

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO



PORTO DE PELOTAS



GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
SECRETARIA DOS TRANSPORTES
SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE



PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO - PDZ PORTO DE PELOTAS/RS



Superintendência do Porto do Rio Grande - SUPRG

Diretor Superintendente
Paulo Fernando Curi Estima

Diretor de Portos Interiores
Bruno Gonçalves Almeida

Chefe da Divisão do Porto de Pelotas
Gilberto Teixeira Cunha

Chefe de Divisão de Hidrovias
Engº Reinaldo Leite Gambim

Equipe Técnica

Elaboração

Adm. Bruno Gonçalves Almeida

Adm. Cláudio da Silva Oliveira

Engº Reinaldo Leite Gambim

ÍNDICE FIGURAS

Figura 1 – Coordenadas Geográficas	11
Figura 2- Imagem satélite da localização do Porto de Pelotas – SEP/PR	11
Figura 3 - Poligonal Porto de Pelotas.....	12
Figura 4 - Servidores aptos à aposentadoria	20
Figura 5 – Organograma proposto – Fonte elaboração própria.....	21
Figura 6 - Corte Cais.....	25
Figura 7 - Armazéns Porto de Pelotas	26
Figura 8 - Pátio ao lado do Armazém 1.....	26
Figura 9 - Pátio ao lado do armazém 3.....	27
Figura 10 - Pátio Frontal do A1	27
Figura 11 - Pátio Carga Geral	28
Figura 12 - Áreas Arrendáveis	34
Figura 13 - Vista dos Terminal de Uso Privado da INTERCEMENTS	35
Figura 14 - Recinto Alfandegado Fonte: Elaboração própria.....	35
Figura 15 - Ato Declaratório da Receita Federal do Brasil	36
Figura 16 -Instalações do terminal Jayme Power.....	37
Figura 17 – Áreas Não Operacionais	39
Figura 18 - Vista do Diagnóstico Ambiental	45
Figura 19 - Portões de acesso ao Porto de Pelotas	47
Figura 20 - Vias de circulação do Porto de Pelotas.....	48
Figura 21 - Vias de acesso ao Porto.....	48
Figura 22 – Rodovias.....	49
Figura 23 – Ferrovias (Labtrans).....	50
Figura 24- Carta Náutica do acesso hidroviário ao Porto de Pelotas	51
Figura 25 - Mapa Hidroviário do Rio Grande do Sul Fonte: ANTAQ.....	52
Figura 26 - Carta Náutica do acesso hidroviário ao Porto de Pelotas	53
Figura 27 - Bacia de Evolução	54
Figura 28 - Dados das Áreas de Fundeio.....	54
Figura 29 - Área de Fundeio Fonte SUPRG.....	54
Figura 30 - Sinalização Náutica	55
Figura 31 - Dados Pluviométricos	56
Figura 32 - Dados da régua da Estação Maregráfica.....	58
Figura 33 - Taxas de assoreamento	59
Figura 34 - Plano Diretor de Pelotas.....	62
Figura 35 - Acesso sul	71



GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
SECRETARIA DOS TRANSPORTES
SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE



Figura 36 - Área portuária Atual.....	72
Figura 37 – CAIS PÚBLICO.....	73
Figura 38 - Prédio Apoio.....	74
Figura 392 - Multipropósito 1 e 2.....	76

ÍNDICE TABELAS

Tabela 1 - Quadro de Dados Cadastrais SUPRG – UNIDADE PELOTAS	13
Tabela 2 – Servidores Fonte: Elaboração própria	19
Tabela 3 - Berços de Acostagem	24
Tabela 4 - Descrição das áreas e capacidades de armazenagem	25
Tabela 5 - Aparelhamento Portuário	31
Tabela 6 - Contrato CMPC.....	32
Tabela 7- Áreas Arrendáveis	33
Tabela 8 – Rodovias que ligam a Pelotas/RS	49
Tabela 9 – Ferrovia.....	50
Tabela 10 - Acessos Hidroviários aos Principais Portos e Terminais	51
Tabela 11 – Dados Canal de acesso - Fonte SUPRG.....	53
Tabela 12- Movimentação das Cargas Containerizadas, Porto de Rio Grande.....	65

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
1 INFORMAÇÕES GERAIS.....	11
1.1 Localização.....	11
1.2 Dados Cadastrais	13
1.3 Histórico	13
1.4 Marcos Legais.....	15
1.5 Situação Institucional.....	18
1.6 Estrutura Administrativa e de Gestão.....	18
Conselho de Direção	21
Conselho de Autoridade Portuária – CAP	23
2 SITUAÇÃO ATUAL.....	24
2.1 Terminal de Passageiros	24
2.2 Instalações de Acostagem.....	24
2.3 Instalações de Armazenagem.....	25
2.3.1 Armazéns	26
2.3.2 Pátios	26
2.3.3 Silos	28
2.4 Equipamentos Portuários.....	28
2.5 Áreas e Instalações Arrendadas	32
2.6 Áreas Arrendáveis	33
2.7 Terminais de Uso Privado existentes dentro da Poligonal do Porto	34
2.8 Áreas e Instalações Alfandegadas.....	35
2.9 Terminal de Uso Privado existentes no entorno do Porto	36
2.10 Instalações Retroportuárias	36
2.11 Instalações de Suprimentos - Utilidades	37
2.11.1 Energia Elétrica	37
2.12 Instalações Não Operacionais	38
2.13 Serviços de Apoio Operacional.....	39
2.13.1 Sistemas de Monitoramento	39
2.13.2 Praticagem	39
2.13.3 Rebocagem	41
2.13.4 Serviços de Apoio à embarcação	41
2.14 Mão de Obra.....	41

2.14.1	OGMO	42
2.14.2	Trabalhadores Portuários	42
2.14.3	Saúde e Segurança do Trabalhador	42
2.15	Meio Ambiente.....	44
2.15.1	Diagnóstico Ambiental	44
2.15.2	Gestão Ambiental	46
2.15.3	Licenciamento Ambiental.....	46
2.16	Segurança	46
2.16.1	ISPS CODE	47
2.16.2	Segurança Patrimonial	47
2.17	Acessos Internos do Porto.....	47
2.17.1	Vias de Circulação Rodoviária	47
2.17.2	Vias de Circulação Ferroviária	48
2.18	Acessos Terrestres.....	48
2.18.1	Rodoviário	48
2.18.2	Ferroviário	49
2.18.3	Dutoviário	50
2.19	Acessos Hidroviários	50
2.20	Acessos Aquaviários	51
2.20.1	Canal de Acesso	52
2.20.2	Bacia de Evolução	53
2.20.3	Áreas de Fundeio	54
2.20.4	Barra	54
2.20.5	Sinalização Náutica	54
2.20.6	Interferências no Acesso Aquaviário.....	55
2.20.7	Históricos de Acidentes	55
2.20.8	Ventos	55
2.20.9	Pluviosidade	56
2.20.10	Nebulosidade	57
2.20.11	Nível de redução e Zero Hidrográfico	57
2.20.12	Marés.....	58
2.20.13	Ondas	58
2.20.14	Correntes	58
2.20.15	Taxas de Assoreamento	59
2.21	Interação Porto-Cidade.....	60
2.21.1	Integração do Porto no Planejamento Urbano	60

2.21.2	Impactos da Atividade Portuária no Município	62
3	Plano Operacional	63
3.1	Melhorias de Gestão.....	63
3.2	Melhorias Operacionais	68
3.2.1	Adequação da Sinalização e Balizamento para Navegação 24h	68
3.2.2	Sistema de controle de armazenagem.....	69
3.2.3	Outras ações não contidas no Plano Mestre ações contidas no PDZ	69
3.3	Proposições de investimentos Portuários	69
3.4	Proposição de Investimentos em Acessos.....	70
3.4.1	Construção de um novo acesso do porto - Acesso Sul.....	71
3.5	Proposição de Reorganização de Áreas.....	72
3.5.1	Zoneamento Atual	72
3.5.2	Zoneamento Curto / Médio prazo	74
3.5.3	Zoneamento Longo Prazo	77
3.6	Ações Ambientais.....	77
4	ZONEAMENTO	81
	82
5	Metodologias e memória de cálculo.....	85
6	Referências bibliográficas.....	86

INTRODUÇÃO

O presente trabalho apresenta o PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO – PDZ DO PORTO DE PELOTAS, elaborado com base nas exigências da Portaria nº 03, de 7 de janeiro de 2014, da Secretaria Especial de Portos – SEP, da Presidência da República.

É importante ressaltar, que o PDZ é um dos instrumentos de planejamento do setor portuário com seu enfoque mais operacional para Autoridade Portuária que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária – PNLN e respectivo Plano Mestre.

Considera-se para fins deste plano os horizontes temporais de:

I - Curto prazo: o período de 4 anos.

II - Médio prazo: o período de 10 anos.

III - Longo prazo: o período de 20 anos.

A elaboração do PDZ segue as diretrizes, tais como:

I – atendimento às políticas e diretrizes nacionais para o setor portuário em consonância com as demais políticas e diretrizes nacionais e regionais de desenvolvimento social, econômico e ambiental;

II – compatibilização com as políticas de desenvolvimento urbano do município onde se localiza o porto, identificando as áreas apropriadas para a expansão das atividades portuárias, por natureza de carga, assim como recomendando realocações de instalações existentes que contribuam para uma melhor interação porto-cidade;

III – adequação das áreas e instalações do porto visando à eficiência das operações portuárias e dos acessos ao porto;

IV – previsão de planejamento para horizonte de curto, médio e longo prazo;

V – observação e cumprimento à legislação ambiental, especialmente aquela afeta ao setor portuário.

VI – consideração, no planejamento e zoneamento, da capacidade de suporte do ecossistema no qual o porto está inserido.



**GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
SECRETARIA DOS TRANSPORTES
SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE**



A elaboração deste PDZ iniciou a partir da atualização e correção dos dados e informações cadastrais do Plano Mestre do Porto de Pelotas, do PDZ antigo sobre a égide da Portaria SEP nº 414/2009 e do Regulamento de Exploração do Porto. Para tanto, este trabalho tem seu conteúdo dividido em quatro capítulos designados: informações gerais, situação atual, plano operacional, e zoneamento, de forma modular para facilitar as atualizações dos dados.

1 INFORMAÇÕES GERAIS

Este Capítulo reúne a caracterização administrativa, os acessos ao porto, as condições climáticas, as condições de segurança à navegação, as instalações fixas, as áreas e instalações arrendadas, os terminais de uso privativo e as instalações privadas no entorno do porto.

1.1 Localização

Este item apresenta o histórico e marcos legais, a estrutura administrativa e de gestão, a localização e a área de influência do porto.

O Porto de Pelotas está localizado no município de Pelotas, na região meridional do estado do Rio Grande do Sul, à margem esquerda do Canal São Gonçalo, que liga as lagoas Mirim e dos Patos.

A Divisão do Porto de Pelotas fica na Rua Benjamin Constant, 215, em Pelotas – RS.

Situa-se em área urbana da cidade e suas coordenadas geográficas são:

Coordenadas geográficas	
Latitude Sul	31°46'56"
Longitude Oeste	52°19'05"

Figura 1 – Coordenadas Geográficas

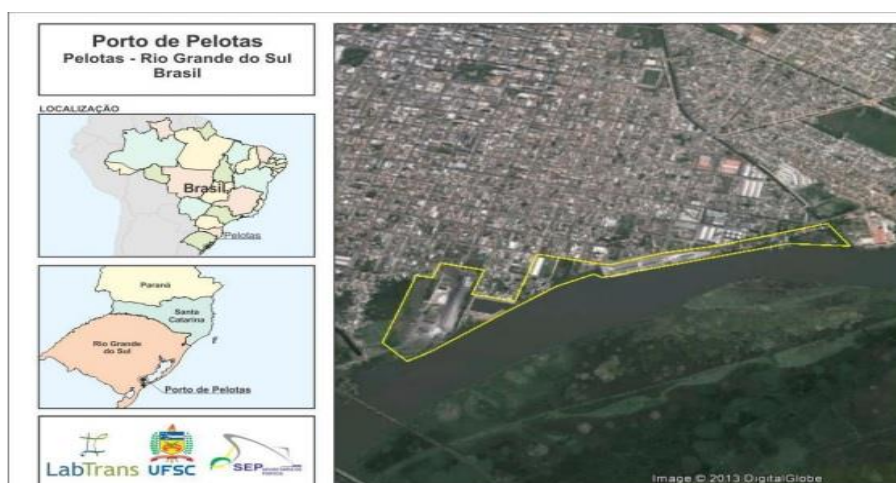


Figura 2- Imagem satélite da localização do Porto de Pelotas – SEP/PR

Área do Porto Organizado

Conforme o Decreto Presidencial de 3 de junho de 2015, publicado no D.O.U de 5 de junho de 2015, a área do Porto Organizado de Pelotas, no estado do Rio Grande do Sul, é constituída:

I - pelas instalações portuárias terrestres localizadas no Município de Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul, tais como: edificações em geral, silos, tanques, armazéns, pátios, acessos e vias de circulação, passeios, terrenos, abrangidos pela poligonal da área do porto organizado, sob guarda ou responsabilidade do porto, incorporados ou não ao seu patrimônio; e

II - pela infraestrutura de acessos aquaviários, de proteção e de acostagem, nelas compreendidas, entre outras, bacias de evolução, áreas de fundeio, canais de acesso, molhes, quebra-mares, guias correntes, espigões, cais, pontes, píeres de atracação, dolphins, sistemas de amarração, de balizamento e de sinalização e áreas adjacentes a estas infraestruturas, abrangidas pela poligonal do porto organizado, que sejam administradas e mantidas pelo porto.

Figura 3 - Poligonal Porto de Pelotas



Fonte: Elaboração SUPRG

1.2 Dados Cadastrais

O Porto de Pelotas é delegado ao Estado do Rio Grande do Sul, por meio do Convênio de Delegação Nº 001-PORTOS/97. Sua administração é, desde 17 de abril de 2017, exercida pela Superintendência do Porto de Rio Grande – SUPRG, Autarquia Estadual vinculada à atual Secretaria dos Transportes.

AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO DE PELOTAS			
<i>NOME EMPRESARIAL</i> SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE			
<i>TÍTULO DO ESTABELECIMENTO (NOME DE FANTASIA)</i> SUPRG - UNIDADE PELOTAS			
<i>NÚMERO DE INSCRIÇÃO</i> 01.039.203/0003-16			
<i>CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA NATUREZA JURÍDICA</i> 111-2 - AUTARQUIA ESTADUAL OU DO DISTRITO FEDERAL			
<i>LOGRADOURO</i>	<i>NÚMERO</i>	<i>COMPLEMENTO</i>	
Rua BENJAMIM CONSTANT	215		
<i>CEP</i>	<i>BAIRRO</i>	<i>MUNICÍPIO</i>	<i>UF</i>
96.010-020	CENTRO	PELOTAS	RS
<i>TELEFONE</i>	<i>SITE</i>		
+55 53 3278 7272	http://www.portoriogrande.com.br		
	<i>EMAIL</i> : portopel@superg-pel.com.br		

Tabela 1 - Quadro de Dados Cadastrais SUPRG – UNIDADE PELOTAS

1.3 Histórico

Em 1928, a União autorizou o Governo do Estado do Rio Grande do Sul a construir e a explorar comercialmente o porto de Pelotas, nas disposições do Decreto nº 18.553, de 31 de dezembro de 1928, confirmadas pelo Decreto nº 24.526, de 2 de julho de 1934, que aprovou a renovação das concessões portuárias outorgadas ao estado.

As obras foram iniciadas em 20 de novembro de 1933, com o projeto consistindo, essencialmente, em 464m de cais de atracação e três armazéns. O início das operações ocorreu em 12 de janeiro de 1940.

Em 1951 foi criado o Departamento de Portos, Rios e Canais (DEPRC), autarquia estadual que ficou responsável pela exploração comercial do porto, de acordo com a concessão ao estado do Rio Grande do Sul, que concluiu as obras em 1967.

Em agosto de 1994 expirou o prazo do Contrato da Concessão Portuária ao Estado, e com o intuito de possibilitar os ajustes impostos pela Lei Federal nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, denominada Lei de Modernização dos Portos Brasileiros, o prazo da Concessão foi prorrogado para até 31 de março de 1997.

Em 1997, foi firmado com o Ministério dos Transportes o Convênio 001-PORTOS/97, delegando ao Estado do Rio Grande do Sul, por 25 anos (renováveis por mais 25 anos), a administração e exploração dos portos de Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande e Cachoeira do Sul.

Com a Lei Estadual nº 10.723, de 18 de janeiro de 1996, o DEPRC foi reestruturado e o Porto de Rio Grande foi desvinculado de sua estrutura. Através da Lei Estadual nº 11.089, de 22 de janeiro de 1998, foi alterada a denominação do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais – DEPRC, para Superintendência de Portos e Hidrovias – SPH.

As principais melhorias no Porto de Pelotas ocorreram entre 1933 e 1940, quando ocorreu a construção dos 03 armazéns e do cais público com 05 berços de atracação e 500 metros de comprimento. Afora isto, a doação do guindaste elétrico, com capacidade de 12 toneladas da Companhia de Docas de São Paulo CODESP, nos anos 2000, foi outro momento histórico para o Porto.

Agora no ano de 2016, o Porto de Pelotas recebe seu maior investimento privado de sua história, com diversas intervenções, visando a melhoria operacional, o Porto está recebendo: nova Balança rodoviária, novas instalações para o balanceiro e setor de atracação, novo espaço para os caminhoneiros, com banheiros e chuveiro, nova rampa de ova e desova de contêineres, novo acesso ao cais público, nova oficina mecânica, com isso o Porto aguarda agilizar as operações e receber novos interessados em movimentar cargas pelo porto.

Em Setembro de 2013, a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, por meio de Convênio com a Universidade Federal de Santa Catarina, desenvolveu estudos para obtenção do Master Plan do Porto de Pelotas. No mesmo ano a Superintendência de Portos e Hidrovias, protocolou junto à SEP o PDZ do Porto de Porto Alegre a luz da portaria SEP/PR nº 414/2009, o qual sofreu modificações pela portaria SEP/PR nº 003/2014, sendo o objeto deste presente plano.

