

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO VELHO 2018



Porto
de Porto Velho

SOPH - Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia



SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA – SOPH

CNPJ:02.278.152/0001-86

Empresa Pública do Governo do Estado de Rondônia, vinculada à Superintendência de Estado de Desenvolvimento e Infraestrutura – SEDI.

Consórcio Público de Direito Privado

R Terminal dos milagres, 400, bairro novo estado – Porto Velho – CEP: 78.900-750

Telefones: Gabinete:(69) 3229-3904; Engenharia: 2181-4951; Jurídico 2181-4967; Diretoria Financeira: (69) 2181-4963; Dir. Finan: (69) 3229-3904; Dir. Operação: (69) 2181-4959; Recepção: (69) 2181-4950 e 3229-3904

www.rondonia.ro.gov.br/soph

Consórcio Público de Direito Privado
Convênio n.º 06/1997 – Ministério dos Transportes
Lei n.º 729/1997 – Lei de autorização da Instituição da SOPH

Tipo de Atividade: Administração e exploração comercial de portos organizados

EQUIPE TÉCNICA

SOPH – Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH

Diretor Presidente: Francisco Leudo Buriti de Sousa

Diretor Financeiro: João Bosco de Araújo

Diretor de Fiscalização e Operação: Edemir Monteiro Brasil Neto

Gabinete

Maria Antônia do Nascimento

Coordenadoria de gestão portuária

Hélio Salvador de Assis

Coordenadoria jurídica

Rodolfo Jenner de Araújo Moreira

Assessoria de comunicação

Rafaela Schuindt de Oliveira Nascimento

Controle interno

Marco Antônio Cardoso Figueira

Segurança do trabalho

Jorrey da Silva Costa

Setor de gestão ambiental

Cristiane Alaíde Correia

Comissão de licitação

Valdeir Antônio de Souza

Setor de recursos humanos

Haline da Silva Oliveira Barbosa

Setor de faturamento

Carmelita de Farias Alves

Setor de contabilidade

Maria Elenita Ferreira do Nascimento

Setor de engenharia

Flávio Renan Camargo Marcolino

Unidade de segurança

Sávio Roberto Melo da Silva

Assessoria de contratos e licitações

Fernando Fernandes

Sumário

I. APRESENTAÇÃO	7
II. INTRODUÇÃO	8
III. JUSTIFICATIVA	9
1. INFORMAÇÕES GERAIS	10
1.1 Localização.....	10
1.2 Dados cadastrais.....	12
1.3 Histórico.....	12
1.4 Marcos legais	13
1.5 Situação institucional.....	13
1.6 Estrutura administrativa e de gestão	14
1.6.1 Quadro de Pessoal.....	16
1.6.2 proventos anuais	19
2. SITUAÇÃO ATUAL	20
2.1 Terminal De Passageiros.....	20
2.2 Instalação de Acostagem.....	21
2.2.1 Rampas RO-RO.....	22
2.2.2 CAIS FLUTUANTE.....	27
2.2.3 Reforma do Cais Flutuante	29
2.2.4 Ampliação do cais flutuante	29
2.2.5 Terminal Multi-Cargas	33
2.3 Instalação de Armazenagem	34
2.3.1 Armazém de cargas Gerais	38
2.4 Equipamentos Portuários	39
2.5 Áreas e Instalações Arrendadas	44
2.5.1 Complexo Hermasa.....	46
2.6 Áreas Arrendáveis.....	47
2.6.1 Área de expansão I	48
2.6.2 Área de expansão II	48
2.6.3 Projetos Portuários I	48
2.6.4 Projetos Portuários II	49
2.6.5 Projetos Portuários III	49
2.6.6 Projetos Portuários IV.....	49
2.6.7 Projetos Portuários V.....	49
2.7 Terminais de Uso Privado Dentro da Poligonal do Porto.....	50
2.8 Áreas e Instalações Alfândegas	50

2.9 Instalação Portuária Explorada Mediante autorização existente no entorno do Porto de Porto Velho (RO).....	51
2.9.1 Tup Cargil.....	51
2.9.2 TUP Amazongás	52
2.10 Instalações Retropontuárias	53
2.11 Instalações de Suprimentos – Utilidades	53
2.11.1 Energia Elétrica	53
2.11.2 Abastecimento de água	54
2.11.3 Drenagem e esgoto	55
2.11.4 Telecomunicações	55
2.12 Instalações não afetas as Operações Portuárias (áreas não operacionais)	55
2.13 Serviços de Apoio Operacional.....	57
2.13.1 Sistemas de monitoramento do tráfego aquaviário	57
2.13.2 Praticagem.....	57
2.13.3 Rebocagem	57
2.13.4 Serviços de apoio à embarcação	57
2.14 MÃO DE OBRA	57
2.14.1 OGMO	57
2.14.2 Trabalhadores Portuários	58
2.14.3 Saúde e segurança do trabalhador	58
2.15 MEIO AMBIENTE	60
2.15.1 Definição e delimitação das áreas de influência	60
2.15.2 Geologia.....	61
2.15.3 Hidrogeologia	62
2.15.4 Clima	63
2.15.5 Nível do Rio	63
2.15.16 Gestão Ambiental	64
2.15.17 Agenda Ambiental Portuária	65
2.15.18 Licenciamento Ambiental	65
2.15.19 Ações Ambientais	66
2.16 SEGURANÇA.....	68
2.16.1 Isps Code.....	68
2.16.2 Segurança Patrimonial	68
2.16.3 Da guarda Portuária.....	68
2.16.4 Conjuntura atual.....	69
2.16.5 Da legislação correlata à guarda portuária	69

2.16.6 Da admissão e estrutura do emprego de guarda portuário.....	70
2.16.7 funções institucionais da coordenação da guarda portuária	70
2.17 ACESSOS INTERNOS DO PORTO.....	71
2.17.1 Vias de circulação rodoviária.....	71
2.17.2 Vias de circulação ferroviária	72
2.18 ACESSOS TERRESTRES.....	72
2.18.1 Rodoviário.....	72
2.18.2 Ferroviário	73
2.18.3 Dutoviários	73
2.19 ACESSOS HIDROVIÁRIOS.....	74
2.21 INTERAÇÃO PORTO CIDADE	76
2.21.1 Integração do porto no planejamento urbano.....	76
2.21.2 Impactos da Atividade Portuária no Município	77
2.21.3 iniciativas para harmonização da relação porto-cidade.....	78
3. PLANO OPERACIONAL.....	79
3.1 Instalações	79
3.2 MELHORIAS DE GESTÃO	80
3.2.1 Construção de nova sede da administração do porto.....	80
3.2.2 Construção de sede para órgãos intervenientes e agentes portuários	83
3.2 MELHORIAS OPERACIONAIS	84
3.3 PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS	85
3.3.1 Modernização de Instalações e Equipamentos Portuários	85
3.4 PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS EM ACESSOS.....	92
3.4.1 Revitalização de vias internas.....	92
3.5 PROPOSIÇÃO DE REORGANIZAÇÃO DE ÁREAS	93
3.6 AÇÕES AMBIENTAIS.....	94
4. ZONEAMENTO.....	97
4.1 Poligonal	97
4.2 ACESSOS.....	98
4.2.1 Acessos Rodoviários	98
4.2.2 Acesso Ferroviário	99
4.2.3 Acesso Hidroviário	99
4.4 ZONEAMENTO	100
4.5 ÁREAS ARRENDADAS	101
4.6 ÁREAS ARRENDÁVEIS.....	102
4.8 ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS NO PORTO.....	103

4.9 INSTALAÇÕES NÃO OPERACIONAIS	104
4.10 ARMAZENAGEM	105
4.11 ACOSTAGEM	106
4.12 TERMINAIS DE PASSAGEIROS	107
4.13 TERMINAIS DE USO PRIVADO EXISTENTES NO PORTO	107
4.14 INSTALAÇÕES RETROPORTUÁRIAS	108
5 CONTRATOS ADMINISTRATIVOS CONTINUADOS DE CUSTEIO	108
6 RECEITAS.....	109
6.2 Tarifas	110
6.3 ARRECADAÇÃO	120
7 ANÁLISE ESTRATÉGICA.....	122
7.1 Matriz Swot.....	122
9.2 Linhas estratégicas	123
8 MARCOS LEGAIS.....	124
8.1 Portaria N.º 7.490/2018 – Cessão onerosa à SOPH	124
8.2 Portaria 1.1012/1993 – Área do Porto Organizado de Porto Velho /RO	124
8.3 Decreto 4/2016 – Área do Porto Organizado	125
8.4 Ato Declaratório de Recinto Alfandegado.....	126

I. APRESENTAÇÃO

Em 29/01/2016, através da portaria N.^º 037/DIRPRE/SOPH, a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH, designou grupo multidisciplinar de empregados com o objetivo de revisar e atualizar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ, do Porto de Porto Velho, em atendimento ao estabelecido na Lei Federal n.^º 12.815, de 05 de junho de 2013, a par de se constituir parte fundamental de “planejamento operacional da Administração 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 expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP e respectivo Plano Mestre”. Documento este, também, integrante do Convênio de Delegação firmado entre o Governo do Estado de Rondônia e a União Federal, através do Ministério dos Transportes em 1997, tendo como sub-rogatária a SOPH.

Este importante documento de planejamento, tem ainda como propósito constituir-se no principal balizador de programa de implementação de melhorias qualitativas e quantitativas das condições portuárias do Porto de Porto Velho, tendo como princípio fundamental o exclusivo exercício, pela SOPH, do papel de Autoridade Portuária, para propiciar:

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

- Compatibilização com as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios 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;
- Adequação das áreas e instalações do porto visando à eficiência das operações portuárias e dos acessos ao porto;
- Previsão de planejamento para horizontes de curto (quatro anos), médio (10 anos) e longo prazo (20 anos);

- Observação e cumprimento da legislação ambiental, especialmente aquela que afeta o setor portuário;
- Consideração, no planejamento e zoneamento, da capacidade de suporte do ecossistema no qual o porto está inserido;
- O PDZ deverá considerar como premissas as projeções de demanda, cálculos de capacidade e o consequente Plano de Melhorias e Investimentos estabelecido no respectivo Plano Mestre;
- O arrendamento de áreas e instalações;
- A restruturação administrativa e organizacional da administração;

II. INTRODUÇÃO

Em 1993, a Lei nº8.630, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, que, dentre outras determinações, previa a elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ para cada porto público, com o objetivo de guiar as tomadas de decisões das autoridades portuárias. Assim, o PDZ tem se configurado como uma ferramenta de planejamento e gestão fundamental para as Administrações Portuárias, servindo também como orientação às atividades do porto, para consulta por diversos agentes e entidades, públicos e privados, no estabelecimento de seus planos e programas, com vistas à exploração econômica das áreas e instalações portuárias.

Com a publicação da nova Lei dos Portos (12.815/2013), o quadro institucional que determinava os papéis dos governos, nos diversos níveis e da iniciativa privada era complexo e cada Autoridade Portuária ficava responsável pela elaboração individualizada do planejamento do respectivo porto, sem, contudo, garantir que esse planejamento estivesse integrado a uma programação nacional de investimentos.

A partir do novo marco regulatório, coube à SEP a missão de elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada, abrangendo tanto acessos portuários quanto infraestrutura e desenvolvimento urbano.

A primeira iniciativa da SEP nessa direção foi à construção, ainda durante a formulação da Lei nº 12.815, do Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP, ferramenta de apoio na tomada de decisões e busca de resultados para os problemas provocados pela falta de uma estrutura uniforme na divisão clara de tarefas e responsabilidades entre entidades públicas e privadas.

III. JUSTIFICATIVA

O Zoneamento será representado com a configuração atual de ocupação do porto, assim como os cenários de ocupação de curto, médio e longo prazo.

Neste sentido, esta Revisão considera as diretrizes atuais estabelecidas pelo Ministério dos Transportes e Integração Nacional e ratificadas pela Diretoria Executiva da SOPH no sentido de atender ao Projeto Porto Futuro, em que serão revisadas e adequadas as áreas operacionais, bem como as áreas não afetas à operação portuárias, cuja destinação será abrigar atividades comerciais.

O presente relatório apresenta de forma consubstancial, para o Porto de Porto Velho (RO), dados, informações e mapas, necessários ao atendimento pleno dos Itens: 1 - INFORMAÇÕES GERAIS; 2 - SITUAÇÃO ATUAL; 3 - PLANO OPERACIONAL.

1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1 Localização

O Porto de Porto Velho está situado na margem direita do Rio Madeira, Município de Porto Velho (RO), distante cerca de 80 Km a montante da foz do Rio Jamari e região Norte do Brasil na Rua Terminal dos Milagres, 400 – Bairro da Balsa CEP: 78900-750 – Porto Velho (RO).

Suas coordenadas geográficas são:

Latitude	Longitude
08° 44' 00" S	63° 55' 00" W

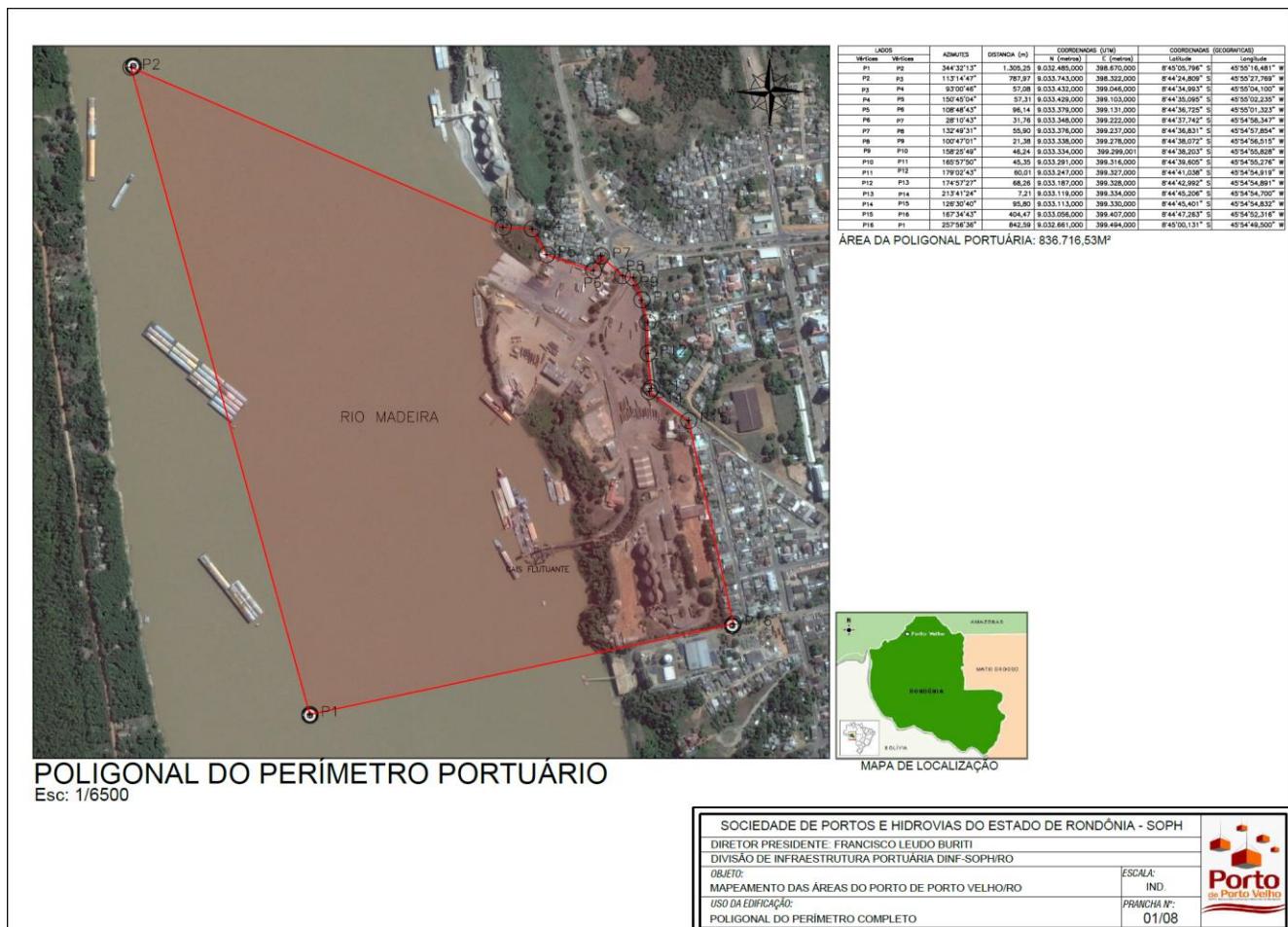


FIGURA 1 – PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DO PORTO DE PORTO VELHO (RO)
FONTE: SOPH/2018

A área de administração do Porto de Porto Velho é definida pela margem direita do rio Madeira, correspondente na área ocupada pelas instalações de propriedade da SOPH, que faz divisa a montante com terrenos da empresa Amazongás e a jusante com terrenos de propriedade da Cargill.

A Tabela 1 mostra o endereço da sede administrativa do Porto de Porto Velho (RO).

TABELA 1 – LOCALIZAÇÃO DO PORTO DE PORTO VELHO

Porto de Porto Velho - SOPH	
Nome	Porto de Porto Velho – SOPH
Administrador	Francisco Leudo Buriti de Sousa
Endereço	Rua Terminal dos Milagres, 400, Balsa
Cep	76.801-370
Telefones	(69) 3229-3904/2181-4950
E-mail	gabportpv@gmail.com

Fonte: SOPH/2018

As coordenadas geográficas do Porto, bem como o Sistema UTM são apresentados na Tabela 2.

TABELA 2 – COORDENADAS GEOGRÁFICAS DO PORTO DE PORTO VELHO
COORDENADAS GEOGRÁFICAS

LATITUDE	08° 44' 00" S	
LONGITUDE	63° 55' 00' W	

Fonte: SOPH/2018

Na figura 2 é possível ver as instalações do porto e sua localização, e na figura 3 está delimitada o limite da área do porto Organizado de Porto Velho (RO), conforme o Decreto de 04 de maio de 2016 – DOU 05.05.2016, pela Presidência da República.



FIGURA 2 - PORTO DE PORTO VELHO

Fonte: SOPH/2018

A respeito da área de influência do Porto de Belém, pode-se dizer que a mesma estende-se por todo o território do Estado de Rondônia, além do Estado do Mato Grosso, Amazonas, Acre e norte da Bolívia.

1.2 Dados cadastrais

A Tabela 3 a seguir apresenta os dados cadastrais da SOPH.

TABELA 3 – IDENTIFICAÇÃO DA SOPH

PODER E ÓRGÃO DE VINCULAÇÃO	
Poder:	Governo do Estado de Rondônia - Executivo
Órgão de Vinculação:	Superintendência Estadual de Desenvolvimento Econômico e Infraestrutura – SEDI.
IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE JURISDICONADA	
Denominação Completa:	Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia
Denominação Abreviada	SOPH
Natureza Jurídica	Empresa Pública
CNPJ:	02.278.152/0001-86
Página Web:	http://www.rondonia.ro.gov.br/soph/
E-mail:	gabportopv@gmail.com
Telefone	(69) 3229-3904/2181-4950

Fonte: Fonte: SOPH/2018

1.3 Histórico

A instalação de um porto oficial na cidade de Porto Velho para servir de opção de transporte na região foi uma aspiração presente desde os tempos que o município pertencia ao Estado do Amazonas. Desde a fundação do Município de Porto Velho (RO) em 02 de outubro de 1914, até a década de 70, as operações de carga e descarga ainda eram realizadas nas barrancas do rio Madeira.

Atendendo as antigas reivindicações, em 20 de abril de 1973, o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN, do extinto Ministério do Transporte e Comércios, iniciou os projetos para construção de um novo Porto na cidade de Porto Velho, visando substituir as antigas rampas de embarque e desembarque do plano inclinado (sarilho) implantadas pela Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e que eram usados como o único Porto oficial da região. Além de atender à movimentação de cargas considerando as condições adversas locais de

altas velocidades de correntes, grandes desníveis de água verificados nas diversas fases do rio e o transportes de sedimentos e arrasto de grandes troncos.

Assim, em 1976 foram instalados duas gruas de grande lança no topo da barranca do rio no atual local do Porto, considerado como marco inicial de sua construção.

A partir de então, diversas obras de infraestrutura foram sucessivamente implementadas, com a instalação de rampas *Ro-Ro*, a pavimentação de pátios, construção do cais flutuante, construção de armazéns e construção de instalações administrativas.

1.4 Marcos legais

- a) Deliberação da Portobrás n.º 004/85: A empresa de Portos do Brasil – Portobrás, empresa pública federal então responsável pela organização e administração dos portos organizados do Brasil, manteve-se a administração do Porto de Porto Velho, até janeiro de 1985, vinculada à administração do Porto de Manaus – APM. Com a transformação do território em Estado de Rondônia, foi criada a Administração do Porto de Porto Velho – APPV – entidade que passou a compor, por vinculação direta, a estrutura organizacional da Portobrás.
- b) Com a extinção da Portobrás, em 1990, a União, através do Decreto nº 99.475, de 24/08/90 autorizou a descentralização às sociedades de economia mista subsidiárias da Portobrás, então em liquidação, mediante convênio, a Administração dos Portos Hidrovias e Eclusas.
- c) Convênio de Descentralização nº 003/90, firmado em 19/11/1990: O Porto de Porto Velho teve, então, sua administração transferida para a Companhia Docas do Pará – CDP, o prazo desse convênio foi sucessivamente prorrogado, através de termos aditivos até julho de 1997.
- d) Lei 729, de 14/07/1997: criada a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH, empresa pública de nível estadual, para qual é transferida a responsabilidade pela gestão do Porto de Porto Velho uma vez que sua finalidade legal é desenvolver a rede hidroviária interior e a infraestrutura portuária no Estado de Rondônia.

1.5 Situação institucional

O Modelo “Landlord Port” de Autoridade Portuária é o modelo adotado pela SOPH para a exploração do Sistema Portuário. O Estado é o provedor da infraestrutura e o setor privado o responsável pelo provimento da superestrutura e pela realização da operação portuária, por

meio de arrendamentos (concessão). Está vinculado à Superintendência Estadual de Desenvolvimento Econômico e Infraestrutura de Rondônia (Sedi).

Apesar disso, este opera exclusivamente com navegação interior, onde não atracam navios, fato este que traz várias peculiaridades regionais, uma delas é que as empresas que operam aqui, são em sua maioria microempresas e empresas de pequeno porte, o que acarreta que em alguns casos, essas empresas não contam com um rol. de equipamentos portuários em virtude do alto custos destes. Sendo assim, com o intuito de fomentar as operações portuárias e atrair essas empresas a operarem carga no porto, a SOPH ainda possui equipamentos portuários como empilhadeiras, pá-carregadeira e esteiras e que fornece aos operadores desde que estes efetivem o pagamento das tarifas estabelecidas.

1.6 Estrutura administrativa e de gestão

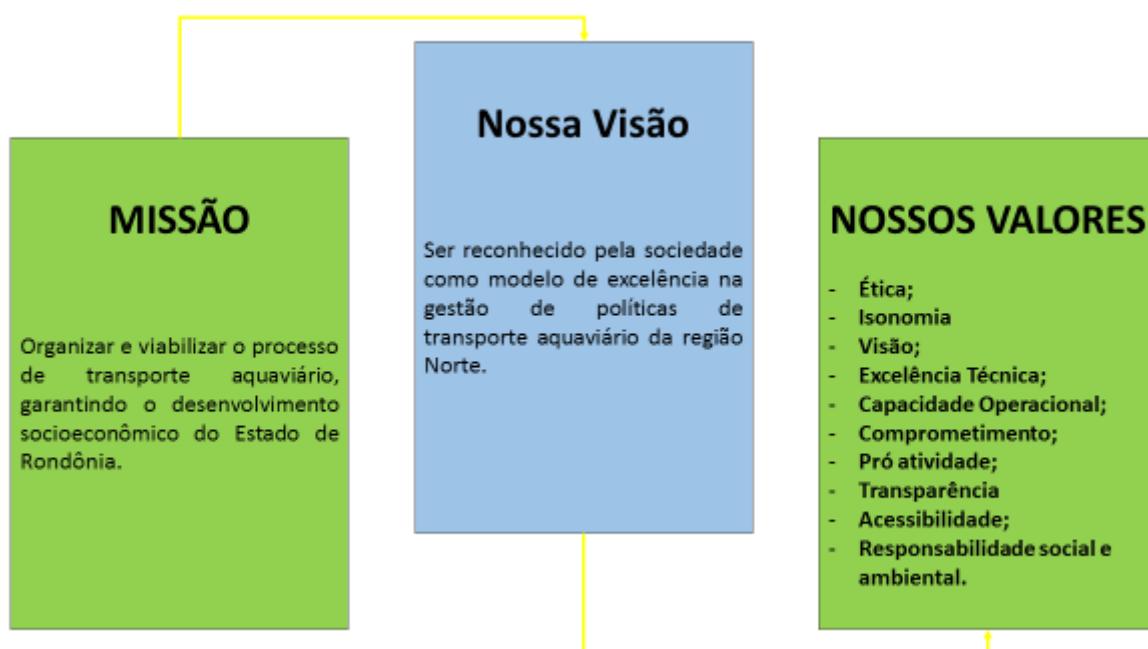


Figura 3 - PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

Fonte: SOPH/2018

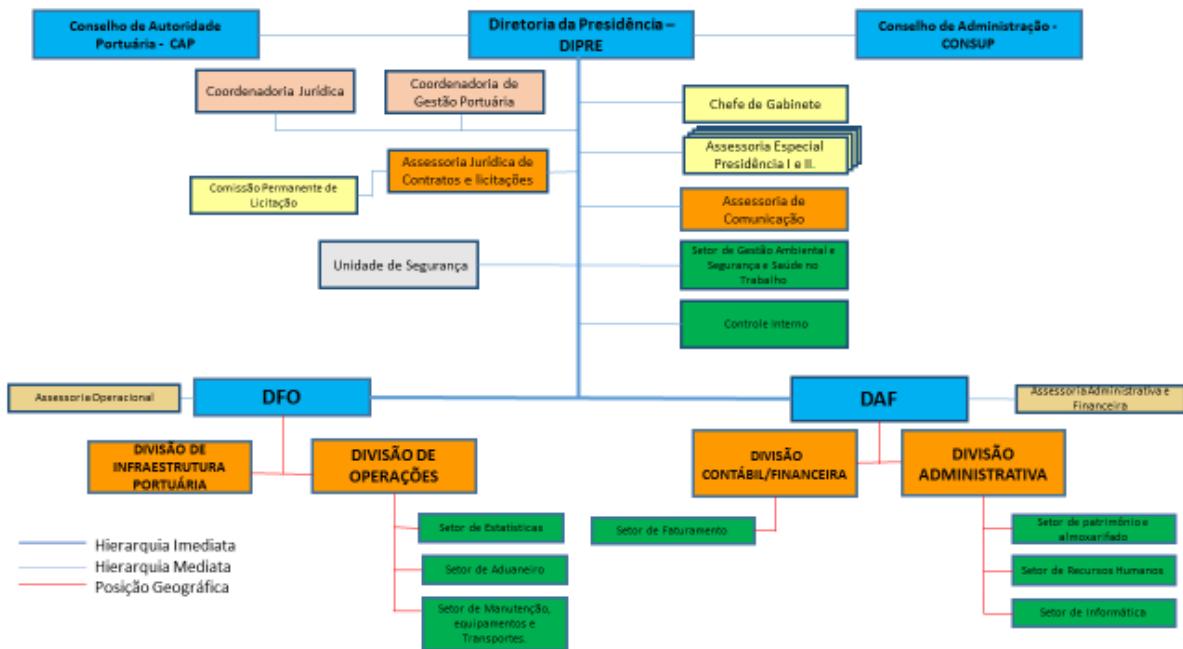


FIGURA 4 - ORGANOGRAMA DE GESTÃO SOPH

Fonte: SOPH/2018

O Conselho de Autoridade Portuária - CAP é o órgão colegiado da Autoridade Portuária integrado por representantes de todos os segmentos interessados na atividade do porto, agrupados em quatro blocos: poder público, operadores portuários, trabalhadores e usuários do porto.

Conselho de Administração - CONSUP

É o órgão de orientação e direção da SOPH, que exerce funções deliberativas. Entre os assuntos administrativos que são decididos por este Conselho estão o estabelecimento de diretrizes fundamentais e de normas gerais de organização, administração e operação; a aprovação de planos e programas gerais; o acompanhamento e supervisão das atividades sociais, dos resultados atingidos e na adoção de medidas corretivas; e outros meios legais e normativos compatíveis com as atribuições fixadas em Lei e no Estatuto Social.

Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal é composto por três membros efetivos e um suplente. Compete exercer todas as atribuições estabelecidas no art. 163 da Lei nº 6.404/76, com as modificações introduzidas pela Lei nº 9.457/97 e pronunciar-se sobre assuntos que forem submetidos pelo Conselho de Administração ou pela Presidência; acompanhar a execução patrimonial,

financeira e orçamentária, podendo examinar livros, quaisquer outros documentos e requisitar informações.

Conselho de Autoridade Portuária - CAP

O Conselho de Autoridade Portuária - CAP dos Portos de Belém e Vila do Conde são o órgão consultivo do Porto integrado por representantes de todos os segmentos interessados na atividade do porto, agrupados em três blocos: Poder público, classe empresarial e trabalhadores portuários, conforme disposto no Artigo 20, parágrafo 1º do novo marco regulatório

1.6.1 Quadro de Pessoal

No mês de dezembro de 2017 constatou-se o total de **79** empregados ativos nesta Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH, um quantitativo de 09 empregados a mais em relação a dezembro de 2016 no qual totalizava 70 empregados. É válido salientar que a mudança no quadro pessoal fez-se necessário em função da recomposição da equipe com cargos e posições que foram disponibilizados no ano anterior quando da exoneração de servidores devido à estiagem do rio registrada no período mencionado.

Contudo, é válido salientar que esta recomposição da equipe com cargos e posições que haviam sido desocupados em 2016 fez-se necessária quando houve queda da arrecadação em função da severa seca do rio Madeira no mesmo ano. A contratação desses funcionários em 2017 não onerou a folha, uma vez que os cargos foram distribuídos dentro das especificações dos limites atribuídos por esta gestão.

Deste universo verificou-se que **41** (51,9%) empregados são do quadro efetivo, sendo que 06 possuem a atribuição de gratificação de função e outros 06 são originários da antiga Empresa de Porto do Brasil – Portobrás; **04** (5,06%) são provenientes da Administração Direta cedidos pelo Governo do Estado de Rondônia, sendo que 02 desses exercem cargo em comissão; **22** (27,84%) são cargos em comissão exercendo às atribuições de chefia, coordenação e assessoramento; **01** (1,26%) é contrato temporário; **06** (7,6%) são estagiários ingressos por convênio com o Instituto Euvaldo Lodi - IEL; **02** (2,53%) são menores aprendizes por convênio com o Centro de Integração Empresa-Escola – CIEE e **03** (3,8%) fazem parte da Diretoria Executiva.

Ainda, quanto à relação jurídica de emprego, a maioria dos trabalhadores distribui-se pelo contrato de trabalho de empregado público por tempo indeterminado, o que configura a predominância da segurança por vínculo laboral, secundado a larga distância pelo contrato de trabalho em funções públicas e por cargos em comissão regidos também dentro das normas gerais do trabalho e funções públicas.

Estes empregados que fazem do quadro de funcionários da SOPH uma administração relativamente jovem considerando que cerca de 67,08% dos trabalhadores se situam no escalão entre 20-45 e onde também impera um elevado grau de qualificação, dado que cerca de 59,49% do total de trabalhadores é detentor de bacharelado.

Quanto aos trabalhadores PCD – Pessoa com Deficiência haviam dois no quadro. Sendo que um deles pediu a exoneração para assumir uma vaga em outro emprego público. O outro, permanece no quadro da empresa.

No que diz respeito a folha de pagamento dos empregados o valor anual de 2017 foi de R\$ 5.991.499,08; esse montante representa 2,21% a mais em relação a 2016 que foi de R\$ 5.861.721,80. Com relação aos encargos totais com os empregados, foi apurado um valor total de R\$ 1.156.657,20 que representa um aumento de 5,78% em relação a 2016, cujo foi R\$ 1.093.462,15. Esse aumento ocorreu em virtude da contratação de 09 empregados, a concessão do reajuste anual através do acordo coletivo de trabalho em junho/2017 de 12,75%, sendo concedido o índice acumulado de 02 anos (2016/2017) e a concessão da progressão de 4% aos empregados admitidos em 2015.

