



PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO VELHO PDZ 2022



Sociedade de Portos e Hidrovias do
Estado de Rondônia - SOPH

Autoridade Portuária



PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PORTO VELHO PDZ 2022

Diretoria Executiva
Fernando Cesar Ramos Parente
Diretor-Presidente

Elissandra Brasil do Carmo
Diretora Administrativa e Financeira

Alfredo Jukio Miyamura Toshimitsu
Diretor de Fiscalização e Operação

Equipe de Elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento
Luiz Gustavo Rogério Braga
Coordenador de Gestão Portuária

Leucimar Alves de Menezes
Assessor Especial da Presidência

Sociedade de Portos e Hidrovias do
Estado de Rondônia - SOPH

Autoridade Portuária
Agosto de 2022

INTRODUÇÃO

Com o intuito de atualizar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto Organizado de Porto Velho e adequar conforme portaria n. 61 de 10 de junho de 2020 do Ministério da Infraestrutura com estratégias e ações para expansão de áreas com o desenvolvimento sustentável no Porto.

Apresentando situações antes não previstas no PDZ anterior como Bacia de Evolução, Carta Náutica, Canal de acesso, mapas afetos e não afetos à operação portuária e integrado aos planos de ações e investimentos do Plano Mestre.

Alocando uma maior infraestrutura e expansão de áreas aos novos contratos e ocupação transitório de empresas que tenham interesse em se estabelecer no Porto de Porto Velho.

Além disso, o plano se baseia no Novo Plano Mestre que será publicado, conforme consulta pública nº 02/2021 que trata sobre a atualização do Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Velho.

Portanto, o novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento tem o condão de revisão que irá deixar o Porto concorrente com outros portos e garantirá a ocupação regular com o desenvolvimento da atividade portuária.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização do Porto.....	8
Figura 2 – Poligonal da área do Porto.....	11
Figura 3 – Organograma da SOPH	12
Figura 4 – Áreas afetas às operações portuárias.....	14
Figura 5 – Horizonte das áreas afetas às operações portuárias em curto prazo	15
Figura 6 – Horizonte das áreas afetas às operações portuárias em médio prazo.....	16
Figura 7 – Horizonte das áreas afetas às operações portuárias em longo prazo.....	17
Figura 8 – Áreas afetas às operações portuárias arrendadas na situação atual.....	23
Figura 9 – Horizonte para áreas afetas às operações portuárias arrendadas para curto prazo	24
Figura 10 – Horizonte para áreas afetas às operações portuárias arrendadas para médio prazo.....	25
Figura 11 – Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento na situação atual	28
Figura 12 – Horizonte das áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento para curto prazo	29
Figura 13 – Horizonte das áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento para médio prazo	30
Figura 14 – Horizonte das áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento para longo prazo	31
Figura 15 – Áreas não afetas às operações portuárias na situação atual	37
Figura 16 – Horizonte das áreas não afetas às operações portuárias para curto prazo	38
Figura 17 – Horizonte das áreas não afetas às operações portuárias para médio prazo	39
Figura 18 – Horizonte das áreas não afetas às operações portuárias para longo prazo	40
Figura 19 – Áreas e instalações alfandegadas na situação atual.....	45
Figura 20 – Áreas de interesses fora do Porto Organizado	47
Figura 21 – Vias de circulação rodoviárias internas	58
Figura 22 – Horizonte das vias de circulação rodoviárias internas para curto prazo.	59

Figura 23 – Horizonte das vias de circulação rodoviárias internas para médio prazo	60
Figura 24 – Horizonte das vias de circulação rodoviárias internas para longo prazo	61
Figura 25 – Acessos Rodoviários Externos	63
Figura 26 – Canal de acesso de Porto Velho	64
Figura 27 – Carta Raster n. 4753	65
Figura 28 – Bacia de Evolução	70
Figura 29 – Área de Fundeio	71
Figura 30 – Acessos Hidroviários Externos	74
Figura 31 – Macrozoneamento de Porto Velho	76