Em consonância com os Planos Nacionais ligados ao transporte, a Secretaria dos Transportes do Rio Grande do Sul, vem definindo uma a visão de futuro e as estratégias de intervenção pública e privada no setor dos transportes e da logística, para fomentar, nos próximos 25 anos, o crescimento da economia estadual. Esta visão está sendo consolidada no Plano Estadual de Logística de Transportes, PELT-RS, fornecerá ao Estado as ferramentas de planejamento neste setor, visando à torná-lo autossuficiente no diagnóstico de suas demandas e no planejamento de seu próprio sistema logístico.

O PELT é:

- É um Plano estratégico de longo prazo;
- Constitui-se em um Plano de Estado e não de governo;
- Insere-se num processo de planejamento permanente;
- É continuamente monitorado e reavaliado;
- Tem caráter dinâmico e participativo;
- Pereniza as ferramentas de planejamento em logística de transportes no Estado;
- Tem consonância com o Plano Nacional de Logística e Transportes - PNLT.

O PELT-RS foi lançado em 2017, pela Secretaria dos Transportes do RS.

O presente PDZ do Porto de Pelotas, visa integrar as ações dos planejamentos federais e estaduais, estabelecendo um planejamento operacional da Administração Portuária visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária - PNLN e respectivo Plano Mestre.

1.4 Marcos Legais

Desde a época do Império, a partir da Carta Régia de 28/01/1808, que caracterizou a abertura dos portos brasileiros às nações amigas, as autoridades governamentais têm procurado incentivar e regulamentar a atividade portuária, visando o desenvolvimento dessa importante ferramenta do progresso.

Pode-se considerar como o marco inicial de desenvolvimento a Lei nº 1.746, de 13/10/1869, que autorizou as contratações para construção de docas e armazéns para movimentação e guarda de mercadorias, criando a modalidade de exploração portuária mediante contrato de concessão. A partir daí veio um longo período de implantação de instalações portuárias em diversas regiões do Brasil.

Contudo, o disciplinamento do setor portuário somente ocorreu em 1934, com a promulgação dos Decretos nos 24.508, 24.511 e 24.599, que constituíram os instrumentos norteadores da exploração e das operações nos portos. O primeiro estabeleceu os serviços

prestados e uniformizou as tarifas portuárias, definindo sua forma de aplicação, o segundo regulamentou a utilização dos serviços e facilidades portuárias, e o terceiro autorizou a concessão de obras, aparelhamento e exploração dos portos nacionais.

Ao longo dos anos do século passado seguiram-se várias Leis, Decretos-Lei, Decretos, Portarias e outros atos que compuseram um extenso rol de regulamentações para o setor, como, por exemplo, a Lei nº 3.421/58 que criou a Taxa de Melhoramento dos Portos e o Fundo Portuário Nacional, a Portaria MVOP (antigo Ministério de Viação e Obras Públicas) nº 496/64, que estabeleceu as prioridades de atracação, o Decreto-Lei nº 5/66, que possibilitou o arrendamento de áreas e instalações portuárias a terceiros, o Decreto nº 59.832/66, que, regulamentando o Decreto-Lei nº 5, constituiu instrumento orientador da política de arrendamentos portuários, cujos prazos eram de até dez anos renováveis por iguais períodos.

Em 1993, surgiu uma significativa mudança no setor com a promulgação da Lei nº 8.630, de 28/02/1993. Denominada Lei de Modernização dos Portos, este diploma determinou uma nova era para a política portuária nacional, estabelecendo novos conceitos sobre o regime de exploração dos portos, abrigando em seu bojo profundas modificações no setor e revogou todos os dispositivos que se encontravam em vigor.

As principais alterações introduzidas pela Lei n.º 8.630/93, podem ser assim resumidas:

- Introduziu o conceito de Autoridade Portuária, representada pela Administração do Porto exercendo suas funções de forma integrada com as demais autoridades: aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e polícia marítima;
- Estabeleceu o conceito de Porto Organizado, diretamente relacionado com a respectiva área, eliminando as zonas de jurisdição de cada porto e excluindo a fiscalização das Autoridades Portuárias nos terminais localizados fora da área do porto organizado.
- Instituiu a figura do Operador Portuário, para estabelecer a concorrência interna do porto, acabando com o privilégio da Administração do Porto na exploração dos serviços realizados no cais e demais instalações.
- Instituiu o Conselho de Autoridade Portuária – CAP, órgão deliberativo sem personalidade jurídica formado por quatro blocos: o do poder público, dos operadores portuários, da classe dos trabalhadores portuários e dos usuários dos serviços portuários e afins;
- Possibilitou a movimentação de cargas de terceiros nos terminais de uso privativo, localizados dentro ou fora da área do Porto Organizado;

- Instituiu o Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO, entidade civil sem fins lucrativos, voltada para fornecer e administrar a mão de obra do trabalho portuário avulso.
- Estimulou os arrendamentos de áreas e instalações portuárias, bem como as concessões para exploração dos portos. Os arrendamentos, precedidos de licitação, passaram a ter prazo de 25 anos renováveis.
- Instituiu o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ, que passou a assumir o papel de orientador econômico nas tomadas de decisão das administrações portuárias.

Com base nos dispositivos dessa Lei, vieram os arrendamentos, as concessões, as delegações e as outorgas, conforme cada caso, para construção, aparelhamento, melhoramento, operação e exploração de áreas, terminais e demais instalações portuárias, regulamentados por decretos presidenciais ou por resoluções dos órgãos normativos federais: Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, criada pela Lei 10.233/2001, e Secretaria Especial de Portos da Presidência da República – SEP/PR, criada pela Lei nº 11.518/2007.

Recentemente, foi promulgada pela Presidência da República a Lei 12.815 de 05/06/2013, que embora revogando, dentre outros dispositivos, a Lei nº 8.630/93, manteve os seus princípios e objetivos, estabelecendo novos conceitos, regimes e competências relativos à administração e exploração dos portos e terminais privados. Basicamente, este diploma contém em seu bojo as seguintes principais medidas:

- Conceitos sobre terminal de uso privado, estação e transbordo de cargas, instalações portuárias públicas de pequeno porte e instalações portuárias de turismo.
- Concessões de portos organizados e os arrendamentos de instalações portuárias precedidos de licitação, atribuindo à ANTAQ a realização dos procedimentos licitatórios.
- Exploração de instalações portuárias fora da área do porto organizado mediante autorização, permitindo a movimentação de cargas de terceiros e passageiros.
- Conselho de Autoridade Portuária – CAP, com nova constituição: 50% de representantes do poder público, 25% de representantes da classe empresarial e 25% de representantes da classe trabalhadora.
- Mantém as figuras do Operador Portuário e do Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO.
- Aprovação do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ pela SEP/PR.
- Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária a ser implantado pela SEP/PR.

1.5 Situação Institucional

A administração do Porto de Pelotas é exercida pela Superintendência do Porto do Rio Grande – SUPRG, autarquia Estadual vinculada à Secretaria dos Transportes do Estado do Rio Grande do Sul, em virtude da extinção da Superintendência de Portos e Hidrovias – SPH, com o advento da Lei Estadual nº 14.983 de 16 de janeiro de 2017.

O modelo de gestão adotado pelo Porto de Pelotas é o “LandLord Port”, portanto cabe a Autoridade Portuária prover a infraestrutura, sendo o setor privado responsável pelo provimento da superestrutura e pela realização da operação portuária. Sendo assim, a SUPRG assume um papel de fiscalização e gestão das atividades portuárias

O organograma da SUPRG é apresentado na figura 4 adiante.

1.6 Estrutura Administrativa e de Gestão

A Divisão do Porto de Pelotas, possui 44 servidores no quadro de pessoal, desempenhando as funções administrativas, operacionais, segurança e administração da divisão. Sendo o quadro em extinção da extinta Superintendência de Portos e Hidrovias – SPH, sediada em Porto Alegre, cedidos da Secretaria dos Transportes do RS para a SUPRG.

Cargo	Porto Alegre	Pelotas	Triunfo
ADMINISTRADOR	1	0	0
ADVOGADO	0	0	0
AJUD DE FIEL ARMAZEM	2	0	0
AJUD OPER MAQ FRIO	1	0	0
AJUSTADOR	0	1	1
ALMOXARIFE	1	1	1
ANALISTA DE SISTEMAS	0	0	0
ARMAZENISTA	0	0	0
ARTIFICE AUXILIAR	1	2	5
AUX DE FRIGORIFICO	1	0	0
AUXILIAR SERV HIDROPORTUARIO	2	2	3
BIOLOGO	0	0	0
CALDEIREIRO	0	2	3
CARPINTEIRO	1	0	1
CONDUTOR MOTORISTA FLUVIAL	3	0	0
CONFERENTE	0	0	0
CONTADOR	2	0	0
CONTINUO	0	0	0
CONTRAMESTRE FLUVIAL	4	2	2
COZINHEIRO FLUVIAL	1	1	1
DESENHISTA II	2	0	0
ECONOMISTA	0	0	0

ELETRICISTA	3	1	1
ENGENHEIRO	2	0	0
ENGENHEIRO SEG TRAB	0	0	0
ESCRITURARIO I	2	2	0
ESCRITURARIO II	25	1	3
FIEL DE ARMAZEM	3	0	0
FISCAL DE OPER PORTUARIAS	0	0	0
FOGUISTA	0	1	0
GEOGRAFO	0	0	0
GUARDA PORTUARIO	7	11	1
JORNALISTA	0	0	0
MARINHEIRO FLUVIAL DE CONVES	6	3	4
MARINHEIRO FLUVIAL DE MAQUINAS	4	2	0
MECANICO	3	1	2
MESTRE FLUVIAL	3	0	0
MOTORISTA	4	0	2
OPER MAQ PORTUARIA	0	0	0
OPERADOR DE DRAGA	0	0	0
OPERADOR DE JATO	0	0	0
PEDREIRO	0	1	0
PERADOR DE DRAGA	0	0	0
PINTOR	1	1	1
PROGRAMADOR	0	0	0
SOLDADOR	0	2	1
TECN. EM CONTABILIDADE	2	0	0
TECN. EM ELETROTECNICA	0	0	0
TECNICO DE REDE DE INFORMATICA	0	0	0
TECNICO DE SEG DO TRABALHO	0	0	0
TECNICO EM HIDROLOGIA	0	0	0
TECNICO EM MECANICA	0	0	0
TECNICO EM QUIMICA	0	0	0
TOPOGRAFO	1	0	0
TORNEIRO	0	1	2

Tabela 2 – Servidores

Fonte: Elaboração própria

Do quadro exercendo suas funções nas unidades interiores da SUPRG, destaca-se que 27% está apta à aposentadoria, em uma projeção para os próximos 20 anos cerca de 34% do quadro estará apto para aposentadoria, conforme segue:

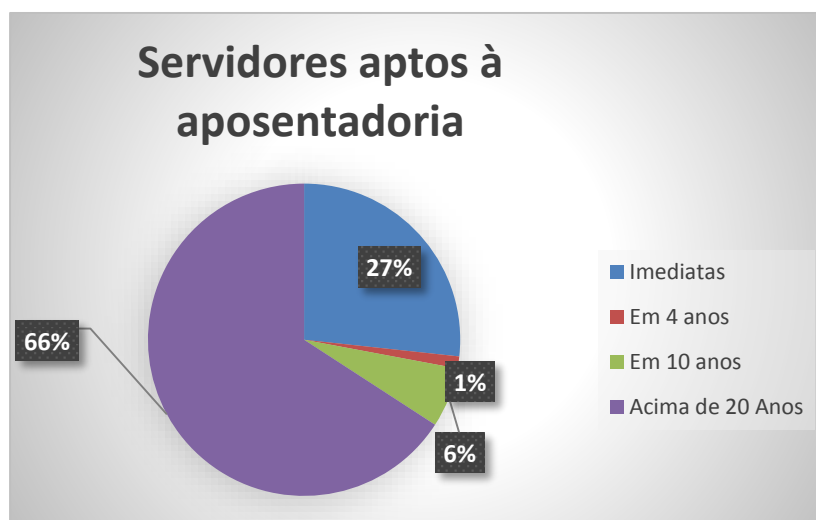


Figura 4 - Servidores aptos à aposentadoria

A estrutura organizacional da SUPRG é constituída de uma Diretoria Executiva composta de seis Diretores: Diretor Superintendente, Diretor de Portos Interiores, Diretor Administrativo-Financeiro, Diretor Técnico, Diretor de Infraestrutura e Diretor de Hidrovias. Subordinados a estes três últimos estão as Divisões (duas em cada Diretoria). A Diretoria Executiva é órgão executivo da instituição, vinculada à Secretaria dos Transportes e subordinada ao Conselho de Direção. O Conselho Superior da SUPRG equivale ao Conselho de Direção existente na Autarquia.

O organograma apresentado:

IV - um representante da classe trabalhadora, indicado pelo Conselho de Autoridade Portuária; e

V - um representante indicado pela Prefeitura de Rio Grande.

§ 1º - Os conselheiros serão nomeados pelo Chefe do Poder Executivo e terão seus nomes encaminhados através do Secretário dos Transportes.

§ 2º - Os conselheiros terão mandato de dois anos.

§ 3º - Os membros do Conselho, órgão de 2º grau, Perceberão, por sessão a que comparecerem, até o máximo de quatro por mês, a remuneração por participação em órgão de deliberação coletiva a que se refere a Lei nº 7.369, de 18 de abril de 1980 e alterações.

§ 4º - O Conselho se reunirá com a presença mínima de quatro conselheiros e as deliberações serão tomadas pela maioria dos membros presentes, cabendo ao presidente o voto de qualidade.

Compete ao Conselho de Direção:

I - aprovar a proposta orçamentária da Superintendência do Porto do Rio Grande - SUPRG;

II - aprovar propostas de convênios e de operações de crédito;

III - aprovar o plano anual de trabalho elaborado pela Diretoria Executiva;

IV - aprovar relatório anual da Diretoria, o qual integrará a tomada de contas;

V - aprovar a abertura de licitações para arrendamento de áreas e instalações portuárias;

VI - elaborar seu regimento interno; e

VII - deliberar sobre demais assuntos submetidos à sua apreciação.

Está disponível no site da SUPRG em: <http://www.portoriogrande.com.br>, a lista atualizada dos membros do conselho.

Conselho de Autoridade Portuária – CAP

O Decreto nº 8.033/13 estabelece que compete ao Conselho de Autoridade Portuária sugerir:

- I. alterações do regulamento de exploração do porto;
- II. alterações no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;
- III. ações para promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;
- IV. medidas para fomentar a ação industrial e comercial do porto;
- V. ações com objetivo de desenvolver mecanismos para atração de cargas;
- VI. medidas que visem estimular a competitividade; e
- VII. outras medidas e ações de interesse do porto.

Está disponível no site da SUPRG em <http://www.portoriogrande.com.br> a lista atualizada dos membros do CAP.

Nossa missão e visão são:

MISSÃO - Atuar de forma harmônica e coordenada com sua comunidade portuária, prestar serviços logísticos de alta qualidade em condições competitivas, seguras e de absoluto respeito ao meio ambiente, de modo a contribuir, de forma sustentável para o desenvolvimento regional.

VISÃO - Ser indutor e facilitador do transporte aquaviário, incentivando a movimentação de produtos e insumos, bem como a implantação de terminais portuários, promovendo a intermodalidade e a regionalização, consolidando o uso do modal.

2 SITUAÇÃO ATUAL

2.1 Terminal de Passageiros

Este Porto não possui terminal de passageiros

2.2 Instalações de Acostagem

O Porto de Pelotas dispõe de um cais acostável com 500m extensão, 20m de largura e profundidade de 5,18m, acomodando 5 berços de atracação conforme designados na Tabela a seguir. A estrutura do cais é constituída de caixões de concreto armado com células preenchidas de concreto ciclópico e areia, assentes sobre enrocamento de pedra (cais de gravidade).



Figura 5 – Vista aérea do Cais do Porto de Pelotas – Fonte: Plano Mestre/LabTrans

BERÇO	TRECHO	EXTENSÃO	PRODUTOS	ESTADO DE CONSERVAÇÃO
100 - Pátio A1L	Frontal ao Pátio Lateral A1	55 m	Carga Geral - Toras de madeira	Bom
101 - A1	Frontal ao Armazém 1	120 m	Carga Geral - Toras de madeira	Bom
102 - A2	Frontal ao Armazém 2	120 m	Granel Sólido	Bom
103 - A3	Frontal ao Armazém 3	120 m	Granel Sólido e Carga Geral	Bom
104 - Pátio A3L	Frontal ao Pátio Lateral A3	85 m	Granel Sólido e Carga Geral	Bom

Fonte: SUPRG

Tabela 3 - Berços de Acostagem

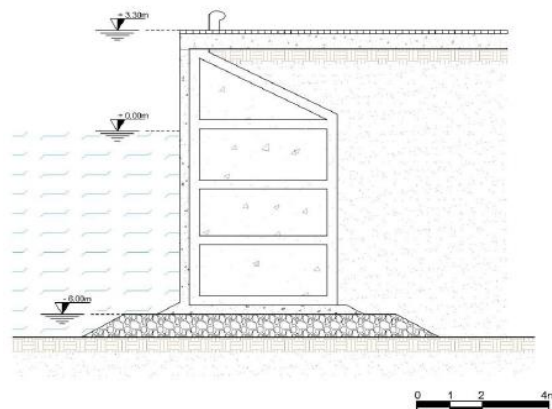


Figura 6 - Corte Cais

A estrutura do cais é constituída de caixões de concreto armado com células preenchidas de concreto ciclópico e areia, assentes sobre enrocamento de pedra (cais de gravidade).

2.3 Instalações de Armazenagem

Englobam os armazéns, pátios, silos e demais facilidades de estocagem de produtos e carga geral, tendo como regime de exploração, **Uso Público**.

BERÇO	AREAS DE ARMAZENAGEM	ÁREA E VOLUME	PRODUTO
103	Armazém 3	2.000M ² /5000t	Carga Geral
102	Armazém 2	2.000M ² / 5000t	Carga Geral (recinto alfandegado para uso da RFB)
101	Armazém 1	2.000M ² / 5000t	Carga Geral (não unitizada)
104	Frontal ao Pátio da caixa d'água	2.400M ² /7000t	Carga Geral (Arroz granel)
100	Frontal ao Pátio da balança	1,760M ² / 10000t	Carga Geral (não unitizada)

Tabela 4 - Descrição das áreas e capacidades de armazenagem

2.3.1 Armazéns

O porto dispõe de 03 armazéns para carga geral e granéis sólidos, com dimensões de 100m x 20m cada, em alvenaria com estrutura de concreto. Entre os Armazéns A-2 e A-3 há um alpendre com 40 m².