O impacto total sobre a folha (2,21%) foi abaixo do percentual de aumento para os empregados (12,75%) em virtude da saída de empregados do quadro, sendo 02 empregados efetivos a pedido, 02 exonerações e 04 términos de contrato de estágio.

Apresenta-se no quadro resumo abaixo a informação relativa ao universo de empregados, por tipo de relação jurídica de emprego, carreira, gênero, nível de escolaridade, escalão etário, bem como, número de trabalhadores portadores de deficiência, no caso zero, número de aposentações.

Tipo de relação jurídica de emprego	
Nomeação/Portarias	22
Contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado	41

Contrato de trabalho em funções públicas por tempo determinado	01
Decreto de Cedência	04
Termo de Compromisso de Estágio	06
Contrato de Aprendizagem	02
Termo de Posse	03
Cargos	
Assessores, Chefes de Setor e Divisão.	20
Assistentes, Técnicos e Auxiliares.	15
Direção e Coordenação	05
Estagiários	06
Guarda Portuária	22
Menor Aprendiz	02
Demais Funcionários	09
Gênero	
Feminino	19
Masculino	60
Nível de escolaridade	
Ensino Médio	32
Nível Superior	47
Escalão etário	
20-24	06
25-29	11
30-34	19
35-39	12
40-44	08
45-49	08
50-54	04
55-59	06
60-64	02
65-69	03
Número de trabalhadores portadores de deficiência	0
Número de trabalhadores contratados a termo certo e/ou incerto	0
Número de aposentações	0

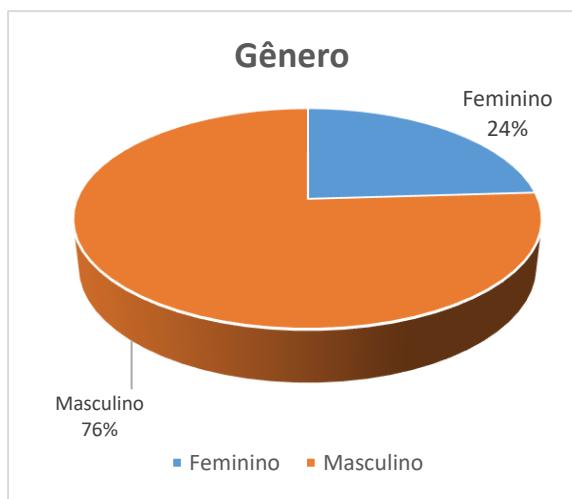


Figura 5 – Quadro de Gênero

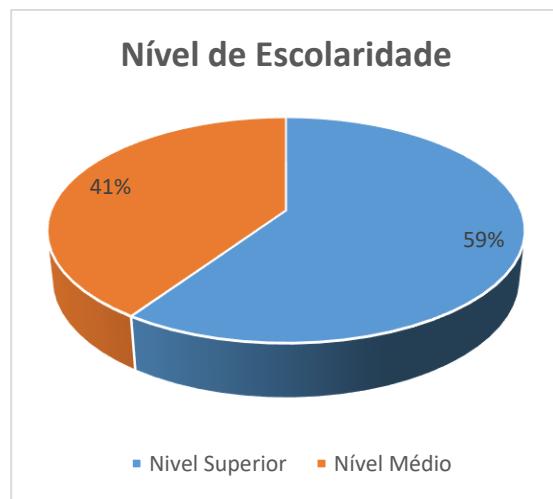


Figura 6 - Quadro de Escolaridade

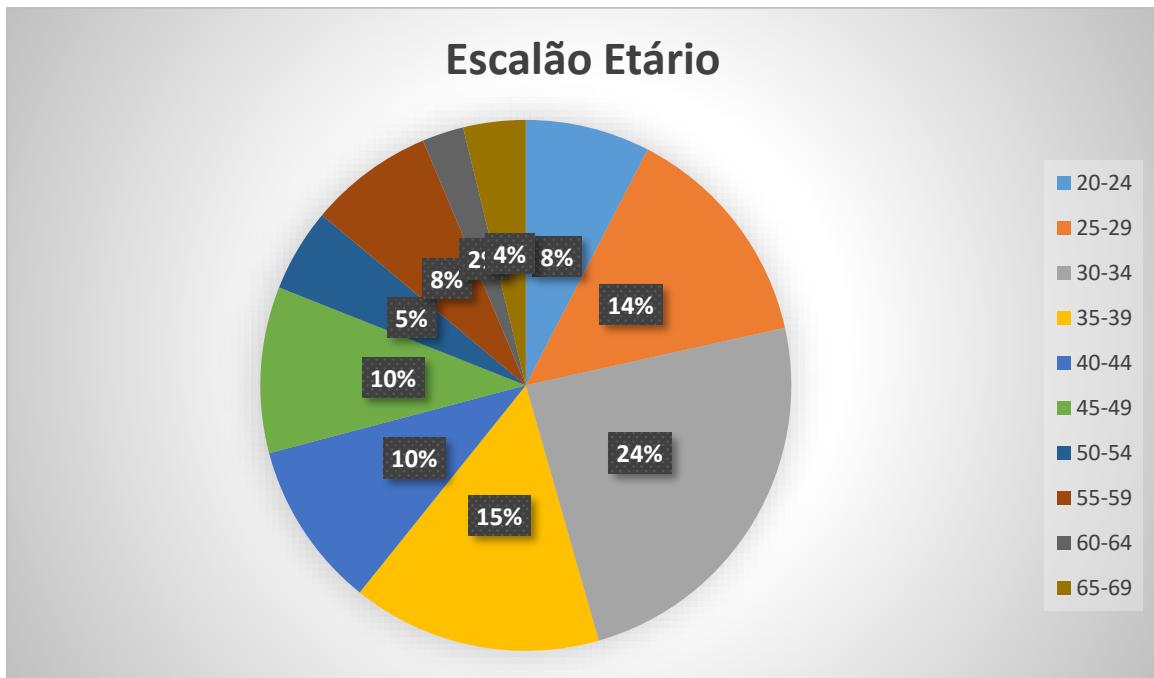


Figura 7 - Escalão Etário do Quadro de Pessoal

1.6.2 proventos anuais

A SOPH despendeu em 2017 com a folha de pagamento dos empregados um total de R\$5.991.499,08, segue evidenciados os proventos mais relevantes na folha:

Proventos	
Salário Base	2.875.307,16
Adicional de risco	863.683,20
Adicional de tempo de serviço	141.112,32
Auxílio saúde	226.800,00
Auxílio Alimentação	822.400,00
Função Gratificada	124.815,72
Auxílio Transporte	145.494,36

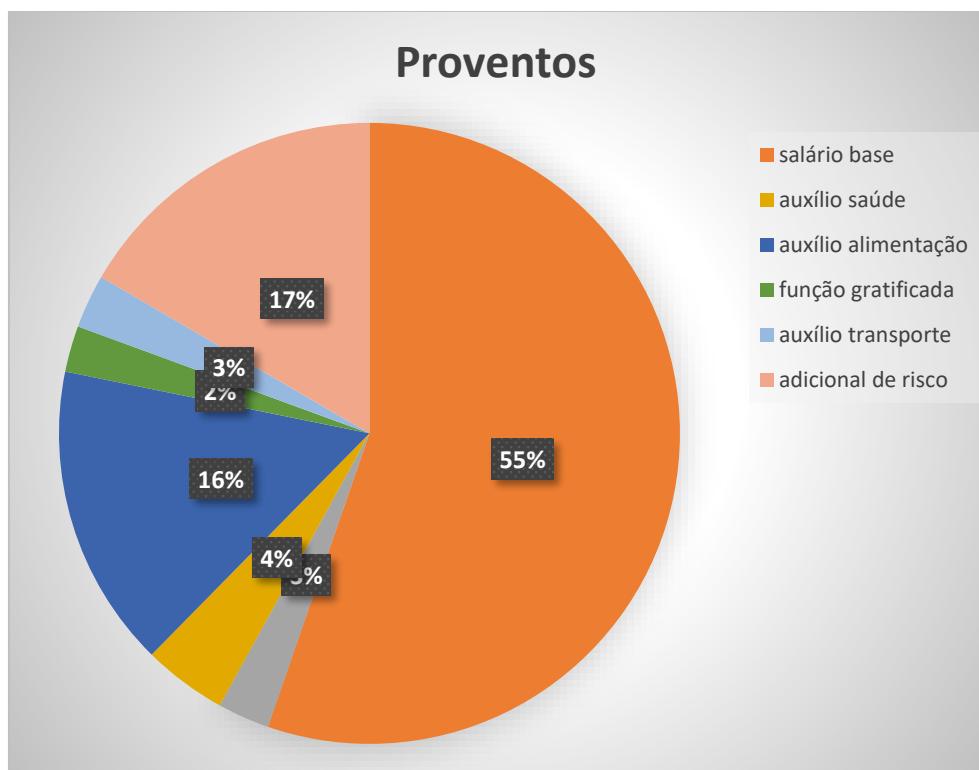


Figura 8 - Gráfico de Proventos

Fonte: SOPH

Neste item, é válido descrever que os salários dos funcionários da SOPH foram pagos efetivamente em dia, principalmente 13º (efetuando o repasse da primeira parcela em junho e a segunda em novembro do ano corrente), mantendo a valorização dos trabalhadores dessa empresa.

2. SITUAÇÃO ATUAL

2.1 Terminal De Passageiros

O Porto Público não dispõe de terminal de passageiros no poligonal.

2.2 Instalação de Acostagem

As instalações portuárias do Porto Organizado de Porto Velho, são divididas em três trechos voltados para a movimentação de embarque/desembarque de mercadorias.

Cada localidade de atracação detém características distintas que obriga os seus operadores a utilização de equipamentos diversos para a realização das operações portuárias.

O porto congrega três pontos de atracação para a operação de suas cargas. Com o projeto de modernização e revitalização, todos passarão por intensa transformação a partir de 2016.



- Rampas Ro – Ro - Operação típica no embarque - desembarque de carretas que se destinam às cidades de Manaus (AM), Belém (PA), Cruzeiro do Sul (AC), Itacoatiara (AM) entre outras inúmeras carretas, na maioria das vezes, sofrem um transbordo de mercadorias no pátio localizado acima das rampas. Nestas operações, são usadas duas rampas do tipo "charriot". Conforme o plano de revitalização e modernização desta administração, serão adquiridas duas novas rampas flutuantes, implantando eficiência e eficácia nestas operações.
- Terminal Multicargas – é o antigo ponto de atracação dos guindastes gruas, é dedicado a movimentação de cargas gerais como graneis minerais, agrícolas,

fertilizantes, cargas de projeto e recentemente graneis líquidos. Atualmente possui 3 pontos de atracação com guindaste portuário móvel MHC que movimenta principalmente adubo/fertilizante, terminal com bombas de sucção que movimenta biodiesel e terminal com bombas de sucção que movimenta emulsão asfáltica.

- c) Cais Flutuante – esse ponto de operação atende a movimentação de contêineres, graneis sólidos, carga geral, além de carga de projeto, sendo composto de 02 (dois) módulos flutuantes. Com o Plano de Modernização e Revitalização, pretende-se adquirir mais um módulo flutuante no cais, ampliando o horizonte para futuros projetos neste ponto de atracação, possibilitando a instalação de mais uma esteira para graneis sólidos ou a instalação de guindaste pórtico para movimentação de contêineres, além de ampliar a capacidade de atracação de balsas para transporte de carga geral.

As instalações demonstradas anteriormente são:

- a) Rampas RO-RO;
- b) Terminal Multicargas; e
- c) Cais Flutuante.

2.2.1 Rampas RO-RO

O ponto denominado Rampas RO-RO está situado na extremidade jusante do Porto de Porto Velho e conta com rampa em concreto que se prolonga rio adentro. Essa projeção garante a movimentação nos períodos de água baixas assegurando o tráfego das carretas sem os riscos de atolamento ou quebras de equipamentos. Juntamente com as rampas, a movimentação nesse local necessita de um dispositivo especial denominado rampas “Charriot” e rampas flutuantes.



Figura 9 - Localização Rampa RO/RO.

Fonte: SOPH/2018

Esses equipamentos consistem em uma rampa metálica que possibilitam compensar a altura excessiva decorrente do baixo nível das águas entre a rampa de concreto e a balsa. São operações típicas de embarque/desembarque de carretas que se destinam às cidades de Manaus (AM) e Belém (PA). As carretas, são transbordadas em sua maioria no pátio localizado acima das rampas. Esse pátio é pavimentado para a estocagem e transbordos de carretas para as operações de embarque e desembarque.

LOCAL DE ATRACÃO	TIPOS DE MOVIMENTAÇÃO
RAMPAS RO-RO	<p>1 – Transbordo de mercadorias de caminhão para carreta e embarque/desembarque na balsa com cavalo mecânico.</p> <p>2 – Transbordo de mercadorias de caminhão para carreta e embarque/desembarque sem cavalo mecânico.</p>

	3 – Embarque/desembarque direto de carreta na balsa sem transbordo e com cavalo mecânico.
	4 – Embarque/desembarque direto de carreta na balsa sem transbordo e sem cavalo mecânico.



Figura 10 - Rampa RO/RO

Fonte: SOPH/2018



Figura 11 - Rampa RO/RO

Fonte: SOPH/2018

As operações pelo sistema RO-RO têm capacidade para carregar/descarregar até 16 carretas UND/h. A administração do porto, através de termo de compromisso firmado com a SEP/PR, adquiriu duas novas rampas com 8,50m (oito metros e cinquenta centímetros de largura) o que possibilita o embarque e desembarque simultaneamente de até dois caminhões, possibilitando a operação de carretas de até 34 carretas unid/h., sem contar que as empilhadeiras para contêineres de “20” e “40” pés agora podem embarcar por estas novas rampas e operar em cima das embarcações, o que não era possível até o ano de 2018.

A operação com as novas rampas flutuantes representa economia com pessoal, máquinas e baixos custos na manutenção, pelo fato de serem flutuantes, seu “Flap” será acionado por controle elétrico por meio de pistões hidráulicos acoplados na própria rampa.

Tais rampas flutuantes detém do modelo de equipamento portuário mais moderno encontrado nas operações portuárias do tipo RO/RO de portos privados na Amazônia e até mesmo na própria cidade de Porto Velho. Assim, como orientam as modernas práticas de “Benchmarking” a SOPH busca as melhores práticas nas operações portuárias.

As figuras a seguir, apresentam de forma esquemática as inúmeras modalidades de embarque/desembarque que ocorrerão nesse ponto de atracação do porto, após a modernização desta operação e as novas rampas flutuantes.

Apresentação Esquemática - 1

Rampas RO - RO

Transbordo de mercadorias de caminhão para carreta e embarque/desembarque na balsa com cavalo mecânico

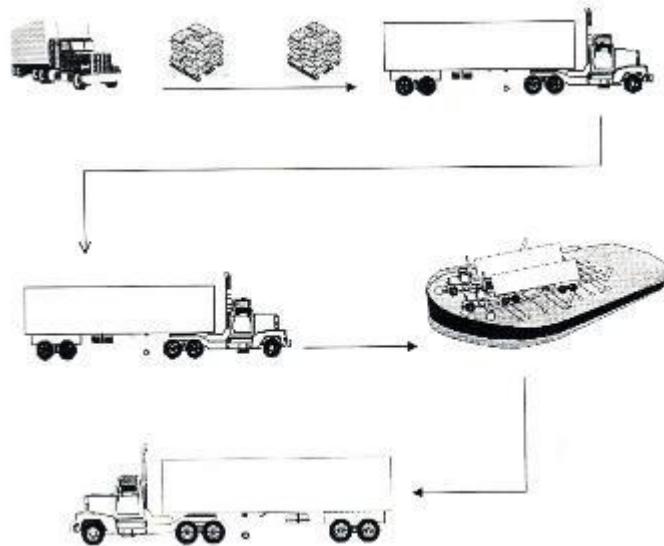


Figura 12 - Esquema operacional RO/RO

Fonte: SOPH/2014

Apresentação Esquemática - 2

Rampas RO - RO

Transbordo de mercadorias de caminhão para carreta e embarque/desembarque na balsa sem cavalo mecânico.

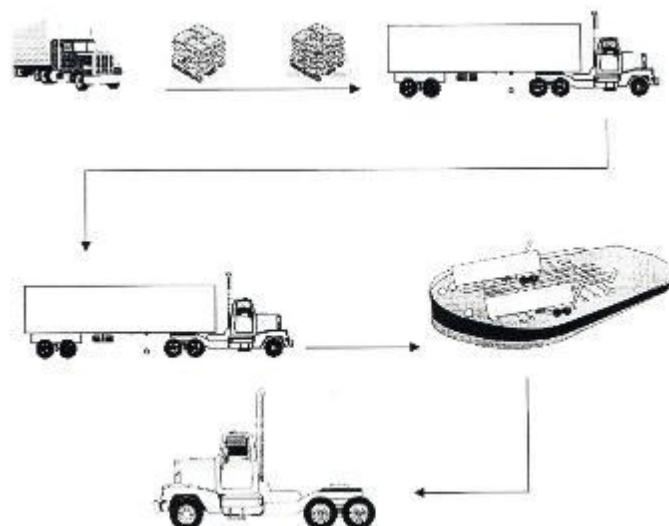


Figura 13 - Esquema operacional RO/RO

Fonte: SOPH/2016

Apresentação Esquemática - 3

Rampas RO - RO

Embarque/desembarque direto de carreta na balsa, sem transbordo e com cavalo mecânico.

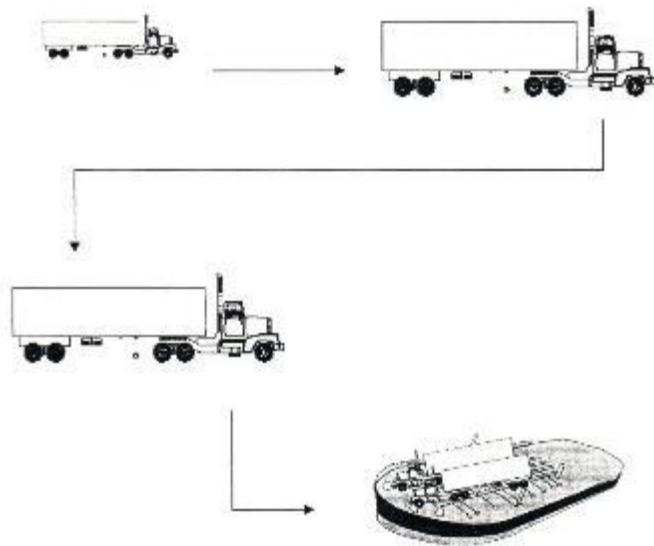


Figura 14 - Esquema operacional RO/RO

Fonte: SOPH/2016

Apresentação Esquemática - 4

Rampas RO - RO

Embarque/desembarque direto de carreta na balsa, sem transbordo e sem cavalo mecânico.

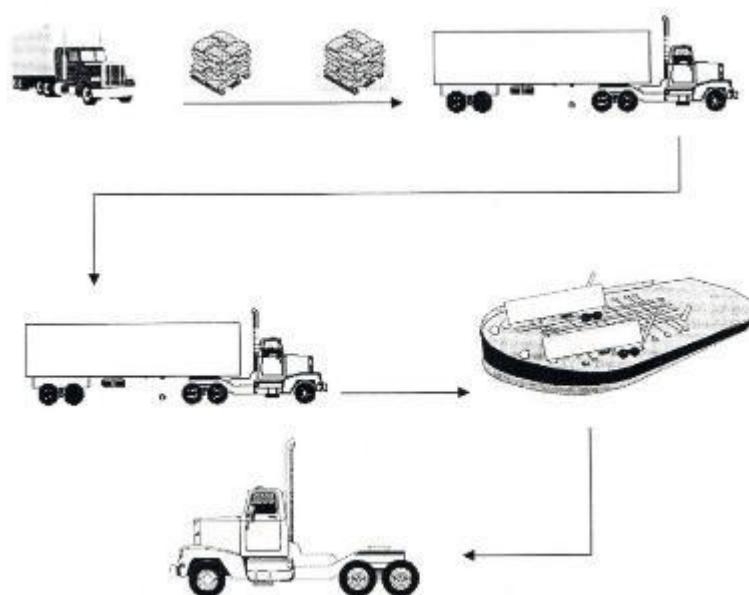


Figura 15 - Esquema operacional RO/RO

2.2.2 CAIS FLUTUANTE

O Cais Flutuante, localizado na extremidade mais montante do porto, é dotado de ponte metálica de 113,5 m de vão articulada a um flutuante de acostagem, com 115 m de comprimento e 25 m de largura, possuindo 05 berços. Berços 401 e 402 na lateral interna operando na carga geral e contêineres; berços 403 e 404 na lateral externa especializados no embarque de grãos; e o berço 405 para atracação de proa das balsas, mais utilizados também para operação de contêineres (embarque/desembarque) e cargas unitizadas (pallets e “big bag”). Congrega quatro tipos de operação a saber:

- a) Embarque e desembarque de contêineres;
- b) Embarque e desembarque de carretas;
- c) Embarque e desembarque de cargas gerais soltas e unitizadas; e
- d) Carregamento de balsas com granel sólido.



Figura 16 - Cais Flutuante

Fonte: SOPH/2018

O embarque de contêineres efetuado neste ponto de atracação é realizado na face transversal do flutuante do porto pelos operadores portuários. A operação portuária é feita com o emprego de empilhadeira e caminhão para a transferência das balsas para os pátios 1 e pátio 2, além do pátio das guinchas, alfândega e pátio de estocagem e contêineres.

O embarque e desembarque de carretas ocorre em rampa metálica localizada na face mais jusante, transversal ao rio Madeira. As carretas se deslocam dos pátios de armazenagem e estocagem.

A movimentação das cargas soltas dá se na face interna do cais flutuante por meio de transbordo direto dos caminhões e carretas que estacionam próximos ao costado das embarcações.

Por fim, o cais flutuante é o ponto de suporte às operações de carregamento de graneis sólidos promovidas pelo operador portuário Hermasa Navegações S/A. A empresa utiliza-se de uma estrutura metálica que se estende desde os seus silos em terra até o cais flutuante. A partir dali, despeja o granel dentro das barcaças que acostam na face externa do flutuante, no sentido longitudinal ao rio Madeira.

LOCAL DE ATRACÃO	TIPOS DE MOVIMENTAÇÃO
CAIS FLUTUANTE	1 – Embarque/Desembarque de contêineres. 2 – Embarque/Desembarque de carga solta. 3 – Embarque/Desembarque de carretas. 4 – Embarque/De graneis sólidos.

Fonte: SOPH/2016



Figura 17 - cais flutuante

Fonte: SOPH/2014



Figura 18 - Cais Flutuante

Fonte: SOPH/2014

2.2.3 Reforma do Cais Flutuante

O Cais Flutuante do Porto Organizado de Porto Velho foi a última grande obra de infraestrutura portuária construída pela Empresa de Portos do Brasil S/A – Portobrás, inaugurado em 1988. Devido às sucessivas mudanças de entidades que administraram o Porto de Porto Velho, bem como altos custos que as obras navais apresentam, não havia ainda sido planejado executar manutenções periódicas, tanto para reforma e ampliação neste local.

Assim, os estudos básicos preliminares foram levantados e os dados apontam para uma reforma completa no cais flutuante, sendo elencados da seguinte forma:

- a) Recuperação da estrutura em aço dos suportes dos dois pilares de concreto, com oxicorte e montagem com soldagem da nova estrutura;
- b) Realinhamento dos dois roletes no trilho da estrutura de aço instalados no pórtico de concreto;
- c) Recuperação da escada de acesso ao nível superior do pórtico de concreto, instalação de novo corrimão na extensão do pórtico;
- d) Remoção da água dos tanques vazios do flutuante de apoio da ponte para inspeção técnica de conformidade;
- e) Vistoria dos módulos I e II, retirada de água, vedação das avarias e recomposição do concreto;
- f) Instalação de novo sistema de dejetos no flutuante;
- g) Montagem das marcas de calado nos módulos I e II;
- h) Retirada com equipamento cábreia das correntes para inspeção, medição de espessura da quartelada e tratamento com pintura com intertuff 262 cor preta (sendo três seções, duas centrais e uma lateral) com movimentação de empurrador;
- i) Recuperação da rede elétrica dos módulos I e II, com remoção da antiga rede avariada (exposição da fiação) montagem de caixas de distribuição com quatro tomadas;
- j) Montagem de duas correntes com olhais e manilhas para travamento do pontilhão;

2.2.4 Ampliação do cais flutuante

Atualmente o ponto de atracação Cais Flutuante é o mais importante berço de atracação do Porto Organizado de Porto Velho – RO, responsável por 85 % de toda a movimentação deste Porto, movimentando todo tipo de produto e por onde toda movimentação de graneis sólidos (soja e milho) são embarcados.

Dado ao aumento de graneis sólidos embarcados no Cais Flutuante, assim como interesse de outros grupos privados em operar no Porto Organizado de Porto Velho, aliado ao constante

crescimento da movimentação de carga geral, importante para o abastecimento das comunidades ribeirinhas de Rondônia, Amazonas e Pará, e pelas condições operacionais, reitera-se a necessidade de planejar e executar melhorias nas estruturas mencionadas tais como:

- Ampliação de Módulo flutuante para o cais;
- Pontilhão de transição do cais existente para o novo módulo de ampliação;
- Concreto asfáltico para revestimento do cais ampliado;
- Molinete para o sistema de ancoragem do cais ampliado;
- Linhas de ancoragem em amarras de aço forjado.

Vale salientar que esta obra é de suma importância para o desenvolvimento regional. Em números, poderá ser transportado pelo menos mais 1.000.000 (um milhão) de toneladas de carga geral. Assim, o Cais Flutuante possui 05 (cinco) berços de atracação insuficientes para atender a demanda de embarcações que solicitam atracações. O projeto está contemplado no plano de trabalho do termo de compromisso celebrado junto a SEP/PR. Com a instalação de mais um módulo, este cais passará a contar com 07 (sete) berços, 05 (cinco) somente para carga geral, como demonstra as figuras 13 e 14 a seguir.

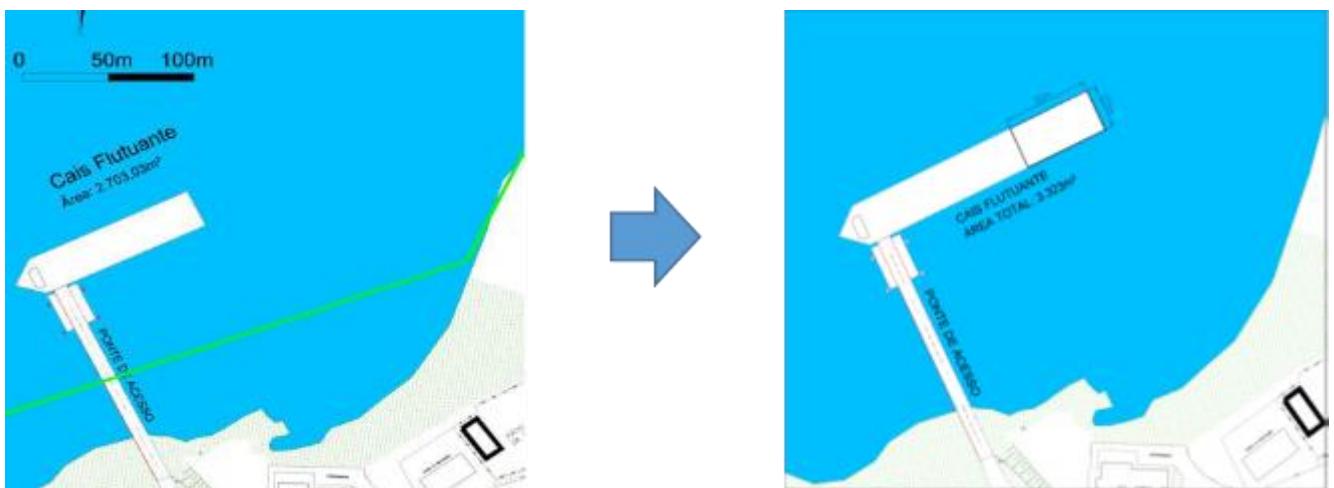


Figura 19 - Cais Flutuante atual / Cais Flutuante ampliado
Fonte: SOPH/2017

As figuras a seguir apresentam de forma esquemática as principais modalidades de operações portuárias ocorridas neste local e que serão expandidas com a ampliação deste principal ponto de operação.

Apresentação Esquemática - 1
Cais Flutuante
Embarque/Desembarque de Contêineres

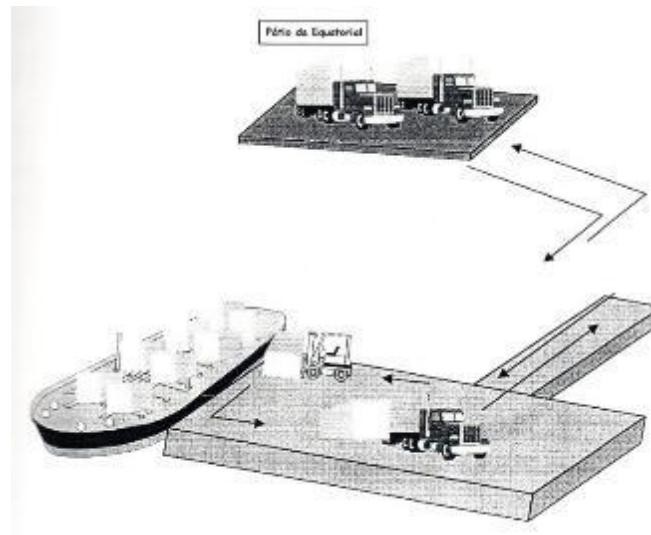


Figura 20 - Esquema operacional Cais Flutuante
Fonte: SOPH/2017

Apresentação Esquemática - 2
Cais Flutuante
Embarque/Desembarque de cargas gerais em Pallets, Big Bags e Cargas Soltas

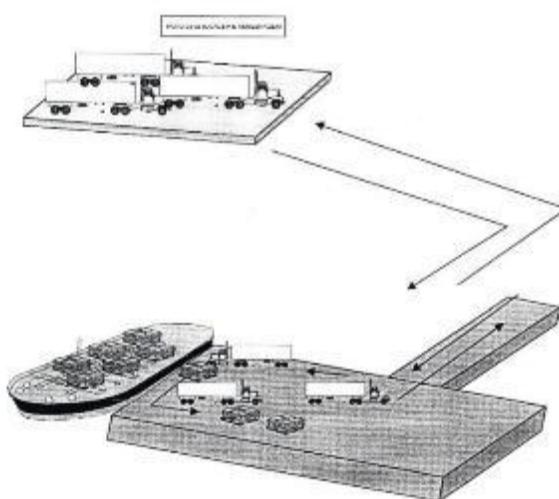


Figura 21 - Esquema operacional Cais Flutuante embarque carga geral
Fonte: SOPH/2016

Apresentação Esquemática – 3/ Cais Flutuante

Embarque/Desembarque de Carretas usando as futuras rampas para operações RO/RO acopladas na parte mais a jusante do Porto.