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Identificação da SOPH	9
Tabela 2 – Coordenadas Geográficas	11
Tabela 3 – Zoneamento atual das áreas afetas às operações portuárias	18
Tabela 4 – Proposta de zoneamento das áreas afetas às operações portuárias para o horizonte de curto prazo	19
Tabela 5 – Proposta de zoneamento das áreas afetas às operações portuárias para o horizonte de médio prazo	20
Tabela 6 – Proposta de zoneamento das áreas afetas às operações portuárias para o horizonte de longo prazo	21
Tabela 7 – Informações do Arrendamento Hermasa	22
Tabela 8 – Área afeta a operação portuária arrendada	26
Tabela 9 – Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento na situação atual	32
Tabela 10 – Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento no curto prazo	33
Tabela 11 – Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento no médio prazo	34
Tabela 12 – Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento no longo prazo	35
Tabela 13 – Áreas não afetas às operações portuárias na situação atual	42

Tabela 14 – Horizonte das áreas não afetas às operações portuárias na situação para curto prazo, médio e longo prazo sem alterações.....	42
Tabela 15 – áreas e instalações alfandegadas	44
Tabela 16 – Movimentação de Granéis Sólidos Vegetais	49
Tabela 17 – Movimentação de Fertilizantes	50
Tabela 18 – Movimentação de cargas gerais, semirreboques e veículos	50
Tabela 19 – Movimentação de contêineres.....	51
Tabela 20 – Movimentação de Cargas – Derivados do Petróleo	52
Tabela 21 – capacidade e demanda de energia elétrica.....	53
Tabela 22 – capacidade e demanda o consumo anual de água	53
Tabela 23 – Licenciamento ambiental.....	56
Tabela 24 – Mínimas e Máximas de medições no Rio Madeira	66
Tabela 25 – Dimensões de passagem pela Ponto em Porto Velho	67
Tabela 26 – Comboios aparentes por tipo de carga.....	69
Tabela 27 – NPCF/CFFV/2020 – Anexo 4-A.....	69
Tabela 28 – Fundeadouro Hermasa.....	71
Tabela 29 – Trechos Críticos em níveis baixos do Rio Madeira.....	73
Tabela 30 – Instalações Portuárias em Porto Velho	78
Tabela 31 – Melhorias Operacionais.....	79
Tabela 32 – Investimentos Portuários	80
Tabela 33 – Acessos ao Porto	83
Tabela 34 – Gestão Portuária	87
Tabela 35 – Meio Ambiente.....	91
Tabela 36 – Porto-cidade	96

SUMÁRIO

1. INFORMAÇÕES GERAIS	8
1.1. Localização	8
1.2. Dados Cadastrais.....	8
1.3. Marcos Legais.....	9
1.4. Delimitação do porto organizado.....	10
1.5. Estrutura Administrativa e de Gestão.....	12
2. ZONEAMENTO	13
2.1. Áreas e instalações afetas às operações portuárias	13
2.2. Áreas afetas às operações portuárias arrendadas.....	22
2.3. Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento	27
2.4. Áreas e instalações não afetas às operações portuárias	36
2.5. Áreas e instalações não afetas às operações portuárias em exploração indireta	43
2.6. Áreas e instalações não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta.....	43
2.7. Terminais de Uso Privado dentro da poligonal do porto	43
2.8. Áreas e Instalações alfandegadas	43
2.9. Áreas de interesse portuário fora do porto organizado	46
2.10. Projeções e Demanda de Capacidade.....	48
2.10.1 Granéis Sólidos Vegetais.....	48
2.10.2 Fertilizantes	49
2.10.3 Carga Geral, Semirreboques e Veículos	50
2.10.4 Contêineres	51
2.10.5 Granel Líquido – Derivados do Petróleo	52
3. INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO	52
3.1. Energia Elétrica.....	52
3.2. Abastecimento de Água	53
4. RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO	53
4.1. Sistemas de Monitoramento do Tráfego Aquaviário	53
4.2. Sistemas de Monitoramento do Tráfego Terrestre.....	54
5. LICENCIAMENTO AMBIENTAL.....	54
6. ISPS CODE.....	56

7. VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO	56
7.1. Vias de Circulação Rodoviária	56
7.2. Vias de Circulação Ferroviária	62
8. ACESSOS TERRESTRES	62
8.1. Rodoviários	62
8.2. Ferroviários	63
8.3. Dutoviários	63
9. ACESSOS AQUAVIÁRIOS	63
9.1. Canal de Acesso	63
9.1.1 Características das embarcações	67
9.1.2 Comboios	68
9.1.3 Rebocadores	69
9.2. Bacia de Evolução	70
9.3. Áreas de Fundeio	71
9.4. Hidrovias	72
9.5 Estudo de Navegabilidade de Navios Mercantes no Rio Madeira	74
10. INTERFERÊNCIA DO(S) PLANO(S) DIRETOR(ES) URBANO(S) DO(S) MUNICÍPIO(S) NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO	75
11. PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS	79
11.1. Melhorias Operacionais	79
11.2. Investimentos Portuários	80
11.3. Acessos ao Porto	82
11.4. Gestão Portuária	86
11.5. Meio Ambiente	89
11.6. Porto-Cidade	95

1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1. Localização

O Porto de Porto Velho está situado na própria capital do Estado na margem direita do Rio Madeira, um dos portos do Arco Norte que compreendem os Estados de Rondônia, Amazonas, Amapá, Pará e Maranhão.

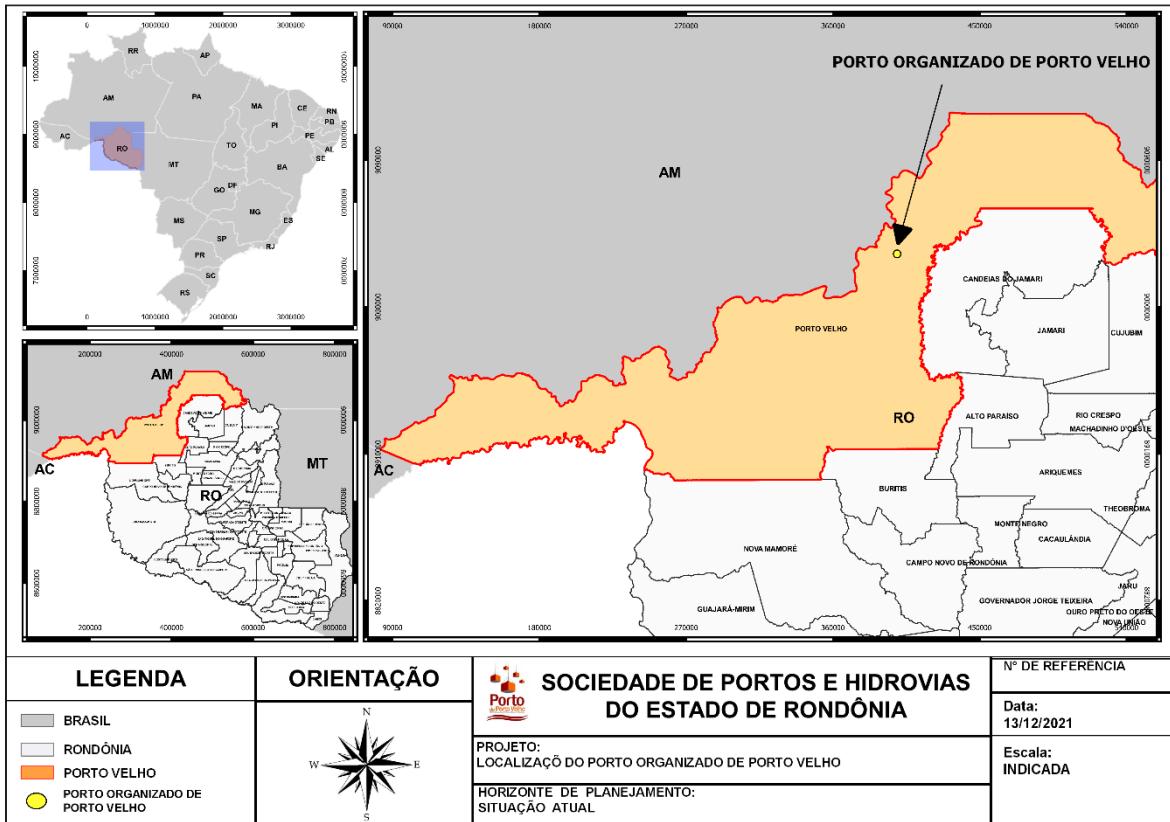


Figura 1 - Localização do Porto

1.2. Dados Cadastrais

A empresa responsável pela administração do Porto de Porto Velho é a empresa pública Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH), criada pela lei n. 729, de 14 de julho de 1997, porto delegado conforme Convênio de Delegação entre a União, por intermédio do Ministério da Infraestrutura e o Estado de Rondônia.