Figura 7 - Armazéns Porto de Pelotas

2.3.2 Pátios

Existem dois pátios no porto, um em cada extremidade do cais, na linha de retaguarda:

- Pátio a oeste do Armazém A1 com 2.990 m²;



Figura 8 - Pátio ao lado do Armazém 1

- Pátio da Caixa D 'água com 2.400 m² a leste do Armazém A3:



Figura 9 - Pátio ao lado do armazém 3

- Pátio Frontal do Armazém A1(Rua)

Localizado na frente do armazém A1, totalizando cerca de 1.750m² destinado a carga geral.



Figura 10 - Pátio Frontal do A1

- Pátio carga geral

Localizado ao lado do pátio A1L medindo aproximadamente 11.500 m², atualmente destinado para carga geral e toras de madeira.




Figura 11 - Pátio Carga Geral





2.3.3 Silos

O Porto público não possui silos.

2.4 Equipamentos Portuários

O parque de equipamentos de propriedade do Porto de Pelotas que servem para atendimento aos seus usuários é resumido no Quadro a seguir:

Equipamentos Portuários	Quantidade	Proprietário	Características Técnicas	Identificação Foto
Guindaste de Pórtico	1	SUPRG	GUINDASTE ELÉTRICO SOBRE TRILHOS MCA KRANBAU MOD. DWK-10 CAP. 10T. 440V. 60HZ, CORRENTE ALTERNADA, BITOLA DE 8.00M PREFIXO GE-249.	

Guindaste de Pórtico	1	SUPRG	GUINDASTE SOBRE ESTEIRAS MARCA TEMA AMERICAN MOD 5299 SERIE 113-AI EQUIP COM CACAMBA 3 2M3 DE CAPAC MOTOR D11-AO5TT3 RECURSO PME CAP DE 80 LTS	
Guindaste de Pórtico	1	SUPRG	AUTO-GUINDAST E MOVEL MCA TEMA AMERICAN MOD. 5299 SERIE 112-AI MOTOR DIESEL SCANIA D 11 180HP 1800RPM REC. PME CERTIF 02/80-01/81 APPA/APP RESOL.026/90 CAP. DE 80 LTS	
Empilhadeira de garfo frontal	1	SUPRG	EMPILHADEIRA DE GARFO FRONTAL MCA CLARK MOD C-500-MY-150-D SER. HY-1015-0090-BR F-55 MOTOR DIESEL PERKINS 4-236 S 147954-L CAP 6800KG - FPN/76	
Empilhadeira de garfo frontal	1	SUPRG	EMPILHADOR FRONTAL HYSTER MOD.H-40-K SER C3Y2687V MOTOR CHEVROLET 4-151 4/CIL. 70HP 2800RPM AGÁS Nº.5J10164DD CAP.2000KG EMP-16/75 SLIP-342/76	

Empilhadeira de garfo frontal	1	SUPRG	EMPILHADEIRA FRONTAL HYSTER MOD.H-40-K SER. N ° C3Y2686V MOTOR CHEVROLET 4-151 4/CIL. 70HP 2800RPM AGÁS. Nº.5J10164DD CAP.2000KG EMP-16/75 SLIP-342/76	
Empilhadeira de garfo frontal	1	SUPRG	EMPILHADEIRA FRONTAL MCA HYSTER MOD.H-40-K SER. C3Y2688V MOTOR CHEVROLET 4-151 4/CIL. 70HP 2800RPM AGÁS NRO.5J1044DD CAP.2000KG EMP-16/75 SLIP-342/76	
Pá Carregadeira	1	SUPRG	PA CARREGADEIRA, MCA CASE MOD. W-18 DE FABRICACAO NACIONAL C/ MOTOR MERCEDES-BENZ MOD. OM-352 PED. Nº 097/84 EMPENHO 1 CAP. DE 32 LTS	
Pá Carregadeira	1	SUPRG	PA CARREGADEIRA FRONTAL MICHIGAN MOD.75-111 SERIENRO BM-223-1370, MOTOR-MB NRO 1400-7303 CAP.2,25JARDAS CUBICAS CERT.29/70.CAP DE 200 LTS	





Pá Carregadeira	1	SUPRG	PA CARREGADEIRA MCA YALE (FIAT ALLIS) MOD 1500B SER. NR240, MOTOR MB-014849 CAP 3J CUBICAS, RODADO 14X24, ANO 1974, DA APPA/APP EM AGO/89-RES 26/90 CAP. DE 80 LTS	
Pá Carregadeira	1	SUPRG	PA CARREGADEIRA SOBRE RODAS MARCA CATERPILLAR MODELO 966. SERIE C NR 250-O2927, RECURSO PME. PED 02/80. CERTIF DE DESP N 03/80-INSP/RS.CA P DE 246 LTS	
Trator	1	SUPRG	TRATOR CARREGADOR INDUSTRIAL MCA CLARK BOB-CAT MOD 711 SER. 4991 A-1396 BRM MOTOR AGRALE MOD.HATZ M790 NR378012262 CERT 06/80. SLIP-1148/80.	
				12
Balança rodoviária	1	SUPRG	BALANCA PARA 120 TON MARCA TOLEDO	

Tabela 5 - Aparelhamento Portuário

2.5 Áreas e Instalações Arrendadas

O Porto de Pelotas possui apenas uma empresa instalada em sua área, a CMPC Celulose Riograndense detentora de contrato de transição, a qual se qualifica como Arrendatária Transitória, conforme segue em tabela abaixo.

Grupo	:	CMPC CELULOSE RIOGRANDENSE
Unidade da Federação	:	RS
Autoridade Portuária	:	SUPRG/Porto de Pelotas
Número do contrato	:	CT 1029/2019
Arrendatário original	:	CMPC CELULOSE RIOGRANDENSE
Arrendatário atual	:	CMPC CELULOSE RIOGRANDENSE
Tipo especificado no instrumento	:	CONTRATO DE TRANSIÇÃO
Objeto	:	Movimentação de cargas
Finalidade	:	Armazenagem e transporte de cargas
Prazo especificado no contrato	:	180 dias
Data de celebração do contrato	:	09/08/2019
Data de início do arrendamento	:	Não se aplica
Data do término do contrato	:	05/02/2020
Área (M²)	:	23.510,00
Valor unitário	:	Área Pátio: R\$ 2,44/m ² Área Coberta: R\$3,91/m ²
Valor total/mês	:	R\$ 60.304,40
Pendência jurídica	:	Não
Qual a pendência Jurídica	:	Não
Situação contábil	:	Regular
Observações	:	
Natureza da carga movimentada	:	Toras de madeira
Prejudicado pela revogação 1837/2011?	:	Não
Já foi prorrogado com fundamento na Resolução 525/2005?	:	Não
Pode ser prorrogado?	:	Não
Número de TAs na pasta	:	0

Tabela 6 - Contrato CMPC

Importante ressaltar que a relação com o Porto, iniciou por meio de Contrato de Uso Temporário, CUT 002/2015, modalidade não mais admitida pelo poder concedente.

2.6 Áreas Arrendáveis

A SUPRG possui ainda duas áreas não contíguas às instalações portuárias que devem ser registradas:

ÁREAS ARRENDÁVEIS	AREA (M ²)	USO
CADEM – Multipropósito 3	16.300	Multipropósito
CHÁCARA DA BOCA DO ARROIO – Multipropósito 4	250.000	Multipropósito
Terminal de Toras de Madeira – Multipropósito 2	23.500	Multipropósito
Doca Fluvial	10.000	Não Operacional
Prédio anexo Administrativo	200	Não Operacional

Tabela 7- Áreas Arrendáveis

- Área da “Chácara da Boca do Arroio” ou (“Chácara da Brigada”), localizada na confluência do Canal São Gonçalo com o Arroio Pelotas, com terreno de 914.300 m², sendo cerca de 250.000m² dentro da poligonal do porto, que serviu como área de embarque de pedras oriundas das pedreiras de Monte Bonito, com destino ao Porto de Rio Grande, para a construção dos respectivos molhes de abrigo;
- Área do “CADEM”, localizada a leste do Clube de Nataç o e Regatas Pelotense e conforme a Portaria-MT n  94, de 20/03/1997, (D.O.U. de 21/03/97), a  rea do porto organizado de Pelotas, no Estado do Rio Grande do Sul, abaixo identificadas nas imagens:
- A  rea da Doca Fluvial, conhecida na localidade por “Quadrado”, de aproximadamente 10.000 (m²) metros quadrados, que conforme defini o do PDZ de 2013 sugere seu arrendamento para fins de lazer, esportes n uticos ou similares, e a  rea do pr dio anexo a administra o do Porto, com 200m², destinada a educa o, cultura, lazer e de apoio administrativo as opera es.

PDZ Pelotas

4.6 Áreas Arrendáveis

- ARMAZENAGEM
- CADEM
- CAIS PÚBLICO
- CHÁCARA DA BOCA DO ARROIO
- TERMINAL CMPC

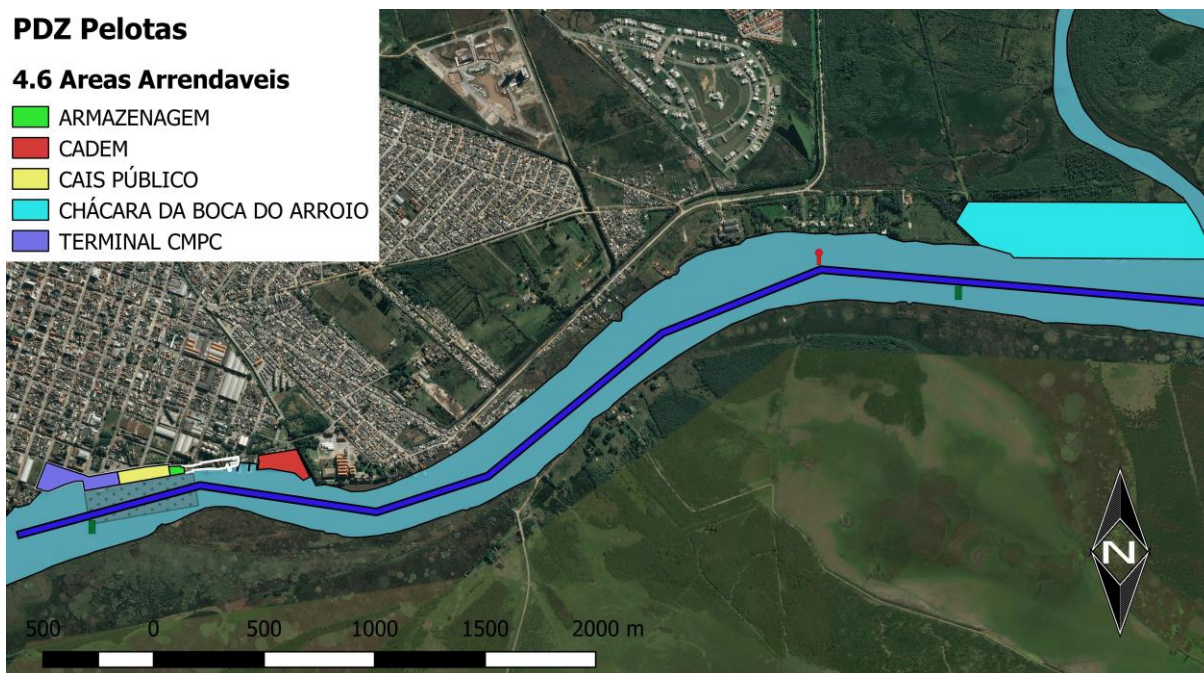


Figura 12 - Áreas Arrendáveis

2.7 Terminais de Uso Privado existentes dentro da Poligonal do Porto

a) Terminal privativo INTERCEMENTS

Localização: entre as ruas Santa Cruz e Alberto Rosa, no lado oeste da Doca Fluvial.
Cargas operadas: clínquer, coque de petróleo, casca de arroz, calcário e outros insumos.

Movimentação: Nos últimos 04 anos, a média de movimentação deste terminal têm sido aproximadamente 300.000 toneladas/ano

Instalações: píer com plataforma de 19,6m e dois dolphins de atracação, profundidade de 6m; instalações de armazenagem constituídas de silos verticais com 10 células, proporcionando 7.050 t de capacidade estática, 01 silo horizontal para 105.000 t estáticas e 09 tanques com capacidade de 15.000t.



Figura 13 - Vista dos Terminal de Uso Privado da INTERCEMENTS

2.8 Áreas e Instalações Alfandegadas

O recinto alfandegado do porto corresponde a faixa do cais, dois armazéns (A2 e A3) com a área de cais frontal dos referidos armazéns, com a uma superfície de 12.000 m².

As operações Alfandegadas são de responsabilidade do Chefe da Divisão do Porto de Pelotas e do Fiel de Armazém Cadastrado na Receita Federal.



Figura 14 - Recinto Alfandegado Fonte: Elaboração própria

DOU Nº 124, segunda-feira, 1º de julho de 2002 32 1 ISSN 1676-2339

Ato Declaratório Executivo
do Superintendente da Receita Federal na 10ª Região Fiscal

O SUPERINTENDENTE DA RECEITA FEDERAL NA 10ª REGIÃO FISCAL, RS, no uso de suas atribuições e considerando a competência delegado pelo artigo 1º, da Portaria SRF nº 602, de 10 de maio de 2002, publicada no DOU de 13 de maio de 2002, resolve:

Nº 23 –

Art.1º- **DECLARAR ALFANDEGADO**, em caráter precário, a título extraordinário, com base no relatório de avaliação a que se refere a Portaria SRF nº1.170, de 3 de agosto de 2000, relativo ao mês de janeiro do corrente ano, o **PORTO LACUSTRE DE PELOTAS**, localizado na Rua Benjamin Constant, nº 215, no município de Pelotas, no Estado do Rio Grande do Sul, administrado pela Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH), inscrita no CNPJ sob o nº 92.808.500/0005-04.

Art. 2º- Fica autorizada a realização das seguintes operações no Porto Lacustre de Pelotas:

- I - entrada ou saída de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados;
- II - atracação, estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados;
- III - carga, descarga, transbordo, baldeação, redesignação, armazenagem ou passagem de mercadorias ou bens procedentes do exterior ou a ele destinados;
- IV - embarque, desembarque ou trânsito de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados;
- V - despacho de importação para consumo ou de exportação definitiva;
- VI - despacho de mercadorias em regime de trânsito aduaneiro;
- VII - despacho para admissão em outros regimes aduaneiros especiais, na importação ou na exportação;
- VIII - despacho aduaneiro de bagagem desacompanhada.

Art. 3º- Fica a administradora do porto obrigada a informar, com antecedência mínima de 48 horas, à DRF Pelotas, o início das operações de exportação programadas ou a chegada de embarcações transportando mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, para que seja providenciada a presença da fiscalização aduaneira.

Art. 4º- O porto que ora se alfandega ficará sob a jurisdição da DRF Pelotas, que poderá baixar normas, condições e exigências, bem como rotinas operacionais que se fizerem necessárias ao controle fiscal.

Art. 5º- Permanece inalterado o código de recinto alfandegado, nº 0.20.17.01-6, conforme estabelece a Instrução Normativa DpRF nº 15, de 22 de fevereiro de 1991.

Art. 6º- Este Ato entra em vigor na data de sua publicação.

Figura 15 - Ato Declaratório da Receita Federal do Brasil

2.9 Terminal de Uso Privado existentes no entorno do Porto

Não existem Terminais de Uso Privado

2.10 Instalações Retroportuárias

O terminal privativo da empresa JAYME POWER está localizado na retroárea do porto. Os armazenagens vizinho com área de 14.288m², onde opera suas cargas através do Berço 155, usando para tanto dois transportadores de correias que ligam as suas instalações de armazenagem ao berço em questão.

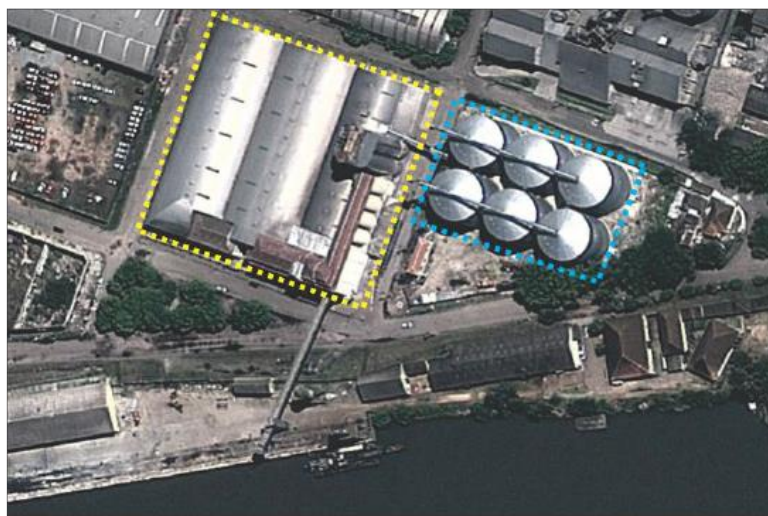


Figura 16 -Instalações do terminal Jayme Power

Terminal privativo JAYME POWER

Características:

Contrato de Passagem nº 865/2017

Localização: na quadra entre as ruas Uruguai, Visconde de Jaquary, Almirante Tamandaré e Benjamin Constant, na retroárea do porto (Berço 104 – Pátio A3L).

Cargas operadas: grãos agrícolas (granéis sólidos)

Instalações: 03 armazéns graneleiros e silos verticais com 16 células, com capacidade de 70.000 t estáticas; 02 moegas de 260 t/h cada; 01 balança rodoferroviária de 120 t; e um transportador de correia de 600t/h ligado ao Berço 155 do porto, para recebimento e expedição dos produtos.

2.11 Instalações de Suprimentos - Utilidades

2.11.1 Energia Elétrica

A energia elétrica é fornecida pela concessionária local – Companhia Estadual de Energia Elétrica (CEEE) em 220/380v. O porto dispõe de duas subestações: uma de 300KVA/440V e outra de 225KVA/370V, consumindo 215.838 KW/ano, sendo suficientes para sua demanda.