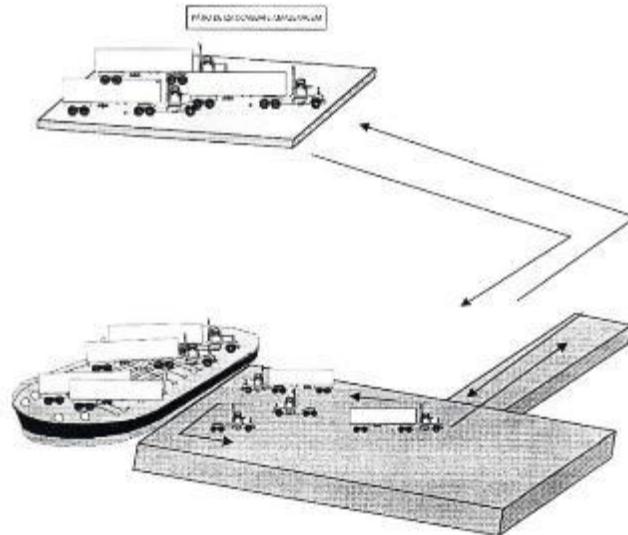


Figura 22 - Esquema operacional Cais Flutuante embarque de caminhões

Fonte: SOPH/2016

Apresentação Esquemática – 4/Cais Flutuante

Embarque de graneis sólidos

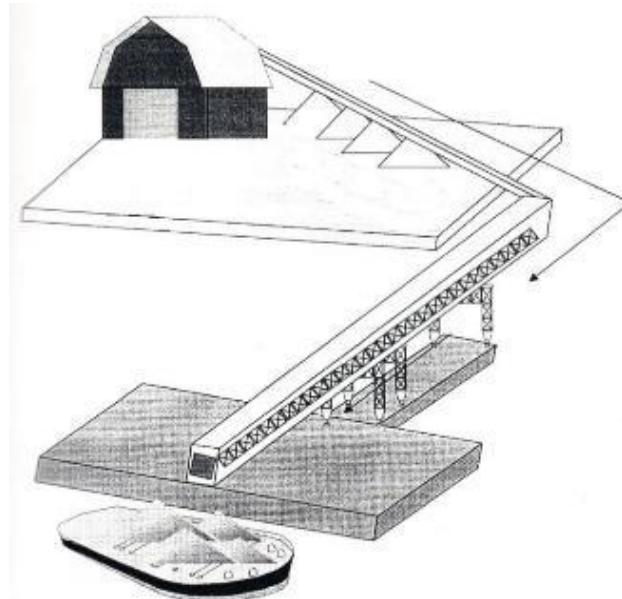


Figura 23 - Esquema operacional Cais Flutuante embarque grãos

Fonte: SOPH/2016

2.2.5 Terminal Multi-Cargas

Nesse local são efetuadas as operações de carga e descarga de produtos das balsas, através da utilização de guindaste ou bombas de sucção. No desembarque, a carga é retirada da balsa e colocada no pátio ou diretamente no caminhão e vice-versa na modalidade de embarque. São operadas mercadorias soltas ou pré-acondicionadas em amarrados, sacos, caixarias.

Hoje, a principal operação realizada nesse local é desembarque de adubo/fertilizantes.

Esse ponto está localizado a montante das Rampas RO-RO e conta com um pátio para a armazenagem dos produtos.

TERMINAL MULTI CARGAS	TIPOS DE MOVIMENTAÇÃO
ANTIGO PÁTIO DAS GRUAS	1 – Carga de mercadorias nas embarcações. 2 – Descarga de mercadorias das embarcações. 3 – Operações direta, caminhão/balsa

2 Fonte: SOPH/2017

A operação é realizada por meio de 03 (três) instalações portuárias: 02 (dois) para granel líquido e 01 (um) guindaste pórtico móvel de capacidade de 45 toneladas que vem sendo responsável pela operação de adubos/fertilizantes. Esses equipamentos consistem em 01 guindaste com lanças bastante prolongadas para atender a necessidade de atingir a mercadoria em condições desfavoráveis de atracação, as quais são encontradas no Porto de Porto Velho, face ao forte desnível existente entre os períodos de águas altas e baixas. E bombas de sucção nas outras demais instalações portuárias onde são embarcadas/desembarcadas diretamente para a balsa.

2.4.3.1 Projetos Portuários II - Ponto de operação de Fertilizantes

Instalação portuária utilizada principalmente no desembarque de fertilizantes, podendo ser utilizada em outros graneis sólidos, assim como cargas geral, possui guindaste instalado da Marca Fantuzzi Reggiane Modelo MHC 65, com capacidade máxima de descarga de 40 (quarenta) toneladas.

2.4.3.2 Projeto Portuários III - Ponto de operação de Bio-Combustíveis

Instalação portuária para movimentação de graneis líquidos (biocombustível/derivados) movimentação direta embarcação/caminhão.

2.4.3.1 Projetos Portuários IV - Ponto de Operação de Asfaltos

Área de 2.125 m², localizada a montante dos Berços RO/RO, lado esquerdo, sua principal finalidade no momento é a movimentação de transporte de CAP60/70, CM30, emulsão asfáltica, oriundo da Petróleo Brasileiro S/A, legalizada pela Resolução nº 19, de 11/07/20005,

2.3 Instalação de Armazenagem

É importante para o porto prover de estruturas adequadas de armazenagem e pátios de espera. Assim, é fundamental o recapeamento dos pátios existentes e a construção de novos para atender a demanda que cresceu nos últimos anos, levando em consideração as estatísticas consolidadas que em 2004 o Porto movimentou 2.281.178 (Dois Milhões duzentos e oitenta e um mil, cento e setenta e oito) toneladas e, em 2013, movimentou 3.436.504 (três milhões quatrocentos e trinta e seis mil quinhentos e quatro) toneladas, surgindo a necessidade de construção, recapeamento e adequação dos pátios existentes.

Atualmente, no poligonal portuário de Porto Velho, há apenas 05 (quatro) pátios de estocagem/armazenagem (a céu aberto) compreendendo apenas 17.675 m². Estes pátios são usados no porto para cargas que não sofrem danos pelas intempéries do clima equatorial amazônico, como veículos, cargas de projeto, máquinas encaixotadas, madeira, produtos siderúrgicos, bobinas, lingotes de metal, contêineres, cargas unitizadas em pallets etc. São eles:

- I. Pátio das Rampas: Serve para o estacionamento de caminhões e carretas destinados ao embarque nas balsas pelo sistema RO/RO, ou que terão suas cargas transbordadas para outras carretas totalizando 17.721,00 m²;
- II. Pátio dos guindastes/gruas: Serve ao estacionamento das carretas cuja carga destina-se ao transbordo com a utilização de gruas e de guindaste totalizando 20.241,85 m²;
- III. Pátio de Contêineres: Localizado à esquerda da pista interna de circulação, no sentido de quem entra no porto, constituindo a retaguarda de pátios, serve para a estocagem de contêineres e carga de projetos. É uma área de 11.701,00 m²;
- IV. Pátio de espera de caminhões de graneis: Localizado à esquerda da pista interna de circulação de quem entra no porto, em frente ao armazém alfandegado, constituindo também a retaguarda de pátios do Porto, serve para a espera de caminhões carregados com cargas a granel que aguardam fila de espera totalizando 7.214,00 m².

V. Pátio de espera de veículos: Localizado à direita da pista interna de circulação de quem entra no porto, serve para a espera de veículos que são movimentados entre a cidade de Porto Velho-RO e Manaus – AM, totalizando 1.260,00 m²

Enfatiza-se, há necessidade da construção de novos pátios para atender as novas cargas que passaram a operar no porto, como o caso de adubos/fertilizante que irá operar 300.000 (trezentas mil) toneladas ano, o que representa o aumento de mais 5.545 (Cinco mil quinhentos e quarente e cinco) carretas por ano a mais no Porto; movimentação de cargas de projeto para as usinas de Belo Monte no Pará que são produzidas pela Indústria Metalúrgica Amazônia – IMMA; Operação de 500 (quinhentos) contêineres mês, através das Operadoras Portuárias Socorro & Carvalho, R.J Farias Neves, F.H de Oliveira e as cargas do Terminal de Uso Privativo J.F de Oliveira Navegação (Passarão), que devido as suas instalações terem sido atingidas pela cheia do rio Madeira no ano de 2014, esta empresa poderá operar parte dos seus contêineres no Porto Organizado de Porto Velho – RO.

Seguindo o Plano de Modernização, a administração do Porto de Porto Velho deseja ocupar áreas ociosas, não ocupadas para fins específicos, com potencial e características para construção de novos pátios e futuros berços, tais como:

I. Construção de pátio para estocagem de Contêineres e cargas de projeto:
Localizado a direita da pista principal de circulação, no sentido de quem entra no porto, nos fundos da oficina e armazém alfandegado, necessitando que seja realizada terraplanagem, pavimentação e construção de galerias/drenagem, totalizando 5.508,00 m². Neste local poderiam ser estocados vários tipos de carga geral, contêineres e ser usado para pátio de aguardo de caminhões e carretas.



Figura 24 - Futuro pátio atrás da oficina

Fonte: SOPH/2015

- II. Pavimentação do Pátio contíguo à rampa RO-RO: Localizado na parte mais montante do porto, fazendo divisa com o Terminal de Uso Privado – TUP da empresa Cargill; necessita que seja realizado terraplanagem, pavimentação e construção de galerias para águas pluviais. Com a construção deste novo pátio e posteriormente homologação no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – P.D.Z, este pátio terá como principal finalidade o aguardo/espera para caminhões que operam pelo sistema RO/RO, além de, em um futuro próximo, poder ser arrendado.



Figura 255 - Futuro pátio contíguo a RO/RO

Fonte: SOPH/2015



Figura 266 - Futuro pátio contíguo a RO/RO

Fonte: SOPH/2015

- III. Pavimentação de Pátio 1, já existente – Localizado na retaguarda do porto, entre a área arrendada da Empresa Hermasa e residência urbanas de Porto Velho, usado para operações de ova e desova de contêineres, bem como sua

armazenagem, respectivamente. Não há pavimentação neste pátio nem qualquer tipo de drenagem, as operações com empilhadeiras são feitas sobre seu solo em terra e cascalho.



Figura 277 - Pátio para contêineres

FONTE: SOPH/2015

IV - Pavimentação de Pátio 2, já existente – Localizado também na retaguarda do porto, entre a área arrendada da Empresa Hermasa Navegações S/A e residências urbanas de Porto Velho, usado para operações de ova e desova de contêineres, bem com sua armazenagem, além da operação de cargas gerais entre outras inúmeras utilidades, como operação de carga geral em big-bags e pallets. Necessita de pavimentação pois as operações são feitas sobre seu solo em terra e cascalho.



Figura 288 - Pátio para contêineres e carga geral

Fonte: SOPH/2015



Figura 2929 - Pátio para contêineres e carga geral

Fonte: SOPH/2014

2.3.1 Armazém de cargas Gerais

Trata-se de um galpão disposto com frente para a pista interna de circulação do porto, no sentido da maior dimensão, medindo 45,00m de comprimento por 20,00m de largura, com duas alturas, 5,0 m na frente para a pista interna do porto, e 7,0 m ao fundo, na face de testada para o rio. É uma estrutura em concreto armado, com paredes de 25cm revestidas e pintadas em PVA, com cobertura em telhas de fibrocimento tipo calhetão, piso concreto usinado de 10m² de espessura, cobogós de vidro, esquadrias de estrutura metálica, portões de ferro vazado. Atualmente, encontra-se livre para arrendamentos ou realização de projetos portuários.



Figura 3030 – Armazém de Carga Geral

Fonte: SOPH/2015

2.4 Equipamentos Portuários

É política do Governo Federal para o setor portuário que as entidades públicas responsáveis pela atividade portuária, como é o caso das Companhias Docas e das Sociedades Estaduais, como a SOPH, atuem apenas como Autoridade Portuária, transferindo a execução dos serviços portuários para a iniciativa privada.

O Porto de Porto Velho é classificado como Porto Organizado definido no artigo 2.º, da lei 12.815/13, e as operações portuárias devem ser realizadas por operadores portuários com fulcro no artigo 2.º, inciso III da referida Lei. Mas, ao mesmo tempo, não realiza navegação de longo curso, não opera navios, visto que está instalado em um rio interior e opera apenas embarcações (balsas).

Conforme estatísticas consolidadas no ano de 2015, foram movimentados 2.894.751,32 (dois milhões oitocentos e noventa e quatro mil e trinta e dois) toneladas, incluindo a movimentação de graneis sólidos. Dessa forma com exceção da Operadora Portuária Hermasa, que é uma empresa multinacional de grande porte e as cargas de projeto (cargas especiais) que operaram durante 4 (quatro) anos nesse poligonal, o porto também pode ser classificado como um porto de economia regional. Os operadores que nele atuam, são empresas classificadas como Micro Empresas – EM e Empresas de Pequeno Porte – EPP e na maioria das vezes, não têm condições financeiras ou econômicas de adquirir equipamentos portuários em virtude do alto custo.

Assim, a administração do Porto de Porto Velho, ainda dispõe e investe na aquisição de equipamentos portuários, principalmente empilhadeiras de pequeno porte de até 07 toneladas para auxiliar os operadores portuários que ainda movimentam carga geral, como será destacado em tópico especial sobre a demanda de cargas geral que abastecem as comunidades da Amazônia.

Os equipamentos utilizados para movimentação de contêineres são de propriedade dos próprios operadores portuários. Na operação com carga de graneis sólidos a operação é inteiramente automatizada, executada exclusivamente pela empresa Hermasa, arrendatária no porto.

Todos esses equipamentos estão descritos e avaliados posteriormente no Volume II – Bens Móveis e Imóveis, da mesma forma que citado para as instalações.

TABELA 14 – EQUIPAMENTOS DO PORTO DE PORTO VELHO

EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS – PORTO DE PORTO VELHO



Equipamento:	Lancha Voadeira
Aplicação:	Apoio Portuário
Produtividade Nominal	-
Capacidade:	8 Pessoas
Carga Nominal	-
Proprietário	SOPH
Localização:	Oficina do Porto
Ano de Fabricação	2013

EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS – PORTO DE PORTO VELHO



Equipamento:	Empilhadeira 4 ton.
Aplicação:	Consolidação e desconsolidação de contêineres.
Produtividade Nominal	-
Quantidade	2
Carga Nominal	4 ton.
Proprietário	SOPH
Localização:	Oficina do Porto
Ano de Fabricação	2007

EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS – PORTO DE PORTO VELHO



Equipamento:	Empilhadeira de 3,5 ton.
Aplicação:	Consolidação e desconsolidação de contêineres.
Produtividade Nominal	-
Quantidade	2
Carga Nominal	3,5 ton.
Proprietário	SEP/SOPH
Localização:	Oficina do Porto
Ano de Fabricação	2015

EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS – PORTO DE PORTO VELHO



Equipamento:	Empilhadeira de 5 ton.
Aplicação:	Consolidação e desconsolidação de contêineres.
Produtividade Nominal	-
Quantidade	1
Carga Nominal	3,5 ton.
Proprietário	SEP/SOPH
Localização:	Oficina do Porto
Ano de Fabricação	2015

EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS – PORTO DE PORTO VELHO



Equipamento:	Rampa Charriot 301
Aplicação:	Operações RO/RO
Produtividade Nominal	-
Quantidade	1
Carga Nominal	85 toneladas
Proprietário	SOPH
Localização:	Berço RO/RO
Ano de Fabricação	1997

EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS – PORTO DE PORTO VELHO



Equipamento:	Rampa Charriot 303
Aplicação:	Operações RO/RO
Produtividade Nominal	-
Quantidade	1
Carga Nominal	55 toneladas
Proprietário	SOPH
Localização:	Berço RO/RO
Ano de Fabricação	1997

EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS – PORTO DE PORTO VELHO



Equipamento:	Pá-Carregadeira New Holland
Aplicação:	Serviços de apoio portuário
Produtividade Nominal	50 Toneladas
Quantidade	
Carga Nominal	
Proprietário	
Localização:	
Ano de Fabricação	

EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS – PORTO DE PORTO VELHO



Equipamento:	Pá-Carregadeira Case
Aplicação:	Serviços de apoio portuário
Produtividade Nominal	20 Toneladas
Quantidade	1
Carga Nominal	-
Proprietário	SEP/SOPH
Localização:	Oficina do porto.
Ano de Fabricação	2015

EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS – PORTO DE PORTO VELHO



Equipamento:	Mini-Carregadeira de Rodas - BobCat
Aplicação:	Serviços de apoio portuário
Produtividade Nominal	8 toneladas
Quantidade	1
Carga Nominal	-
Proprietário	SOPH
Localização:	Oficina do Porto
Ano de Fabricação	2013

EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS – PORTO DE PORTO VELHO



Equipamento:	Empilhadeira de 7 ton.
Aplicação:	Consolidação e desconsolidação de contêineres.
Produtividade Nominal	7 ton.
Quantidade	2
Carga Nominal	-
Proprietário	SOPH
Localização:	Oficina do Porto
Ano de Fabricação	2007

EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS – PORTO DE PORTO VELHO



Equipamento:	Empilhadeira de 5 ton.
Aplicação:	Consolidação e desconsolidação de contêineres.
Produtividade Nominal	5 ton.
Quantidade	1
Carga Nominal	-
Proprietário	SOPH
Localização:	Oficina do Porto
Ano de Fabricação	2007

EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS – PORTO DE PORTO VELHO

Equipamento:	CAMINHÃO BASCULANTE
Aplicação:	Serviços de apoio portuário
Produtividade Nominal	8 ton.
Quantidade	1
Carga Nominal	-



Proprietário	SOPH
Localização:	Oficina do Porto
Ano de Fabricação	2015

2.5 Áreas e Instalações Arrendadas

Com as determinações que nasceram com a Lei nº 8.630/93 e posteriormente acompanhadas pela nova Lei dos Portos a Lei nº 12.815/13, de trazer a iniciativa privada para participar da atividade portuária e propiciar um ambiente para grandes transformações no modelo de gestão e exploração da atividade, principalmente pela introdução dos conceitos de “autossustentação” e de livre competição de mercado, se encaminha para menos intervenção do poder público no setor.

O novo ambiente de mercado criado pela implementação desta lei tem reforçado o interesse de investidores em arrendar instalações portuárias em portos públicos para o atendimento especializado a cargas selecionadas, onde princípios de modernidade operacional sejam implementados e permitam imprimir ritmo e qualidade de serviços às operações, além de preços competitivos, de modo a promover o aumento de movimentação de cargas e a consequente redução dos custos portuários para os usuários.

É imperioso o interesse da SOPH em garantir a operacionalidade, crescimento e continuidade do Porto. Definiu-se que o projeto macro de crescimento do ano de 2016 deverá formalizar as modalidades operacional de arrendamento, detalhando investimentos mínimos a serem exigidos, fixar o prazo, estudar a movimentação de cargas atual e projetada, apresentar preços e tarifas atualmente praticados, colocando à disposição do mercado as várias opções para instalação de novas empresas.

As oportunidades de novos arrendamentos foram obtidas em consonância com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho (PDZ), devidamente atualizadas por levantamentos realizados durante o mês de dezembro/2015 no Porto.

Os arrendamentos, tendo em vista que 60,66% de área são controladas diretamente pela autoridade portuária é modalidade prevista no art. 2.º, XI, da Lei 12.815/13, consiste na cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado.

A modalidade de exploração comercial das instalações passíveis de novos arrendamentos deverá ser a de terminal de uso privativo, de acordo com o disposto na lei 12.815/2013, em especial em seu artigo 2.º inciso IV.

O possível objeto de arrendamentos são todas as áreas portuárias elencadas no item 3, com exceção do atual arrendamento ocupado pela operadora portuária Hermasa; a área onde será construída as futuras instalações administrativas da SOPH; futuras instalações de escritórios operacionais e onde será instalado as futuras instalações do Armazém Alfandegado.

Os processos de arrendamento de áreas e instalações no Porto de Porto Velho serão outorgados à pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco, conforme trata o art.1.º, §3.º da Lei nº 12.815/13. Através de manifestação formal do interessado, mediante encaminhamento de requerimento, acompanhado de Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental – EVTEA, na forma do artigo 7.º e 8.º da Resolução Nº 3708 -ANTAQ, de 17 de outubro de 2014, regula a exploração de áreas e instalações portuárias no âmbito dos portos organizados, ou norma posterior que vier a ser editada pelo poder concedente.

TABELA 15 – CONTRATOS DE ARRENDAMENTO - SOPH

ÁREAS ARRENDADAS OPERACIONAIS								
IDENTIFICAÇÃO DO INSTRUMENTO CONTRATUAL	ARRENDATÁRIO	OBJETO	ÁREA (M ²)	PRAZO DE VIGÊNCIA CONTRATUAL	DATA DE CELEBRAÇÃO DO CONTRATO	SITUAÇÃO JURÍDICA	PRODUTO MOVIMENTADO	SITUAÇÃO CONTÁBIL
96/001/00	Hermasa Navegação da Amazônia S/A	Arrendamento de	80.000 m ²	20 anos	16 de abril de 1996.	Tratativas com a arrendatária SEP/ANTAQ para renovação, operando por força de liminar.	Movimentação e armazenagem de granel Sólido (Soja e Milho)	Em dias com as obrigações financeiras

Obs: Não há áreas operacionais arrendadas até o presente momento.



Figura 31 - Área Arrendada Hermasa

Fonte: SOPH/2018

2.5.1 Complexo Hermasa

Trata-se de completa instalação da empresa Hermasa Navegação da Amazônia S/A para a operação de graneis sólidos no Porto de Porto Velho, instalado durante o ano de 1996, contando com:

- Edificação da guarita da portaria do terminal;
- Unidade medidora e controladora de caminhões;
- Unidade classificadora de cereais;
- Prédio de escritório;

- 2 moegas de recepção rodoviária com capacidade para 300 ton. de armazenagem e produtividade de descarga de 1 caminhão de 28 ton. a cada 6 min;
- 4 silos graneleiros para 12.000 ton./cada;
- 220m de esteiras transportadoras com capacidade de 750Uh;
- 2 elevadores de canecas com capacidade de 350 Uh cada um;
- 1 balança de carga;
- 1 sistema completo de aeração.

Desses investimentos, as edificações e os silos são bens imóveis com vida útil de 25 anos. Os demais, são bens móveis, equipamentos com vida útil de 5 anos, que deverão ser efetivamente reinvestidos pela arrendatária a uma periodicidade máxima de 8 anos, visto que são equipamentos sujeitos a profundo desgaste provocado pelo atrito dos grãos, além de que a empresa também não tem interesse na interrupção do fluxo de produção por quebras de equipamentos, pois a consequência acarreta redução da produtividade de recepção de grãos, ou da carga e descarga dos mesmos.

2.6 Áreas Arrendáveis

Os arrendamentos portuários são disciplinados no art. 2º, XI, da Lei Federal nº 12.818/13, são contratos de cessão de uso dentro dos portos organizados, no qual a União concede aos interessados por uso, conta e risco a exploração dessas áreas por prazo determinado.

Essas áreas serão concedidas mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação a ser realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, autarquia de caráter especial responsável pela regulação do setor. E posteriormente a Secretaria de Infraestrutura Portuária – SIP, celebrará estes contratos.

As administrações portuárias elencaram em seus Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ as áreas passíveis de arrendamento e contrato de uso temporário. No PDZ do Porto de Porto Velho as áreas passíveis são:

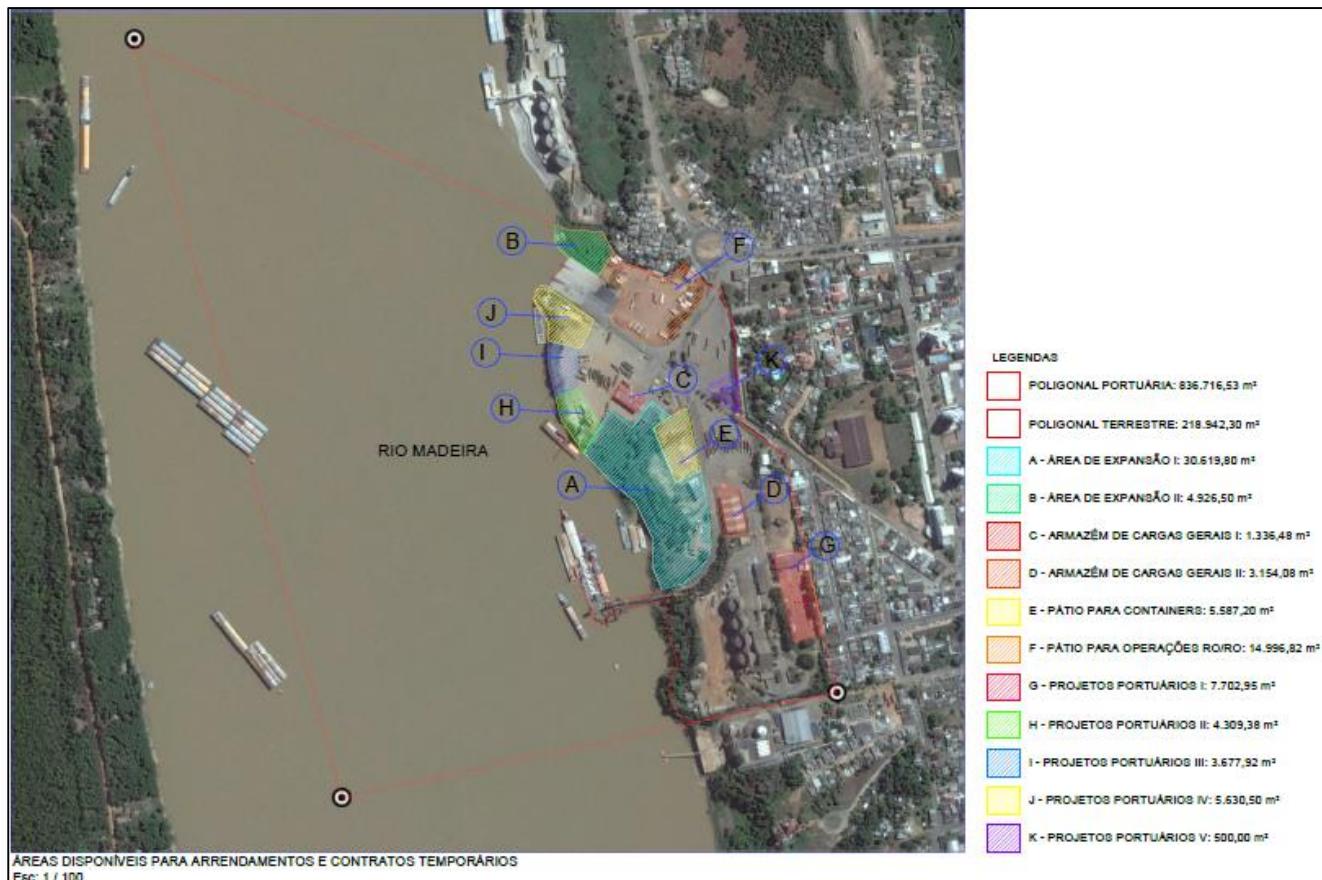


Figura 32 – Áreas arrendáveis

Fonte: SOPH/2018

2.6.1 Área de expansão I

Área composta de 30.619,80 m² é onde está localizada a atual prédio administrativo da SOPH, Oficina e área verde de mata secundária. Área nobre no porto onde podem ser desenvolvidos diversos projetos portuários como instalação de silos, esteiras, arrendamento etc.

2.6.2 Área de expansão II

Área a jusante das Rampas RO/RO medindo 4.926,50 m², área sem infraestrutura portuária. Atualmente é área ociosa, contudo, com aptidão para desenvolver vários projetos portuários como silos, esteiras, arrendamento etc.

2.6.3 Projetos Portuários I

Localizado entre a área urbana e o arrendamento da operadora portuária Hermasa medindo na sua totalidade 7.154 m². É composta de um galpão metálico de 900 m² e área descoberta de aproximadamente 6.048 m² em terreno plano e firme sobre cascalho. Essa área pode ser disponibilizada para: realização de contratos temporários conforme previsto na resolução

3708-ANTAQ, de 17 de outubro de 2014; arrendada por interessados ou a operadora Hermasa poderá ampliar o seu arrendamento absorvendo essa área, por se tratar de uma área contínua ao seu atual arrendamento

2.6.4 Projetos Portuários II

Terminal localizado no pátio multi-cargas medindo 4.926,50 m² por onde é operado adubo fertilizante, através de guindaste M.H.C.

2.6.5 Projetos Portuários III

Terminal localizado no pátio multi-cargas medindo 3.677,92 m² é utilizado como terminal de movimentação de biocombustíveis.

2.6.6 Projetos Portuários IV

Composta de 342 m² é uma área ainda sem infraestrutura básica, contudo em área nobre as margens do rio com ligação ao pátio das rampas e a própria rampa RO-RO disponível para celebração de arrendamentos e contratos de uso temporário.

2.6.7 Projetos Portuários V

Onde é localizado o atual restaurante do porto, medindo 500 m² onde a administração tem o interesse em instalar um restaurante privado com ampla estrutura para atender os motoristas que adentram o porto e os caminhoneiros.

2.6.8 Pátio para containers

O Pátio para containers é a atual zona de embarcação e desembarque de cargas aduaneiras, era composto de 03 armazéns metálicos situada à direita de quem ingressa o porto e segue em direção aos escritórios, mede 5.910m², um vendaval em outubro de 2016 atingiu este armazém, que terminou demolido. Atualmente a área é utilizada para estocar contêineres. A área de 1.476,60 m², está limitada por essas edificações de escritórios, pelo próprio talude de testada do rio e pela oficina do Porto. Constitui-se em terreno plano, pavimentado com concreto betuminoso.



Figura 33 – Pátio para containers

Fonte: SOPH/2018

2.7 Terminais de Uso Privado Dentro da Poligonal do Porto

Tendo por base o disposto na Lei nº 12.815/2013 e no Decreto nº 8.033/2013, ressalta-se que não existem Instalações Portuárias Exploradas Mediante Autorização dentro da poligonal do Porto de Porto Velho/RO.

2.8 Áreas e Instalações Alfândegas

O alfandegamento do Porto de Porto Velho foi declarado por meio do Ato Declaratório Executivo da Receita Federal nº 377 de 09 de dezembro de 1992, publicado no Diário Oficial da União no dia 18 de dezembro de 1992, conforme documento anexo e a Figura em que representa a área de Alfândega do Porto de Porto Velho.

A Tabela 17 mostra o atual alfandegamento do Porto de Porto Velho – RO.

TABELA 17 - ÁREA ALFANDEGADA

ÁREA ALFANDEGADA DO PORTO DE PORTO VELHO	
Área	Porto Público de Porto Velho
Responsável	SOPH
Área Específica	Pátio de Containers

	Armazém Alfandegado
--	---------------------

2.9 Instalação Portuária Explorada Mediante autorização existente no entorno do Porto de Porto Velho (RO).

O complexo portuário de Porto Velho é composto pelo Porto Organizado de Porto Velho, e por outros 20 terminais, sendo 2 (dois) fazendo divisa direta com o Porto sendo eles:

- » TUP Cargill
- » TUP Amazonágás

Os dois Terminais em questão localizam-se as margens direita do Rio Madeira, na cidade de Porto Velho e suas instalações têm características fluviais, marcadas pela grande variação do nível do rio ao longo do ano.

2.9.1 Tup Cargil

O TUP Cargill Agrícola está localizado ao lado do Porto de Porto Velho, na Estrada Fazenda dos Milagres nº 26, Bairro Panair e é administrado pela empresa Cargill Agrícola S.A.

A localização do TUP Cargill Agrícola é indicada a partir do seguinte par de coordenadas geográficas:

- Latitude: 08° 44' 21.50" S
- Longitude: 63° 55' 05.47" W

A Figura 34 ilustra a área primária e a localização do TUP Cargill Agrícola.



Figura 324 - Localização do TUP Cargill Agrícola

Fonte: Plano Mestre - Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

2.9.2 TUP Amazongás

O TUP Amazongás está localizado na Rua Rui Barbosa, ao lado do Porto de Porto Velho, e é administrado pela empresa Amazongás Distribuidora de Gás Liquefeito de Petróleo Ltda. A localização do terminal é dada pelo seguinte par de coordenadas:

- Latitude: $8^{\circ} 45' 0.75''$ S
- Longitude: $63^{\circ} 54' 47.34''$ W

A Figura 35 ilustra a área e a localização do terminal.



Figura 335 - Localização do TUP Amazongás
Fonte: Plano Mestre - Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

2.10 Instalações Retroportuárias

O Porto de Porto Velho não possui área retroportuária para executar controles aduaneiros.

2.11 Instalações de Suprimentos – Utilidades

2.11.1 Energia Elétrica

Com relação ao suprimento de energia elétrica do Porto de Porto Velho, o mesmo através da Eletrobrás Distribuidora de Energia Elétrica em 13,3 Kv e três fases, A recepção é feita na subestação central do porto e daí distribuída para 03 outras subestações existentes no recinto portuário.

MÊS	PORTO DE PORTO VELHO	
	UC 0083644-3	
	KWH	RS
1	3.581	20.759,26
2	3.383	20.057,02
3	4.088	22.164,38
4	3.173	18.884,68
5	3.596	20.258,80

6	4.184	22.036,95
7	4.770	25.189,35
8	5.205	26.132,56
9	4.459	24.710,03
10	4.414	23.982,03
11	4.135	23.500,39
12	4.422	25.397,36

A tabela XX mostra a demanda média de consumo para o Porto de Porto Velho – RO.

