objetivo de incentivar a aproximação com as comunidades dos entornos dos portos, estimulando por meio de convênios e acordos de cooperações, ações de capacitação e inclusão social, contribuindo para um relacionamento mais harmonioso entre Porto e a cidade.