Curto	215.838 KW/ano
Médio	241.738 KW/ano
Longo	270.747 KW/ano

2.11.2 Abastecimento de Água

O abastecimento de água é efetuado pela concessionária local – Serviço Autônomo de Abastecimento de Água de Pelotas (SANEP). O porto dispõe de dois reservatórios: um elevado (castelo d'água) com capacidade de 100.000 litros e uma cisterna com capacidade de 200.000 litros. O fornecimento às embarcações é através de hidrantes instalados ao longo do cais, sendo suficientes para sua demanda atual.

Curto	450 m ³
Médio	675 m ³
Longo	1012,5 m ³

2.11.3 Drenagem e Esgoto

O porto dispõe de rede de esgoto com os efluentes coletados pela rede pública da concessionária SANEP e conduzidos para uma estação de tratamento (ETE). Dispõe também de rede de drenagem pluvial com lançamento no Canal de São Gonçalo.

2.11.4 Telecomunicações

O sistema de telecomunicações utilizado no porto é composto de telefonia fixa e móvel da BRASILTELECOM (Oi). O acesso à internet é efetuado em banda larga da Companhia de Processamento de Dados do Estado do Rio Grande do Sul – PROCERGS, e não possui equipamento de rádio comunicador.

2.12 Instalações Não Operacionais

Atualmente as áreas consideradas não operacionais são a Doca Fluvial, conhecida na localidade por “Quadrado”, de aproximadamente 10.000 (m²) metros quadrados, que conforme definição do PDZ de 2013 sugere seu arrendamento para fins náuticos ou similares, e a área do prédio anexo a administração do Porto, com 200m², destinada a educação, cultura, lazer e apoio administrativo.

Neste sentido no item 3.5 há redefinição de seu tamanho e finalidade ainda não operacional.

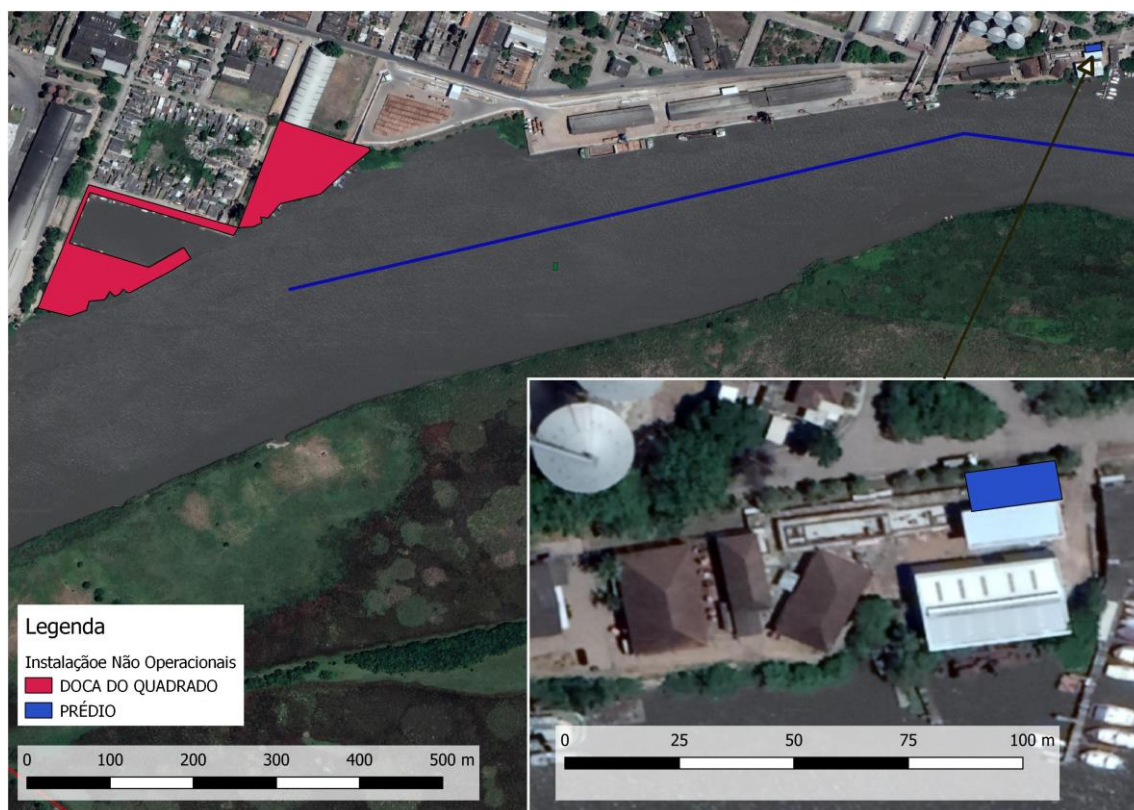


Figura 17 – Áreas Não Operacionais

2.13 Serviços de Apoio Operacional

2.13.1 Sistemas de Monitoramento

O monitoramento das atracações é realizado através de equipe da Guarda Portuária. O Porto de Pelotas não possui AIS e/ou VTMIS.

2.13.2 Praticagem

A Praticagem na Lagoa dos Patos, no Rio Guaíba e nos portos e terminais interiores opera para os seguintes tipos de navios:

- Estrangeiros de qualquer tipo e arqueação bruta, exceto as embarcações de apoio marítimo de arqueação bruta até 2.000t contratadas por empresa brasileira que tenha sua sede e administração no país, desde que comandadas por marítimo brasileiro de categoria igual ou superior a 1º Oficial de Náutica, ou de categoria compatível com o porte do navio; e

- Brasileiros de qualquer tipo, de arqueação bruta acima de 2.000t, exceto as embarcações empregadas na pesca.

A Zona de Praticagem 20, tem sua área de atuação de Praticagem tem como limites o denominado Porto Novo de Rio Grande ou o local de embarque e desembarque de prático da Lagoa dos Patos, de coordenadas 32°03,35'S - 052°03,20'W, e o de atracação ou desatracação nos portos e terminais interiores.

A solicitação de prático para os navios que se destinam ao Porto de Porto Alegre deve ser feita por intermédio do agente do navio, com 24 horas de antecedência à chegada ao Rio Grande.

Os serviços são executados pela empresa “Praticagem da Lagoa dos Patos, Rios, Portos e Terminais Interiores SC Ltda.” com escritórios nas cidades de Porto Alegre e Rio Grande. A contratação dos serviços fica a cargo do armador, ou seu representante.

Maiores informações estão disponíveis em: <http://www.lagoadospatos.com.br/>

Os serviços de Praticagem são remunerados com base em preços livremente negociados e acordados entre as partes, respeitada a regulação eventualmente expedida pela Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem – CNAP, constituída mediante o Decreto nº 7.860/12.

Nesta infraestrutura destaca-se a existência de 10 práticos, e quase 50 funcionários, trabalhando nas sedes das Praticagens, no Centro de Controle de Operações (CCO), a bordo das embarcações de apoio e em suas bases.

Guarnecido 24 horas por dia, todos os dias do ano, por operadores bilíngues, o CCO possui equipamentos de radiocomunicação, sistemas informatizados de registro e disponibilização de dados sobre o tráfego portuário, marés, condições meteorológicas, entre outros.

É também a partir do CCO que é feito o monitoramento do trânsito de navios e da movimentação das lanchas próprias.

2.13.3 Rebocagem

O Porto não possui serviço de rebocagem.

2.13.4 Serviços de Apoio à embarcação

Não possui serviço de apoio à embarcação no Porto de Pelotas.

2.14 Mão de Obra

O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos, consoante a Lei 12.815, de 5 de junho de 2013

- **Capatazia:** atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;
- **Estiva:** atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;
- **Conferência de carga:** contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;
- **Conserto de carga:** reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;
- **Vigilância de embarcações:** atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como

da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação.

2.14.1 OGMO

O Orgão Gestor da Mão de Obras do Porto de Pelotas, encontra-se na rua Benjamin Constant, 215A e possui cadastro dos Trabalhadores Portuários Avulsos que prestam serviços às atividades desenvolvidas no Porto de Pelotas, requisitados pelo Porto e/ou pelos operadores portuários.

2.14.2 Trabalhadores Portuários

A infraestrutura do OGMO, ainda é muito precária devendo passar por uma reestruturação para implantação de controles efetivos para o trabalho portuário. Atualmente o OGMO não dispõe de informações de forma clara.

2.14.3 Saúde e Segurança do Trabalhador

A infraestrutura do OGMO, ainda é muito precária devendo passar por um reestruturação para implantação de controles efetivos para o trabalho portuário, assim como saúde e segurança do trabalhador. Os Programas de prevenção a saúde do trabalhador que devem ser coordenados pela autarquia são, respectivamente: PCMSO e PPRA, abaixo descritos.

- PCMSO – Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional NR-07

A prevenção de danos ou doenças ocupacionais é executada, sempre que necessário, através da identificação e determinação de exames de saúde periódicos obrigatórios (a cada doze meses), para que se possa, além de prevenir, também rastrear e diagnosticar precocemente os agravos à saúde relacionados ao trabalho.

As atividades realizadas pelos funcionários, sob o ponto de vista da saúde ocupacional, são analisadas e, a partir disto, é estabelecida uma programação de atos médicos, finalizados com um relatório anual, que sintetiza as atividades do exercício e orienta o programa do ano seguinte.

Este programa poderá a qualquer tempo sofrer alteração, caso assim exijam as eventuais alterações legais, ou que os dados ambientais sejam modificados, ou que outras condições assim determinem.

- PPRA - Programa de Prevenção de Riscos Ambientais NR-09

O PPRA tem como objetivo principal fazer um levantamento dos riscos físicos, químicos e biológicos que afetam os trabalhadores de uma organização, de modo que se possa eliminar ou atenuar estes riscos com potencialidade de causar acidentes ou doenças ocupacionais, bem como danos ao meio ambiente ou patrimônio da empresa.

Este programa objetiva:

- Proteção à saúde e segurança dos colaboradores contra acidentes e doenças ocupacionais.
- Adoção medidas que identifiquem os riscos ocupacionais potenciais, físicos, químicos e biológicos e programar medidas de eliminação ou redução dos mesmos, bem como prever uso de equipamentos de proteção coletiva e individuais.
- Elaboração documentos que alertem sobre medidas de proteção ao meio ambiente e ao patrimônio dos operadores portuários, empregadores ou tomadores de serviço e SUPRG (Superintendência do Porto do Rio Grande).
- Dar subsídios para a elaboração do PCMSO (Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional).
- Verificação conformidade e adequações da NR-29, dar informações para o preenchimento do Perfil Profissiográfico Previdenciário (PPP).
- Servir de subsídio para o SESSTP e CPATP desenvolver ações no sentido de melhorar as condições ambientais e de trabalho aos TPA's.

Importante destacar, que os planos de Gerenciamento de Riscos- PGR, de Ação Emergencial-PAE, de Ajuda Mútua-PAM e o Plano de Área-PA. Serão atualizados de acordo com as instruções normativas e resoluções, tendo sua íntegra publicada no sítio eletrônico do Porto de Pelotas, e inseridos no PDZ em sua atualização periódica. No que concerne a Norma Regulamentadora – NR 29 e a Resolução CONAMA nº 398, a Autoridade Portuária está regulamentado internamente por Ordem de Serviço os procedimentos a serem adotados, e estarão disponíveis no sítio eletrônico do Porto em: http://www.portoriogrande.com.br/site/autoridade_portuaria_atos_administrativos.php.

2.15 Meio Ambiente

Os itens que seguem contemplam a descrição da situação ambiental do Porto de Pelotas, especificamente em termos de gestão e de licenciamento ambiental.

2.15.1 Diagnóstico Ambiental

O Diagnostico traduz a dinâmica ambiental da área de influência do empreendimento a fim de proporcionar os meios para avaliar os impactos ambientais decorrentes de sua operação e possibilitar a gestão ambiental na Área de Influência Direta.

MEIO FÍSICO: O diagnóstico do meio físico foi elaborado considerando os aspectos climáticos, geológicos, geomorfológicos, sedimentológicos, solos, qualidade do sedimento e da água, recursos hídricos, hidrodinâmica e ruídos.

MEIO BIÓTICO: O diagnóstico do meio biótico descreve as metodologias, resultados, análises e discussões referentes à flora aquática e terrestre e aos grupos da fauna terrestre: avifauna, mastofauna, herpetofauna; e fauna aquática: ictiofauna, comunidades bentônicas e planctônicas; presentes nas áreas de influência do empreendimento do Porto organizado de Pelotas, localizado no município de Pelotas, RS.

Para realização do diagnóstico da fauna terrestre foi realizado um levantamento bibliográfico de dados para os grupos: mamíferos, répteis e anfíbios. Já para a avifauna e flora, tanto quanto para as comunidades de fauna aquática: ictiofauna, bentos e plâncton, foram efetuadas campanhas amostrais e captura de dados primários na ADA e AID do empreendimento.

MEIO SOCIOECONÔMICO: O Diagnostico se fundamentou tanto em dados secundários como em dados primários. Os dados secundários provieram de instituições nacionais, com ênfase ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Superintendência de Portos e Hidrovias e da Prefeitura Municipal de Pelotas. Dados primários foram coletados principalmente no entorno do porto organizado de Pelotas, a fim de entender a dinâmica espacial.

A maior parte das análises do meio socioeconômico levou em consideração o limite territorial do município de Pelotas. Porém, em algumas também se fez necessário aproximar a escala, a fim de entender a interferência do Porto com o seu entorno, a exemplo da densidade e concentração populacional, da infraestrutura das vias de acesso e dos conflitos com o entorno. Em cada uma dessas análises específicas o limite de influência espacial foi diferente, isso, pois se entende que cada aspecto a ser analisado

relacionado ao Porto possui uma relação diferenciada com o entorno. A exemplo das vias de acesso que tiveram que ser analisadas até uma via principal de escoamento da produção e não somente ao longo de um raio pré-determinado.

A agenda ambiental está no escopo das discussões com a Fundação Universidade do Rio Grande - FURG, com vistas a unificar as informações do licenciamento ambiental da hidrovia como um todo.

No que tange a questão de medicina e segurança do trabalho a SUPRG realiza periodicamente os seguintes planos: PPRA e PCMSO.

A Licença de Operação apresenta condições e restrições com prazos a serem cumpridos, estando a SUPRG, responsável pela sua manutenção e cumprimento das condicionantes.

A área de influência de um específico empreendimento correspondem aos locais passíveis de percepção dos efeitos sejam eles positivos ou negativos, afetando ou não o meio ambiente, abaixo fica descrito as áreas de influência desse diagnóstico ambiental e suas Áreas Diretamente Afetada - ADA ou Área de Influência Direta AID .

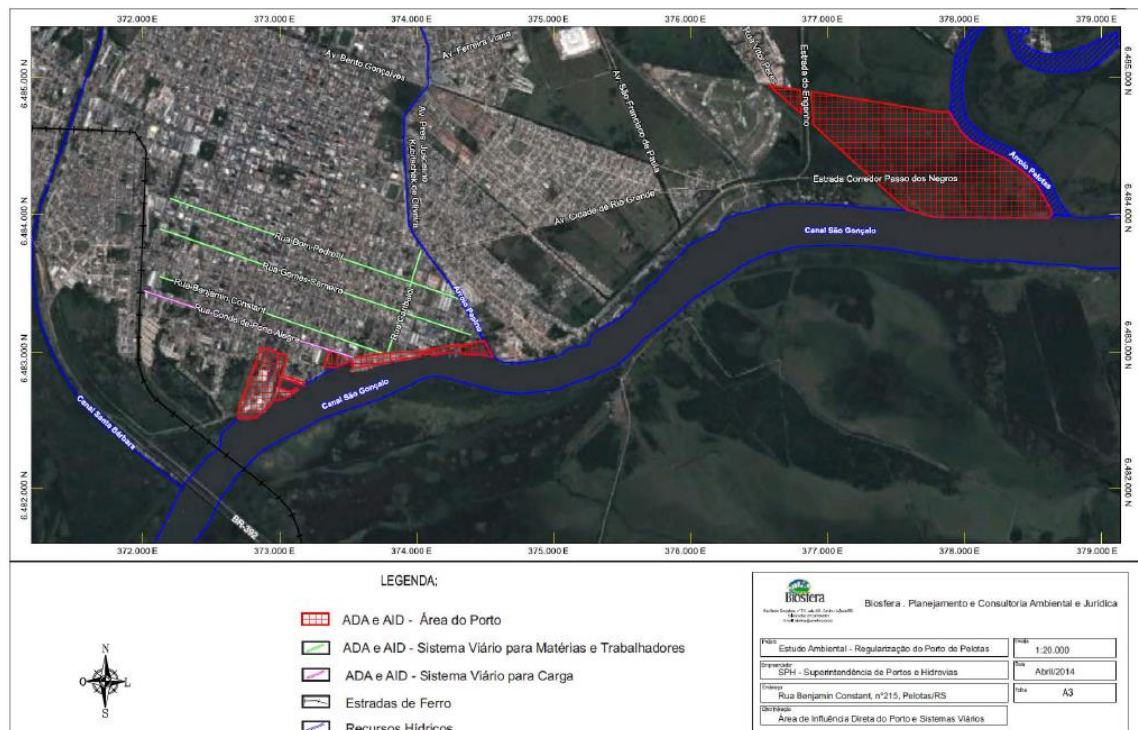


Figura 18 - Vista do Diagnóstico Ambiental

2.15.2 Gestão Ambiental

A Gestão Ambiental é a condução, direção e controle do uso dos recursos naturais, dos riscos ambientais e das emissões para o meio ambiente, por intermédio da implementação do Sistema de Gestão Ambiental, de acordo com a Resolução CONAMA nº 306/2002. Desta forma, conceitua-se Sistema de Gestão Ambiental, em conformidade com o mesmo dispositivo legal, como a parte do sistema de gestão global que inclui estrutura organizacional, atividades de planejamento, responsabilidades, práticas, procedimentos, processos e recursos para desenvolver, implementar, atingir, analisar criticamente e manter a política ambiental da instalação.

2.15.3 Licenciamento Ambiental

De acordo com a Resolução CONAMA nº 237/1997, Licenciamento Ambiental é o procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso.