CONSUMO MÉDIO	kWH	RS
12 meses	4.118	22.688,40

2.11.2 Abastecimento de água

O suprimento de água para o porto é fornecido pela Companhia de Águas e Esgotos do Estados de Rondônia - CAERD o qual é estocado em sistema de reservatório elevado, e distribuído para as demais instalações com capacidade de 20m³, e de um reservatório enterrado com capacidade de 30m³, totalizando 50m³.



Figura 346 - Castelo de água
Fonte: SOPH

2.11.3 Drenagem e esgoto

O porto dispõe de sistema de drenagem de águas pluviais cobrindo toda a área portuária, dispõe de fossas sépticas e sumidouros para o tratamento dos resíduos sanitários, antes estes sejam lançados ao rio.

A área portuária é atendida pela coleta terceirizada de lixo. A limpeza é realizada por meio de varredura por empresa terceirizada contratada pela SOPH.

Contudo, devido a instalação de novas empresas no ano de 2018, principalmente no terminal multicargas, a necessidade de a captação de águas pluviais ser revista neste local.

2.11.4 Telecomunicações

A concessionária responsável pelo serviço de telefonia do Porto de Porto Velho é a *Embratel*.

A rede telefônica do porto é composta por uma central com troncos e linhas que interligam todos os setores da SOPH.

Não existem mais telefônicos públicos no recinto portuário, devido ao advento nos últimos anos da rede de telefonia móvel.

O serviço de fornecimento de internet é através da Infovia do Governo do Estado de Rondônia.

LOCAL DOS CIRCUITOS DE INTERNET	TIPO DE ACESSO (PAR METÁLICO/FIBRA ÓPTICA/RÁDIO ELANCE/SATÉLITE)	VELOCIDADE
SOPH – Edifício Sede	Av. Terminal dos Milagres n.º 400, Panair, Porto Velho – RO.	Fibra

2.12 Instalações não afetas as Operações Portuárias (áreas não operacionais)

No Porto de Porto Velho são delimitadas 9 (nove) instalações não afetas à operação portuárias, relacionadas na tabela abaixo, que somadas ocupam 21.787,69 m² dentre as dependências no porto.

ÍTEM	INSTALAÇÃO	METRAGEM
1	B2 – Projetos Portuários I	7.702,95 m ²

2	B4 – Armazém de Cargas Gerais II	3.154,08 m²
3	C2 – Projetos Portuários V	2.000,00 m²
4	D6 – Armazém de Cargas Gerais I	1.336,48 m²
5	D6.1 Escritório I	1.336,48 m²
6	D7 – Pátio para Containers	5.587,20 m²
7	E3.1 - Escritório I	155,00 m²
8	E3.2 – Escritório II	180,00 m²
9	E3.3 – Escritório III	335,50 m²
	TOTAL	21.787,69

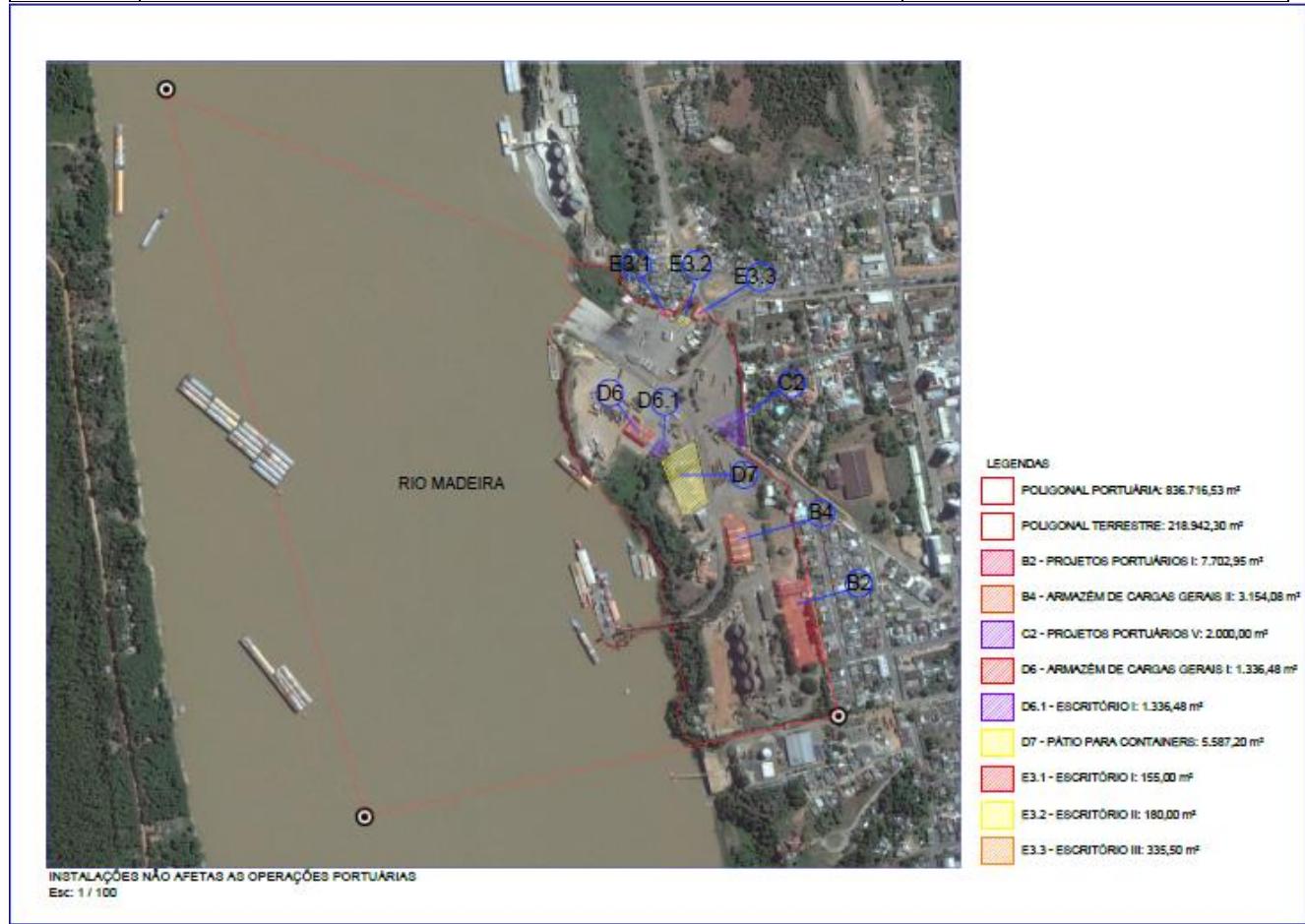


Figura 357 - Áreas Não Operacionais
Fonte: SOPH/2018

2.13 Serviços de Apoio Operacional

2.13.1 Sistemas de monitoramento do tráfego aquaviário

O Porto de Porto Velho não possui sistema de monitoramento do tráfego aquaviário. Todavia encontra-se em fase de estudos, para posterior elaboração dos projetos de implantação.

2.13.2 Praticagem

O porto de Porto Velho não possui serviço de praticagem sendo realizado por profissionais que aqui operam.

2.13.3 Rebocagem

O Porto de Porto Velho não possui serviço de rebocagem.

2.13.4 Serviços de apoio à embarcação

O porto de Porto Velho não possui serviços de apoio as embarcações.

2.14 MÃO DE OBRA

A seguir serão fornecidas informações referentes ao OGMO responsável pela gestão da mão de Obra de trabalhadores Portuários Avulsos – TPA'S.

2.14.1 OGMO

A Mão de Obra destinada a operação portuária é administrada pelo Órgão Gestor de mão de Obra – OGMO, entidade organizada e administrada pelo sindicato patronal dos operadores portuários para gerir o fornecimento de mão-de-obra avulsa no trabalho portuário.

O OGMO mantém o registro e cadastro de trabalhadores avulsos (estivador, conferente e capatazia) alocando-os a requisição feita pelo operador portuário.

A importância e influência do OGMO na operação portuária é relacionada com as atribuições que este exerce no porto como: administrar o fornecimento de mão de obra; manter o cadastro e registro de trabalhadores portuários; realizar treinamentos e a habilitação profissional; arrecadar e repassar, os valores devidos ao trabalhador, relativos a remuneração e encargos e zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança do trabalho portuário avulso.

CATEGORIA	REGISTRADO	CADASTRADO
Conferentes	13	13
Estivador	49	49

Portuário	74	74
TOTAL	136	136

2.14.2 Trabalhadores Portuários

A Tabela abaixo contém o detalhamento dos trabalhadores portuários lotados na administração do Porto de Porto Velho (RO).

RELAÇÃO DE FUNCIONÁRIOS	
CATEGORIA	TOTAL
Administrador	1
Advogado (A)	1
Engenheiro Civil	1
Assistente Administrativo	3
Assistente Tec. Administrativo	2
Téc. De Contabilidade	1
Auxiliar em Atividades Adm.	1
Telefonista	1
Guarda Portuário (Chefe de Unidade)	1
Guarda Portuário	22
Téc. Em Seg. do Trabalho	1
Téc. Em Op. Portuárias	6
TOTAL	41

2.14.3 Saúde e segurança do trabalhador

A SOPH, até o ano de 2014 não contava com pessoal do quadro efetivo para atender pelo setor de segurança do trabalho, a partir de então passou a contar com esses profissionais e vem trabalhando para atender as legislações relativas à Segurança do Trabalho com planos e programas com a finalidade de adequar o porto de Porto Velho na busca de excelência da qualidade dos serviços prestados como Autoridade Portuária.

- **Plano de Emergência em Caso de Derramamento de Combustível** – Plano elaborado em setembro de 2015/2016, que procede a identificação das instalações; desenvolve os possíveis cenários acidentais; elabora os procedimentos para resposta; e, analisa o encerramento das operações.
- **Plano de Contingência de Desmoronamento / Desbarrancamento** – Plano elaborado em 2016 com validação de 2 anos, este visa criar hipóteses e ações a serem desenvolvidas pelos colaboradores na mitigação (redução) dos sinistros com busca primeiro na proteção a integridade física dos empregados/ públicos.
- **Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS)** - elaborado em 2013 com revisão em 2015, o PGRS: (i) identifica a unidade gestora (responsáveis); (ii) define as responsabilidades e competências dos arrendatários autorizados, das empresas prestadoras de serviços, do operador portuário, dos órgãos fiscalizadores, e demais usuários; (iii) Descreve a legislação referente ao tema; (iv) elabora um diagnóstico situacional das áreas geradoras de resíduos e procede a identificação e tipificação dos mesmos (identificando a quantidade, qualidade e origem dos resíduos; e, (v) define procedimentos para o gerenciamento de todos os resíduos.
- **Plano de Monitoramento de Água para Consumo Humano e do Corpo Receptor**- objetiva avaliar a qualidade da água fornecida no Porto de Porto Velho em concordância com os parâmetros estabelecidos pela Portaria nº 2914/2011 do Ministério da Saúde e determina também o Índice de Qualidade da Água (IQA) em três pontos da área do Porto; (ii) estudar as características químicas e microbiológicas dos corpos hídricos na área de influência do porto, adotando como parâmetro a Resolução CONAMA nº 357/2005; (iii) estudar os microrganismos como indicador da alteração ambiental; (iv) determinar a concentração de metais em 4 pontos da área de influência do porto; (v) determinar a concentração das substâncias orgânicas em quatro pontos na área de estudo e determinar a concentração de agrotóxicos em quatro pontos na área de estudo.
- **Plano Mestre** - Elaborado em 2017, o plano tem os seguintes objetivos: (i) A obtenção de um cadastro físico atualizado do porto; (ii) A análise dos seus limitantes físicos e operacionais; (iii) A projeção da demanda prevista para o porto em um horizonte de 20 anos; (iv) A projeção da capacidade de movimentação das cargas e eventuais necessidades de expansão de suas instalações ao longo do horizonte de planejamento; (v) A proposição das melhores alternativas para superar os gargalos identificados visando uma eficiente atividade do porto; e (vi) A análise do modelo de gestão e da estrutura tarifária praticada atualmente pelo porto.

2.15 MEIO AMBIENTE

A Portaria SEP/PR 03/2014 define o conteúdo mínimo de elaboração de PDZ, de forma geral. De modo específico, no âmbito do tema ambiental, a Portaria exige, que sejam abordados os seguintes tópicos: (i) Diagnóstico Ambiental; (ii) Gestão Ambiental; e, (iii) Licenciamento Ambiental. Desse modo, o PDZ tem como premissa a integração e compatibilização das questões econômicas, ecológicas e sociais relacionadas a sua aptidão.

A situação ambiental de um porto (ou terminal portuário) é decorrente da qualidade da gestão ambiental. Considerando a Portaria SEP/PR nº 104/09, entende-se por gestão ambiental portuária todas as etapas da gestão, do planejamento à execução e depois à sua revisão e aperfeiçoamento, sendo requisito o conhecimento da situação ambiental do porto.

Para conhecimento da situação ambiental do porto, uma das variáveis a ser observada é o diagnóstico da área de influência, a identificação de restrições de usos, conflitos e oportunidades, relacionados aos meios físico, biótico e socioeconômico. Também o levantamento da situação ambiental envolve as exigências normativas e sua aplicação ao caso do porto (tanto exigências de licenciamento como de estruturação de sua gestão).

Constata-se, assim que o quadro da gestão ambiental do porto é amplo e exige a caracterização do que é seu objeto, ou seja, das questões ambientais do porto.

Tendo em vista o exposto, o presente capítulo tem por objetivo a análise da situação da gestão ambiental e do licenciamento ambiental do Porto de Porto Velho, cuja avaliação compete à atuação da Gerência Ambiental da SOPH, vinculado à Presidência (ver **Organograma**).

A estrutura precária de recursos humanos, responsável pelo SIGA (Sistema Integrado de Gestão Ambiental) do porto, não tem impedido, à medida do possível, o cumprimento das obrigações constantes nos regulamentos existentes – tanto da ANTAQ, quanto da legislação ambiental e de regulação dos portos brasileiros.

O presente diagnóstico pretende identificar as características dos principais atributos ambientais existentes na ADA, AII e AID do Porto de Porto Velho, nas esferas ambientais: do meio físico, meio biótico e meio socioeconômico. O empreendimento constitui-se nas atividades operacionais do Porto, diretamente ligado à Administração da Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia – SOPH, e pelas atividades inerentes a sua operação, como as dragagens de manutenção.

2.15.1 Definição e delimitação das áreas de influência

A área de influência de um “empreendimento” é definida como o espaço suscetível de sofrer alterações provocadas pelas ações antrópica, como consequência da sua implantação, manutenção e operação. A definição das áreas de influência usualmente,

e tal como prevê a legislação, são delimitadas em três âmbitos: Área de Influência Indireta (AII), Área de Influência Direta (AID) e Área Diretamente Afetada (ADA). Cada uma dessas áreas recebe impactos nas fases de construção e operação do empreendimento, ora com relações causais diretas, ora indiretas, e daí a denominação, além da ADA onde se localiza o empreendimento propriamente dito, conforme a figura abaixo:

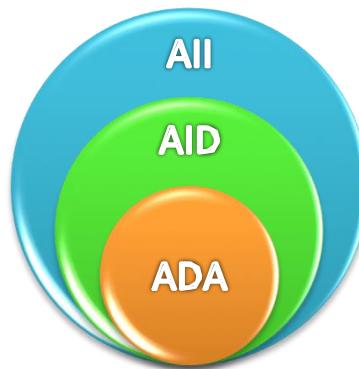


Figura 368 - Áreas de influência (PCA – SOPH)

Esse diagnóstico objetiva dar fundamentação técnica e cientificamente sobre o conhecimento da área direta e indiretamente afetada pela operação do empreendimento. Outras abordagens serão realizadas em aspectos não menos importantes, como uma análise da climatologia local e regional e da geologia regional. Considerando ainda a importância social e econômica do empreendimento para o desenvolvimento e o fortalecimento das atividades econômicas do Município de Porto Velho, se apresenta ainda aspectos socioeconômicos do município diretamente afetado pelo empreendimento da SOPH.

2.15.2 Geologia

A área encontra-se inserida no contexto sudoeste do Cráton Amazônico, regiões que foram palco de sucessivas movimentações tectônicas de natureza dúctil, dúctil – rúptil e eminentemente rúptil, com reativações das anisotropias do embasamento cristalino e surgimento de novas direções de fraqueza estrutural.

A área abrangida pelo empreendimento, inserem-se na borda sudoeste do Cráton Amazônico, numa compartimentação tectônica originada do pré-cambriano, mas que passou por processos de rejuvenescimento tectônico durante o Terciário, propiciada pela Orogenia Andina. Reativações subsequentes fizeram-se sentir e também como

ocorre atualmente, nesta porção do Cráton, com efeitos diretos por sobre as rochas do substrato onde se instalou o rio Madeira.

A caracterização da geologia regional e local deve possibilitar a descrição geológica da área de interesse, contemplando os aspectos geomorfológicos, litológicos, estratigráficos, estruturais e geotécnicos, através da elaboração de mapa geológico em escala apropriada e com seções geológicas elucidativas. É realizada mediante consulta de mapas geológicos, imagens de satélite e fotografias aéreas; realização de inspeções de campo e sondagens mecânicas convenientemente localizadas e conduzidas de acordo com as normas técnicas vigentes; e aplicação de métodos geofísicos (resistividade elétrica, potencial espontâneo ou eletromagnetismo).

Já a caracterização da hidrogeologia regional e local deve possibilitar a delimitação das unidades aquíferas presentes, determinação da superfície potencial métrica e do regime de fluxo das águas subterrâneas, bem como o levantamento cadastral de fontes e captações existentes no entorno de interesse.

2.15.3 Hidrogeologia

O rio Madeira é um rio dinâmico em plena atividade de erosão dos seus antigos depósitos sedimentares com a geração de depósitos atuais apresentando uma grande heterogeneidade lito estratigráfica e estrutural em suas margens, várzeas e ilhas. Quando o rio está na fase de subida das águas carrega uma quantidade maior de sedimentos que se depositam nas áreas de quebra de energia preponderantemente no início da vazante. Os depósitos adquirem certa estabilidade com a cobertura por gramíneas e parte desse sedimento é novamente erodido na próxima enchente. Trata-se de um processo cíclico restando poucas áreas com sedimentos estáveis que perduram por longos períodos. Esse efeito acontece basicamente nas margens e leito do rio e raramente nas planícies de inundação ocorrendo maior deposição que erosão.

A Bacia do rio Madeira cobre uma superfície de 1,37x106 km², correspondendo a 23% da totalidade da Bacia Amazônica. As suas principais sub-bacias são as dos rios Beni, Madre de Dios e Mamoré, provenientes da Cordilheira Oriental do Peru e Bolívia e a sub-bacia do Guaporé (GUYOT,1993). Sendo uma bacia transfronteiriça, distribuída pelos territórios do Peru com área de 7%, Brasil com área de 42% e Bolívia com área 51%.

A hidrovia do Madeira tem uma extensão de 1.090 km, compreendendo o trecho desde a foz desse rio até a cidade de Porto Velho, no Estado de Rondônia. Ao longo dessa distância apresenta um desnível de 19m, com declividade média de 1,7cm/km e largura média em torno de 1 km, atingindo 2 km em alguns trechos.

2.15.4 Clima

O clima da região segundo o sistema de classificação de Köppen (1948), a área de instalação da usina, por estar localizada entre as Coordenadas 64°40'–9°25', 63°55'–8°45', se enquadra no Tipo Aw - Clima Tropical Chuvoso com média climatológica da temperatura do ar durante o mês mais frio superior a 18°C (megatérmico), e um período seco bem definido durante a estação de inverno, quando ocorre na região um moderado déficit hídrico, com índices pluviométricos inferiores a 50 mm/mês. A média climatológica da precipitação pluvial para os meses de junho, julho e agosto é inferior a 50 mm/mês.

Estando sob a influência do clima, a média anual da precipitação pluvial varia entre 2.200 a 2.300 mm/ano e a média anual da temperatura do ar entre 24 e 26°C. As médias climatológicas da temperatura mínima do ar, que medida na estação de Porto Velho varia entre 18 a 22°C e com máxima de 30°C e 34°C. A umidade relativa do ar varia de 80% a 90% no verão e em torno de 75% no Outono-Inverno.

2.15.5 Nível do Rio

O Departamento de Fiscalização e Operação colhe e atualiza diariamente os dados do site da ANA – Agência Nacional de Águas e com régua própria fixada ao lado da ponte que dá acesso ao cais flutuante, o nível do rio Madeira, para subsidiar a comunidade portuária, bem como também a imprensa que se utiliza desses dados para informar a sociedade.

O rio Madeira regista o maior índice entre março e abril e o menor entre setembro e outubro. No ano de 2017 o maior nível registrado foi em 19 de abril na marca de 15,21m e o menor nível, em 21 de outubro na marca de 2,09m.

É válido mencionar que em junho de 2017 o DNIT autorizou a execução dos serviços de dragagem do canal de navegação da hidrovia do rio Madeira. Dos 25 pontos críticos, 14 foram escolhidos para início dos serviços. Este procedimento é importante para possibilitar a navegação ininterrupta em pelo menos 3,50m de calado.

Abaixo, relatamos os índices de 2017:

2.15.16 Gestão Ambiental

A PORTARIA SEP nº 104, de 29 de abril de 2009, que trata da criação e estruturação do Setor de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho nos portos e terminais marítimos, bem como naqueles outorgados às Companhias Docas, ressalta que a estruturação do SGA deverá subordinar-se ao Diretor-Presidente da autoridade portuária.

As competências gerais do SGA são:

- I - Promoção da conformidade do porto com a legislação vigente no tocante ao meio ambiente, à segurança e à saúde no trabalho;
- II - Implementação, acompanhamento, orientação e fiscalização do Sistema de Gestão Integrada de Meio Ambiente, Saúde e Segurança - SGI;
- III - Promoção da integração das variáveis de meio ambiente, segurança e saúde no planejamento do desenvolvimento e zoneamento portuário;
- IV - Proposição das diretrizes de gestão ambiental e respectivo Plano Anual de Gestão Ambiental Integrada;
- V - Coordenação, controle, administração e execução das atividades de gestão constantes do Plano Anual de Gestão Ambiental Integrada ou de caráter emergencial;
- VI – Implementação, manutenção e atualização de um banco de dados, derivado do programa de monitoramento, que sirva de subsídio para as atividades de dragagem, de outras obras portuárias e do processo de licenciamento ambiental;
- VII - Elaboração, análise e revisão dos documentos referentes à gestão ambiental portuária;
- VIII - supervisão e fiscalização da execução de medidas de prevenção, mitigação e compensação referentes aos impactos ocasionados pelas operações e obras portuárias;
- IX - Realização da interlocução com os demais setores do porto, arrendatários da área do porto organizado, terminais privativos, prestadores de serviço terceirizado e órgãos intervenientes;
- X - Previsão das necessidades de recursos financeiros, logística e de pessoas para seu desempenho;
- XI - Apresentação do Relatório Anual de Atividades à administração do porto e à Secretaria Especial de Portos.
- XII - Articulação institucional e estabelecimento de parcerias com órgãos governamentais e instituições técnicas e científicas afins com o setor;
- XIII - Desenvolvimento de programas, estudos, análises e pesquisas ambientais de interesse do porto;

XIV - Análise e gerenciamento de riscos;

XV - Incentivo à formação e ao aperfeiçoamento profissional da equipe do SGA, para atendimento das necessidades específicas do porto;

XVI - Participação nos conselhos locais e regionais de meio ambiente, segurança e saúde.

A Resolução determina que a equipe do SGA deverá ser de caráter multidisciplinar e composta de profissionais, de nível superior especializados e com os necessários conhecimentos gerais de cada uma das grandes áreas de conhecimento do meio físico, biótico e sócio econômico, segurança e saúde.

2.15.17 Agenda Ambiental Portuária

As Agendas Ambientais, inspiradas nos resultados da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD) de 1992, também chamada de Rio 92, são instrumentos de planejamento para a construção de sociedades e empresas sustentáveis, que concilia métodos de proteção ambiental, justiça social e eficiência econômica.

No âmbito da gestão Portuária a Resolução CIRM nº 006, de 12/12/1998 determinou a construção da Agenda Ambiental Portuária (AAP), estabelecendo uma política ambiental constituída de instrumentos de planejamento e ações de articulação com as principais classes portuárias (empresários, instituições públicas, e trabalhadores). Os principais objetivos da Agenda são: (i) realizar o controle ambiental da atividade portuária; (ii) inserir as atividades portuárias no âmbito do Gerenciamento Costeiro; (iii) implementar as unidades do Gerenciamento Costeiro nos portos; (iv) implantar as unidades de gestão ambiental; (v) regulamentar procedimentos ambientais da atividade portuária; e, (vi) capacitar os recursos humanos para a gestão ambiental portuária.

As principais diretrizes da AAP são norteadas por Planos, Políticas e Convenções; a saber: (i) Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro; (ii) Política Nacional para os recursos do Mar; (iii) Política Nacional de Recursos Hídricos; (iv) Política Nacional de Resíduos Sólidos; (v) Política Nacional Portuária; e (vi) Política Nacional de Meio Ambiente.

2.15.18 Licenciamento Ambiental

De acordo com a Portaria MMA n. 424, de 26 de outubro de 2011, que dispõe sobre procedimentos específicos a serem aplicados pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA na regularização ambiental de portos e terminais portuários, bem como os outorgados às companhias docas, previstos no art. 24-A da Lei nº

10.683, de 28 de maio de 2003, o Porto de Porto Velho têm sua Licença de Operação (LO) expedida por este e vigente até 12 de setembro até 2021 (LO no. 1405/2017).

UNIDADE PORTUÁRIA	LICENÇAS DE OPERAÇÃO COM VENCIMENTO NO ANO 2013			
	Tipo de número da licença	Data de vencimento	Prazo limite para solicitar a renovação	Atendimento do prazo de 120 dias
SOPH	LO – 1405/2017	12/09/2021	12/05/2021	Sim

Tabela 21 - Tabela de Licença ambiental do Porto de Porto Velho.

As principais exigências dessa Licença de Operação foram:

- Implantar filtros (aspiradores) que evitem a propagação do material particulado emitido no transbordo das carretas para os silos da arrendatária e transbordo de grãos para as barcaças que fazem o transporte de grãos no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de emissão da L.O, além de realizar o monitoramento da qualidade do ar no período de validade da presente Licença de Operação, com periodicidade semestral;
- A SOPH deverá envidar esforços, junto aos órgãos competentes pelo ordenamento de tráfego, seja nas esferas municipal, estadual e federal, na tentativa de buscar um ordenamento para o excessivo tráfego de carretas bi-trem que utilizam as instalações do Porto Organizado, no sentido de definir as faixas em que tais carretas devem trafegar e evitar transtornos, principalmente, no horário de pico, no perímetro urbano de Porto Velho. No prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de emissão da presente Licença de Operação;
- A SOPH deverá participar das tratativas relacionadas ao Plano de Área do Setor Portuário de Porto Velho;
- A SOPH deverá dar continuidade a todas as condicionantes e determinantes oriundas da Licença de Operação no. 128435/COLMAM/SEDAM, de 04.09.2013, pois foram estabelecidas no âmbito do processo de licenciamento ambiental originário, pela Secretaria de Desenvolvimento Ambiental do Estado de Rondônia (SEDAM).

Todas as condicionantes acima descritas foram cumpridas dentro do prazo estabelecido.

2.15.19 Ações Ambientais

No ano de 2017 houve a renovação do Termo de Cooperação com a Secretaria Estadual de Desenvolvimento Ambiental (SEDAM) para análise de água de consumo do Porto abrangendo seis pontos, sendo principalmente analisadas as águas dos bebedouros quanto aos aspectos físico-químicos e bacteriológicos. O termo contempla ainda a análise da água do rio Madeira

ao longo da área portuária com coletas e exames trimestrais; contrato renovado com a empresa prestadora de serviços de dedetização, desratização e desinsetização ao controle da fauna sinantrópica com emissão de relatório trimestral de pragas e vetores; contrato renovado com a empresa especializada em fornecimento de caçambas estacionárias para recolhimento dos lixos nos pátios do Porto; contrato renovado com empresa especializada em prestação de serviços de limpeza de fossas, caixas de inspeção e desentupimento de rede de esgoto atendendo as instalações de toda área do Porto e acompanhamento de fiscalização quanto à retirada de sedimentos no cais flutuante e rampa RO-RO.

O Porto de Porto Velho intensificou a Campanha de Combate ao *Aedes aegypti* – “UM MOSQUITO NÃO É MAIS FORTE QUE UM PAÍS INTEIRO” – com seus colaboradores divididos em equipes e empenhados na busca de focos criadouros do mosquito, mutirões de limpeza e fiscalizações em todo perímetro portuário (*pit-stops*) e comunidades vizinhas ao Porto, com registros e relatórios desenvolvidos.

O Setor de Gestão Ambiental, em parceria com o grupo Amaggi, realizou a Semana do Meio Ambiente em junho, com ações de educação ambiental, palestras sobre ‘animais peçonhentos’ com exposições de algumas espécies. Abordou-se também tema sobre ‘Conservação da Amazônia’, ministrado pelo Batalhão da Polícia Ambiental de Candeias do Jamari; exposições de pneus recicláveis, plantio de mudas com alunos de escolas de comunidades vizinhas, etc.

O Setor de Gestão Ambiental e Segurança e Saúde no Trabalho (SGAS) da SOPH como parte integrante da Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (CPATP) participou da “Semana Interna de Prevenção de Acidentes de Trabalho Portuário” – SIPATP, realizado entre os dias 23 a 27 de outubro com palestras sobre segurança do trabalho, saúde, saúde ocupacional, saúde do homem e meio ambiente com dinâmica entre trabalhadores portuários. Durante o mês de novembro uma força tarefa envolvendo a SOPH através do Setor de Gestão Ambiental e Segurança – **SGAS** e sua diretoria, realizou o Programa “Madeira: Rio Nossa”, em comemoração ao Dia do Rio dia 24 de novembro com objetivo de trazer a sensibilização e consequente conscientização ecológica as comunidades do entorno do Porto desenvolvendo práticas adequadas à conservação da qualidade da água do nosso rio; as ações foram executadas com divisões em equipes realizando: recolhimento dos lixos nas margens do Porto de Porto Velho; plantio de mudas frutíferas e nativas e distribuição de panfletos educativos as comunidades vizinhas.

2.16 SEGURANÇA

2.16.1 Isps Code

O Porto de Porto Velho não dispõe de ISPS CODE, uma vez que 99% de suas cargas são de navegação interior. Apresentando os requisitos mínimos concedidos pela Receita Federal do Brasil para possuir seu alfandegamento.

2.16.2 Segurança Patrimonial

Barreiras Físicas: Os muros, gradis e concertinas estão em boas condições em todo o perímetro do poligonal. Com exceção da área localizada a jusante do pátio das RO/RO onde o porto faz divisa com uma pequena comunidade e que precisa de constantes reparos e atenção da administração.

Iluminação: A iluminação atende as exigências dos Planos de Segurança. A SOPH promove a manutenção através de pessoal do quadro técnico da Companhia e da empresa contratada.

CFTV: A SOPH dispõe de dois sistemas de CFTV próprios com imagens de alta resolução todos funcionando normalmente.

Controle De Acesso: O poligonal conta com dois acessos, Avenida Costa e Silva (gate 1) e Rua Terminal dos Milagres (gate 2), 400, apenas o gate 2, conta com controle de acesso informatizado, sendo necessário ser instalado no gate 01.

Sistema De Comunicação: É necessário dota as guaritas e instalações além do prédio administrativo de ramais telefônicos e bases de rádio, e dotar as equipes de segurança de rádio comunicadores portáteis.

Viaturas: As equipes de segurança das unidades portuárias são dotadas de viaturas e lancha para patrulhamento terrestre.

Armamento: A necessidade de dotar a guarda portuária com armamento moderno. Os Guardas são treinados e habilitados ao porte do armamento, contudo, precisam de armamento adequado pois o equipamento usado pelos mesmos, já possui mais de dez anos de uso, sendo necessário ainda dotá-los de armamento não letal como sprays de gás de pimenta e cassetes tipo tonfa.

2.16.3 Da guarda Portuária

Atualmente pertencente ao quadro organizacional da Sociedade de Portos e Hidrovias – SOPH, implantada na década de 1980, em Porto Velho. Naquele momento, existiam apenas 02 (dois) guardas portuários e estavam vinculados funcionalmente à extinta Portobrás, que tinha subordinação à administração do Porto de Manaus.