A Tabela a seguir apresenta os dados cadastrais da SOPH.

PORTO DE PORTO VELHO	
Delegação:	Governo do Estado de Rondônia

Administração do Porto:	Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia
Denominação Abreviada:	SOPH
Natureza Jurídica:	Empresa Pública
CNPJ:	02.278.152/0001-86
Endereço:	Estrada do Terminal, 400, Panair, CEP 76801-370
Página Web:	http://www.rondonia.ro.gov.br/soph/
E-mail:	gabportov@gmail.com
Telefone:	(69) 3229-3904/2181-4950

Tabela 1 – Identificação da SOPH

1.3. Marcos Legais

Com a deliberação nº 004/85, da empresa de Portos do Brasil S.A. – Portobrás, empresa pública federal então responsável pelo Sistema Portuário Nacional, manteve-se a administração do Porto de Porto Velho, até janeiro de 1985, vinculada à administração do Porto de Manaus – APM. Em decorrência da instalação do Estado de Rondônia, em 04 de janeiro de 1982, foi criada a Administração do Porto de Porto Velho/APPV, que passou a compor, por vinculação direta, a estrutura organizacional da Portobrás.

Outrossim, com a extinção da Portobrás, em 1990, a União, com fulcro no artigo 1º, do Decreto nº 99.475, de 24/08/90, autorizou a descentralização das sociedades de economia mista subsidiárias da Portobrás em liquidação ou às unidades federadas, mediante convênio e pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos, a Administração dos Portos Hidrovias e Eclusas, conforme no inciso I do artigo supramencionado o município de Porto Velho.

Destarte, com a celebração do Convênio de Descentralização nº 003/90, firmado em 19/11/1990, o Porto de Porto Velho teve sua administração transferida para a Companhia Docas do Pará – CDP até julho de 1997.

De mais a mais, cumpre-nos ressaltar que em 10 de maio de 1996, o Governo Federal autorizou a União, mediante a celebração de Convênio, delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais, por meio da Lei nº 9.227/96.

Por conseguinte, em 14 de julho de 1997 foi promulgado a Lei Estadual nº 729,

que criou a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH, empresa pública estadual, com responsabilidade para gerir o Porto de Porto Velho, desenvolver a rede hidroviária interior e a Infraestrutura Portuária do Estado de Rondônia.

Dessarte, em 12 de novembro de 1997, a União e o Estado de Rondônia celebraram o Convênio de Delegação nº 006/97, que tem por objeto a delegação da administração e exploração do Porto de Porto Velho, nos termos da Lei nº 9.227/96, regulamentada pelo Decreto nº 2.184/97, com as alterações constantes do Decreto nº 2.247/97, observadas as disposições da Lei 8.630/93.

Em 6 de dezembro de 2012, foi promulgada pelo Governo Federal a Medida Provisória nº 595, que foi convertida na Lei Federal nº 12.815 em 5 de junho de 2013, a qual, entre outras providências, revogou a Lei nº 8.630/93, e passou a ser o novo Marco Regulatório do Setor Portuário Nacional.

O Decreto n. 8.033 de 27 de junho de 2013 regulamentou a Lei 12.815/2013 e demais disposições legais de exploração de portos organizados e instalações portuárias.

Demais legislações regulamentando a exploração de portos organizados:

- Portaria nº 409 - SNP, de 27 de novembro de 2014;
- Resolução Normativa nº 07 - ANTAQ, de 30 de maio de 2016;
- Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017;
- Portaria nº. 574 - MT, de 26 de dezembro de 2018;
- Decreto nº. 9.827, de 10 de junho de 2019;
- Portaria nº. 530, MINFRA, de 13 de agosto de 2019;
- Portaria nº. 61, MINFRA, de 10 de junho de 2020.

1.4. Delimitação do porto organizado

O Decreto de 4 de maio de 2016, publicado no DOU n. 85, de 05/05/2016, página 5, defini a área do Porto Organizado de Porto Velho, identificadas pelas coordenadas geodésicas referenciadas no sistema SIRGAS 2000.