É considerado ainda o ato administrativo pelo qual o órgão ambiental competente, estabelece as condições, restrições e medidas de controle ambiental que deverão ser obedecidas pelo empreendedor, pessoa física ou jurídica, para localizar, instalar, ampliar e operar empreendimentos ou atividades utilizadoras dos recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou aquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental.

O Porto de Pelotas possui Licença de Operação nº 8.162/2015 DL, emitida pela FEPAM - RS em 03 de dezembro de 2015, tendo validade de 04 anos, até 03 de dezembro de 2019.

Processo	Licença de Operação	Localização	Situação	Vencimento
14529-05.67 / 13-7	8162 / 2015-DL	Pelotas	Em vigor	03/12/2019.

Tabela 8 - Licenças de Operação emitidas pela FEPAM

2.16 Segurança

Neste item segurança, o Porto possui Guarda Portuária, responsável pela segurança patrimonial e controle de acesso

2.16.1 ISPS CODE

O Porto de Pelotas não possui ISPS Code.

2.16.2 Segurança Patrimonial

O Porto de Pelotas possui atualmente, 11 Guardas Portuários, servidores do quadro de pessoal, os quais realizam a segurança patrimonial e garantem a boa ordem dentro das áreas operacionais, realizando a guarda do patrimônio da SUPRG, controlando os acessos ao Porto de Pelotas, não havendo outros mecanismos de proteção.

2.17 Acessos Internos do Porto

Os Acessos Internos do Porto de Pelotas são pelo cais público e somente pelo modal rodoviário, ressaltando os acessos do Porto na figura abaixo:



Figura 19 - Portões de acesso ao Porto de Pelotas

É importante ressaltar que não há vagas para estacionamento. Os caminhões destinadas a operação portuária aguardam sua entrada no porto na via pública.

2.17.1 Vias de Circulação Rodoviária

No interior da área portuária a circulação de veículos é efetuada ao longo da faixa do cais, com aproximadamente 100 m de largura, 500 m de comprimento, bom estado de conservação, velocidade máxima permitida 10km/h, com dois sentidos de fluxo, um Gate de acesso e possui áreas de estacionamento no lado externo dos armazéns, conforme descrito abaixo.



Figura 20 - Vias de circulação do Porto de Pelotas

2.17.2 Vias de Circulação Ferroviária

As vias ferroviárias estão desativadas neste porto.

2.18 Acessos Terrestres

Os Acessos Terrestres são divididos em: Rodoviário, Ferroviário ou Dutoriário

2.18.1 Rodoviário

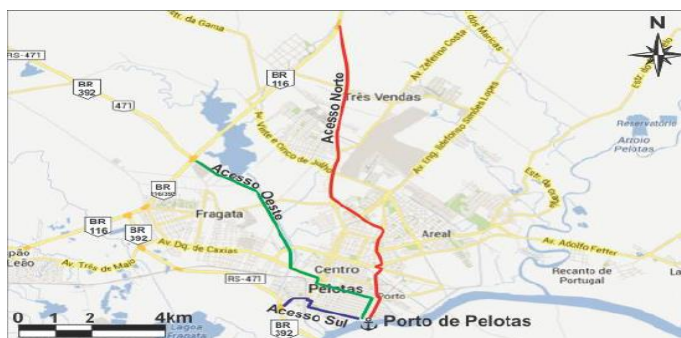


Figura 21 - Vias de acesso ao Porto

A malha rodoviária de acesso ao Porto de Pelotas é composta pelas seguintes principais rodovias federais:

- BR-293 que liga Pelotas à fronteira sul do estado e a cidades como Bagé e Santana do Livramento. Através de ligação com a BR-290, possibilita o acesso ao Porto Seco de Uruguaiana e à ponte internacional;
- BR-471 que permite acesso, ao sul, com a cidade de Chuí e a fronteira uruguaia, e, ao norte, através de conexão com a BR-392, com o centro do estado;
- BR-116 que liga Pelotas a Jaguarão, a Porto Alegre e a Caxias do Sul, bem como ao centro do País;
- BR 392 que liga Pelotas a Rio Grande.

O acesso às instalações portuárias é efetuado a partir da BR-116 por vias urbanas da cidade até alcançar a Rua Benjamin Constant.

RODOVIAS					
Nome	:	Rodovia BR-116	Rodovia BR- 471	Rodovia BR-293	Rodovia - BR 392
Sigla	:	BR - 116	BR - 471	BR - 293	BR - 392
PNV	:	116BRS3355	471BRS0180	293BRS0010	392BRS9040
Extensão Km	:	34,6	6,2	5,3	3,0
Jurisdição	:	Federal	Federal	Federal	Federal
Classificação	:	Simple	Simple	Simple	D
Concessão	:	Concessão Federal	Concessão Federal	Concessão Federal	Concessão Federal
Município	:	Pelotas	Pelotas	Pelotas	Pelotas
Unidade Federativa	:	RS	RS	RS	RS
VMD Diário	:	0	-	-	-
Atualização	:	ago/19	ago/19	ago/16	ago/19

Tabela 8 – Rodovias que ligam a Pelotas/RS



Figura 22 – Rodovias

2.18.2 Ferroviário

O acesso ferroviário ao Porto de Pelotas é servido por uma linha da concessionária Rumo Logística S.A. entre Bagé e Rio Grande. Esta possui aproximadamente 288 quilômetros de extensão em bitola métrica, mas o ramal de acesso ao porto encontra-se interrompido, não havendo transporte por este modal.

O mapa a seguir ilustra o esquema da linha ferroviária de acesso ao Porto de Pelotas. Embora desativado, há um ramal de linha férrea em bitola métrica ao longo da área portuária.



Figura 23 – Ferrovias (Labtrans)

FERROVIA	
Linha	: Linha Bagé – Rio Grande
Extensão Km	: 288 km
Bitola	: Métrica
Concessão	: Rumo Logística
Descrição	: Liga a cidade de Bagé a Rio Grande, trecho até o porto interrompido.
Município	: Pelotas
Unidade Federativa	: RS
Atualização	: NOV/19

Tabela 9 – Ferrovia

2.18.3 Dutoviário

Não existe acesso dutoviário no Porto.

2.19 Acessos Hidroviários

O acesso hidroviário ao porto é efetuado pela Lagoa dos Patos que tem como limite sul a barra de Rio Grande, por onde se comunica com o Oceano Atlântico, num canal com largura de 80m e profundidade de 5,70m, até o Canal São Gonçalo. Na barra do São Gonçalo a largura oficial é de 80m. No restante o Canal a largura é também de 80m e profundidade de 5,70m, em um percurso de aproximadamente 11,6km a partir da Lagoa dos Patos. O Canal São Gonçalo constitui também ligação do porto com a Lagoa Mirim, porém com profundidades insuficientes à navegação (em torno de 2,00m).

Não existem obstáculos a navegação até o Porto de Pelotas.

Os acessos hidroviários de Pelotas aos principais portos e terminais são mostrados no Quadro a seguir:

PORTO / TERMINAL	DISTANCIA (Km)	CALADO (M)	HIDROVIA (A partir do Canal de São Gonçalo)
Rio Grande	55	5,18	Lagoa dos Patos
Porto Alegre	278	5,18	Lagoa dos Patos / Rio Guaíba
Estrela	421	5,18 / 4,0 / 2,5*	Lagoa dos Patos / Rios Guaíba, Jacuí e Taquari
Cachoeira do Sul	505	5,18 / 4,0 / 2,5*	Lagoa dos Patos / Rios Guaíba e Jacuí
Charqueadas	324	5,18 / 4,0*	Lagoa dos Patos / Rios Guaíba e Jacuí
Polo petroquímico	304	5,18	Lagoa dos Patos / Rios Guaíba e Jacuí

(*) - calado variável de acordo com o trecho

Fonte: SPH

Tabela 10 - Acessos Hidroviários aos Principais Portos e Terminais

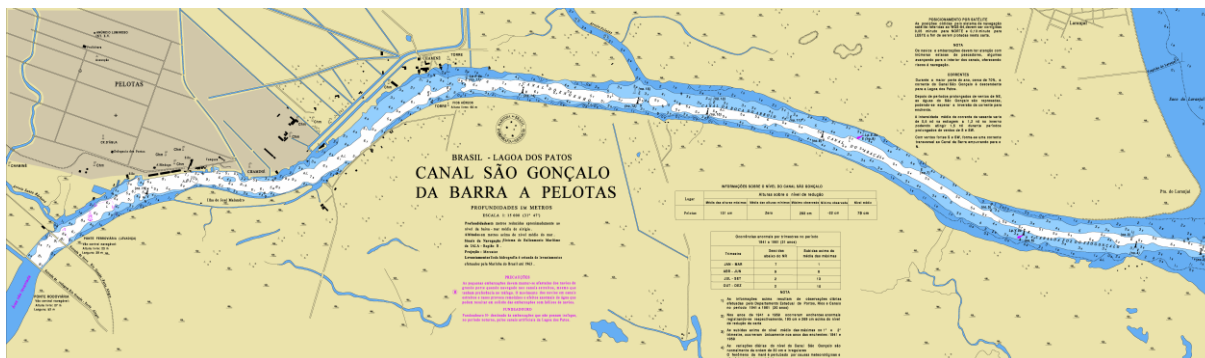


Figura 24- Carta Náutica do acesso hidroviário ao Porto de Pelotas

2.20 Acessos Aquaviários

A Figura abaixo mostra o mapa hidroviário do Estado do Rio Grande do Sul, com a indicação do acesso à Pelotas.



Figura 25 - Mapa Hidroviário do Rio Grande do Sul Fonte: ANTAQ

2.20.1 Canal de Acesso

O acesso hidroviário ao porto é efetuado pela Lagoa dos Patos que tem como limite sul a barra de Rio Grande, por onde se comunica com o Oceano Atlântico, num canal com largura de 80m e profundidade de 5,70m, até o Canal São Gonçalo. Na barra do São Gonçalo a largura oficial é de 80m. No restante o Canal a largura é também de 80m e profundidade de 5,70m, em um percurso de aproximadamente 11,6km a partir da Lagoa dos Patos. O Canal São Gonçalo constitui também ligação do porto com a Lagoa Mirim, porém com profundidades insuficientes à navegação (em torno de 2,00m). No canal da barra, que possui 40m de largura não há possibilidade de cruzamento de embarcações; Não obstante, não há obstáculos a navegação.

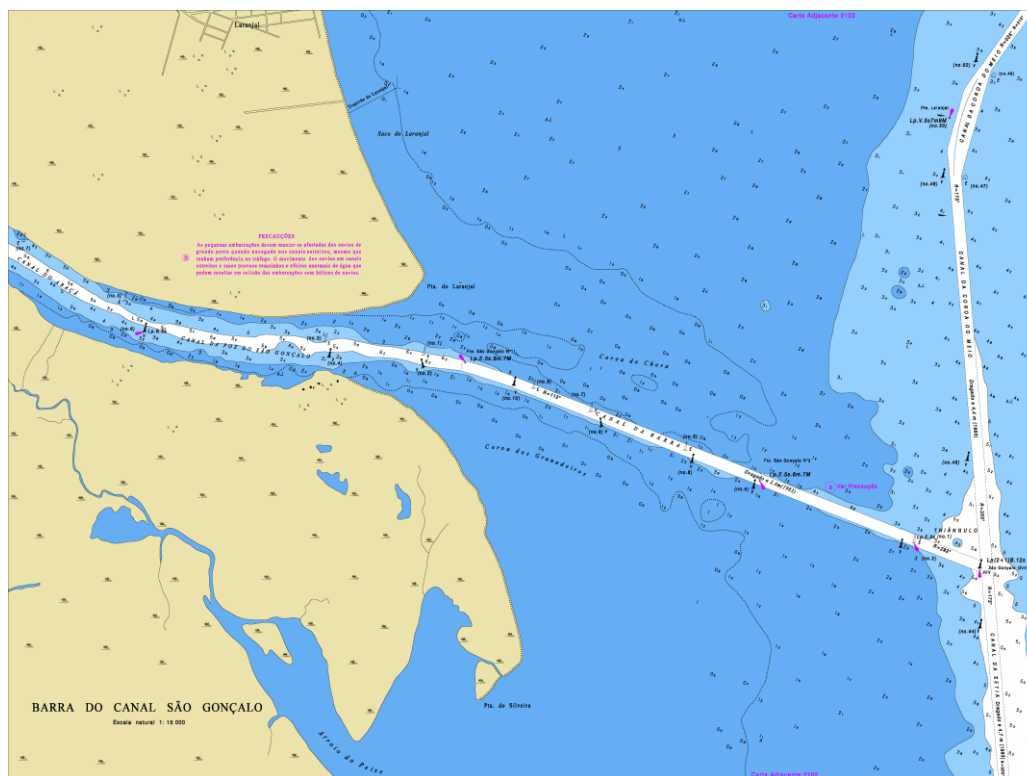


Figura 26 - Carta Náutica do acesso hidroviário ao Porto de Pelotas

Canal de acesso	
Trecho	: Trecho da Poligonal
Profundidade m	: 5,18m
Comprimento (m)	: 3.738
Largura (m)	: 40

Tabela 11 – Dados Canal de acesso - Fonte SUPRG

2.20.2 Bacia de Evolução

A bacia de evolução do porto apresenta largura média de 150m, extensão de 500m e profundidades de 6m.



Figura 27 - Bacia de Evolução

2.20.3 Áreas de Fundeio

As áreas que oferecem mais segurança para fundeio são reunidas no quadro a seguir.

LOCAL	COORDENADAS	PROFUNDIDADES	CARACTERÍSTICAS
Ao norte da boca norte do canal da Feitoria	31°36'12"S 51°49'16"W	6m	Desabrigado dos ventos e vagas de qualquer direção. Destinado aos navios que não podem trafegar pelo canal da Feitoria no período noturno.
Ao sudoeste do cais comercial	31°47'05"S 052°20'18" W 31°47'14" S 052°20'15" W	6m a 7m	Abrigado dos ventos de qualquer direção. Destinado aos navios que aguardar atracação e ou saída pelo canal de São Gonçalo;

Fonte: NPCP

Figura 28 - Dados das Áreas de Fundeio

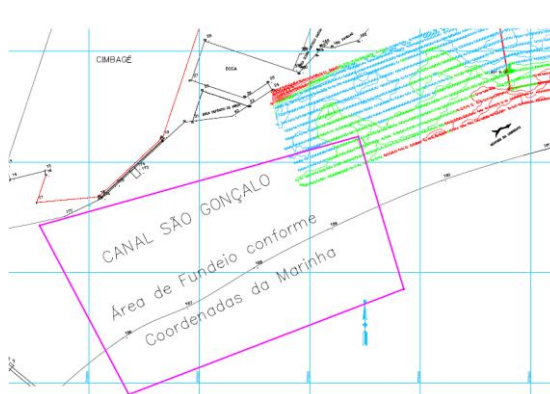


Figura 29 - Área de Fundeio Fonte SUPRG

2.20.4 Barra

O Canal da barra possui comprimento de 3.738 m, calado oficial de 17pés (5,18m) e largura de 40m.

2.20.5 Sinalização Náutica

A sinalização náutica é imprescindível para auxiliar a navegação, de modo a direcionar e orientar o tráfego das embarcações ao longo dos canais e nas bacias de evolução, delimitando as rotas e proporcionando segurança à navegabilidade, inclusive quanto à eventuais obstáculos. A sinalização nas bacias de evolução do porto e na extensão do canal São Gonçalo é constituída por 7 faroletes, 9 boias luminosas e 32 boias cegas.



Figura 30 - Sinalização Náutica

2.20.6 Interferências no Acesso Aquaviário

Os obstáculos existentes na Lagoa dos Patos no acesso ao porto de Pelotas estão situados no trecho Porto do Rio Grande até o extremo norte do Canal da Feitoria, que se apresenta muito raso e inteiramente tomado por bancos e coroas, onde as profundidades não ultrapassam 3m. A navegação nesta área só pode ser feita através dos canais naturais e dragados.

Também constituem perigo à navegação na lagoa as estacas utilizadas pelos pescadores para colocação de redes, denominadas calões. Há grande quantidade destas estacas, muitas fincadas junto e às margens dos canais, com riscos de causar avarias aos navios.

2.20.7 Históricos de Acidentes

Não existem históricos de acidentes no Porto de Pelotas

2.20.8 Ventos

O porto de Pelotas situa-se na zona de ventos irregulares e variáveis característicos do litoral sul do Brasil.

Registros da estação meteorológica de Pelotas, do Ministério da Agricultura, indicam que os ventos reinantes são de NE, com 27,3% das ocorrências, seguidos pelos de SW e SE com 15% e 12% respectivamente. Os ventos de velocidade média mais elevada são de S e SW com 15,8 e 14,0 km/h.

Os ventos de N-NE, de NE e de E-NE são mais frequentes e violentos de setembro a abril. São ventos úmidos que vêm do Oceano Atlântico. Os ventos de S a W ocorrem com maior frequência entre maio e outubro e são frios. Quando vêm do sul são úmidos e quando do oeste são secos.

O vento SE é conhecido na região como “carpinteiro”, o SW como “pampeiro” e o W como “minuano”.

Não existe equipamento para monitoramento de ventos no Porto de Pelotas, dependendo somente da Estação Meteorológica da Universidade Federal de Pelotas ou do Ministério da Agricultura

2.20.9 Pluviosidade

A cidade de Pelotas está situada na zona menos chuvosa do Estado, que é o litoral. A média anual das precipitações é de 1.249mm. Os meses mais secos são novembro e dezembro (67mm e 76mm), seguidos de março a maio (110mm/mês). No restante dos meses varia de 113mm a 141mm.

A duração média das chuvas é de 100 dias/ano, com maior intensidade em setembro.

Não existe equipamento para este tipo de monitoramento no Porto de Pelotas e não há previsão de aquisição.