Já na década de 1990, a Guarda Portuária passou a contar com 12 integrantes, que faziam parte da gestão administrada pela Companhia Docas do Pará, sediada em Porto Velho. Após a segunda metade da década de 90, quando iniciou o processo de privatização pelo governo Fernando Henrique Cardoso e a Guarda Portuária foi dissolvida. Alguns membros estimulados a aderir ao plano de demissão voluntária e outros foram absorvidos para trabalharem em outras funções no complexo portuário.

Após este momento, a segurança do Porto de Porto Velho passa a ser preenchida por empresas particulares num período que perdurou até 2007, quando foi realizado concurso público para a admissão e formação da nova Guarda Portuária de Rondônia, que passou a exercer suas atividades no Porto Público de Porto Velho em 01 de dezembro de 2007, sob administração da Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia.

2.16.4 Conjuntura atual

A partir de 2007, a Guarda Portuária passou a ser uma corporação específica, integrante da estrutura organizacional da SOPH, que tem por finalidade exercer as competências estabelecidas no Plano Segurança Pública Portuária- PSPP/SOPH, os atos normativos da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis do Ministério da Justiça - CONPORTOS, e, especificamente, aquelas atribuições emanadas pela Administração Portuária que versam sobre a matéria de segurança portuária na área de atuação da SOPH.

Cita-se como funções institucionais precípuas à Guarda Portuária executar e controlar as atividades de segurança, fiscalização, policiamento, socorro e salvamento de vítimas; controlar as condições do trânsito nas vias internas e executar outros trabalhos necessários à consecução dos objetivos do policiamento; adotar medidas de prevenção e repressão aos crimes contra a pessoa, a vida, o patrimônio público e de particulares, o meio ambiente, a administração pública, e demais delitos previstos na legislação penal em vigor , quando estes ocorrerem nas áreas sob responsabilidade da SOPH.

2.16.5 Da legislação correlata à guarda portuária

No que se refere ao aporte jurídico que subsidia o funcionamento da Guarda Portuária, podemos descrever como legislações que regem as atividades da corporação: Lei 12.815/2003, em seu art. 17, §1º, inciso XV. XV - que dispõe sobre a organização da Guarda Portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

A Portaria Nº 350, de 1º de outubro de 2014 SEP/PR, que regulamenta as ações previstas no art. 17, parágrafo 1º, inciso XV, da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, dispondo sobre organização e as ações de formação, aperfeiçoamento e capacitação específica e continuada da guarda portuária e dá outras providências.

A Lei nº 2.447, de abril de 2011, que instituiu o Plano de Empregos, Funções, Classificações e Salário da Sociedade de Portos e Hidrovia (SOPH) de Rondônia.

O Regimento Interno da Guarda Portuária/SOPH, publicado em 05 de maio de 2015.

Regimento disciplinar da Guarda Portuária/SOPH, Portaria nº087/DIRPRE/SOPH, publicada em 29 de junho de 2015.

Plano Nacional de Segurança Pública Portuária.

Plano Segurança Pública Portuária- PSPP/SOPH.

Os atos normativos da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis do Ministério da Justiça - CONPORTOS.

2.16.6 Da admissão e estrutura do emprego de guarda portuário

O cargo de Guarda Portuário é aprovado através de pessoal aprovado em concurso público, com exame de capacidade física, de aptidão psicológica, investigação social e Curso de Formação da Guarda Portuária.

Atualmente a Guarda Portuária de Rondônia atualmente tem a seguinte estrutura organizacional e quantitativo de cargos:

01 Coordenador da Guarda Portuária (CGP).

21 Guardas Portuários (GP).

2.16.7 funções institucionais da coordenação da guarda portuária

A Coordenação da Guarda Portuária é atualmente composta por um Coordenador da Guarda Portuária, que é empregado do quadro próprio da SOPH, detentor de nível de escolaridade superior, com experiência de 10 anos comprovada na área de segurança portuária, conforme preceituado na portaria nº 350, de 1º de outubro de 2014/SEP/PR.

A carga horária semanal da CGP é de 30 horas semanais, compreendendo o horário de funcionamento administrativo, qual seja das 07h30 às 13h30, de segunda à sexta-feira. Cabe ao Coordenador da Guarda Portuária, sempre que preciso, efetuar vistorias nos finais de

semana, com o objetivo de verificar questões operacionais atinentes ao trabalho da Guarda Portuária.

Dentre as atribuições da Coordenação da Guarda Portuária (CGP) destaca-se o dever de executar a implementação das medidas de segurança do Porto, supervisionar o controle, o ingresso, a saída e a movimentação de pessoas, veículos, cargas e material na área do Porto, elaborar documentos internos e externos que sejam demandados por conta da atividade operacional da Guarda Portuária, entre outros.

A carga horária semanal de trabalho é de 36 horas, conforme previsão contratual. Os turnos de trabalho compreendem 12 horas de trabalho por 24 de descanso, seguido de mais 12 horas de trabalho por 72 horas de descanso, perfazendo o total estabelecido em acordo coletivo de trabalho.

O trabalho consiste essencialmente em realizar a fiscalização nos controles de acesso ao Porto e zelar pelo policiamento das áreas internas, salvaguardando a segurança das pessoas e bens sob responsabilidade da SOPH.

Os Guardas trabalham munidos de armamento tipo revolver, com fardamento e adereços adequados à atividade operacional. Os plantões contam com 4 integrantes por turno de 12 horas, sendo divididos em duplas que guarnecem os portões de acesso. Outra atividade importante para a manutenção da segurança é a realização de rondas perimetrais, que ocorrem a cada 30 minutos, em média.

Além do cumprimento das atividades prioritárias da Guarda Portuária relacionadas à segurança, a corporação também executa os serviços de organização do trânsito, socorro às vítimas, monitoramento por circuito fechado de TV, entre outros.

2.17 ACESSOS INTERNOS DO PORTO

2.17.1 Vias de circulação rodoviária

As vias internas de circulação são pistas asfaltadas, dotadas de guias (meio-fio) e caneletas para o escoamento de água pluviais que permitem o acesso aos berços de atracação, armazém, pátios, sede administrativa, escritórios e outras instalações de apoio.

Todas as vias de circulação interna se encontram em bom estado de conservação. A velocidade máxima permitida nas vias de circulação do Porto é de 30 km/h.

O Porto de Porto Velho possui 02 (dois) Gates de acesso, cada um com um portão de entrada e saída.

2.17.2 Vias de circulação ferroviária

Não há circulação interna ferroviária.

2.18 ACESSOS TERRESTRES

2.18.1 Rodoviário

O acesso rodoviário de Porto Velho dá-se pelas rodovias BR-364 e BR-319.

A rodovia BR-364 liga a cidade de Porto Velho (RO) à Cuiabá (MT) e daí ao resto do país, no sentido norte-sul; no sentido oeste, leva à fronteira do país com o Peru, na cidade brasileira de Epitaciolândia (AC), passando por Rio Branco, capital do Estado.

A rodovia Porto Velho-Cuiabá é pavimentada com pista de rolamento e acostamento de cada lado, não apresentando problemas de trânsito na época de chuvas intensas.

Constitui-se no grande eixo rodoviário do Estado, ligando essas principais cidades à capital e ao resto do país. A rodovia Porto Velho-Rio Branco é também uma estrada inteiramente asfaltada, com pista de rolamento e acostamentos de cada lado.

No trecho Rio Branco-Boqueirão da Boa Esperança, encontra-se inteiramente implantada, sendo que o trecho Rio Branco-Fazenda Bambuí também está asfaltada.

A BR-319 liga a cidade de Porto Velho a Manaus (AM), a estrada é trafegável entre o trajeto de Porto Velho e Humaitá (AM). Com os términos da obra da construção da ponte sobre o rio Madeira que serve de acesso a esta estrada, iniciou-se um intenso trânsito com destino a Humaitá que antes era realizado por balsas. Entre a cidade de Humaitá (AM) e Manaus (AM) a estrada está em estado precário de conservação e com seu pavimento asfáltico inteiramente deteriorado devido a intensidade das chuvas na região. Sua utilização por carretas e “trucks” está suspensa, fazendo com que o tráfego de veículos para Manaus seja realizado via rio, através de seu embarque em balsas. As rodovias que servem o município de Porto Velho estão apresentadas no mapa Acesso Terrestres.

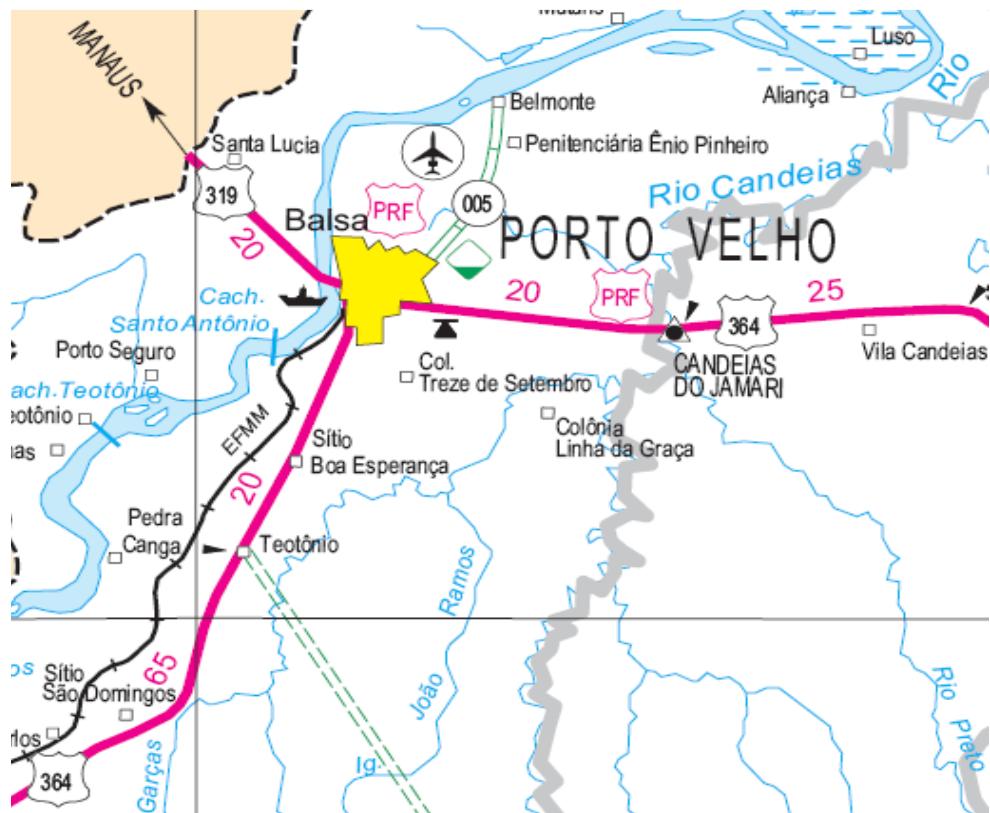


Figura 37 - rodovias que servem o município de Porto Velho

Fonte: SOPH 2016

O acesso urbano ao porto dá-se pela rua Imigrantes, antiga Costa e Silva, avenida em pista dupla asfaltada, com iluminação em lâmpadas de mercúrio.

Até então, as carretas demandavam ao Porto por vias integrada ao trânsito urbano da cidade, a partir de 2015, o Governo do Estado em parceria com o Governo Federal projetou a construção de um arco anel rodoviário que dá acesso aos terminais privados sem causar transtornos ao trânsito de vias centrais da cidade de Porto Velho (RO).

O novo acesso está localizado na BR-364 próximo a uma comunidade conhecida como Santa Marcelina, dessa forma os caminhões adentram esse desvio contornariam a cidade e o Rio Madeira chegando ao atual porto de Porto Velho, no sentido jusante a montante.

2.18.2 Ferroviário

Não há acessos ferroviário ao Porto de Porto Velho. No entanto, o projeto da Ferronorte, cujo ramal liga Porto Velho (RO) a Cuiabá (MT) via Vilhena (RO), é uma expectativa representada nos mapas da região, conforme mostrado no mapa de Acessos Terrestres.

2.18.3 Dutoviários

Não há acesso dutoviário ao porto.

2.19 ACESSOS HIDROVIÁRIOS

Da confluência do extenso Mamoré e do volumoso Beni, na fronteira com a Bolívia, forma-se o rio Madeira, que se estende por 1.450 km até a sua foz, no Amazonas, do qual é um dos mais importantes tributários. Não obstante, constituir-se num grande e importante legado da natureza, o rio Madeira, até poucas décadas atrás, era apenas um rio, uma via natural, como tantos outros.

Para se tornar hidrovia interior ou via navegável interior, o rio Madeira foi submetido a ações antrópicas, mediante as quais vem recebendo contínuas intervenções no seu ambiente para manter as condicionantes do seu projeto hidroviário, cuja execução se deu pela necessidade do homem de moldar a natureza para seu uso e benefício.

Num projeto hidroviário o foco se concentra em diversos elementos, dentre os quais o curso d'água e sua bacia hidrográfica, a embarcação a ser utilizada, as cargas dos setores produtivos a serem transportadas, o porto ou terminal para a estivagem dessas cargas e nos impactos ambientais, imediatos ou mediato, decorrentes do funcionamento isolado ou em conjunto desses elementos.

A ligação fluvial de relevância ao Porto de Porto Velho é feita pelo Baixo Madeira, que vai da foz até o início das cachoeiras, cerca de 1.100km da foz e um pouco a montante de Porto Velho. Admite a navegação de embarcações (balsas) de até 6,10 metros de calado no período das cheias (março/abril), e de embarcações calando até 2,10 metros no período da seca (agosto/setembro). A Hidrovia Madeira – Amazonas está caracterizada no quadro a seguir.

HIDROVIA MADEIRA-AMAZONAS	
Extensão Navegável	1056 km
Abrangência	Itacoatiara e Manaus
Largura Média do Rio	1.000 m
Largura Média do Canal	35,2 m
Declividade Média	1,7 cm/km
Nível de curvatura	Pouco sinuoso
Gabarito proposto (*)	II
Comboio-tipo	1 Empurrador + 4 Barcaças (200 X 16 X 2,5) m
Trecho navegável	O ano todo em extensão, diuturnamente, com atenção especial na vazante aos bancos de areias e pedrais, principalmente entre a cidade de Humaitá (AM) e Porto Velho (RO)
Serviço Praticagem	Inexistente
Profundidade Mínima	2,0 m, principalmente no trecho entre a cidade de Humaitá (AM) e Porto Velho (RO)
Profundidade Máxima	20 a 30 m
Tipos de Embarcação	Balsas de carga e embarcações mistas (passageiros e cargas)
Principais Cargas	Soja, milho, fertilizantes, cimento, carnes, combustíveis, alimentos perecíveis e não perecíveis, contêineres, automóveis, cargas gerais, dentre outras.
Enchente	Março a Maio
Vazante	Agosto a Outubro

Porto	Porto de Velho (RO)
Terminais	IP4 Cai N'Água – Porto Velho (RO), Nova Olinda do Norte (AM), Borba (AM), Novo Aripuanã (AM), Manicoré (AM), Humaitá (AM).
Atracadouro	Flutuante de Madeira: Urucurituba (AM)

O rio Madeira, desde Porto Velho, tem seus índices fluviométricos monitorados, carta de navegação, balizamento e sinalização, de modo a garantir boas condições de segurança à navegação das embarcações, as suas cargas e aos passageiros e tripulantes.

Na Hidrovia Madeira-Amazonas são movimentados diversos tipos de cargas, tais como: “complexo soja (grãos, farelo e óleo)”, milho, arroz, açúcar, fertilizantes, carretas, derivados de petróleo, cimento, hortifrutigranjeiros, eletroeletrônicos, veículos, produtos frigorificados, seixo, bebidas e carga geral diversificada.

Em razão de suas características (calado máximo, largura da rota de navegação, raios de curvaturas e declividade velocidade), as embarcações utilizadas no transporte de cargas na hidrovia são constituídas basicamente de chatas e barcaças com formação de comboio e empurrador.

A importância da hidrovia extrapola a tradicional caracterização de uma simples via de transporte destinada à movimentação de passageiros e cargas, para tornar-se atividade de aplicação às funções múltiplas de deslocamento: distribuição interna de insumos à produção industrial e agropecuária, movimentação de produtos finais para o consumo humano e animal, escoamento de produtos das cadeias do agronegócio e mineral, provisão de serviços, o turismo.

Nos aspectos econômicos, a visão das hidrovias é estratégica, voltada tanto para a imediata superação de limitações, estrangulamentos, redução de custos de transporte e provisões de ligações ainda inexistentes ou incompletas, como para o planejamento estratégico, que determina prioridade de investimentos para melhoria de seu desempenho no médio e longo prazo.

Do ponto de vista social, o planejamento estratégico para o setor hidroviário define as prioridades considerando a resposta com que os empreendimentos possam atender aos anseios da comunidade e dos usuários, bem como sua inserção no contexto geral da economia do país.

O Brasil enfrenta contemporaneamente o desafio de grande dimensão para modernizar e equilibrar a sua matriz de transporte, a fim de tornar sustentável e competitivo o setor de transporte de cargas.

No Estado de Rondônia, os transportes na hidrovia receberam importantes contribuições da dinâmica portuária, representadas pela construção de terminais de uso privativo construídos no entorno da cidade de Porto Velho, concorrendo ainda mais para o crescimento da estivagem de cargas e a produção de transportes na Hidrovia Madeira-Amazonas.

2.21 INTERAÇÃO PORTO CIDADE

Essa sessão tem o objetivo de diagnosticar a relação da atividade portuária, que se constitui em um modal de transporte de cargas e passageiros, com a estrutura urbana da cidade no sentido de identificar as fragilidades e potencialidades dessa relação.



Figura 389 - Área do entorno do Porto
Fonte: Plano Mestre 2017

2.21.1 Integração do porto no planejamento urbano

Como demonstrado na Figura 39, o Porto de Porto Velho integra a estrutura urbana da cidade, contudo, erroneamente o plano diretor urbano, considerou o porto fora da área portuária ainda que o mesmo tivesse uma infraestrutura consolidada atualmente, considerando área portuária

as instalações construídas a montante deste. Vale destacar que esta foi a segunda instalação portuária construída na cidade ainda na década de 70.

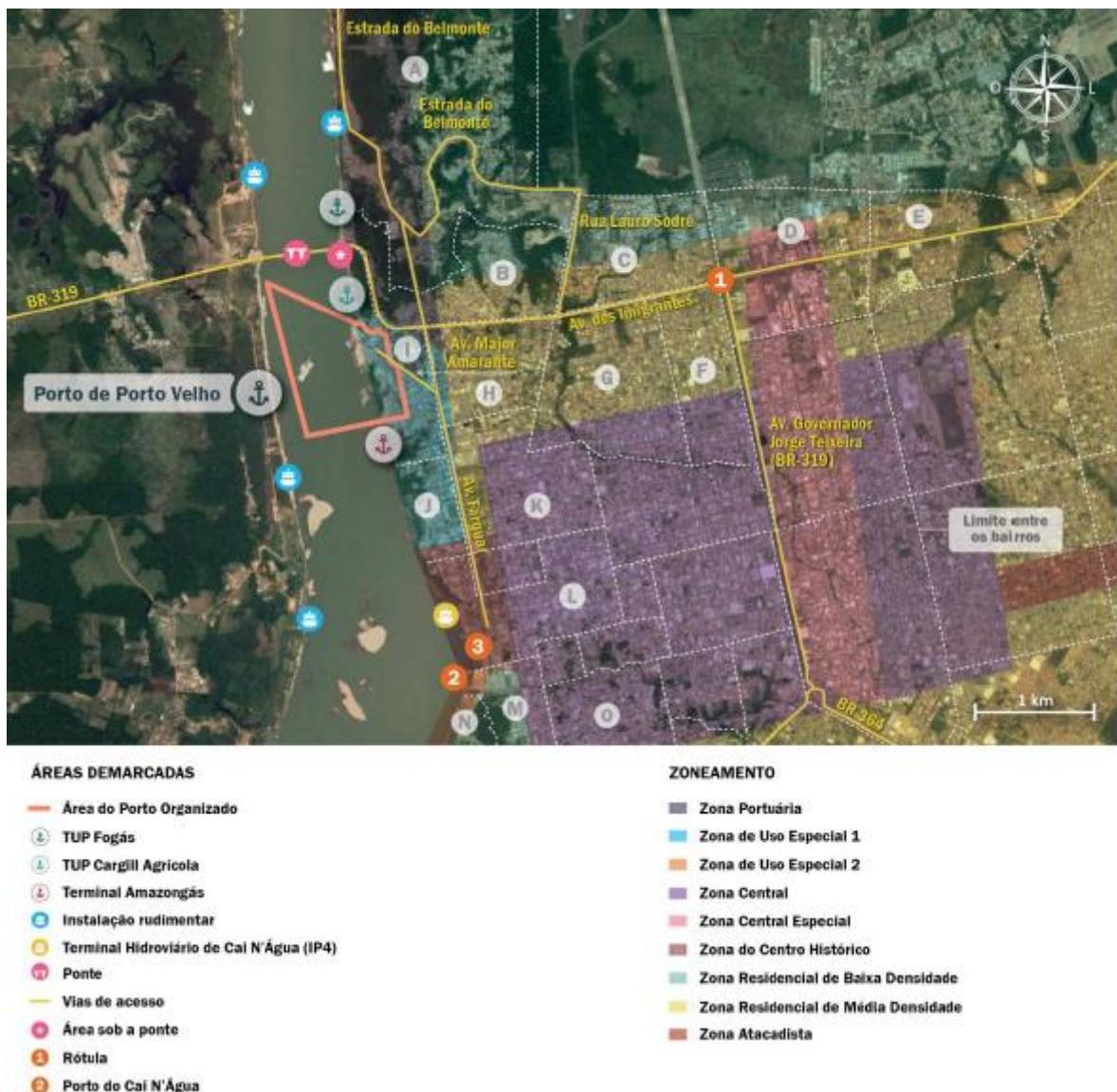


Figura 40 - Localização do Porto de Porto Velho, no contexto do Zoneamento Urbano

Fonte: Plano Mestre 2017

2.21.2 Impacts da Atividade Portuária no Município

Além dos impactos relacionados ao tráfego de caminhões e às comunidades presentes no entorno do Complexo Portuário de Porto Velho, alguns aspectos relacionados à dinâmica socioambiental destacam-se no contexto da região, inclusive nas áreas de proteção ambiental.

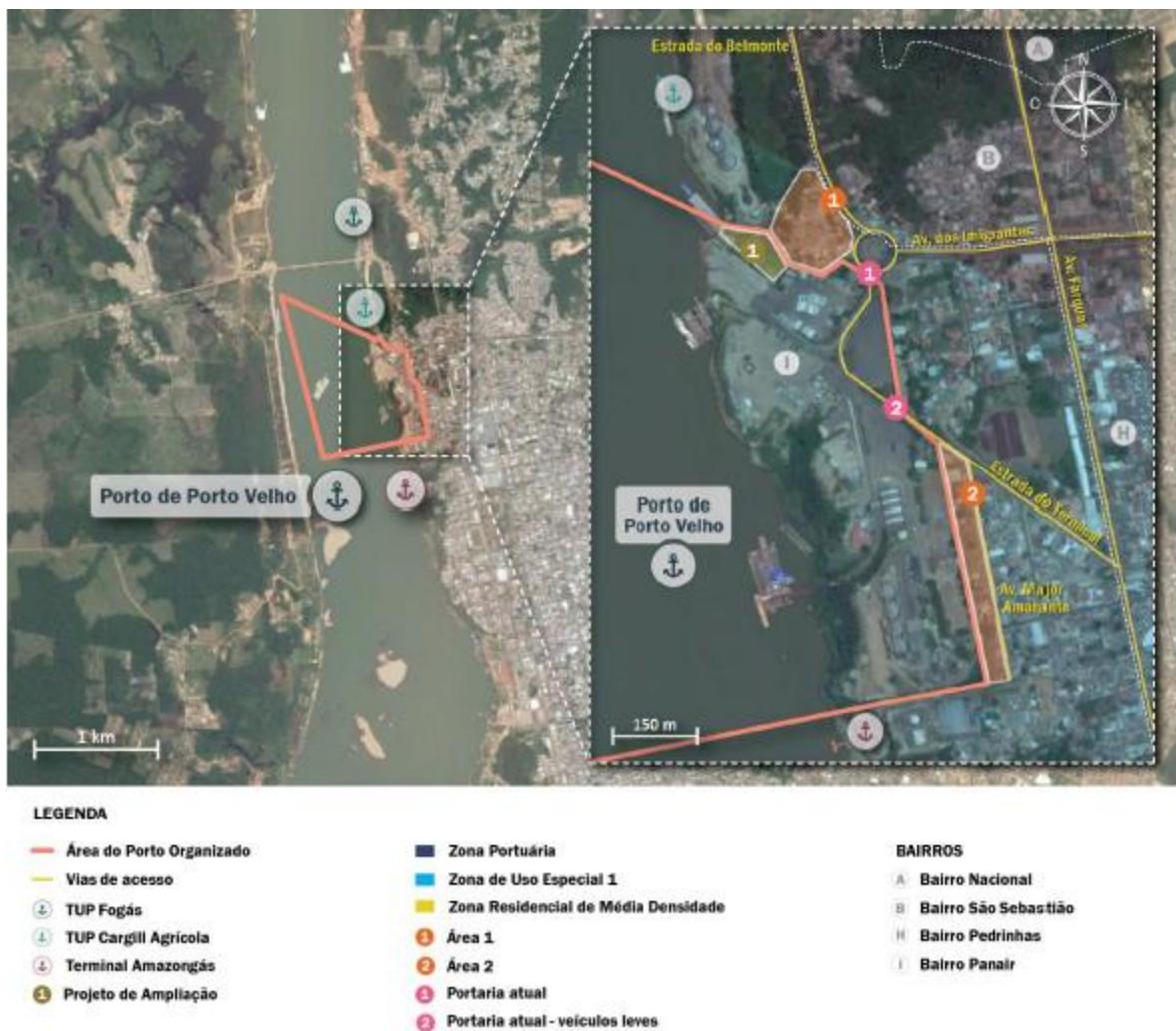


Figura 41 - Interação Direta do Porto Organizado de Porto Velho com o Município

Fonte: Plano Mestre 2017

2.21.3 iniciativas para harmonização da relação porto-cidade

A realização de políticas, programas, projetos e ações visa orientar e mitigar questões relacionadas aos impactos causados pela atividade portuária no meio ambiente e nas comunidades do entorno das instalações. Nesse contexto, tanto a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH) quanto os TUP's instalados na região realizam iniciativas em busca da construção de uma relação harmoniosa com o município, o meio-ambiente e a população. A seguir, estão listadas iniciativas realizadas tanto pela Autoridade Portuária como pelos terminais que disponibilizaram tais informações, específicas para a região de Porto Velho.

a) Programa de comunicação social

O plano visa uma relação de diálogo contínuo com a sociedade, principalmente pela população que sofre interferência das atividades portuárias, como os próprios funcionários da

SOPH e os moradores do município. As ações resultantes do programa visam esclarecer informações e possíveis dúvidas da população sobre a atividade do Porto, disponibilizando, inclusive, um canal de comunicação para respostas, sugestões e reclamações das comunidades do entorno. O Programa de Educação Ambiental, abordado a seguir, depende diretamente da realização destas ações.

b) Programa de Educação Ambiental

O programa propõe ações de educação como forma de possibilitar a capacitação de setores sociais na qualificação do meio ambiente e na qualidade da vida da população, principalmente pelas áreas mais afetadas pela atividade da SOPH.

c) Combate ao mosquito *Aedes aegypti* nas comunidades do entorno do Porto

Os portos são detentores de grandes áreas e de muitos equipamentos expostos à chuva que podem se tornar criadouros de larvas do mosquito *Aedes aegypti*. Nesse contexto, a SOPH promoveu, em 2016, a campanha de combate ao inseto transmissor da dengue, chikungunya e zika vírus. A ação demonstra a preocupação com a saúde pública da população e ocorreu em parceira com a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) (SCHUINDT, 2016).

3. PLANO OPERACIONAL

O Plano Mestre estabelece um programa de melhorias operacionais e de investimentos em super e infraestrutura capaz de viabilizar o atendimento da demanda futura de movimentação de cargas e passageiros, projetada para o horizonte do planejamento.

O Porto organizado de Porto Velho possui 03 (três) terminais especializados. O Plano Mestre alinhado com o plano de modernização e revitalização evidenciou a necessidade de melhorias operacionais para a movimentação de cargas pelo sistema RO/RO, mudança de paradigma operacional no pátio das guindastes, transformando este em pátio multi-cargas e ampliação do berço do cais flutuante com posterior reforma do mesmo.

3.1 Instalações

O Porto possui instalações criadas na década de “80”, compreendendo três terminais, sendo eles: um para operações pelo sistema ROLL-ON/ROLL-OFF (RO-RO) com 02 (duas) rampas do tipo charriot; Terminal dos Guindastes (GRUAS), para operação de carga geral, compreendendo 02 (dois) guindastes de capacidade de apenas 3,5 toneladas de propriedade

da SOPH e 01 (um) guindaste com capacidade de 45 toneladas, instalado por Parceria Público Privada (PPP), de propriedade da Operadora Portuária Hermasa e um terceiro terminal para múltiplas operações de cargas, sendo elas, cargas gerais, graneis sólidos e contêineres, dotado de 02 (dois) módulos de flutuantes de acostagem, medindo 50x25 cada, totalizando 100 metros de comprimento com cinco berços de atracação, ligado à margem por uma ponte metálica de 113,5 metros de vão livre, com sistema de compensação que permite sua utilização com qualquer nível do rio Madeira o ano todo, seja na estiagem, seja na vazante. Possui ainda 02 (dois) armazéns, um para carga geral com 900 m², localizado no terminal dos guindastes e o segundo localizado em uma área fechada, murada, alfandegado, destinado a produtos de importação/exportação, sob jurisdição da Secretaria da Receita Federal, com área total de 1.587,24 m².

Atualmente há 05 (cinco) pátios pavimentados com infraestrutura de estocagem e armazenagem compreendendo 35.000 m² sendo eles: Pátio das Gruas, Pátio da RO/RO, Pátio de Carretas de Graneis sólidos e Pátio de Cargas de Projeto.



Figura 42 - Vista das instalações do Porto Velho - RO
Fonte: SOPH/2014.

3.2 MELHORIAS DE GESTÃO

3.2.1 Construção de nova sede da administração do porto.

O Porto Organizado de Porto Velho – RO, como demonstrado no início deste estudo é administrado pela Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH, empresa

pública do Governo do Estado de Rondônia que tem como finalidade não só administrar este porto como também desenvolver toda a rede hidroviária interior e a infraestrutura portuária no Estado de Rondônia.

As atividades administrativas são desenvolvidas em uma edificação em alvenaria, composta de apenas 15 (quinze) salas, 05 (cinco) banheiros, copa, depósito, área livre, circulação, recepção e varanda. Suas características construtivas registram paredes pintadas internamente. Nos banheiros e copa, paredes revestidas com azulejos.

Contudo, este prédio foi construído há mais de 30 (trinta) anos, passando por inúmeras reformas e adaptações. Há 05(cinco) anos abrigava 30 (trinta) funcionários, hoje abriga mais de 60 (sessenta) funcionários amontoados em salas pequenas e apertadas.

Sem contar que a localização do prédio que fica dentro do poligonal portuário. É uma localização inapropriada tendo em vista que este fica na margem do Rio Madeira, no coração do poligonal e das operações portuárias, em área nobre destinada à atividade portuária que poderia ser usada para inúmeros fins como construção de silos para graneis, construção de pátios para estocagem entre outros.

Outro grande problema é que os funcionários da administração assim como aqueles que necessitam dela, para chegarem nesta, precisam cortar por completo o poligonal para acessá-la, passando por inúmeros caminhões em operações e equipamentos.



Figura 39 - Atual sede da Administração do Porto
Fonte: SOPH/2016

Assim esta autoridade portuária desenvolveu projeto conceitual de nova sede administrativa localizada entre o poligonal e a cidade dando acesso externo para a nova administração.



Figura 404 - Localização da atual e futura administração

Fonte: SOPH/2014

O novo prédio administrativo do Porto Organizado de Porto Velho será localizado na Rua Terminal dos Milagres nº 400 no Bairro Panair, no local da antiga residência funcional nº 01, em terreno localizado na divisa da retaguarda da área portuária, em área residencial modesta no perímetro urbano, possuindo na região toda a infraestrutura urbana e de equipamentos comunitários. A área total do terreno é de 894,20 m², sendo a testada do terreno para a via pública de 9,70 m.

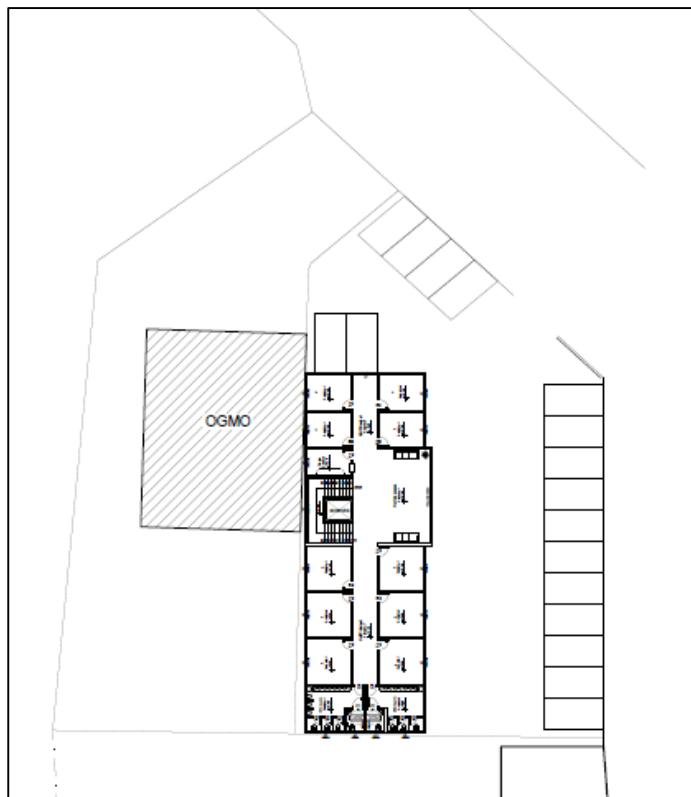


Figura 415 - Esquema da nova sede administrativa

Fonte: SOPH/2014

Conforme demonstrado na figura 45, o novo prédio administrativo terá no mínimo 03 (três) pavimentos, com elevador, adaptado para portadores de necessidades especiais, banheiros coletivos em cada pavimento, banheiros exclusivos nas salas da diretoria, auditório e presidência no último pavimento, estacionamento privativo para funcionários, em vidro temperado.

3.2.2 Construção de sede para órgãos intervenientes e agentes portuários

O Porto de Porto Velho apresenta características peculiares próprios de um Porto da região Norte do Brasil, onde não há divisão física na poligonal entre área de Porto e Retro porto. Desta forma, muitos órgãos intervenientes da atividade portuárias ocupam salas ou prédios dentro do poligonal portuário chegando até mesmo a ficar em áreas de operação portuária. A prática, apesar de incorreta sob a ótica operacional e segurança do trabalho, é realizada há mais de 20 anos, tornando-se costumeira.

Sendo assim, a administração elaborou projeto conceitual com vistas a construir uma nova sede para a administração, em um prédio com capacidade para abrigar todos os órgãos intervenientes da atividade portuária para que estes possam ter suas representações no Porto, acessíveis aos usuários, agente e a própria comunidade portuária sendo eles: Agência

Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Polícia Federal (PF), Receita Federal do Brasil, Agência Nacional de Transporte Aquaviários (ANTAQ), Corpo de Bombeiros Militar entre outros.

A figura 46 demonstra qual será a localização da nova sede administrativa da SOPH bem como os espaços destinados aos órgãos intervenientes, conforme a marcação do pino vermelho da figura a seguir.



Figura 42 - Localização do prédio administrativo de órgãos intervenientes

Fonte: SOPH/2014

3.2 MELHORIAS OPERACIONAIS

O Porto Organizado de Porto Velho – RO, conforme estatísticas consolidadas no ano de 2013, registrou 2.649 (Dois mil seiscentos e quarenta e nove) atrações, totalizando a movimentação de 3.397.590 (Três milhões trezentos e noventa e sete mil quinhentos e noventa) toneladas. Incluindo a movimentação de graneis sólidos movimentadas em terminal arrendado no poligonal.

As condições para a continuidade do crescimento das movimentações, esbarra na necessidade de solução dos gargalos operacionais, novos investimentos em infraestrutura e aquisição de equipamentos portuários.

A movimentação de carga geral tem características totalmente distintas dos graneis movimentados no porto (Soja e Milho). São produtos que apresentam uma grande diversidade, sendo manipulados e transportados sob diferentes formas, tais como: produto em sacarias; frutas e carnes transportadas nos porões de barcos e balsas frigoríficas, bobinas de

aço, papel e madeiras em pallets; carros e carretas pelo sistema Roll-On/Roll-Off, além das modernas práticas logísticas em contêineres dos mais variados tipos. Esses itens abastecem várias comunidades ribeirinhas do Estado de Rondônia, Amazonas, Acre e Pará,

Para esse tipo de carga são transportadas mercadorias de diferentes origens e proprietários. Em decorrência dessa variedade de produtos, formas e embalagens, o segmento de carga geral é o que mais tem incorporado mudanças tecnológicas no manuseio e transporte de produtos, sendo a crescente introdução dos contêineres a expressão mais exata dessas transformações, o que deixa o Porto de Porto Velho prejudicado em relação a falta de equipamentos para o manuseio de diferentes tipos de carga, impossibilitando o despertar da atenção de empresas desse segmento para operar em suas instalações. Além disso, os clientes do segmento de carga geral constituem um universo bastante grande, com necessidades diferenciadas, muitas vezes exigindo esquemas de logística especiais para suas cargas. Grande parte deles não possui escala econômica para assumir integralmente a operação de um terminal privado, dependendo dos terminais públicos para movimentar sua produção.

No que diz respeito à perda da competitividade, tem-se visto nos últimos anos que as empresas instaladas a margem do Rio Madeira, especificamente na área denominada “Belmont”, têm atraído mais operadores que o Porto Público dado sua limitação principalmente em relação aos equipamentos obsoletos e falta de pátios de armazenagem.

Outro fator apontado para a redução da movimentação é a ocorrência de uma cheia histórica, ocorrida no ano de 2014 no rio Madeira. Nesta ocasião, o porto teve uma movimentação extraordinária de graneis líquidos, movimentando (etanol, petróleo e seus derivados) contudo, estas operações foram realizadas de forma improvisada em locais sem infraestrutura e não elencados no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto – P.D.Z.

3.3 PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS

3.3.1 Modernização de Instalações e Equipamentos Portuários

3.3.1.2 Pontos de Operação

As instalações portuárias do Porto Organizado de Porto Velho, são divididas em três trechos voltados para a movimentação de embarque/desembarque de mercadorias.

Cada localidade de atracação detém características distintas que obrigam os operadores a utilizar de equipamentos diversos para a realização das operações portuárias.

As instalações como demonstrado anteriormente são:

- a) Rampas RO-RO;
- b) Pátio das Gruas; e
- c) Cais Flutuante.

3.3.1.3 Rampas RO-RO

O ponto denominado Rampas RO-RO está situado na extremidade jusante do Porto de Porto Velho e conta com rampa em concreto que se prolonga rio adentro. Essa projeção garante a movimentação nos períodos de água baixas, assegurando o tráfego das carretas sem os riscos de atolamento ou quebras de equipamentos. Juntamente com as rampas, a movimentação nesse local necessita de um dispositivo especial denominado rampas “charriot”.

Em 2018 com o plano de modernização e revitalização através do termo de compromisso entre a Secretaria Nacional de Portos e SOPH, foram adquiridas Rampas flutuantes para operação pelo sistema Roll-On Roll-Off com as seguintes características:

ITEM	ESPECIFICAÇÕES DO EQUIPAMENTO	QTD
01	<p>Rampa flutuante para operação no sistema Roll-on / Roll-off em chapa A-36 (aço naval), área útil de 593m² dividida em duas linhas.</p> <p>Dimensões:</p> <p>Comprimento total – 56,40m</p> <p>Rampa de cais – 8,50m x 10,00m</p> <p>03 Flaps – 9,90m x 15,60m</p> <p>Calado máx. – 1,20m</p> <p>Capacidade de carga de 500 toneladas, distribuídas em seu convés a fim de efetuar a transferência das cargas das balsas/chatas para o cais do porto;</p> <p>A rampa de acesso retrátil com auxílio de guinchos, energia elétrica e controles de operação.</p> <p>Rampa tipo “flaps” na popa, 03 “flaps” independentes e ajustes hidráulicos de acordo com as necessidades.</p> <p>As estruturas do casco, convés, costado, fundo, cavernas, reforços e rampas, serão compostas por chapas de aço ASTM 131/ A-36, com espessura mínima de $\frac{1}{2}$ polegada (12,7mm), com sistemas de soldas dentro das normas da “boa construção naval”, obedecendo às normas das sociedades classificadoras.</p>	02

	<p>Convés principal com pintura antiderrapante e nas guias, para os rodados dos caminhões, sistema antiderrapante em vergalhões de aço.</p> <p>Casco composto por tanques de lastro, bombas de esgoto/enchimento e registros.</p> <p>Cavernas de aço ASTM 131/ A-36 com sistema de reforços tipo flangeada.</p> <p>Cabeços de amarração distribuídos no convés para atracação e apoitamento.</p> <p>Acabamento para a aplicação de um fundo de silicato de zinco e tinta anti-incrustante. Acima da linha d'água, pintura com tinta a base de poliuretano nas cores do Porto de Porto Velho.</p>	
--	--	--



Figura 437 - Rampas Flutuantes
Fonte: SOPH/2018

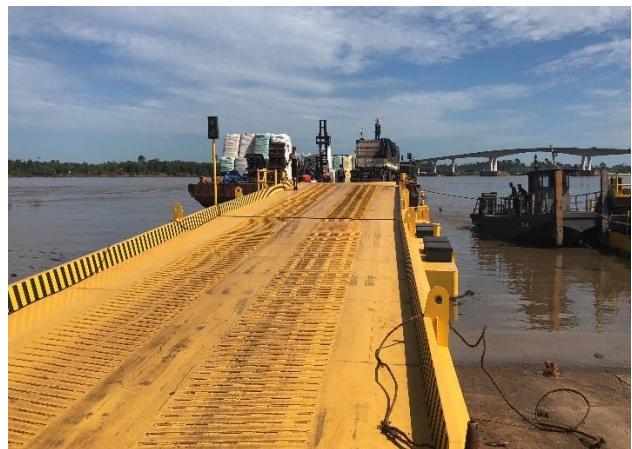


Figura 448 - Rampas Flutuantes
Fonte: SOPH/2018



Figura 459 - Rampas Flutuantes
Fonte: SOPH/2018



Figura 50 - Rampas Flutuantes
Fonte: SOPH/2018

LOCAL DE ATRACAÇÃO	TIPOS DE MOVIMENTAÇÃO
RAMPAS RO-RO	<p>1 – Transbordo de mercadorias de caminhão para carreta e embarque/desembarque na balsa com cavalo mecânico.</p> <p>2 – Transbordo de mercadorias de caminhão para carreta e embarque/desembarque sem cavalo mecânico.</p> <p>3 – Embarque/desembarque direto de carreta na balsa sem transbordo e com cavalo mecânico.</p> <p>4 – Embarque/desembarque direto de carreta na balsa sem transbordo e sem cavalo mecânico.</p>

Tabela 2. Perfil de operação do berço RO/RO do Porto de Porto Velho – RO

Fonte: SOPH/2018

3.3.1.4 Cais Flutuante

O Cais Flutuante localizado na extremidade mais a montante do porto é dotado de ponte metálica de 113,5m de vão articulada a um flutuante de acostagem, com 115m de comprimento e 25m de largura, possuindo 05 (cinco) berços, berços 401 e 402 na lateral interna operando na carga geral e contêineres; berços 403 e 404 na lateral externa especializados no embarque de grãos; e o berço 405 para atracação de proa das balsas mais utilizados também para operação de contêineres (embarque/desembarque) e cargas unitizadas (pallets e “big bag”). Congrega 04 (quatro) tipos de operação a saber:

- e) Embarque e desembarque de contêineres;
- f) Embarque e desembarque de carretas;
- g) Embarque e desembarque de cargas gerais soltas e unitizadas; e
- h) Carregamento de balsas com granel sólido.

O embarque de contêineres efetuado neste ponto de atracação, é realizado na face transversal do flutuante do porto, realizado pelos operadores portuários. É realizado a operação portuária como emprego de empilhadeira e caminhão para a transferência das balsas para os pátios 1 e pátio 2, além do pátio das guias, alfândega e pátio de estocagem e contêineres.

O embarque e desembarque de carretas ocorre em rampa metálica localizada na face mais jusante, transversal ao Rio Madeira. As carretas se deslocam dos pátios de armazenagem e estocagem.

A movimentação das cargas soltas se dá na face interna do flutuante por meio de transbordo direto dos caminhões e carretas que estacionam próximos ao costado das embarcações.

Por fim, o cais flutuante é o ponto de suporte às operações de carregamento de graneis sólidos promovidas pela operadora portuária Hermasa Navegação da Amazônia. A operadora utiliza de uma estrutura metálica que se estende desde os seus silos em terra até o cais flutuante, a partir dali, despeja o granel dentro das barcaças que acostam na face externa do flutuante, no sentido longitudinal ao Rio Madeira.

LOCAL DE ATRACÃO	TIPOS DE MOVIMENTAÇÃO
CAIS FLUTUANTE	1 – Embarque/Desembarque de contêineres. 2 – Embarque/Desembarque de carga solta. 3 – Embarque/Desembarque de carretas. 4 – Embarque/De graneis sólidos.

Tabela 03. Esquema Operacional Cais Flutuante

Fonte: SOPH/2014.



Figura 51 - Cais Flutuante

Fonte: SOPH/2018



Figura 462 - Cais Flutuante

Fonte: SOPH/2018

3.3.1.5 Reforma do Cais Flutuante

O Cais Flutuante do Porto, foi a última grande obra de infraestrutura portuária construída neste Porto pela extinta Empresa de Portos do Brasil S/A – Portobrás, inaugurado em 1988.

Devido às sucessivas mudanças de entidades que administraram o Porto de Porto Velho e aos altos custos que as obras navais apresentam, até hoje não havia sido avaliada a possibilidade de incluir no planejamento estratégico de médio ou longo prazo a reforma e execução manutenções periódicas neste Cais.

Para agravar ainda mais a situação, em fevereiro do corrente ano, o nível do rio Madeira atingiu a marca história de 19,69 metros de profundidade, 2,15 a mais do que a mesma data de 1997 ano da maior cheia registrada até então quando o rio atingiu 17,54m. O aumento do volume de água acarretou consequentemente no aumento da força das águas e da correnteza do rio, bem como também aumentou da quantidade de madeira que desce pelo rio, provocando banzeiros intensos (sucessão de pequenas ondas formadas naturalmente ou por embarcações quando em deslocamento). Atualmente, o receio da equipe técnica da SOPH é que cais tenha tido algum dano à sua estrutura de amarração, comprometendo a segurança e por fim, a execução das operações.

Desta forma, estudos básicos preliminares foram levantados dados que demonstraram a necessidade da execução de uma reforma completa no cais flutuante, sendo elencados da seguinte forma:

- a) Recuperação da estrutura em aço dos suportes dos dois pilares de concreto, com oxicorte e montagem com soldagem da nova estrutura;
- b) Realinhamento dos dois roletes no trilho da estrutura de aço instalados no pórtico de concreto;
- c) Recuperação da escada de acesso ao nível superior do pórtico de concreto, instalação de novo corrimão na extensão do pórtico;
- k) Remoção da água dos tanques vazios do flutuante de apoio da ponte para inspeção técnica de conformidade;
- l) Vistoria dos módulos I e II, retirada de água, vedação das avarias e recomposição do concreto;
- m) Instalação de novo sistema de dejeto no flutuante;
- n) Montagem das marcas de calado nos módulos I e II.

- o) Retirada com equipamento cábreia das correntes para inspeção, medição de espessura da quartelada e tratamento com pintura com intertuff 262 cor preta. (Sendo três seções, duas centrais e uma lateral) com movimentação de empurrador.
- p) Recuperação da rede elétrica dos módulos I e II, com remoção da antiga rede avariada (exposição da fiação) montagem de caixas de distribuição com quatro tomadas.
- q) Montagem de duas correntes com olhais e manilhas para travamento do pontilhão.

3.3.1.6 Ampliação do Cais Flutuante

Atualmente o ponto de atracação Cais Flutuante é o mais importante berço de atracação do Porto, responsável por 76% de toda a movimentação deste, movimentando todo tipo de produto e por onde toda movimentação de graneis sólidos (soja e milho) são embarcados.

Dado ao aumento de graneis sólidos embarcados no Cais Flutuante, assim como interesse de grupos como CARGIL e BUNGUE, em aqui operar, aliado com o constante crescimento da movimentação de carga geral, importante para o abastecimento das comunidades ribeirinhas de Rondônia, Amazonas e Pará, assim como pelas condições operacionais o que tem acarretado congestionamento assim como filas de espera, conclui-se necessária a construção de um novo módulo para a operação de carga geral, contemplando os seguintes itens:

- Módulo flutuante para o cais;
- Pontilhão de transição do cais existente para o novo módulo de ampliação;
- Concreto asfáltico para revestimento do cais ampliado;
- Molinete para o sistema de ancoragem do cais ampliado;
- Linhas de ancoragem em amarras de aço forjado.

Vale salientar que esta obra é de suma importância para o desenvolvimento regional, em número, poderá ser transportado pelo menos mais 500.000.000 (quinhentos mil) toneladas de carga geral por ano. Visto que, atualmente, os berços do cais flutuante disponíveis são insuficientes para atender a demanda de embarcações que solicitam atracações. A instalação de mais um módulo, a estrutura passará a contar com 07 (sete) berços.



Figura 53 - Cais Flutuante atual
Fonte: SOPH/2018



Figura 54 - Cais Flutuante ampliado
Fonte: SOPH/2018

3.4 PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS EM ACESSOS

3.4.1 Revitalização de vias internas

O Porto, possui vias internas de circulação com pistas asfaltadas, dotadas de guias (meio) fio e canaletas para o escoamento de águas pluviais, que permitem o acesso aos vários berços de atracação, armazém, pátios, sede administrativa, escritórios e outras instalações de apoio.

As vias internas de circulação já foram construídas há mais de 20 anos, passando por inúmeras manutenções e operações “tapa buraco”, necessitando hoje, que seja implementada uma recuperação geral e construções de obras de drenagem. Conforme figura a seguir:



Figura 475 – Revitalização das Vias Internas

Fonte: SOPH/2018

3.5 PROPOSIÇÃO DE REORGANIZAÇÃO DE ÁREAS

Com o Plano de Modernização e Revitalização em curso, o porto terá relativas mudanças em sua atual infraestrutura, ocasionando uma nova conjuntura operacional na cadeia logística, como a entrada das cargas na balança até o transbordo ou carregamento nas embarcações. Espera-se que até o ano de 2019, todas as melhorias em equipamentos, infraestrutura e superestrutura estejam construídas em pleno uso pela comunidade portuária e usuários, ocasionando relativas transformações na cadeia logística do Porto como demonstrado nas figuras abaixo:

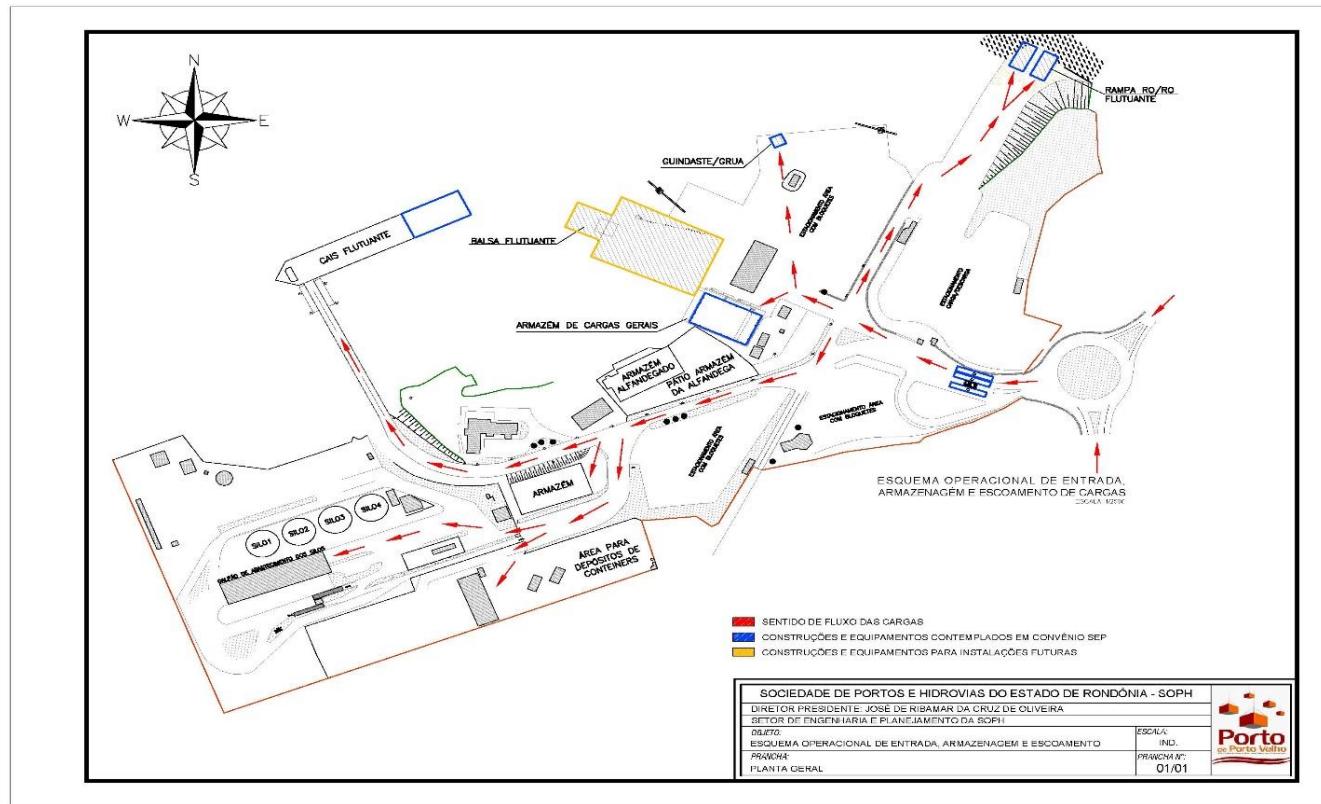


Figura 56 - Porto de Porto Velho após Plano de Modernização e Revitalização

Fonte: Soph/2018

3.6 AÇÕES AMBIENTAIS

O Complexo Portuário de Porto Velho está localizado às margens do rio Madeira, que pertence à Bacia Hidrográfica do rio Amazonas, um dos maiores rios em extensão do mundo. Suas águas têm grande importância econômica, principalmente pela grande quantidade de minérios em seu sedimento de fundo. A profundidade do rio Madeira sofre grande variação durante o ano, principalmente em função do efeito de remanso das águas do rio Amazonas.

Historicamente, o rio Madeira tem um papel importante para a economia local, pela presença do Complexo Portuário de Porto velho. O rio ganhou ainda mais destaque nos últimos anos, por abrigar um complexo hidrelétrico composto, até o momento, pelas hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio, ambas localizadas na região de Porto Velho.

Quanto à relevância ecológica, o rio Madeira é conhecido por suas águas turvas, devido à grande quantidade de sedimentos presentes na coluna d'água. Além disso, ele é um importante berçário para diversas espécies aquáticas, entre elas uma subespécie de boto-cor-de-rosa que vive exclusivamente em suas águas.

Levando em consideração que a temática ambiental está inserida nos Planos Mestres, o conhecimento da situação ambiental do Complexo Portuário é uma das ferramentas de

planejamento fundamentais para avaliações de longo prazo e orientação das decisões de investimentos públicos e privados na infraestrutura de portos e terminais.



Figura 57 - Localização do Porto Públco, dos terminais arrendados e TUPs no Complexo Portuário de Porto Velho
Fonte: Labtrans/Plano Mestre

Os planos e programas de controle e gestão ambiental e de segurança do trabalho baseiam-se em um conjunto de metodologias e ações cujo objetivo é mitigar os impactos ambientais, os riscos à segurança operacional e dos trabalhadores, conduzindo as atividades potencialmente poluidoras de maneira a atender a legislação vigente sobre a atividade portuária. O Plano Mestre recomenda a implantação dos seguintes programas:

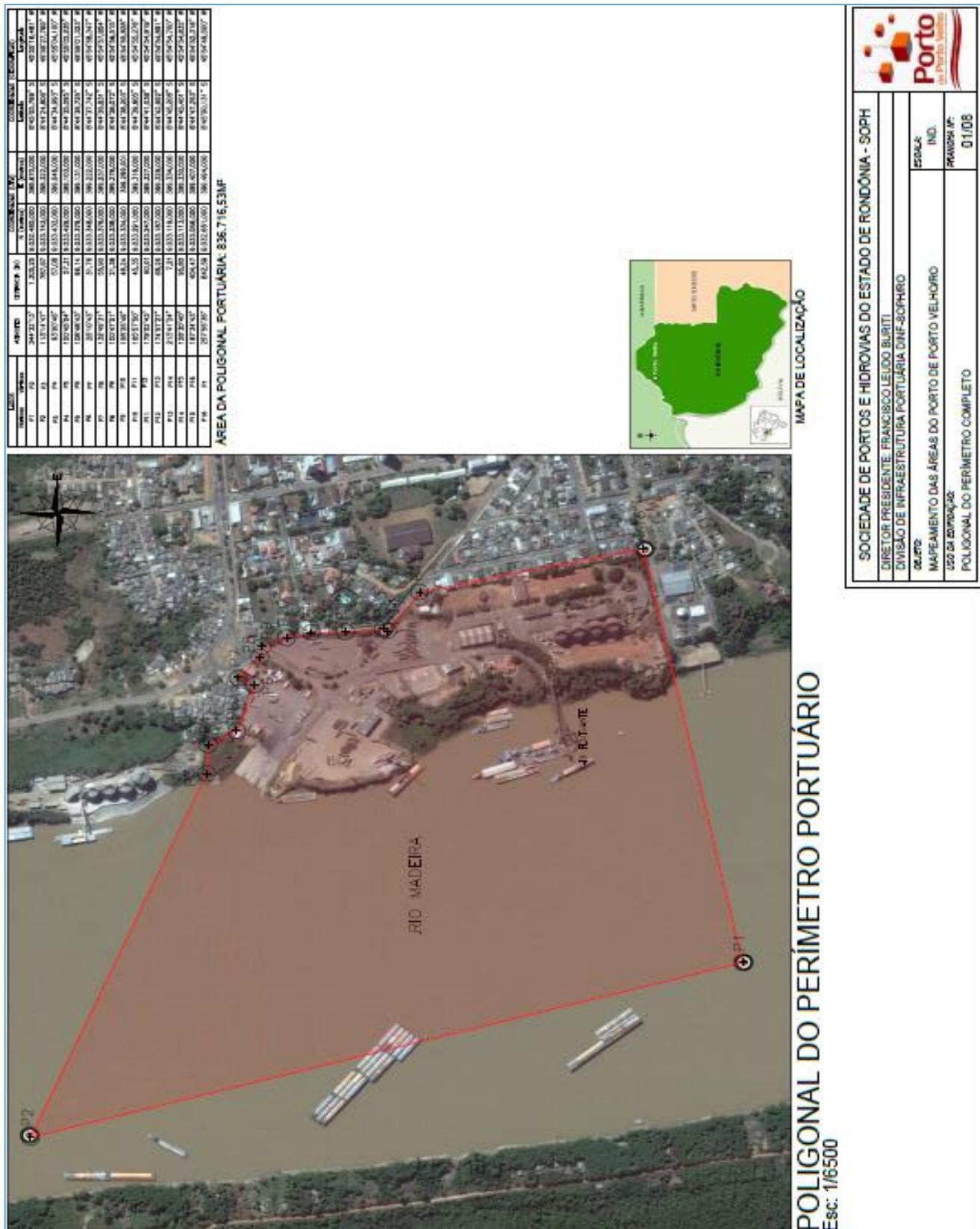
- a) Programa de monitoramento da qualidade do ar
- b) Programa de monitoramento da qualidade das águas
- c) Programa de monitoramento da qualidade dos sedimentos
- d) Programa de monitoramento da biota, de bioindicadores e biomonitores
- e) Programa de monitoramento da água de lastro
- f) Programa de monitoramento de ruídos
- g) Programas de gerenciamento

- h) Programa de educação ambiental, ações sociais, comunicação e interface com a população

O Plano Mestre propõe uma adequação da equipe técnica da SOPH, incluindo nesse processo o aumento de responsáveis pela gestão integrada de meio ambiente, saúde e segurança no trabalho no Porto de Porto Velho, o qual passaria a contar com três profissionais. As funções de acompanhamento e controle da implantação dos programas ambientais condicionantes da Licença de Operação (LO), em geral terceirizados, exigem a permanência desses técnicos no porto para garantia do cumprimento das cláusulas contratuais e da qualidade dos serviços. Também faz parte da gestão ambiental do porto o acompanhamento da gestão ambiental dos terminais arrendados, bem como da coordenação de ações de prevenção de riscos, controle e atendimento emergencial, e eventual recuperação de danos ambientais.

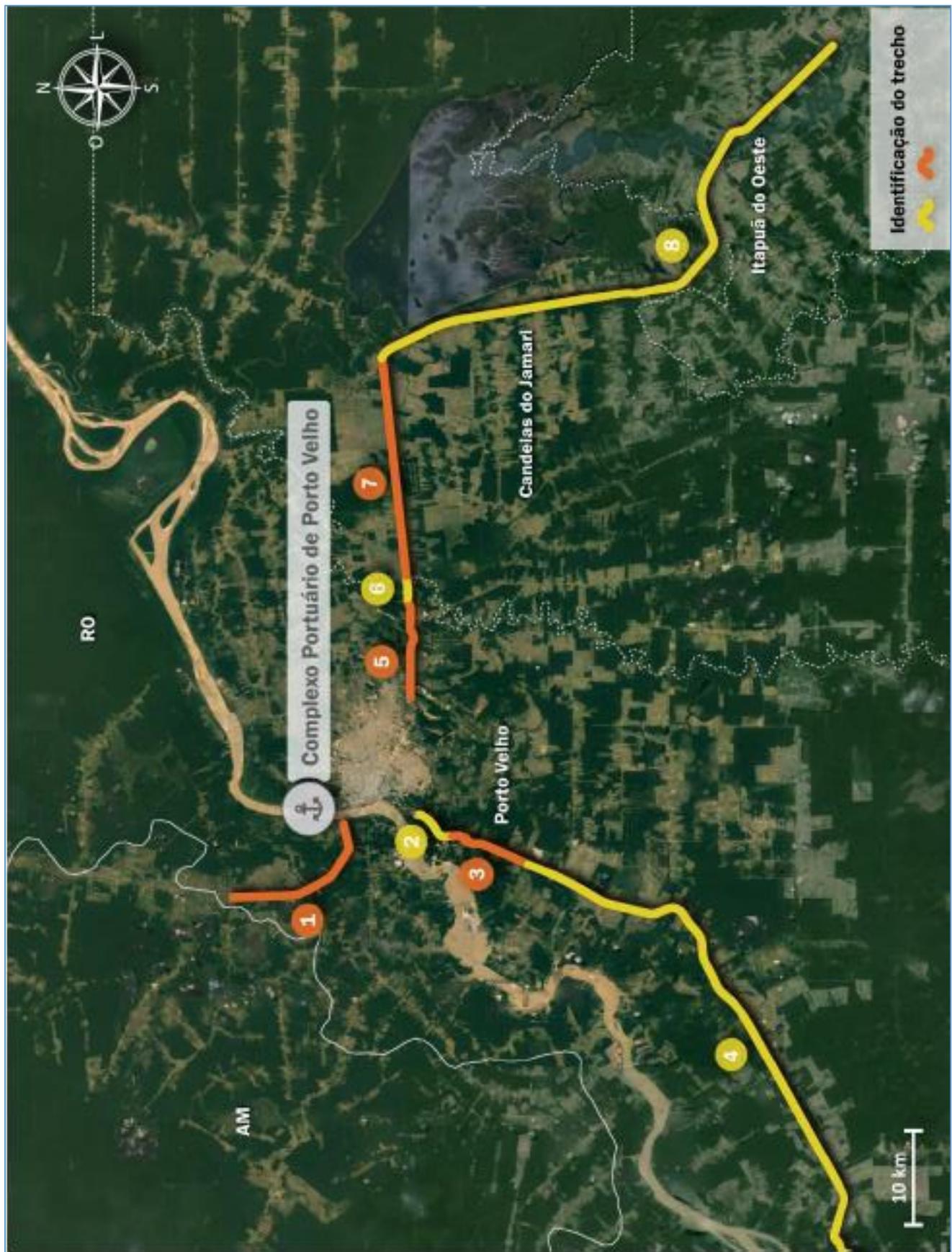
4. ZONEAMENTO

4.1 Poligonal



4.2 ACESSOS

4.2.1 Acessos Rodoviários



4.2.2 Acesso Ferroviário

Não há ligação ferroviária ao Porto Organizado de Porto Velho (RO).