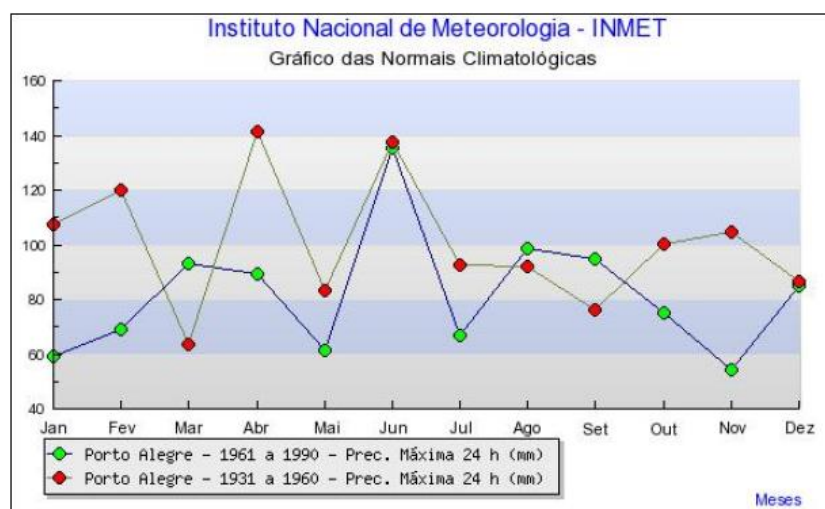


Figura 31 - Dados Pluviométricos

2.20.10 Nebulosidade

Com base em dados da mesma origem e considerando uma escala de 0 a 10, os índices médios de nebulosidade no ano ficam em torno de 6, variando de 5,5 (dezembro) a 6,6 (setembro).

A visibilidade de um modo geral é boa não exercendo influência nas operações portuárias nas e nas manobras e tráfego das embarcações.

2.20.11 Nivel de redução e Zero Hidrográfico

O conceito e nível de redução e zero hidrográfico é resultante da existência de dois “zeros” de referência em todos os portos do País: o adotado pela Diretoria e Hidrografia e Navegação da Marinha – DHN que considera como zero hidrográfico a média das mínimas marés de sizígia observadas; e o segundo, adotado pelo então Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN (antecessor da PORTOBRÁS), considera como zero hidrográfico a mínima das mínimas marés.

Estes referenciais eram aplicados, conforme o caso, nas cartas náuticas e nos projetos das instalações de acostagem, contudo nesses elementos consta sempre a correlação entre os mesmos. A expressão “nível de redução” vem sendo usada para caracterizar qualquer desses referenciais.

O coroamento do cais se situa na cota +3,30 referida ao zero do DNPVN.

A imagem a seguir mostra esquematicamente os dados hidrográficos obtidos na Estação Maregráfica do Porto de Pelotas (régua localizada no cais frontal à oficina), resultantes do nivelamento realizado em 19/09/2004. O zero da régua está 33 cm abaixo do NR da DHN.

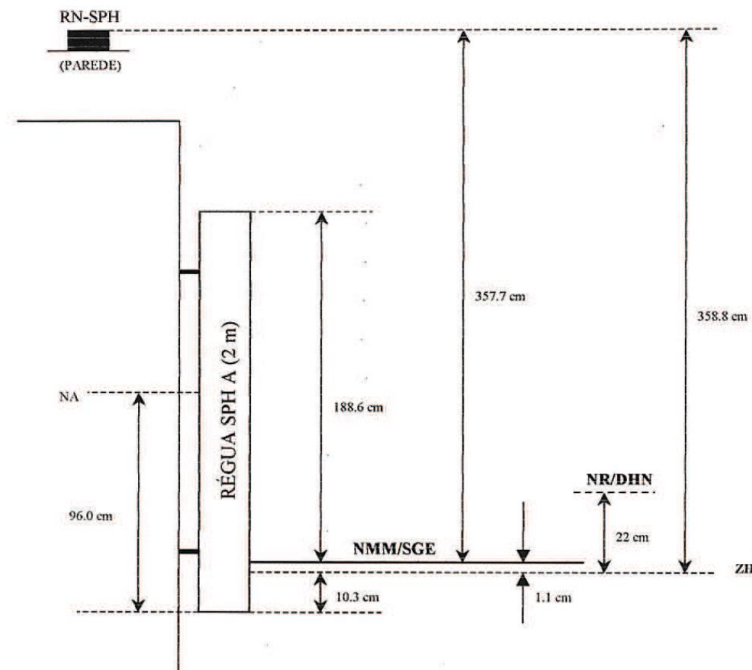


Figura 32 - Dados da régua da Estação Maregráfica

2.20.12 Marés

As cheias ocorrem normalmente no período do inverno. A cota máxima atingida no porto foi de +2,93 em relação ao zero hidrográfico da DHN. Não existe marégrafo no porto de Pelotas, sem previsão de aquisição por parte da Autoridade Portuária.

2.20.13 Ondas

A ondulação é insignificante por se encontrar o porto em área fluvial ao abrigo de agitações significativas, e conseqüentemente por ausência de fetch capaz de gerar vagas de importância, não possui ondômetro, sem previsão de aquisição por parte da Autoridade Portuária.

2.20.14 Correntes

Os ventos em Pelotas têm grande influência sobre as correntes: os de NE tendem a represar as águas do Canal São Gonçalo, com possibilidades de inverter a corrente que, na maior parte do tempo, se dirigem para a Lagoa dos Patos; os de W e SW podem provocar correntes que dificultam as manobras das embarcações.

A corrente tem velocidade aproximada de 0,9 km/h na estiagem e nas cheias chegam em torno de 2,2 km/h. Nos ventos fortes costuma atingir 2,8 km/h.

Na Lagoa dos Patos as correntes seguem quase que instantaneamente a direção dos ventos, podendo atingir a 3,7 km/h, com ventos fortes prolongados, junto aos Canais da Setia e Coroa do Meio.

A variação do nível d'água em pelotas é totalmente imprevisível, sendo que os fenômenos meteorológicos são os determinantes do tipo e amplitude das marés.

Os registros existentes assinalam as seguintes cotas de marés referidas ao nível de redução da DHN:

- Média das máximas: +1,31
- Média das mínimas: 0,00
- Máxima observada: +2,93
- Mínima observada: -0,22
- Nível médio: +0,79

Não existe correntômetro no Porto de Pelotas, sem previsão de aquisição.

2.20.15 Taxas de Assoreamento

As taxas de assoreamento dos canais de navegação que fazem a ligação do Porto de Pelotas com o mar representando seu canal de acesso são apresentadas na tabela a seguir.

CANAIS		DIMENSÕES		TAXAS DE ASSOAREAMENTO	
		Largura (m)	Comprimento (m)	m ³ /m/ano	m ³ /m ² /ano
Rio São Gonçalo	Barra	40	3.738	18,40	0,23
	Foz	80	2.192	7,73	0,10
	Araçá	80	2.151	0,86	0,01
	Boca do Arroio	80	2.357	18,28	0,23
	Engenho	80	1.164	0,00	0,00
Lagoa dos Patos	Setia	80	10.500	14,42	0,17

Fonte: SUPRG/Plano Diretor Portuário do Brasil – 1986

Figura 33 - Taxas de assoreamento

Os canais com maior taxa de assoreamento são o canal da barra que liga o Rio São Gonçalo à lagoa dos patos e o canal da boca do Arroio que sofre influência direta do Arroio Pelotas.

A bacia de evolução e área de fundeio se assemelham as características do canal do Engenho ultimo canal até a área operacional do porto.

2.21 Interação Porto-Cidade

A grande maioria dos portos públicos brasileiros teve a sua implantação durante a segunda metade do século IX e a primeira metade do século XX.

Historicamente, os portos exerceram significativa importância no desenvolvimento dos centros urbanos, constituindo o segmento de maior contribuição para o crescimento dos municípios onde foram implantados e até mesmo dos municípios adjacentes.

O Porto de Pelotas se insere nesse contexto na medida em que constituiu importante elemento contributivo para a cidade e seu desenvolvimento.

2.21.1 Integração do Porto no Planejamento Urbano

Um conceito global de hinterlândia (do alemão “*hinterland*”) literalmente significa a 'terra de trás' (de uma cidade ou porto). Em alemão, a palavra também se refere à parte menos desenvolvida de um país - menos dotada de infraestrutura e menos densamente povoada.

Em geografia urbana, hinterlândia corresponde a uma área geográfica (que pode se tratar de um município ou um conjunto de municípios) servida por um porto e a este conectada por uma rede de transportes, através da qual recebe e envia mercadorias ou passageiros (do porto ou para o porto). Trata-se, portanto, da área de influência de uma cidade portuária que, por concentrar significativa atividade econômica, pode engendrar uma rede urbana, constituída por centros urbanos menores.

Por analogia, o termo pode ser aplicado à área que circunda um centro de comércio ou serviços e da qual provêm os clientes.

Essas definições procuram tratar o porto como um elo logístico dentro de um mercado competitivo, em que deve atuar de forma proativa comercial e tecnologicamente para garantir seu mercado. Além disso, a hinterlândia pode ser vista como dinâmica e mutável, podendo ser disputada por diversos portos (ou terminais) na medida em que consigam oferecer seus serviços de maneira competitiva no mercado.

No final dos anos 50, muitos autores reconheciam a hinterlândia como fator primordial para o desenvolvimento da atividade portuária, sendo o acesso ao mercado interno a principal medida do grau de competitividade. A maior preocupação dos planejadores era determinar o limite tanto físico quanto político da hinterlândia portuária.

Por volta dos anos 70, surgiu uma concepção um pouco mais flexível, na qual o porto passou a ser visto como porta de entrada, gerador de novos negócios, criando vasto campo de oportunidades industriais e comerciais. Nesta ocasião, priorizaram-se investimentos em infraestrutura física, sendo necessárias vultosas quantias para realização de projetos portuários.

Ainda nos anos 70, o processo de containerização das cargas provocou grandes mudanças no mercado de transporte marítimo internacional, desestruturando as redes estabelecidas anteriormente, aumentando a competitividade entre os portos e tornando necessários investimentos em modernização (Handabaka, 1994). A partir deste processo, a nova logística praticada pelos armadores mostrou a tendência do uso de portos estratégicos que operavam navios de maior porte, tendo como objetivo principal a obtenção de ganhos através da economia de escala (Velasco, 1999).

Os armadores passaram a selecionar a localização dos portos de acordo com suas operações globais. Além disso, o uso de contêineres alavancou o multimodalismo, gerando uma necessidade de sistemas porta-a-porta.

Desta forma, o porto passou a ser mais um elo dentre os muitos existentes na cadeia de distribuição internacional. A importância do transporte marítimo nas cadeias multimodais fez com que a competitividade portuária fosse mensurada pela capacidade de atração de serviços de transporte.

A transformação sofrida pelo consumidor moderno também impactou bastante nas políticas portuárias. O consumidor, mais exigente e qualificado, passou a exigir um melhor nível de serviço. Com isso, tornou-se necessário agregar valor ao serviço prestado pelos portos, gerando mais eficiência e qualidade (Porto, 1999). O porto passou a ser avaliado num contexto mais global, onde as ligações com o mercado interno e o nível de serviço marítimo disponível passaram a constituir os principais parâmetros de avaliação. Dentro desta visão está inserido o uso de portos concentradores e alimentadores, como forma de facilitar a ligação entre vários pontos de uma determinada hinterlândia e melhorar a interface com os mercados internacionais.

No caso específico de Porto de Pelotas, observa-se que pelo serviço que presta, pelas condições em que atua e limitações de calado nos acessos hidroviários, a sua função precípua é de um sistema de complementar ao Porto de Rio Grande e atuando como capacidade suplementar, tendo como elo a navegação lacustre operando com baixos custos e podendo realizar operação de embarque e desembarque diretamente aos navios atracados no Porto de Rio Grande.

Abaixo o mapa do Plano Diretor onde o Porto está inserido:

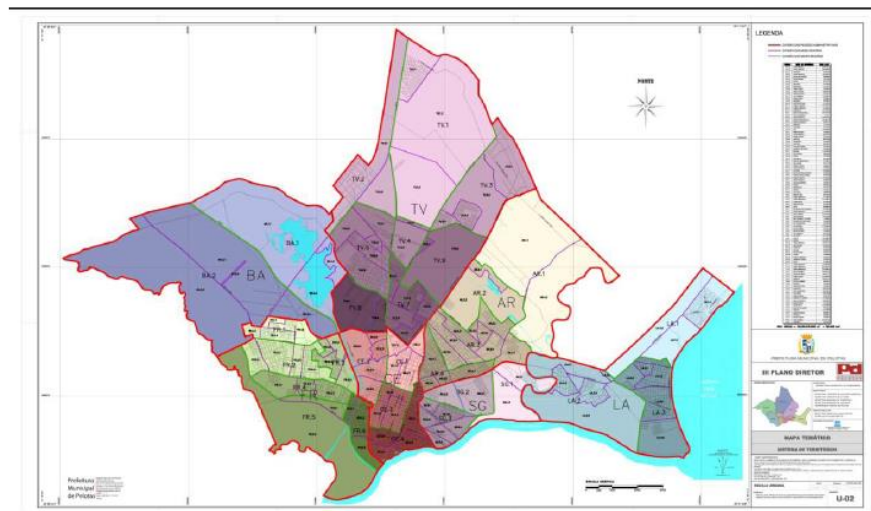


Figura 34 - Plano Diretor de Pelotas

2.21.2 Impactos da Atividade Portuária no Município

As operações portuárias não apresentam impactos no Município, são realizadas em área isolada do centro urbano. Além do que o Porto apresenta ociosidade nas suas instalações, com reduzido nível de movimentação de cargas.

Os principais fatores que conduzem a essa ociosidade podem ser reunidos em:

- reduzidas profundidades no acesso hidroviário;
- falta de uma política de transporte no estado que conduza a maior movimentação ao porto, aliada a inexistência de trabalhos de captação de novas cargas;
- falta de integração com o porto de Rio Grande, distante apenas 50 km de Pelotas.

Nas condições físicas e operacionais em que se encontra, o Porto de Pelotas não apresenta qualquer problema que afete a sua interação com o município. Considerando que o porto representa um importante segmento para o progresso da cidade, a municipalidade também anseia pelo seu desenvolvimento.

3 PLANO OPERACIONAL

3.1 Melhorias de Gestão

O Plano Operacional irá detalhar as ações de gestão da Superintendência do Porto do Rio Grande – Unidade Pelotas para melhorias na operação do Porto de Pelotas, assim como os investimentos definidos no Plano Mestre. Importante destacar que a metodologia de acompanhamento da execução das ações é semanal pelo setor operacional, com a emissão de relatório mensal para o nível estratégico do porto, também estudos para o desenvolvimento de cada ação serão executados de acordo com o cronograma proposto neste plano.

Conforme a Missão e Visão da SUPRG, é missão desta Autoridade Portuária atuar com eficiência e eficácia para a promoção da competitividade e crescimento sustentável da economia do Rio Grande do Sul, por meio de nossas hidrovias e Portos. A SPH, além de administrar 4 Portos Organizados e seus respectivos canais de acessos, também é responsável pela execução das políticas e manutenção das hidrovias do Estado do Rio Grande do Sul.

Baseados nesta missão o Porto de Pelotas vem adotando uma gestão voltada ao cliente, controle de custos, abraçando de vez o modelo “**LandLord Port**”, concentrando suas ações na fiscalização das operações portuárias e na regularização de áreas.

O Porto de Pelotas, em novembro de 2015, assinou Contrato de Uso Temporário CUT nº 002/2015, para uso de 23.510m² de áreas no Porto para instalação de um terminal de toras de madeira da empresa CMPC Celulose Riograndense, sediada em Guaíba/RS, com isso, a movimentação do Porto passará das atuais 400.000 toneladas/ano, para aproximadamente, 1,2 milhão de toneladas/ano. Os investimentos previstos giram em torno de R\$ 20 milhões e a estrutura do porto altera e muito com esse projeto.

Para efeito de análise de novas demandas, serão avaliadas cargas que se destinam aos terminais públicos.

Assim, esta etapa do estudo visa não só analisar a demanda potencial de carga para os novos empreendedores do Porto, mas as cargas que o Porto pode participar.

O principal requisito reside na identificação da demanda de cargas potenciais para o Porto. Esta demanda é caracterizada por tipo de carga que possa utilizar o transporte hidroviário que circula na área de influência do Porto de Pelotas. Foi identificada nas estatísticas do Porto de Rio Grande e em informações de operadores portuários, como a empresa Jayme Power- Armazéns Gerais Graneleiros, cargas que tem origem e/ou destino nos municípios da sua AID (Área de Influência Direta) como:

- Madeira em diversas formas;
- Fertilizantes;
- Granéis agrícolas;
- Contêineres: e
- Minerais

A partir da caracterização e função do Porto e dos levantamentos e entrevistas efetuadas, pode-se identificar as cargas com potencial de serem captadas pelo Porto de Pelotas, além das que já foram movimentadas no próprio Porto em anos anteriores e outras que transitam na sua área de influência.

No momento se descortina para o futuro o seguinte:

a) Manutenção da Demanda Atual

Este é um dos cenários em que se admite a manutenção da atual demanda, com prospecção de crescimento, segundo as tendências econômicas a serem estabelecidas.

b) Mercado de Cargas da Indústria Naval

A forte produção naval em Rio Grande chega à região, onde atua o Porto de Pelotas. Considera que o município de Pelotas com seu potencial de mão de obra e capacitação da sua população (formadora de profissionais de nível superior) possa abrigar unidades alimentadoras de subprodutos do setor, que atendam as demandas do Estaleiro Naval de Rio Grande. Neste sentido o Porto com suas instalações e proximidade a Rio Grande tem as maiores oportunidades de ingressar neste mercado por estes atributos.

Atualmente, não existe nenhuma informação ou manifestação de partes deste mercado que indique a participação do Porto no curto prazo.

c) Operação Via Terminal Jayme Power

A partir de informações de novas cargas a serem demandadas ao Porto via Armazém Graneleiros da empresa Jayme Power, identificou-se aquelas que seriam usuárias do sistema de navegação e que teriam interligação com as operações do Porto de Rio Grande como:

- Empresa EURICOM deseja transportar 40 mil toneladas de arroz para exportação;
- Empresa CAMIL ALIMENTOS deseja transportar 25 mil toneladas de arroz para exportação em casca e beneficiado;
- A cooperativa COOPLANTIO mostra interesse em movimentar 60 mil toneladas de arroz e soja para exportar;
- Empresa NELSON WENDT deseja transportar 30 mil toneladas de arroz com casca para exportação.

A estratégia da Jayme Power é atrair estas cargas de exportação aos estados do centro e norte/nordeste do Brasil, utilizando o modal ferroviário como meio de transporte da zona de produção até o Porto de Pelotas e tentar viabilizar uma operação interligada com o Porto de Rio Grande, caso não viabilize uma linha de Cabotagem por Pelotas, com custos competitivos frente às operações de Longo Curso por Rio Grande.