4.2.3 Acesso Hidroviário



Figura 48 - Acesso Hidroviário de Porto Velho (RO)

Fonte: Plano Mestre 2017

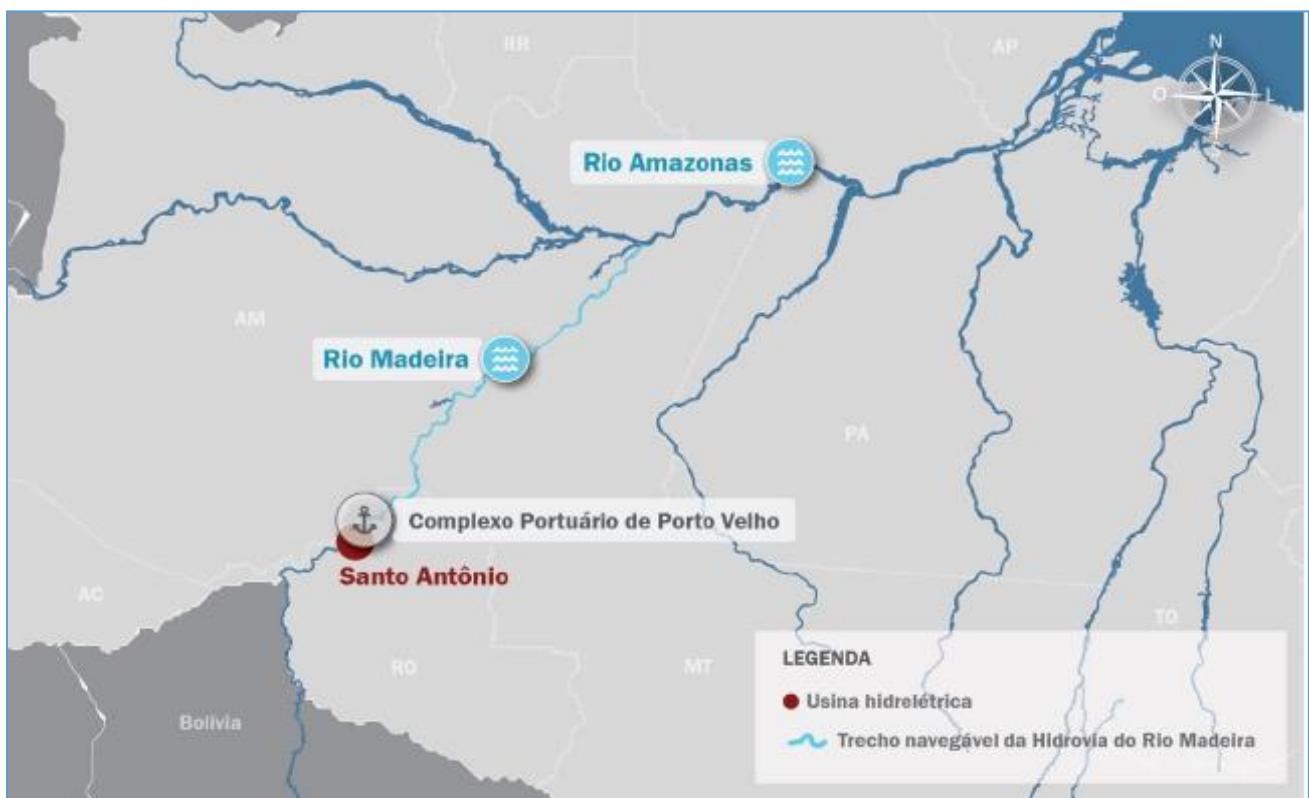
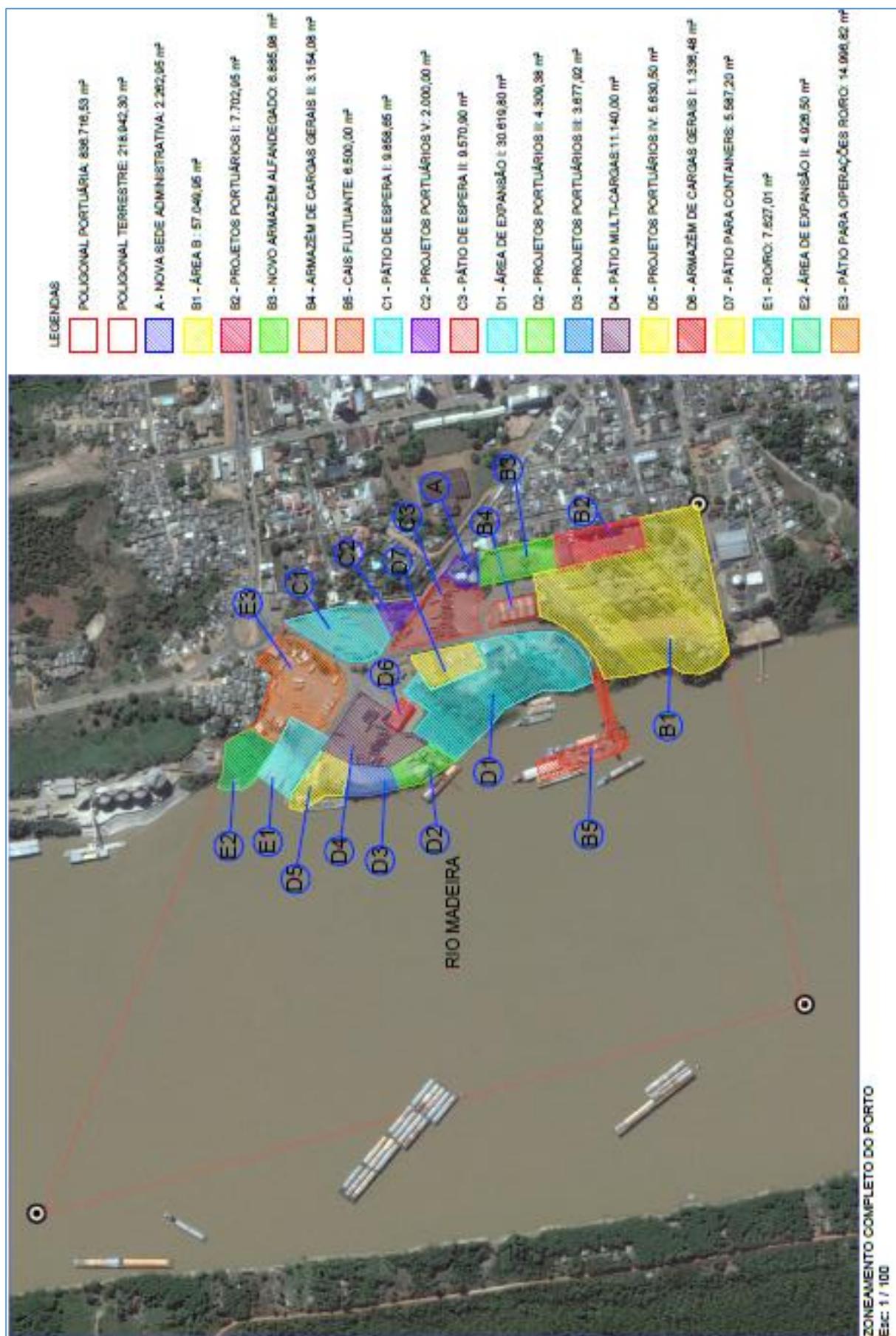


Figura 59 - Acesso Hidroviário de Porto Velho (RO)

Fonte: Plano Mestre 2017

4.4 ZONEAMENTO



4.5 ÁREAS ARRENDADAS



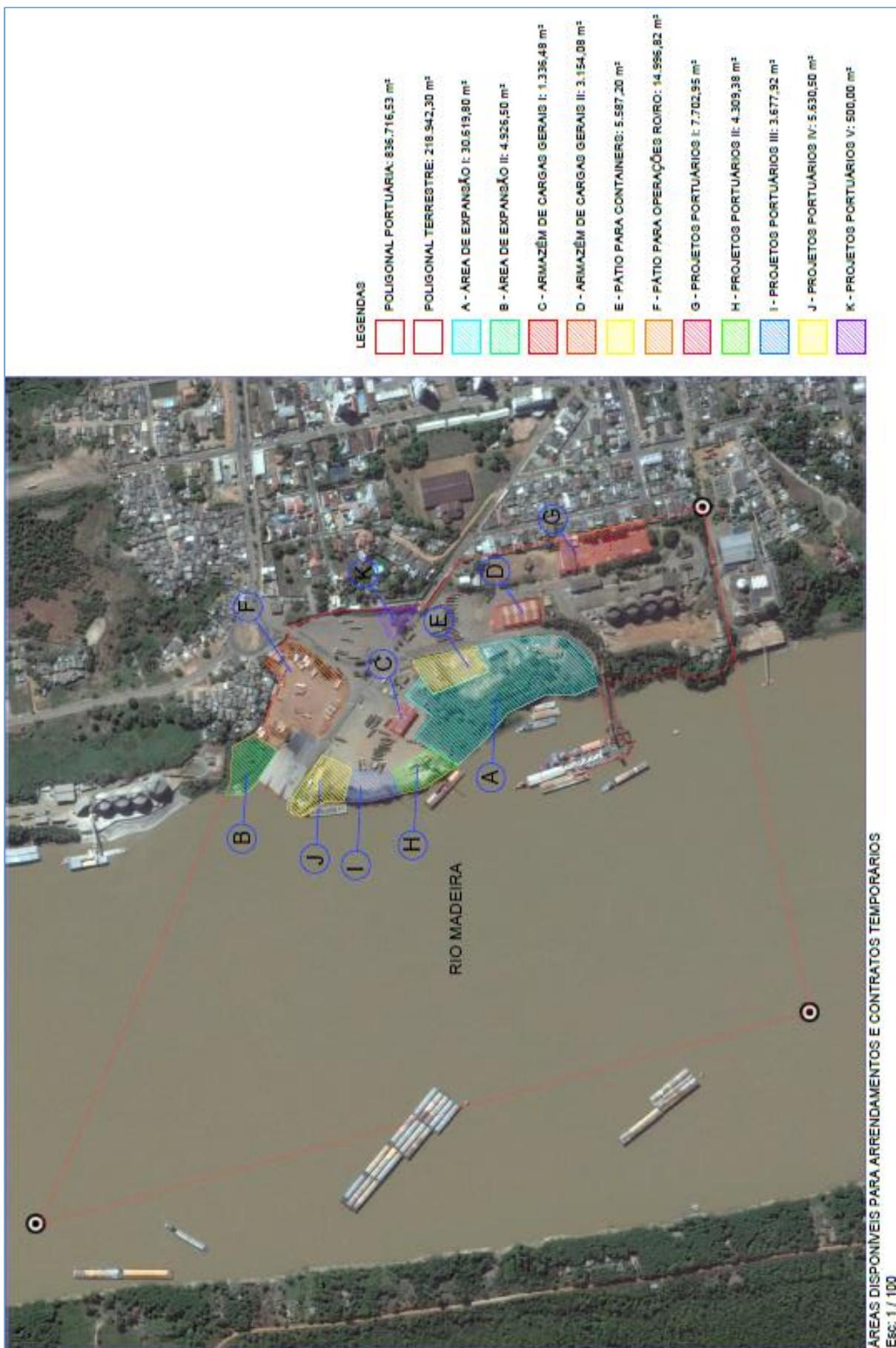
WEBA DE LOCALIZAÇÃO



ÁREA "B"
Esc: 1/6500

SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA - SOPH
DIRETOR PRESIDENTE: FRANCISCO LEUDO BURITI
DIVISÃO DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA DINF-BOPHRO
DATA: 02/05/2012
MAPAMENTO DAS ÁREAS DO PORTO DE PORTO VELHO
USO DA ÁREA PORTUÁRIA:
POLIGONAL DA HERMASA

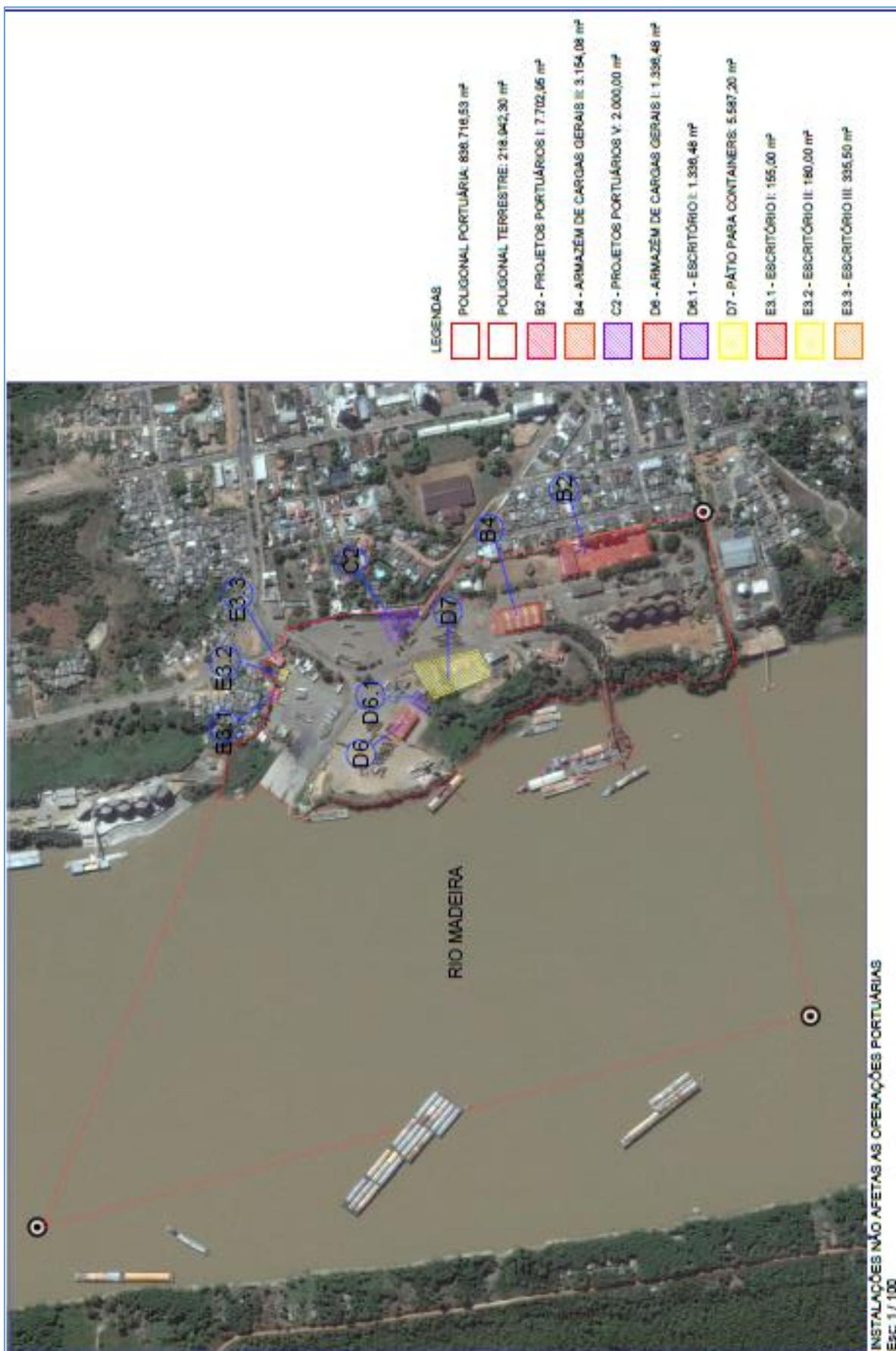
4.6 ÁREAS ARRENDÁVEIS



4.8 ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS NO PORTO



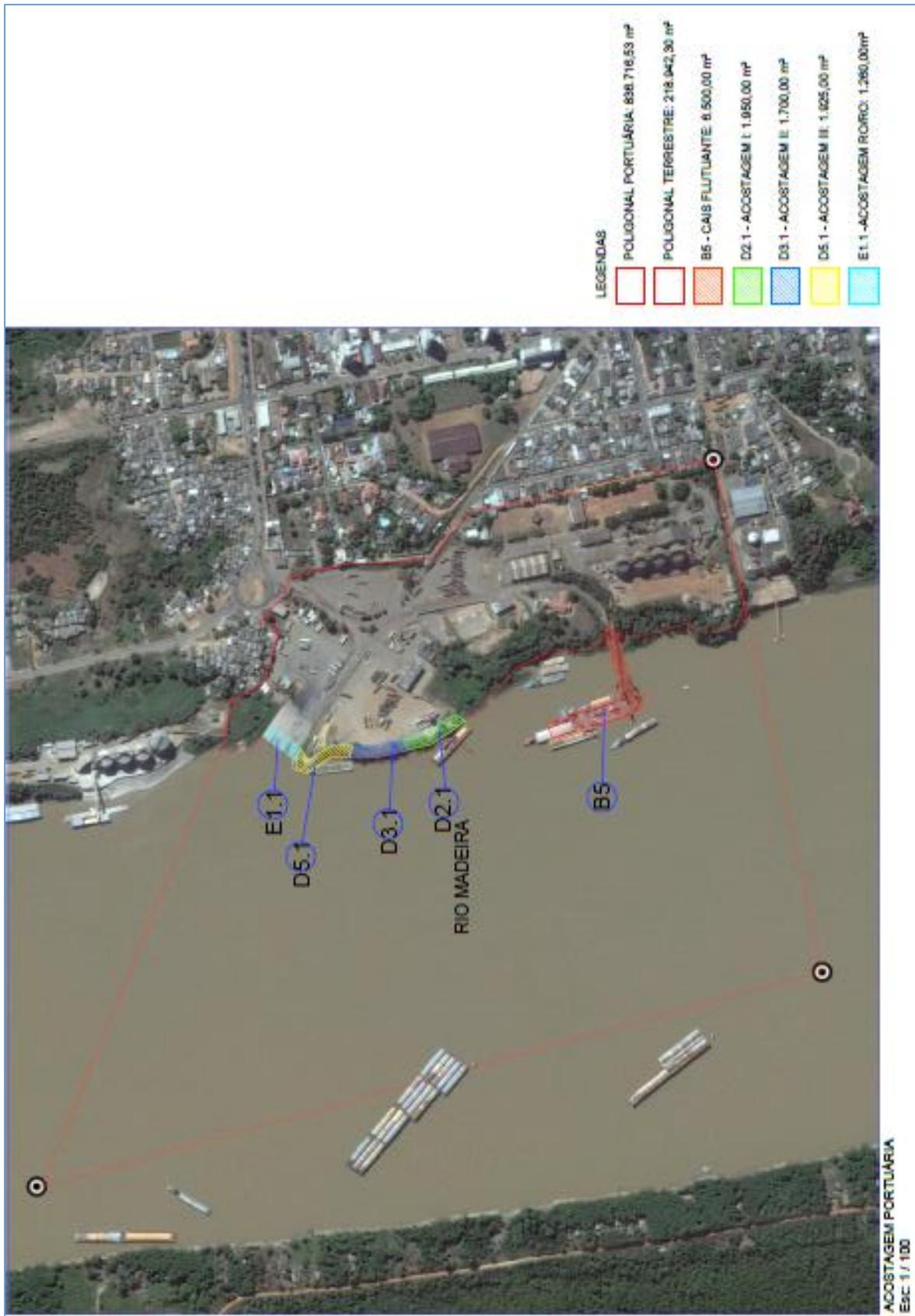
4.9 INSTALAÇÕES NÃO OPERACIONAIS



4.10 ARMAZENAGEM



4.11 ACOSTAGEM



4.12 TERMINAIS DE PASSAGEIROS

O Porto de Porto Velho administrado pela SOPH, não conta com terminais de passageiros.

4.13 TERMINAIS DE USO PRIVADO EXISTENTES NO PORTO



4.14 INSTALAÇÕES RETROPORTUÁRIAS

Não existe área retro portuária no entorno do Porto.

CONTRATOS ADMINISTRATIVOS CONTINUADOS DE CUSTEIO

Tabela 1 - Contratos Administrativos

PROCESSO	CONTRATO	CONTRATADA	OBJETO	VALOR TOTAL	STATUS LICITATÓRIO
022/2016	010/2017	ESPAÇO DO SABER LTDA.-ME	Serviços de reprografia, encadernação e outros.	R\$ 15.103,23	
193/2013	003/2014	ARQUILAU DE PAULA ADVOGADOS ASSOCIADOS	Prestação de serviços jurídicos tributários pela CONTRATADA, com a finalidade de buscar judicial e administrativamente, a recuperação e impugnação das dívidas fiscais, federal, estadual e municipal, inclusive previdenciária, inscrita ou não em dívida ativa, ajuizada ou não da CONTRATANTE, praticando todos os atos de defesa dos interesses em juízo de primeiro grau e nos Tribunais Superiores, assim como na esfera administrativa e, ainda, exercer a advocacia preventiva tributária.	<i>Ad exitum</i>	
178/2013	001/2014	IMUNIZADORA COMBATE LTDA - ME	Prestação de serviços de limpeza, asseio, conservação predial, limpeza de pátios, vias de circulação interna, banheiros, pontos de operação com fornecimento de mão de obra e materiais.	R\$ 420.000,00	
128/2014	001/2015	G. P. DE OLIVEIRA – ME	Prestação de serviço de locação de caçambas, coleta e transporte de lixo extraordinário nas dependências da SOPH.	R\$ 24.012,00	
066/2015	003/2016	FLUVIAIS TRANSPORTES SERVIÇOS E COM. LTDA. - EPP	Execução dos serviços concernentes a retirada de sedimentos e outros materiais e detritos orgânicos e inorgânicos nas áreas navegáveis dos pontos de acostagem e operação do porto organizado de Porto Velho/RO	R\$ 740.000,00	
202/2013	008/2014	IMUNIZADORA COMBATE LTDA - ME	Serviços de dedetização, desinsetização, desratização, descupinização, desalojamento de pombos e a limpeza e higienização de reservatório de água nas dependências da SOPH, com fornecimento de materiais e mão de obra.	R\$ 64.794,00	
004/2016	004/2016	MAPFRE SEGUROS GERAIS S/A	Prestação de serviços de seguro total para a frota de veículos da	R\$ 7.800,	

			SOPH com a emissão de apólices de seguros.		
049/2014	010/2014	CLARO S.A.	Serviços de Telefonia Fixa Comutada (STFC) para chamadas locais, Longa Distância Nacional (LDN) e Longa Distância Internacional (LDI) de fixo para fixo e fixo para móvel para a SOPH.	R\$ 33.689,51	
017/2016	006/2016	COMPANHIA DE SEGUROS PREVIDÊNCIA DO SUL – PREVISUL	Prestação dos serviços de “seguro de vida e acidentes pessoais em grupo”, com a finalidade de atender, aos Servidores da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH, com coberturas para Morte Natural, Morte accidental, Invalidez Permanente Total ou Parcial por Acidente (IPA), Invalidez Funcional Permanente Total por Doença (IFPD) e Assistência/Auxilio funeral.	R\$ 24,44	
025/2016	005/2016	G3 COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA. - ME	Locação de impressoras multifuncionais monocromáticas (fotocopiadora / impressora / digitalizadora), com fornecimento de materiais e serviços de manutenção preventiva e corretiva.	R\$ 18.750,00	
124/2013	014/2013	SEDEP – SERVIÇO DE ENTREGA DE DESPACHOS E PUBLICAÇÕES LTDA.	Acompanhamento processual da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH na (Justiça Estadual, Varas cíveis e criminais da capital e interior, TJ, TCE, TRE, TRT, e Justiça Federal 1 ^a e 2 ^a instância) do Estado de Rondônia mais União (STF, TSE, STJ, TST, STM, CNJ, CSJT).	R\$ 888,00	
186/2015	009/2016	MARIFOSSA SANEAMENTO EIRELI-ME	Limpeza de fossas, caixas de inspeção e desentupimento de rede de esgoto.	R\$ 37.620,00	

6 RECEITAS

As receitas do porto são oriundas das tarifas portuárias, principal fonte de recursos financeiros da SOPH, advém da prestação de serviços portuários a seus usuários, celebração de contratos operacionais e do arrendamento de área portuária. São decorrentes das operações normais da empresa, através do resultado de suas atividades que constituem no objeto social da empresa como atividade finalística, embarque e desembarque de cargas, produtos e mercadorias.

6.2 Tarifas

O modelo tarifário vigente no Porto foi formulado ainda pela Companhia Docas do Pará (CDP), e implantado pela Autoridade Portuária (APPV), em consonância com o artigo 51 da Lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993, não tendo sido alterada após a passagem da administração do porto para a SOPH, modelo tarifário vigente até a atualidade, de acordo com o artigo 17, §1º, IV, da Lei nº 12.815 de 05 de junho de 2013.

Compõe-se de 07 (sete) tabelas de serviços, assim discriminadas:

- Tabela I – Utilização da Infraestrutura de Acesso Aquaviário;
- Tabela II – Utilização das instalações de Acostagem;
- Tabela III – Utilização da infraestrutura Terrestre;
- Tabela IV – Serviços de Movimentação de Cargas;
- Tabela V – Serviços de Armazenagem;
- Tabela VI – Utilização de Equipamentos Portuários;
- Tabela VII – Serviços Diversos;

As tabelas estão subdivididas em Taxas Gerais e em Normas de Aplicação, discriminadas as primeiras por espécie e incidência.

As tarifas referentes à tabela I, de Utilização de Infraestrutura de Acesso Aquaviário, são determinadas para serem devidas pelo armador ou agente de navegação.

As taxas gerais portuárias e normas de aplicação desta tabela estão compostas como a seguir, onde sua simples leitura é explicativa da aplicação e dispensa maiores comentários:

TABELA I - UTILIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA DE ACESSO AQUAVIÁRIO
(Taxas devidas pelo Armador ou Agente)

Nº	ESPÉCIE E INCIDÊNCIA	VALOR R\$
1	TAXAS GERAIS Carregamento, descarga ou baldeação, no FLUTUANTE ou nas rampas de RO-RO, por tonelada:	

	a) Mercadoria não unitizada.....	0,99
	b) Mercadoria unitizada, não conteinerizada.....	0,99
	c) Mercadoria a granel.....	0,99
2	Carregamento, descarga ou baldeação, no FLUTUANTE ou nas rampas RO-RO, por unidade:	
	a) Contêiner cheio.....	17,97
	b) Contêiner vazio.....	8,97
	NORMAS DE APLICAÇÃO	
3	<p>1) São franqueados do pagamento das taxas desta tabela:</p> <p>a) Gêneros de pequena lavoura, produtos de pesca exercida por pescadores utilizando pequenas embarcações e, ainda, outros artigos, quando se destinarem ao abastecimento do mercado local e forem movimentados por seus próprios donos, sem interferência de operador portuário.</p> <p>b) Combustível água e gêneros alimentícios destinados, exclusivamente, ao consumo de bordo.</p> <p>c) Navios de guerra, quando não em operação comercial.</p> <p>2) No caso de baldeação de mercadoria através de embarcação auxiliar, ou com descarga para o cais ou, ainda, de mercadoria descarregada para livrar o convés ou porão da embarcação, as taxas desta tabela serão aplicadas de uma só vez.</p> <p>3) Na movimentação de mercadoria pelo sistema roll-on/roll-off, as taxas desta tabela não incidem sobre a tara do veículo transportado.</p> <p>4) Na fixação da tarifa para contêiner cheio, considera-se o peso médio de 18 toneladas.</p> <p>5) - Nesta tabela o valor mínimo a cobrar será de R\$</p> <p>Aplica – se a taxa mínima para cargas abaixo de 18.190 kgs. Cód. I.1 d</p>	17,97

TABELA II - UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM
(Taxas devidas pelo Armador ou Agente)

Nº	ESPÉCIE E INCIDÊNCIA	VALOR R\$
	TAXAS GERAIS	
	Ocupação de instalações de acostagem, por tonelada.....	0,49
	NORMAS DE APLICAÇÃO	
	1) São franqueados do pagamento das taxas desta tabela:	
	a) As embarcações auxiliares, quando atracadas aos navios em operação no cais.	
	b) As embarcações de tráfego interno do Porto, quando atracarem exclusivamente para abastecerem de combustível e água para seu próprio consumo,	
	2) As taxas desta tabela aplicam-se, também, às embarcações que atracarem a contrabordo de outras atracadas ao cais para operação de carregamento, descarga ou baldeação.	
	3) As taxas desta tabela serão aplicadas em dobro, sempre que a embarcação permanecer atracada, por sua conveniência ou responsabilidade, sem realizar movimentação de carga.	
	4) As embarcações em operação na RO/RO só poderão permanecer atracadas por um período maior do que 6(seis) horas, se não houver outra programação feita pela Administração. .	
1	5 - Nesta tabela, o valor mínimo a cobrar por dia de atracação será de R\$	116,45

TABELA III - UTILIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA TERRESTRE
(Taxas devidas pelo Operador Portuário Dono da Mercadoria)

Nº	ESPÉCIE E INCIDÊNCIA	VALOR R\$
	TAXAS GERAIS	
	Na movimentação a partir da embarcação até os limites da área do porto, ou no sentido inverso, por tonelada:	
	a) Mercadoria não unitizada.....	0,82
	b) Mercadoria unitizada, não conteinerizada.....	0,82
	c) Mercadoria a granel.....	0,82
1		

2	Na movimentação a partir da embarcação até os limites da área do porto, ou no sentido inverso, por unidade:	14,97
	a) Contêiner cheio.....	
	b) Contêiner vazio.....	7,48
NORMAS DE APLICAÇÃO		
1) São franqueados do pagamento das taxas desta tabela:		
a) Volumes de cabine que constituírem bagagem de passageiros e tripulantes.		
b) Artigos de pequeno valor, isentos de imposto de importação e cuja saída não dependa de despacho aduaneiro.		
2) No caso de baldeação com descarga para o cais, ou de mercadoria em trânsito ou, ainda, de mercadoria descarregada para livrar o convés ou porão da embarcação, as taxas desta tabela serão cobradas do armador ou agente com redução de 30%.		
3) Para efeito de aplicação das taxas desta tabela, considera-se em trânsito:		
a) A mercadoria procedente de um porto, manifestada para outro e descarregada para posterior reembarque;		
b) A mercadoria destinada a País que mantenha convênio com o Brasil, descarregada para posterior transporte por via terrestre.		
4) Nos casos em que o contêiner acondicionar carga de mais de um dono, a cobrança será feita por tonelada movimentada, ficando facultada a aplicação da taxa por unidade se for definido responsável único para o pagamento dos respectivos valores.		
5 - Na fixação da tarifa para contêiner cheio, considera-se o peso médio de 18 toneladas,		
6) Nesta tabela o valor mínimo a cobrar será de R\$		
		14,97

TABELA IV - SERVIÇOS DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS
(Taxas devidas pelo Dono da Mercadoria ou Requisitante)