Estas cargas podem ser a granel como em contêineres, haja vista que o arroz, hoje representa o produto de maior movimentação no Porto de Rio Grande em contêiner, sendo destinado aos portos brasileiros, mesmo de longo curso por conveniência do armador.

O quadro a seguir mostra os principais produtos movimentados em contêiner pelo Porto de Rio Grande e que circulam na AID do Porto de Pelotas.

MERCADORIA	Cont.20'	Cont.40'	TEU'S	Peso (t)
Arroz	20.391	2.950	26.291	633.760
Móveis	531	6.118	12.767	139.691
Madeira	34	3.125	6.284	90.579
Borracha	2.389	1.690	5.769	90.224
Couro	2.437	785	4.007	57.168
Calçados	1.591	3.898	9.387	48.202
Plásticos	641	2.006	4.653	44.128
Químicos	737	137	1.011	18.983
Diversos	16.516	19.607	55.730	724.863
SOMA	45.267	40.316	125.899	1.847.598

FONTE: SUPRG/2008

Tabela 12- Movimentação das Cargas Containerizadas, Porto de Rio Grande

Este levantamento foi feito em 2008, quando de uma análise dos corredores alternativos de exportação da RMPA para Rio Grande, realizado para o DNIT/2009, onde se conseguiu obter junto à Superintendência do Porto de Rio Grande - SUPRG a movimentação das principais mercadorias embarcadas em contêiner, onde, por exemplo, não inclui o fumo por estar fora da área de influência direta (AID) do Porto de Pelotas.

Neste levantamento, verifica-se que o arroz e a madeira também têm origens fora da AID do porto de Pelotas como a região da grande Porto Alegre.

Mas, o arroz também tem boa produção em municípios próximos ao Porto de Pelotas como Arroio Grande, Santa Vitória do Palmar, que estão localizados na AID do Porto e que somados em 2012 chegaram a produzir mais de 600 mil toneladas, segundo o IBGE. Mostrando que há demanda deste produto alimentar e que pode ser trabalhado como um maior potencial.

Na sequência são apresentados outros produtos, mas que, na sua maioria, não se encontram na AID do Porto, com exceção dos setores coureiro e madeireiro que ainda têm muita oferta na região sul do Estado.

As tradicionais projeções de demanda realizadas na década de 70 empregavam sistematicamente modelos econométricos que, em muitos casos de prospecção de mercado, resultaram em extrapolações fora da realidade, levando investidores, tanto da área pública como do setor privado, a realizarem suas inversões em obras superdimensionadas, que ainda hoje apresentam ociosidade.

Na área de planejamento de transportes do setor público, alguns planejadores consideram a demanda como uma variável exógena, ou seja, o setor público tenta apenas reagir aos desejos dos consumidores, expressos nas suas escolhas de rota e modalidade de transporte. No entanto, no presente estudo, desejou-se especialmente proporcionar dados e elementos necessários à tomada de decisão pelo investidor privado, fazendo com que a reação do usuário seja sentida antes de realizar o investimento, tanto é que a formulação das projeções de demanda passa pela sensibilidade do segmento privado que seria potencialmente beneficiado pela implantação de uma nova organização de Porto.

A evolução na movimentação dos principais produtos de carga geral que utilizam ou utilizaram o Porto de Pelotas é caracterizada por resultados de altos e baixos, não dando segurança para desenvolvimento de cenários futuros confiáveis. Em vista deste quadro, optou-se por trabalhar com uma hipótese moderada para projeção da demanda, para tanto, será considerado como o ano de partida o ano base de 2012 das cargas destinada ao Porto como um todo sem distinção de área de cais, e desconsiderado os resultados dos anos anteriores supondo que os excedentes daquelas demandas estejam utilizando alternativas de transporte e podem ser retomadas pelo Porto.




A demanda futura terá como alicerce as análises de comportamento da renda per capita nacional na medida em que os produtos do Porto na sua quase totalidade (exceção do clínquer) pertencem à cadeia produtiva, como os insumos (fertilizantes) e produto final (arroz e cevada). Admite-se que esta variável exprima melhor a tendência da evolução destes produtos.

Mesmo assim se tem como balizador o comércio exterior do Rio Grande do Sul e a evolução da movimentação do maior porto gaúcho (Rio Grande), principal exportador do Estado.

O Porto de Pelotas está localizado na região sul da cidade, à margem esquerda do Canal São Gonçalo, que liga a Lagoa Mirim à Lagoa dos Patos, a 12 km da Lagoa dos Patos e a 58 km da Lagoa Mirim. Ocupa uma área de aproximadamente 48 mil m².

O Porto está devidamente integrado ao Plano Diretor do Município. Suas instalações estão situadas em área afastada do centro geométrico da cidade e não apresenta interferência com o crescimento urbano. A seguir as melhorias de gestão propostas:




MELHORIAS DE GESTÃO																	
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	CRONOGRAMA															
		2017				2018				2019				2020			
	TRIMESTRE	1º	2ª	3º	4º	1º	2ª	3º	4º	1º	2ª	3º	4º	1º	2ª	3º	4º
1	Controle dos Custos																
2	Ajuste do quadro de pessoal e adequação da equipe do Porto (Concurso Público)																
3	Projeto de monitoramento de indicadores de produtividade																
4	Treinamento de Pessoal																
5	Tarifas Portuárias																
6	Regularização de Áreas																
7	Reestruturação do Balanço Contábil																

ESTUDO	
IMPLANTAÇÃO	
CONCLUÍDO	

3.2 Melhorias Operacionais

A SUPRG está iniciando estudos para viabilizar a revisão de seus processos internos, e de sua estrutura visando dar início ao Projeto de Modernização da Gestão Portuária para melhor atender e organizar a gestão dos portos. Concomitantemente há indicação de melhorias operacionais do Porto de Pelotas, conforme tabela a seguir:

MELHORIAS OPERACIONAIS																	
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	CRONOGRAMA															
		2016				2017				2018				2019			
		TRIMESTRE				1º	2ª	3º	4º	1º	2ª	3º	4º	1º	2ª	3º	4º
1	Adequação da Sinalização e Balizamento para permitir que o Porto funcione 24h																
2	Sistema de Controle de Armazenagem																

ESTUDO	
IMPLANTAÇÃO	
CONCLUÍDO	

3.2.1 Adequação da Sinalização e Balizamento para Navegação 24h

A Adequação da Sinalização e Balizamento para permitir que o Porto funcione 24 horas por dia, além de constar no Plano Mestre, é uma solicitação dos importadores e armadores que utilizam Porto Alegre como seu destino final. A viabilização da navegação 24 horas, diminuirá o tempo de navegação, e por consequência o preço dos fretes, sendo uma ação de fomento a movimentação de mercadorias.

A implementação do Sistema de Controle de Armazenagem é uma necessidade da Autoridade Portuária saber exatamente seus estoques e os tempos de armazenagem em suas instalações públicas, também vale ressaltar que estes dados deverão ser transmitidos a ANTAQ.

3.2.2 Sistema de controle de armazenagem

O sistema de Controle de armazenagem consiste na sistematização dos saldos de mercadorias armazenados em cada armazém do Porto. Este sistema tem interação com o sistema de Agendamento que conforme Regulamento de Exploração do Porto – REP, controla a destinação do uso público dos armazéns. Cerca de 80 % desta ação já encontra-se concluída, faltando desocupação de alguns armazéns portuárias para efetivamente zerar saldos e implementa-los no sistema. Sua previsão de conclusão é final de 2018.

3.2.3 Outras ações não contidas no Plano Mestre ações contidas no PDZ

No ano de 2016, o Porto de Pelotas, recebeu melhorias operacionais relevantes, uma delas foi a instalação da nova balança rodoviária com capacidade de 120 toneladas e 60 metros de comprimento, nova rampa de ova e desova de contêineres, reforma da sala da atracação do Porto e sala de convivência dos caminhoneiros.

3.3 Proposições de investimentos Portuários

Os investimentos de infraestrutura no Porto de Pelotas que requerem atenção são:




- Dragagem de manutenção e aprofundamento do acesso aquaviário para 8,5 m
- Aumento da largura do canal da barra para 80 m
- Dragagem de aprofundamento dos berços para 8,5 m
- Obras do cais para permitir o aprofundamento para 8,5 m
- Estabelecimento de pátio para contêineres

Os itens acima estão previstos no Plano Mestre do Porto de Pelotas, sua execução poderá alterar substancialmente as características mercadológicas do porto, por isso sua execução depende estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental detalhado. Os investimentos listados são interdependentes, sendo necessária a execução de todos para que

se atinja os resultados previstos plano mestre. No entanto, importante ressaltar que passados 5 anos do desenvolvimento do Plano Mestre, o porto de Pelotas sofreu uma mudança drástica de seu perfil, com a implantação do terminal de toras da CMPC. Por isso os investimentos portuários, ora sinalizados, deveram passar por uma revisão, por meio do desenvolvimento EVTEAS e EIA/RIMA, conforme preconiza as portarias SEP/PR nº338/2015 e nº 525/2015, para aprovação do poder concedente.

O cronograma apresentado abaixo é norteador das atividades a serem desenvolvidas pela Autoridade Portuária.

MELHORIAS OPERACIONAIS																	
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	CRONOGRAMA															
		2016				2017				2018				2019			
		TRIMESTRE				1º	2ª	3º	4º	1º	2ª	3º	4º	1º	2ª	3º	4º
1	Dragagem de manutenção e aprofundamento do acesso aquaviário para 8,5 m																
2	Aumento da largura do canal da barra para 80 m																
3	Dragagem de aprofundamento dos berços para 8,5 m																
4	Obras do cais para permitir o aprofundamento para 8,5 m																
	Estabelecimento de pátio para contêineres																

ESTUDO	
IMPLANTAÇÃO	
CONCLUÍDO	

3.4 Proposição de Investimentos em Acessos

O Porto de Pelotas carece de investimento em seu acesso rodoviário, no ano de 2016, a rua Conde de Porto Alegre foi requalificada, mas um acesso que ligue diretamente as BR's ao Porto é essencial.

3.4.1 Construção de um novo acesso do porto - Acesso Sul

Diante desse investimento no Porto de Pelotas, a empresa CMPC, juntamente com a Prefeitura Municipal, assinaram convênio para qualificação do acesso ao porto de Pelotas, cerca de 1,5km da rua Conde de Porto Alegre, incluindo sinalização vertical, semafórica e ainda encontra-se o projeto no Ministério dos Transportes, para construção de uma elevada de aproximadamente 3,5 km, ligando a BR 392 ao Porto de Pelotas.



Figura 35 - Acesso sul

INVESTIMENTOS DE ACESSO																	
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	CRONOGRAMA															
		2016				2017				2018				2019			
	TRIMESTRE	1º	2ª	3º	4º	1º	2ª	3º	4º	1º	2ª	3º	4º	1º	2ª	3º	4º
1	Construção de um novo acesso ao entorno do porto - Acesso Sul																

ESTUDO ■
 IMPLANTAÇÃO ■
 CONCLUÍDO ■

3.5 Proposição de Reorganização de Áreas

O zoneamento portuário consiste na proposição e na definição de uma ocupação racional de suas áreas, de forma a maximizar sua eficiência operacional, setorizando áreas em função de suas funcionalidades e necessidades. Sendo assim segue abaixo descrição do zoneamento atual expresso no PDZ vigente, assim como a proposição de zoneamentos para o Porto de Pelotas que teve por base a Portaria SEP/PR nº 3, de 7 de janeiro de 2014, seguindo a diferenciação de áreas, por categoria de produto movimentado, para horizontes de curto, médio e longo prazo. As proposições dos zoneamentos futuros tiveram como base as atividades já consolidadas em cada área e suas vocações operacionais.

Cabe ressaltar que considera-se áreas Multipróposito, áreas portuárias localizadas dentro do porto organizado, que podem ser utilizadas por entidades da administração pública e seus órgãos, com vistas ao exercício de suas competências vinculadas às atividades portuárias, ou para instalação de terminal privativo autorizado pela Autoridade Portuária e Agência reguladora, que poderá atender o mercado na movimentação e armazenagem de mercadorias de granéis sólidos, granéis líquidos, carga geral, e ou que necessitam de soluções customizada .

3.5.1 Zoneamento Atual

a) ÁREA PORTUÁRIA ATUAL

Compreende a área na qual vem sendo processadas as operações portuárias.



Figura 36 - Área portuária Atual

A área delimitada na figura acima possui aproximadamente 49 mil metros quadrados.

b) ÁREAS PARA ARRENDAMENTOS

Além da área do CADEM e da CHÁCARA DA BOCA DO ARROIO podem ficar destinadas aos empreendimentos ligados à construção e reparos navais, em especial no segmento de apoio off-shore ou similares, o Porto possui toda a área de cais disponível para arrendamento.



Figura 37 – CAIS PÚBLICO

No desenho estão sendo indicadas duas áreas: o terreno designado como do CADEM com 16.300 m² Se insere também neste contexto o terreno da CHÁCARA DA BOCA DO ARROIO (ou “Chácara da Brigada”) com 25 hectares, localizada na confluência do Canal São Gonçalo com o Arroio Pelotas, a leste do porto.

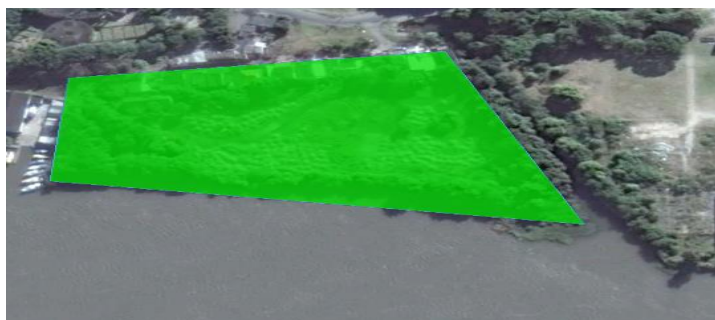


Figura 38 - CADEM



Figura 39 - Boca do Arroio

Além do prédio anexo a administração do Porto, este Porto possui a área DOCA FLUVIAL, que são indicadas como áreas não operacionais.

A DOCA FLUVIAL com área à oeste do porto, não contígua a este, com dimensões: 180m no trecho norte 110m no trecho sul e 75m no trecho oeste (largura da doca), conforme descreve a foto abaixo.

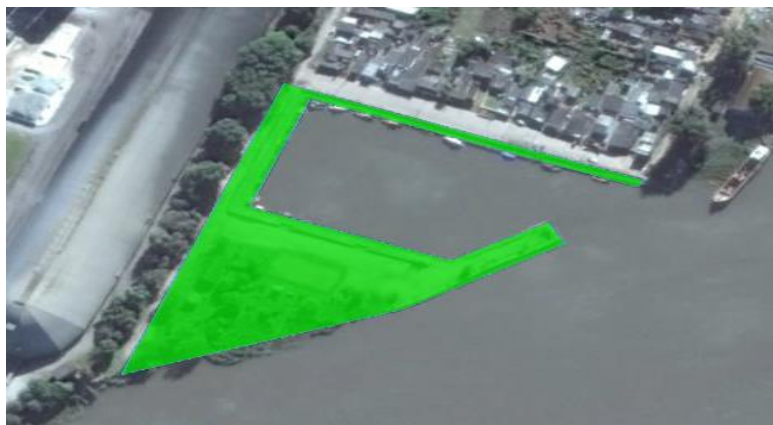


Figura 40 - Doca Fluvial

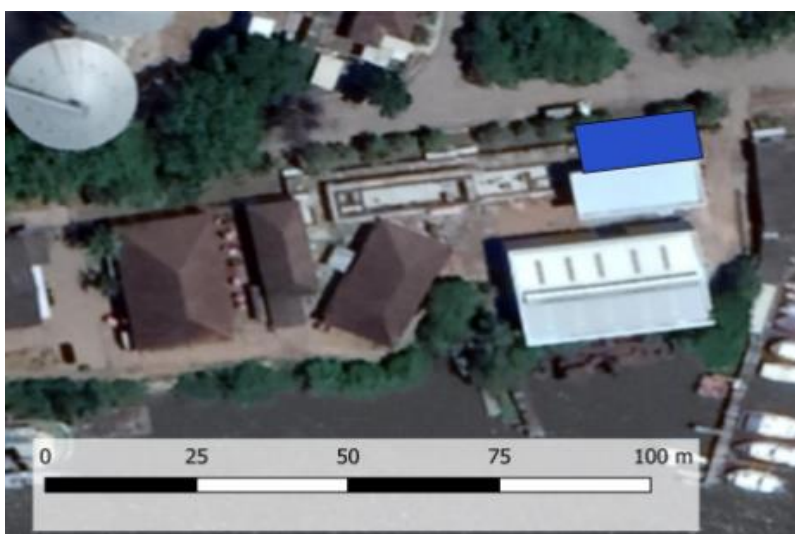


Figura 38 - Prédio Apoio

3.5.2 Zoneamento Curto / Médio prazo

O Zoneamento para curto e médio prazo corresponde a definição de ocupação para um horizonte temporal de 4 a 10 anos. No entanto, esta Autoridade Portuária pretende adotar o novo zoneamento a partir de Janeiro de 2017.

ÁREA NÃO OPERACIONAL

A Doca Fluvial – Quadrado, e a área do prédio anexo a administração do Porto são as áreas não operacionais do Porto de Pelotas. A Destinação é para atividades de revitalização, cultural, lazer, educativas, de apoio e esportiva.

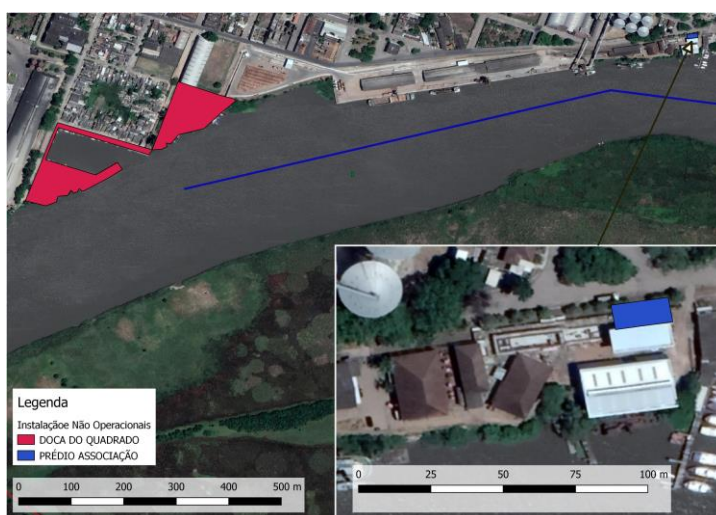


Figura 41 – Áreas não Operacionais Doca Fluvial Quadrado e Prédio anexo a Administração.

- Multipropósito

As áreas Multipropósito, conforme mencionado anteriormente, destina-se para instalação de terminal privativo autorizado pela Autoridade Portuária e Agência reguladora, que poderá atender o mercado na movimentação e armazenagem de mercadorias de granéis sólidos, granéis líquidos, carga geral, e ou que necessitam de soluções customizada.

A área Multipropósito 1 – CIMPOR possui aproximadamente 11 hectares, a área Multipropósito 2 – CMPC, possui aproximadamente 23 mil metros quadrados.



Figura 392 - Multipropósito 1 e 2

A área Multipropósito 3 – CADEM possui aproximadamente 16.300 metros quadrados, situada a leste da área de granéis e carga geral.



Figura 43 - Multipropósito 3

A área Multipropósito 4 – Boca do Arroio não é contígua ao porto operacional, localizada na confluência do Canal São Gonçalo com o Arroio Pelotas, a leste do porto, possuindo aproximadamente 25 hectares,



Figura 44 - Multipropósito 4 - Boca do Arroio

- Área Operacional Atual
Com aproximadamente 25mil metros quadrados, a área operacional atual é situada a leste da área Multipropósito 2. Nesta zona, ocorrerão as operações de carga geral, contêineres e granéis.



Figura 45 - Área Operacional Atual

3.5.3 Zoneamento Longo Prazo

O Zoneamento para longo prazo corresponde a definição de ocupação para um horizonte temporal de 20 anos. Vislumbra-se contratação de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental para prolongamento de cais a Área Multipropósito 2 de aproximadamente 200 metros, permanecendo inalterados os zoneamentos propostos a curto e médio prazo.

Segue abaixo a área:



Figura 46 - Prolongamento de Cais

3.6 Ações Ambientais

As ações ambientais propostas, além do monitoramento das ações ambientais, implantação dos planos e programas ambientais propostos pelo licenciamento, a SUPRG,

contratou uma técnica, com formação na área ambiental, com vistas a manutenção da Licença de Operação do Porto de Pelotas e suas condicionantes.

Abaixo a descrição das condicionantes da Licença de Operação do Porto de Pelotas, que serão objeto das ações ambientais do porto.

- Medidas de Prevenção e Controle:
 - Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos;
 - Programa de Gerenciamento dos Efluentes Líquidos;
 - Programa de Controle de Emissões Atmosféricas;
 - Programa de Controle de Ruído;
 - Programa de Controle das Dragagens de Manutenção;
 - Programa de Gerenciamento dos Riscos Ambientais;
 - Programa de Controle da Água de Lastro dos Navios;
 - Programa de Manejo da Vegetação;

- Monitoramento:
 - Programa Monitoramento da Qualidade da Água;
 - Programa de Monitoramento da Biota Aquática;
 - Programa de Monitoramento de Efluente Sanitário;
 - Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar;
 - Programa de Monitoramento dos Recursos Hídricos;
 - Programa de Monitoramento da Qualidade do Sedimento;
 - Programa de Monitoramento das Dragagens de Manutenção;
 - Programa de Monitoramento dos Parâmetros Físicos (corrente e ondas);

- Socioambiental:
 - Programa de Relacionamento e Comunicação Social;
 - Programa de Educação Ambiental;
 - Programa de Apoio à Contratação da Mão de Obra Local;
 - Programa de Apoio às Atividades Produtivas Locais;
 - Programa de Compensação da Atividade de Pesca e Maricultura;
 - Programa de Apoio à Infraestrutura Local;
 - Programa de Mitigação das Interferências no Sistema Viário;

- Programa de Monitoramento das Intervenções Socioeconômicas.

A seguir o atendimento das condicionantes da Licença de Operação do Porto de Pelotas:

AÇÕES AMBIENTAIS																	
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	CRONOGRAMA															
		2016				2017				2018				2019			
	TRIMESTRE	1º	2ª	3º	4º	1º	2ª	3º	4º	1º	2ª	3º	4º				
1	Condicionantes atendidas da Licença de Operação do Porto de Pelotas LO nº 8162/2015 – DL: - PGRS; - PGA; - PEI; - APR; - Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar; - Programa de Monitoramento de Qualidade da Água e Sedimentos; - Programa de Controle de Ruídos;																

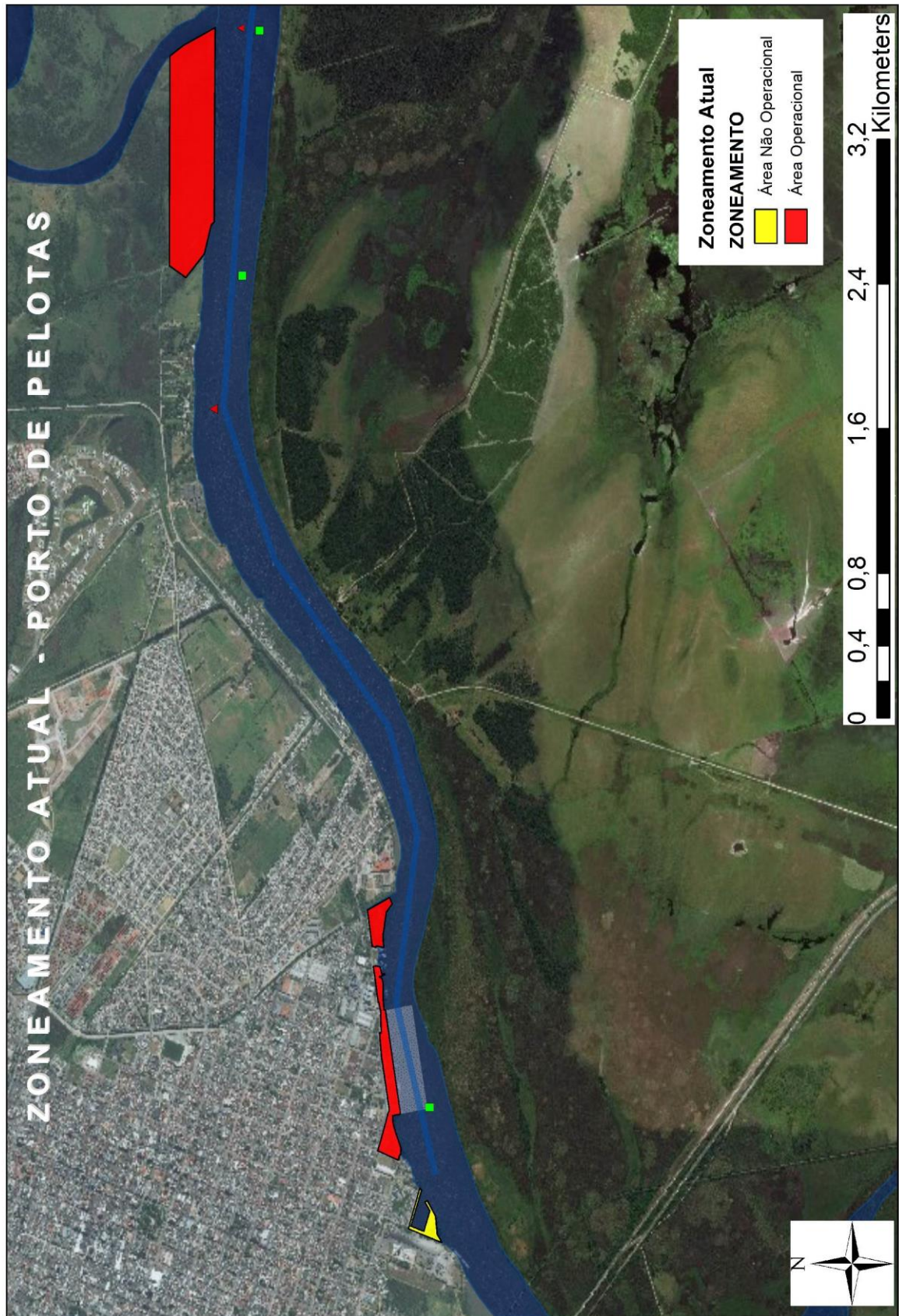
2	<p>Condicionantes não atendidas da Licença de Operação do Porto de Pelotas LO nº 8162/2015 – DL:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Programa de Efluentes Líquidos; - Programa de Emissões Atmosféricas - Programa de Monitoramento da Bióta Aquática 										
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

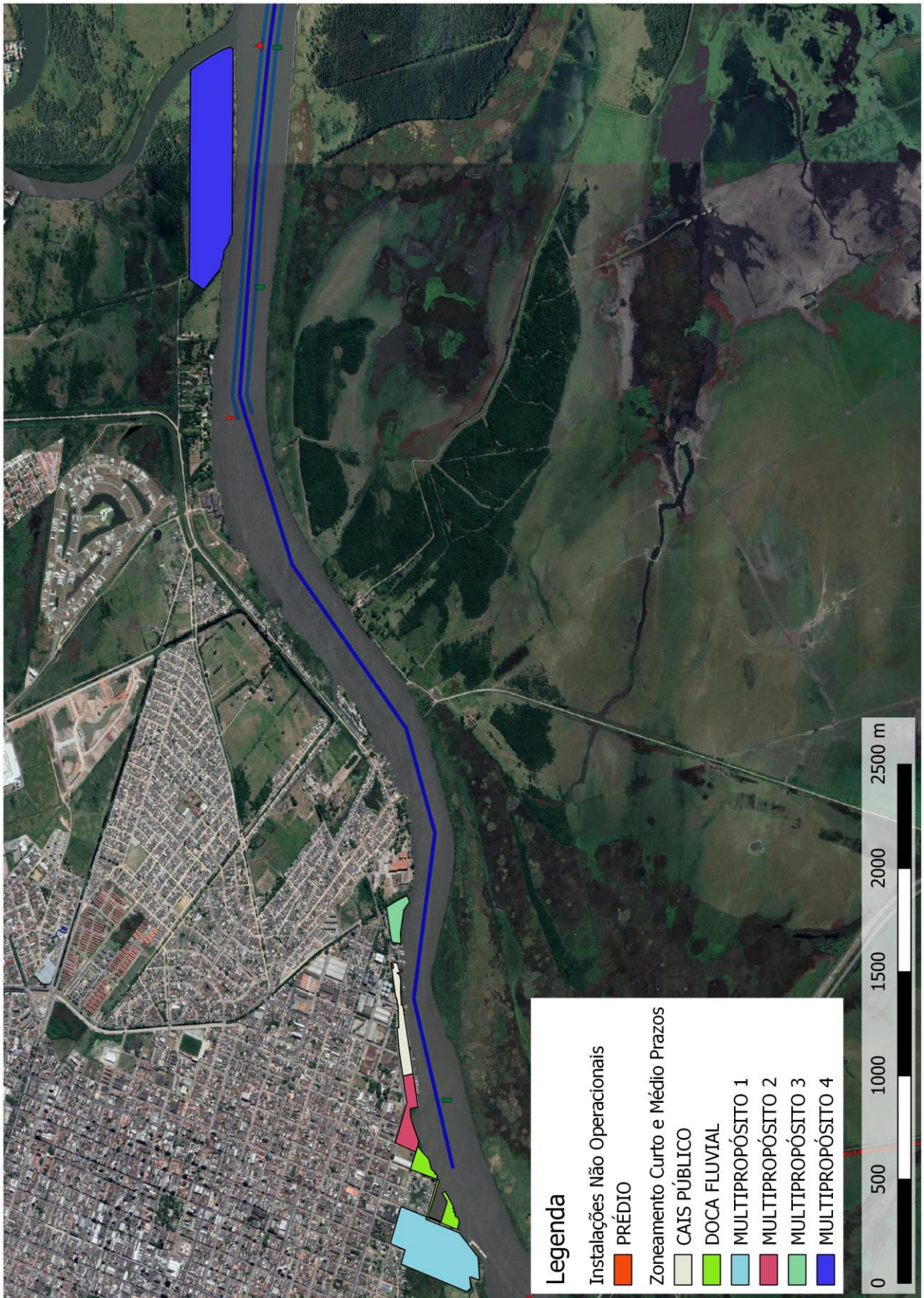
NÃO ATENDIDO	
EM ATENDIMENTO	
ATENDIDO	

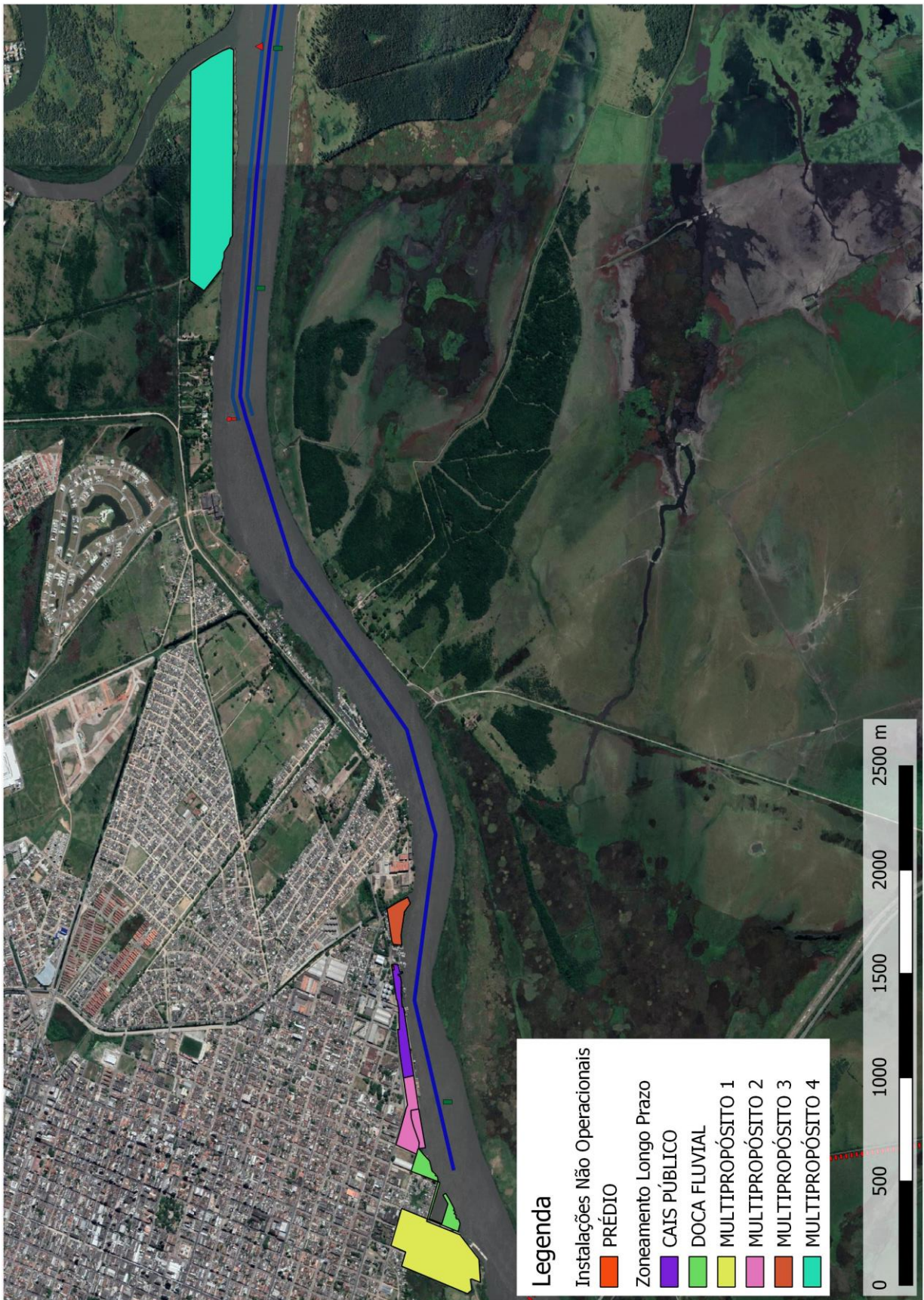
4 ZONEAMENTO

Conforme Portaria SEP nº 03 de 2014, capítulo 4 Zoneamento encontra-se em anexo em mídia digital no formato. shp – *shapefile* com os detalhes requeridos.

Nas figuras que seguem, temos representados os principais mapas do zoneamento do porto:







5 METODOLÓGIAS E MEMÓRIA DE CÁLCULO

A construção deste Plano de Desenvolvimento e Zoneamento foi baseado na pesquisa qualitativa dos instrumentos de planejamento datados de 2013, não havendo cálculos específicos vinculados a este documento. Além disso foram utilizados as análises do Plano Mestre do Porto de Pelotas, obedecendo o solicitado na Portaria SEP nº 03/2014.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PELOTAS, 2013. Superintendência de Portos e Hidrovias, e Empresa Engeplus.

PLANO MESTRE, Plano Mestre do Porto de Pelotas, 2013. Universidade de Santa Catarina, e Secretária Especial de Portos da Presidência da República.

LAGOA DOS PATOS, Praticagem da Lagoa dos Patos. Disponível em: <http://www.lagoadospatos.com.br>. Acesso em :Julho 2017

ANTAQ, Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br>. Acesso em: Agosto 2017

MARINHA DO BRASIL, Marinha do brasil. NORMAN´S e NPCF. Disponível em <http://www.marinha.mil.br>. Acesso em: Agosto 2017

MT, Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil. Rodovias e Ferrovias. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/>. Acesso em: Setembro 2017.

SEMA, Secretaria do Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. Zoneamento Econômico e Ecológico do RS. SEMA e Condex Remote, Agosto 2017.

PDP, Plano de Desenvolvimento Portuário do Porto de Pelotas. GEIPOT – Portobrás, 1979

**SUPERINTENDÊNCIA DO
PORTO DO RIO GRANDE**

UNIDADE PORTO DE PELOTAS
Rua Benjamim Constant, 215 - Centro
Pelotas – RS – CEP 96.020-010

Fone: +55 53 3278 7272
portopel@suprg-pel.com.br
www.portoriogrande.com.br