Nº	ESPÉCIE E INCIDÊNCIA	VALOR R\$
	TAXAS GERAIS	

1	Por tonelada movimentada a partir da embarcação até as instalações de armazenagem do Porto, ou no sentido inverso:	
	a) Mercadoria não unitizada.....	1,16
	b) Mercadoria unitizada, não conteinerizada.....	0,82
2	Por unidade movimentada a partir da embarcação até as instalações de armazenagem do Porto, ou no sentido inverso:	
	a) Contêiner cheio.....	8,31
	b) Contêiner vazio.....	4,16
NORMAS DE APLICAÇÃO		
1) São franqueados do pagamento das taxas desta tabela:		
a) Volumes de cabine que constituírem bagagem de passageiros e tripulantes.		
b) Artigos de pequeno valor, isentos de imposto de importação e cuja saída não dependa de despacho aduaneiro.		
2) No caso de baldeação com descarga para o cais, ou de mercadoria em trânsito ou, ainda, de mercadoria descarregada para livrar o convés ou porão da embarcação, as taxas desta tabela serão cobradas do armador ou agente com desconto de 30%.		
3) As taxas desta tabela, quando incidentes sobre mercadoria recebida ou entregue pelo operador Portuário ao costado da embarcação, serão reduzidas de 20%.		
4) As taxas desta tabela incidentes sobre o sistema roll-on/roll-off serão aplicadas com redução de 50%.		
5) Nos casos em que o contêiner acondicionar carga de mais de um dono, a cobrança será feita por tonelada movimentada, ficando facultada a aplicação da taxa por unidade se for definido responsável único para o pagamento dos respectivos valor.		
6) As taxas desta tabela remuneram os serviços prestados nos turnos ordinários de trabalho. Quando os serviços forem realizados em horas extraordinárias, além da taxa própria, será cobrado do requisitante a diferença entre os salários extraordinários e ordinário do pessoal ocupado na sua execução.		
7) Nas paralisações de serviço por tempo superior a 20 minutos, será cobrado do requisitante, por terno-hora, o valor correspondente aos salário ordinários do pessoal ocupado na sua execução.		
8) As taxas desta tabela, quando aplicadas a mercadoria insalubre, nociva ou perigosa, que determine pagamento do adicional de risco ao pessoal envolvido na sua operação, serão acrescidas de 30%.		
9) Nesta tabela, o valor mínimo a cobrar será de R\$.....		
		16,63

TABELA V - SERVIÇOS DE ARMAZENAGEM
(Taxas devidas pelo Dono da Mercadoria ou Requisitante)

Nº	ESPÉCIE E INCIDÊNCIA	VALOR R\$
1	TAXAS GERAIS Mercadoria importada do estrangeiro, em armazém ou pátio alfandegado: a) No primeiro período de 15 dias ou fração..... b) No segundo período de 15 dias ou fração..... c) No terceiro período de 15 dias ou fração.....	0,5% 1,0% 1,5%
2	d) No quarto período de 15 dias e nos subseqüentes ou fração..... Mercadoria em trânsito: I - Não unitizada, por tonelada: a) No primeiro período de 15 dias ou fração..... b) No segundo período de 15 dias e nos subseqüentes ou fração..... II - Unitizada, não conteinerizada, por tonelada: a) No primeiro período de 15 dias ou fração..... b) No segundo período de 15 dias e nos subseqüentes ou fração..... III - Em contêiner, por unidade: a) No primeiro período de 15 dias ou fração..... b) No segundo período de 15 dias e nos subseqüentes ou fração.....	2,0% 1,63 2,17 1,20 1,50 19,11
3	Mercadoria não unitizada, em armazém ou pátio destinado à fiel guarda e conservação, por tonelada: a) No primeiro período de 15 dias ou fração..... b) No segundo período de 15 dias e nos subseqüentes ou fração.....	1,67 2,11
4	Mercadoria unitizada, não conteinerizada, em armazém ou pátio destinado à fiel guarda e conservação, por tonelada: a) No primeiro período de 15 dias ou fração..... b) No segundo período de 15 dias e nos subseqüentes ou fração.....	1,48 1,37
5	Contêiner, em armazém ou pátio destinado à fiel guarda e conservação, por unidade: I - Cheio: a) No primeiro período de 15 dias ou fração..... b) No segundo período de 15 dias e nos subseqüentes ou fração..... II - Vazio: a) No primeiro período de 15 dias após a franquia indicada no item 1.d ou fração..... b) No segundo período de 15 dias e nos subseqüentes ou fração.....	19,11 22,64 9,54 11,32

TABELA V - SERVIÇOS DE ARMAZENAGEM (continuação)
(Taxas devidas pelo Dono da Mercadoria ou Requisitante)

NORMAS DE APLICAÇÃO	
	<p>1) São franqueados do pagamento das taxas desta tabela:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) A bagagem acompanhada ou desacompanhada, que não perca a conceituação de bagagem, e outros artigos ou mercadorias previstos na legislação em vigor, se retirados dentro do prazo de 30 dias, contados da data da respectiva descarga. b) A mercadoria descarregada de uma embarcação, diretamente para outra embarcação ou para veículo rodoviário, sem permanência nas instalações do Porto. c) A Mercadoria importada por cabotagem ou navegação interior, ou entregue à Administração do Porto para embarque imediato em navio designado: <ul style="list-style-type: none"> - Quando de importação, desde que seja retirada até às 16 horas do 5º dia útil, contado da data que tiver sido iniciada a descarga. - Quando de exportação, desde que o embarque tenha lugar até o 5º dia útil, contado da data em que a mercadoria tiver sido recebida pela Administração do Porto. d) O contêiner recebido vazio ou esvaziado nas dependências portuárias, nos 15 primeiros dias. <p>2) Os percentuais na taxa nº 1 desta tabela incidem sobre o valor CIF.</p> <p>3) A armazenagem de mercadoria em trânsito é devida pelo armador ou pelo requisitante da descarga.</p> <p>4) Para efeito de aplicação da taxa nº 2 desta tabela, considera-se em trânsito:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) A mercadoria procedente de um porto, manifestada para outro e descarregada para posterior reembarque; b) A mercadoria destinada a País que mantenha convênio com o Brasil descarregada para posterior transporte por via terrestre. <p>5) As taxas de serviços portuários e outras decorrentes de Lei, incidentes sobre mercadoria abandonada, quando não cobertas pelo produto de sua venda, serão cobradas do respectivo dono.</p>

TABELA V - SERVIÇOS DE ARMAZENAGEM (continuação)
(Taxas devidas pelo Dono da Mercadoria ou Requisitante)

Nº	ESPÉCIE E INCIDÊNCIA	VALOR R\$
NORMAS DE APLICAÇÃO		

6) Os serviços executados para dar consumo a mercadorias, por determinação de autoridade federal ou estadual, serão cobrados dos respectivos donos, juntamente com as taxas de serviços portuários e outras decorrentes de Lei em que elas tiverem incidindo.
7) Os serviços remunerados pelas taxas desta tabela compreendem a movimentação da mercadoria, no armazém ou pátio, desde o recebimento até a entrega.
8) Os serviços de recebimento ou entrega requisitados para horas extraordinárias não estão incluídos nas taxas de armazenagem, e serão cobrados do requisitante.
9) Nos casos em que o contêiner acondicionar carga de mais de um dono, a cobrança será feita por tonelada movimentada, ficando facultada a aplicação da taxa no 5.I desta tabela se for definido responsável único para o pagamento dos respectivos valores.
10) Na fixação da tarifa para contêiner cheio, considera-se o peso médio de 18 toneladas.

TABELA VI - UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS
(Taxas devidas pelo Requisitante)

Nº	ESPÉCIE E INCIDÊNCIA	VALOR R\$
1	Autoguindaste, por hora ou fração: a) Com capacidade até 15 toneladas	110,91
2	Empilhadeira, por hora ou fração: a) Com capacidade até 5 toneladas	120,00
3	Equipamentos e materiais não especificados	CONV.
4	Guindaste tipo grua até 3 toneladas: a) Embarque/desembarque por tonelada	2,94
5	b) Transbordo por hora ou fração.....	79,53
5	Trator (SKIDER) e Pá Carregadeira por hora ou fração.....	180,00
6	Caminhão por hora ou fração	220,00
NORMAS DE APLICAÇÃO		
1) As taxas desta tabela correspondem a serviços prestados nos turnos ordinários de trabalho. Quando os serviços forem realizados em horas extraordinárias, será cobrado, além da taxa própria, por hora requisitada, o valor da diferença entre o salário extraordinário e ordinário do pessoal ocupado na sua execução.		

2) As avarias provocadas nos equipamentos fornecidos pela Administração do Porto serão responsabilidade do requisitante.	
3) Os valores das taxas convencionais desta tabela serão fixados pela Administração do Porto, através de ordem ou Instrução de Serviço.	
4) Nesta tabela, o valor mínimo a cobrar será de uma hora nas instalações portuárias e 4 horas fora das instalações portuárias.	
5) Quando o equipamento operar fora da área do porto o valor a cobrar será acrescido de 100%.	

TABELA VII - SERVIÇOS DIVERSOS
(Taxas devidas pelo Requisitante)

Nº	ESPÉCIE E INCIDÊNCIA	VALOR R\$
1	Fornecimento de água, através de tubulação, a embarcação ou consumidor instalado na área do Porto, por metro cúbico	0,82
2	Fornecimento de energia elétrica a embarcação ou consumidor instalado na área do porto, por KWH	0,82
3	Fornecimento de fotocópias por unidade.....	0,61
4	Pesagem de veículos por unidade	18,30
5	Transbordo de produtos químicos a granel ou combustíveis e seus derivados, por tonelada	4,40
6	Arrendamento.....	CONV.
7	Energia elétrica	CONV.
8	Extraordinário	CONV.
9	Transbordo de carga geral, embarcada fora do porto, por tonelada	6,10
10	Contrato operacional	CONV.
11	Estadia de carretas, caminhões e outros veículos por unidade	18,30
12	Encargos financeiros (2% do valor do título + 1% ao mês)	CONV.
13	Danos causados no porto	CONV.
14	Outros serviços não especificados	CONV.
15	Pela carga ou descarga de caminhões, carretas ou outros veículos por unidade	61,00
16	Mão-de-obra	CONV

17	Embarque ou desembarque de equipamentos e máquinas pesadas por unidade	244,00
18	Pela utilização de áreas, mediante contrato de uso temporário, por m ² por mês ou fração. Em pátios	1,45
NORMAS DE APLICAÇÃO		
<p>1) O valor da taxa nº. 1 desta tabela remunera apenas os serviços prestados pela Administração do Porto, devendo ser acrescido do preço da água fornecida na data do faturamento.</p> <p>2) O valor da taxa nº. 2 desta tabela remunera apenas os serviços prestados pela Administração do Porto, devendo ser acrescido do preço da energia elétrica fornecida na data do faturamento.</p> <p>3) As taxas desta remuneram os serviços prestados nos turnos Ordinários de trabalho. Quando os serviços forem realizados em horas extraordinárias, será cobrado, além da taxa própria, por homem-hora, o valor da diferença entre o salário extraordinário e o ordinário do pessoal ocupado na execução.</p> <p>4) Os valores das taxas convencionais desta tabela serão fixados pela Administração do Porto.</p> <p>5) As avarias causadas nas instalações portuárias serão de responsabilidade do causador da avaria.</p> <p>6) Para efeito de aplicação da Taxa de Estadia, do item 11, da Tabela VII considera-se franquia as 02 (duas) primeiras horas de todo tipo de veículo que a disposição do operador portuário utilizar os pátios ou cais/flutuante do Porto Organizado de Porto Velho para estacionamento ou permanecer aguardando no pátio para embarque/desembarque de carga. Transcorrido este prazo, será cobrado do Operador Portuário, o valor de R\$ 18,30 (dezoito reais e trinta centavos) ao dia ou fração por veículo à sua disposição.</p>		

6.3 ARRECADAÇÃO

Ao observar as receitas derivadas da SOPH, considerando aquelas oriundas da prestação de seus serviços através das tarifas portuárias, nos últimos seis anos (2010 a 2015) é possível verificar uma significativa variação, uma vez que os valores eram de aproximadamente R\$ 7 milhões em 2010, passando para aproximadamente R\$ 17 milhões em 2013 e chegando a R\$ 11 milhões em 2017, causado principalmente pela abertura da grande quantidade de portos na cidade de Porto Velho, o que vem fazendo com que o porto tenha perdido muita cargas nos últimos anos, conforme o gráfico que se segue:

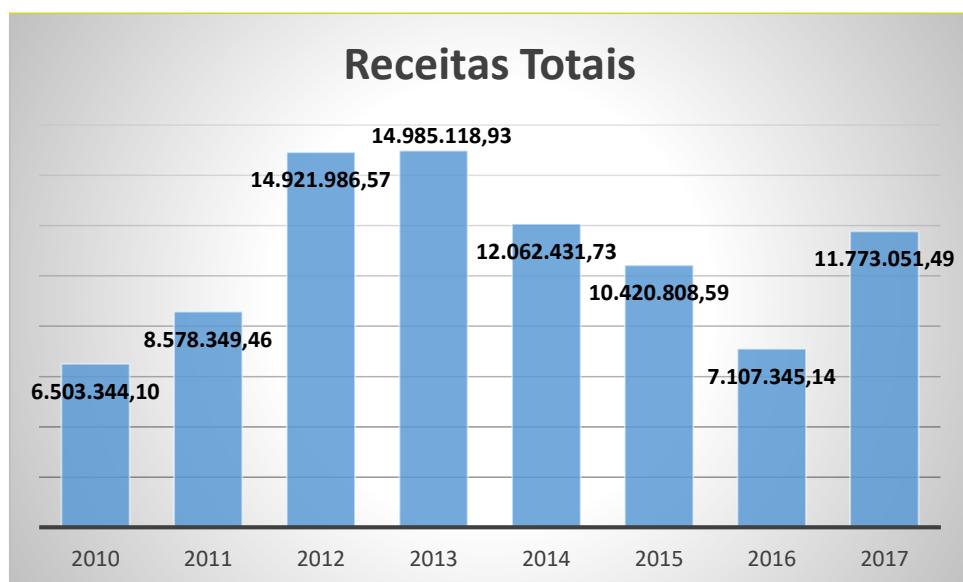


Figura 60 - Receitas da Soph

Fonte: SOPH/2018

Conforme o gráfico, nos anos de 2012 e 2013 verificou-se uma ampliação significativa no nível de arrecadação. Esse fator é decorrência do aumento das receitas provenientes das tarifas de armazenagem no porto, ocasionado pela ampliação de movimentação de cargas gerais em Porto Velho, contudo, observa-se que, em 2014, como esperado esta receita já apresenta uma diminuição, sendo tais cargas utilizadas na construção das usinas hidrelétricas da região, Santo Antônio e Jirau que já se encontram em reta final de conclusão.

Nesse sentido, o gráfico que segue mostra a evolução das principais fontes de receita do Porto entre 2010 e 2015:

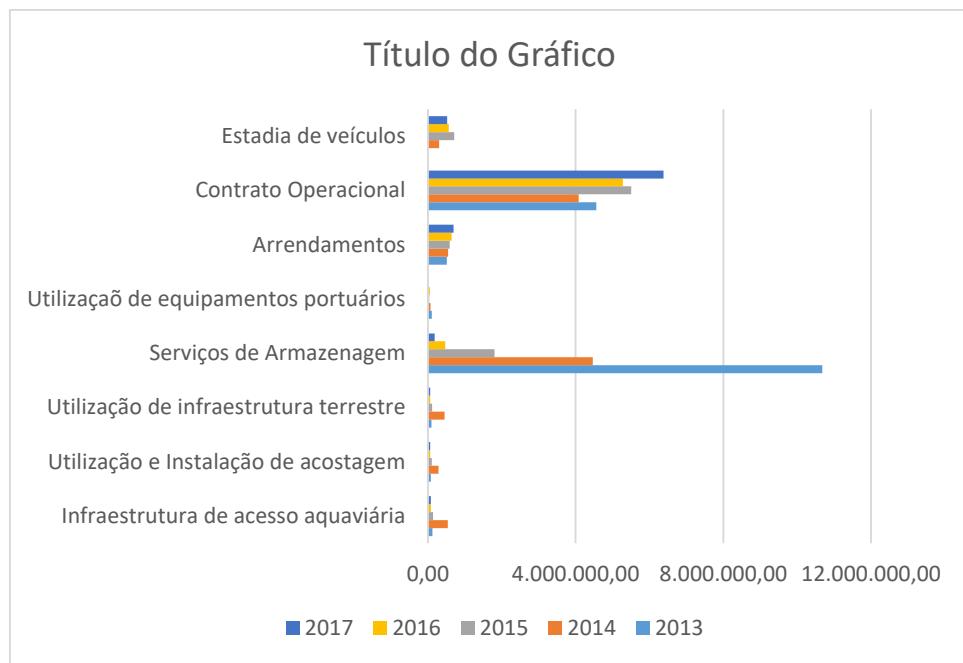


Figura 60 - evolução das receitas por fator gerador (2010 a 2015)
Fonte: SOPH/2015

Como visto no gráfico anterior, as demais tarifas portuárias se mantiveram com poucas variações no período. Já a tarifa de armazenagem aumentou significativamente no ano de 2012. A participação média de cada fator gerador de receita, de 2010 a 2014, está demonstrada no gráfico a seguir:

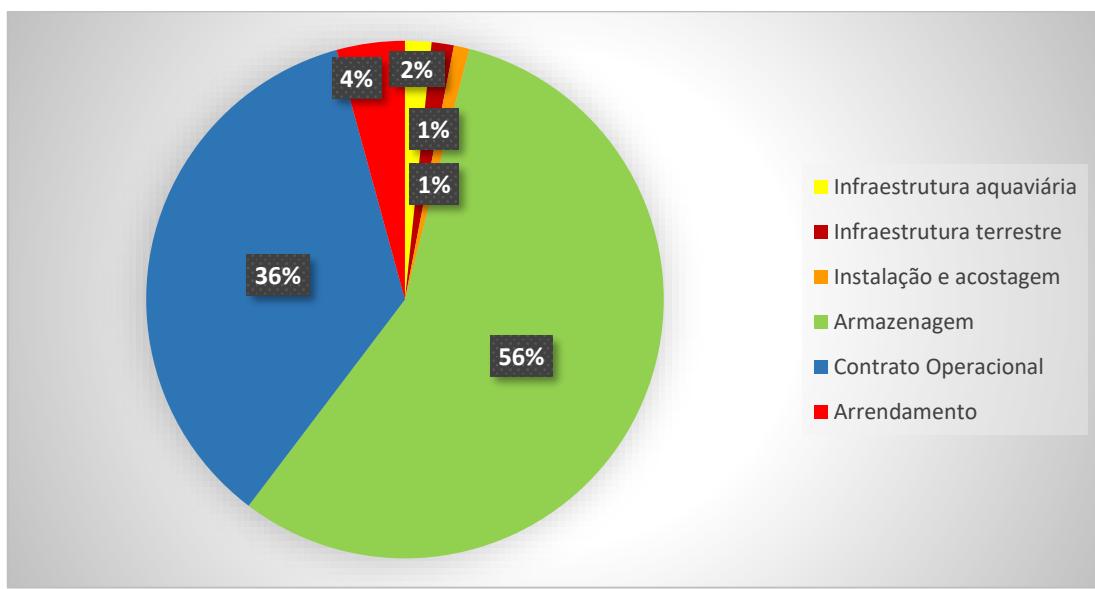


Figura 61 - Participação das receitas (média de 2010 a 2014)
Fonte: Soph/2015

Ao incorporar no cálculo o ano de 2015, na média histórica a partir de 2010, a participação média de cada fator gerador da receita se inverte devido à queda na movimentação das cargas

especiais das Usinas de Jirau e Santo Antônio, passando as receitas de armazenagem de 56% em 2014 a 52% em 2015, e o contrato operacional passando a apresentar uma maior representatividade da ordem de 39%.

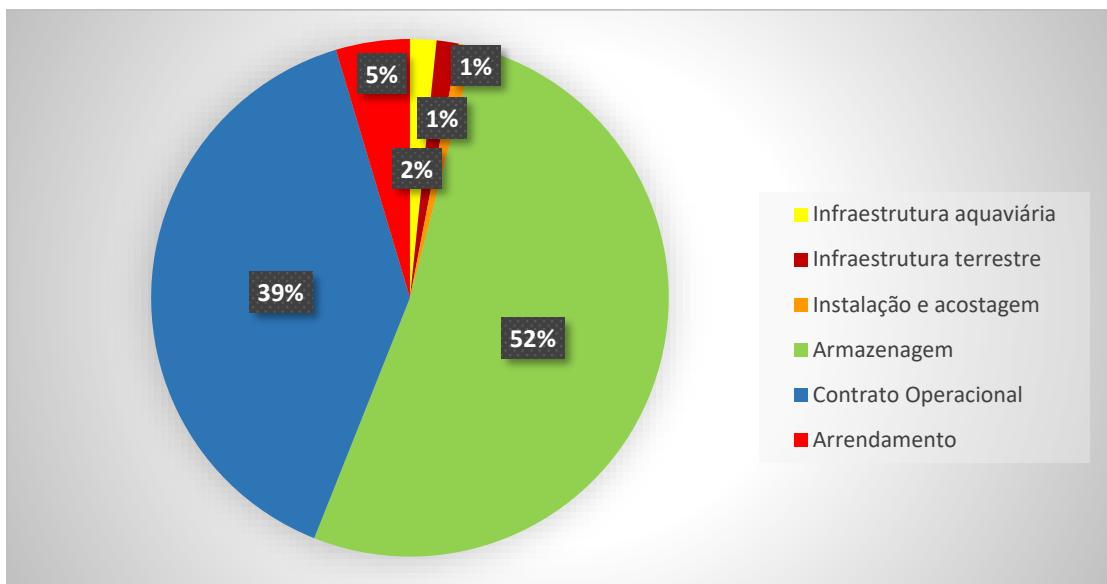


Figura 492 - participação das receitas (média de 2010 a 2015)

Fonte: SOPH/2015

7 ANÁLISE ESTRATÉGICA

7.1 Matriz Swot

A matriz Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (SWOT) ou pelo próprio português, Fortalezas, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças – (FOFA) foi desenvolvida para observar os pontos mais fortes e mais fracos do porto, assim como as ameaças e oportunidades que este oferece.

Os itens foram ranqueados de acordo com o grau de importância e relevância. Utilizaram-se critérios baseados em análise de especialistas para elaboração deste P.D.Z, em consonância com o Plano Mestre elaborado pelo laboratório de logística da Universidade Federal de Santa Catarina – LabTrans. Neste sentido, a matriz procura exemplificar os principais pontos estratégicos de acordo com o seu ambiente interno e externo.

A matriz SWOT do Porto de Porto Velho está expressa na tabela que segue.

Ambiente Interno	Positivo	Negativo
	Crescente movimentação de cargas	Delicada saúde financeira
	Boa produtividade nas operações de graneis sólidos	Necessidades de retirada constantes de madeiras e sedimentos.
	Boa Estrutura de armazenagem	insegurança na área Portuária

Ambiente Externo	Melhor infraestrutura portuária da cidade	Operações ineficientes de semirreboques e cargas gerais
	Corpo de funcionários especializados e com experiência na área	Falta de estrutura para movimentar contêineres reefer
	Áreas disponíveis para instalações de novos projetos	Falta de equipamentos/estrutura pública para movimentação de graneis sólidos
		Elevado valor de Mão de Obra do OGMO
	Importe para o desenvolvimento regional	Autorização pela ANTAQ da criação de novos TUP'S e Instalação rudimentares
	O plano diretor prevê e aprova a localização do porto	Conflito Porto Cidade
	Perspectivas de instalação de novas empresas para movimentar graneis	Estado regular da conservação da BR 364
	Diversificação na movimentação de cargas	Necessidade de dragagem no rio Madeira
		Concorrência desleal com portos privados em virtude da burocratização do porto público.

Tabela . Matriz SWOT do Porto de Porto Velho

Fonte: Elaborado por SOPH/2016

7.2 Matriz Swot

A partir da matriz SWOT foram enunciadas as seguintes linhas estratégicas:

- Promover e incentivar junto ao governo do Estado a construção de um novo acesso rodoviário “expresso porto”, contribuindo para que não haja conflito com o tráfego urbano.
- Equilibrar os resultados financeiros da empresa através da aplicação do princípio de “ouro” da contabilidade pública, sempre com despesas a menos do que receitas através do planejamento financeiro da empresa;
- Criar plano de expansão em parceria com a Prefeitura do Município de Porto Velho – RO para realocação de área vizinha ao porto, a fim de usá-las, nas atividades portuárias;
- Ampliar a segurança portuária com medidas eficazes de monitoramento e controle de saída de veículos e indivíduos;
- Estimular investimentos em estruturas que permitirão a movimentação adequada de cargas refrigeradas;
- Planejar a mudança de paradigma operacional com vistas a operação de graneis sólidos;
- Promover a dragagem do rio Madeira para que sejam mantidas as condições plenas de operação ao longo de todo o ano, inclusive nos períodos de seca.

8 MARCOS LEGAIS

8.1 Portaria Nº 7.490/2018 – Cessão onerosa à SOPH

 **DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO** 

Publicado em: 30/07/2018 | Edição: 145 | Seção: 1 | Página: 149
Órgão: Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão/Secretaria do Patrimônio da União

PORATARIA Nº 7.490, DE 26 DE JULHO DE 2018

O SECRETÁRIO DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO, no uso da competência estabelecida na Portaria nº 54, de 22 de fevereiro de 2016, tendo em vista o inciso II, do art. 18 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998 e de acordo com os elementos que integram o processo nº 05044.000582/2001-21, resolve:

Art. 1º Autorizar a cessão onerosa em condições especiais à Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH, do imóvel de propriedade da União, cadastrado sob o RIP 0003.00741.500-6, com área de 173.856,31m², localizado na Estrada do Terminal nº 400, Setor 08, Quadra 501, Lote 150, Bairro Panair, área urbana do município de Porto Velho/RO, registrado na matrícula 1060, do 1º Serviço Registral da Comarca de Porto Velho/RO.

Art. 2º O imóvel a que se refere o artigo anterior destina-se a regularização da utilização do imóvel pertencente a União Federal para que a empresa continue a exercer suas funções de Autoridade Portuária no âmbito do Porto Organizado de Porto Velho sob sua administração e responsabilidade em consonância com as políticas públicas setoriais formuladas pelo Governo do Estado de Rondônia e pelo poder concedente.

§ 1º. Fica estabelecido como encargo especial da cessão que as rendas auferidas com a exploração do porto deverão ser integralmente aplicadas na própria atividade portuária.

§ 2º. Fica a cessionária obrigada a arcar com as retribuições devidas entre a data da ocupação e a assinatura do instrumento de cessão onerosa relativamente à área ocupada sem autorização prévia, podendo o montante ser parcelado no prazo de até 60 (sessenta) meses.

§ 3º. A cessão terá vigência até 11/11/2022, podendo ser prorrogada, condicionada ao prazo de vigência de eventual convênio de delegação celebrado entre o poder concedente e o Governo do Estado de Rondônia, para exploração do Porto Organizado de Porto Velho.

Art. 3º Responderá a cessionária, judicial e extrajudicialmente, por quaisquer reivindicações que venham a ser efetuadas por terceiros, concorrentes ao imóvel de que trata esta Portaria, inclusive por benfeitorias nele existentes.

Art. 4º Os direitos e obrigações mencionados nesta Portaria não excluem outros, explícita ou implicitamente, decorrentes do contrato de cessão e da legislação pertinente.

Art. 5º A cessão tornar-se-á nula, independentemente de ato especial, sem direito a cessionária a qualquer indenização, inclusive por benfeitorias realizadas, se ao imóvel, no todo ou em parte, vier a ser dada destinação diversa da prevista no art. 2º desta Portaria, ou, ainda, se ocorrer inadimplemento de cláusula contratual.

Art. 6º A assinatura do contrato de cessão de uso em condições especiais fica condicionada à obtenção, pelo cessionário, de todos os licenciamentos outorgas, autorizações e alvarás necessários ao funcionamento das instalações e equipamentos identificados na referida portaria, bem como à rigorosa observância das normas legais e regulamentares aplicáveis.

Art. 7º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

SIDRACK DE OLIVEIRA CORREIA NETO

Figura 503 - Sessão de Uso para a SOPH

Fonte: SOPH/2018

8.2 Portaria 1.1012/1993 – Área do Porto Organizado de Porto Velho /RO

ALBERTO GOLDMAN

PORATARIA Nº 1.012, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1993

O MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 87, parágrafo único, inciso II, da Constituição e tendo em vista o que dispõe o inciso IV do parágrafo 1º do artigo 1º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, resolve:

Art. 1º - A área do porto organizado de Porto Velho, no Estado da Rondônia, é constituída:

a) Pelas instalações portuárias terrestres existentes na margem direita do rio Madeira, na cidade de Porto Velho, desde a extremidade norte do Porto, a jusante da rampa ro-ro até a extremidade sul, a

móbilane dos dolfins de atracação do cais flutuante, abrangendo todos os cais, rampas ro-ro, docas, pontes, piers de atracação e de acostagem, armazéns, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviárias e ainda, os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Porto Velho, ou sob sua guarda e responsabilidade.

b) Pela infra-estrutura de proteção e acessos aquaviários, compreendendo áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a estes até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item "a" desta Portaria, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do Poder Público.

Art. 2º - A Administração do Porto de Porto Velho fará a demarcação em planta, da área definida no Art. 1º.

Art. 3º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

(Of. nº 2.736/93)

ALBERTO GOLDMAN

Figura 514 - Portaria de Demarcação do Poligonal Portuário

Fonte: SOPH/2018

8.3 Decreto 4/2016 – Área do Porto Organizado

DECRETO DE 4 DE MAIO DE 2016

Define a área do Porto Organizado de Porto Velho, no Estado de Rondônia.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, **caput**, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 15 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013,

D E C R E T A :

Art. 1º A área do Porto Organizado de Porto Velho, no Estado de Rondônia, é definida pelo polígono cujos vértices são identificados pelas coordenadas geodésicas discriminadas no Anexo, referenciadas no sistema SIRGAS 2000.

§ 1º A área do Porto Organizado compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto, bem público construído e aparelhado para atender as necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição da autoridade portuária.

§ 2º Os imóveis sob a gestão da autoridade portuária contidos na área do Porto Organizado são inalienáveis e não se sujeitam a usucapião, na forma dos art. 100 e art. 102 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, e impenhoráveis, na forma do art. 833, **caput**, inciso I, da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015.

Art. 2º A autoridade portuária do Porto Organizado de Porto Velho deverá disponibilizar ao público, em seu endereço eletrônico, planta do polígono referido no art. 1º, que terá identificados os limites da área do porto e de suas vizinhanças.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 4 de maio de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

DILMA ROUSSEFF
Mauricio Muniz Barreto de Carvalho

ANEXO

Vértices	Coordenadas geodésicas (SIRGAS 2000)	
	Latitude	Longitude
1	-8.750036°	-63.913850°
2	-8.751608°	-63.921572°
3	-8.739853°	-63.924769°
4	-8.743017°	-63.917825°
5	-8.743072°	-63.917289°
6	-8.743617°	-63.916889°
7	-8.743817°	-63.916397°
8	-8.743564°	-63.916044°
9	-8.743872°	-63.915725°
10	-8.743936°	-63.915500°
11	-8.744344°	-63.915392°
12	-8.744678°	-63.915336°
13	-8.745258°	-63.915283°
14	-8.745836°	-63.915203°
15	-8.745936°	-63.915267°
16	-8.746436°	-63.914594°

Figura 525 - Demarcação do Porto de Porto Velho

Fonte: 2018

8.4 Ato Declaratório de Recinto Alfandegado

ATO DECLARATÓRIO COANA Nº 377, DE 09 DE DEZEMBRO DE 1992

Multivigente Vigente Original Relacional

(Publicado(a) no DOU de 18/12/1992, seção 1, página 0)

"Informa os códigos dos locais e recintos alfandegados do território nacional."

O COORDENADOR-GERAL DO SISTEMA DE CONTROLE ADUANEIRO, tendo em vista o disposto no item 5 da Instrução Normativa RF nº 15, de 22 de fevereiro de 1991, declara:

1. Os códigos dos locais/recintos alfandegados do território nacional são os constantes do Anexo a este Ato.
2. Este Ato entra em vigor na data de sua publicação.

MOACYR ELOY DE MEDEIROS

ANEXO

CADASTRO DE LOCAIS / RECINTOS ALFANDEGADOS
UNIDADE JURISDICIONANTE
TIPO DE LOCAL/RECINTO ALFANDEGADO

CÓDIGO



PORTO FLUVIAL ALFANDEGADO - PÚBLICO
PORTO DE PORTO VELHO - Porto Velho / RO

2.50.15.01-0

Figura 536 - Registro Porto de Porto Velho RFB

Fonte: SOPH/2018