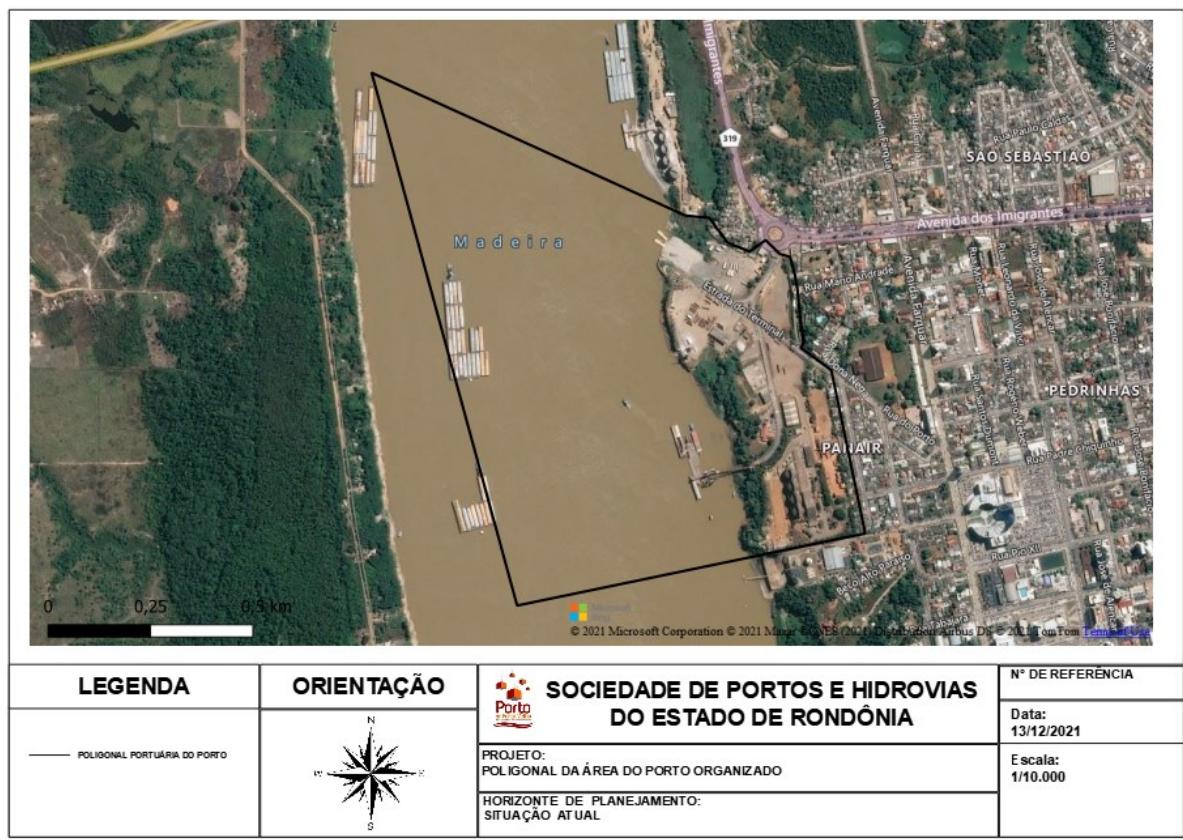


Figura 2 – Poligonal da área do Porto

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°

Tabela 2 – Coordenadas Geográficas

1.5. Estrutura Administrativa e de Gestão

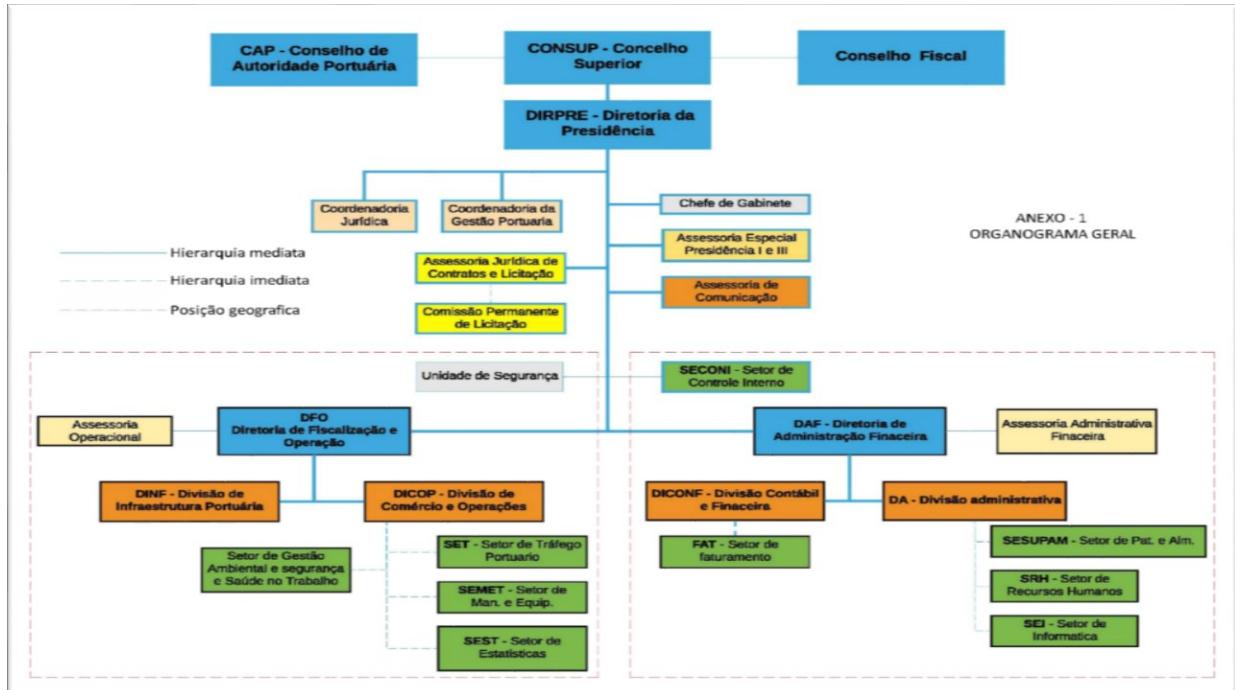


Figura 3 – Organograma da SOPH

O Conselho de Autoridade Portuária (CAP) do Porto de Porto Velho é órgão consultivo do Porto, compostos por representantes de todos os segmentos interessados na atividade do porto, assegurada a participação do Poder público, classe empresarial e trabalhadores portuários, conforme disposto no Artigo 20, §1º da Lei n. 12.815/2013.

O Conselho de Administração (CONSUP) é o órgão de orientação e direção da SOPH, que exerce funções deliberativas, composto por 9 (nove) conselheiros.

O CONSUP tem competência para empossar e exonerar os membros da Diretoria Executiva da SOPH e os membros do Conselho Fiscal, deliberar sobre as matérias relevantes de interesse da Autoridade Portuária, aprovar resoluções, deliberar sobre penalidades aos membros da Diretoria Executiva, examinar e dar parecer sobre o planejamento orçamentário anual prestação de contas e plano de trabalho para o exercício subsequente, aprovar o Estatuto, deliberar acerca da abertura de filiais, exercer atribuições e praticar os atos que estiverem implícitos a sua competência ou que vierem a ser atribuídos em lei.

O Conselho Fiscal é composto por 3 (três) membros efetivos, que tem por competência o exercício de todas as atribuições estabelecidas no art. 163 da Lei nº

6.404/76, com as modificações introduzidas pela Lei nº 9.457/97 e pronuncia-se sobre assuntos que são submetidos pelo Conselho de Administração ou pela Presidência; acompanhar a execução patrimonial, financeira e orçamentária, podendo examinar livros, quaisquer outros documentos e requisitar informações.

Por sua vez, a Diretoria Executiva (DIREX) é composta pelo Diretor Presidente, Diretor Administrativo e Financeiro e Diretor de Fiscalização e Operação, conforme Estatuto Social, art. 5º, II.

As demais unidades administrativas são subordinadas conforme ordem de cada Diretoria, demonstrada no organograma.

2. ZONEAMENTO

2.1. Áreas e instalações afetas às operações portuárias

São consideradas áreas e instalações dentro da área do Porto Organizado realizando movimentação de passageiros, movimentação de mercadorias, armazenagem, provenientes ou destinados de transporte aquaviário.

Compreende-se também áreas arrendadas, terminal de passageiros, as instalações de acostagem, terminais de carga.

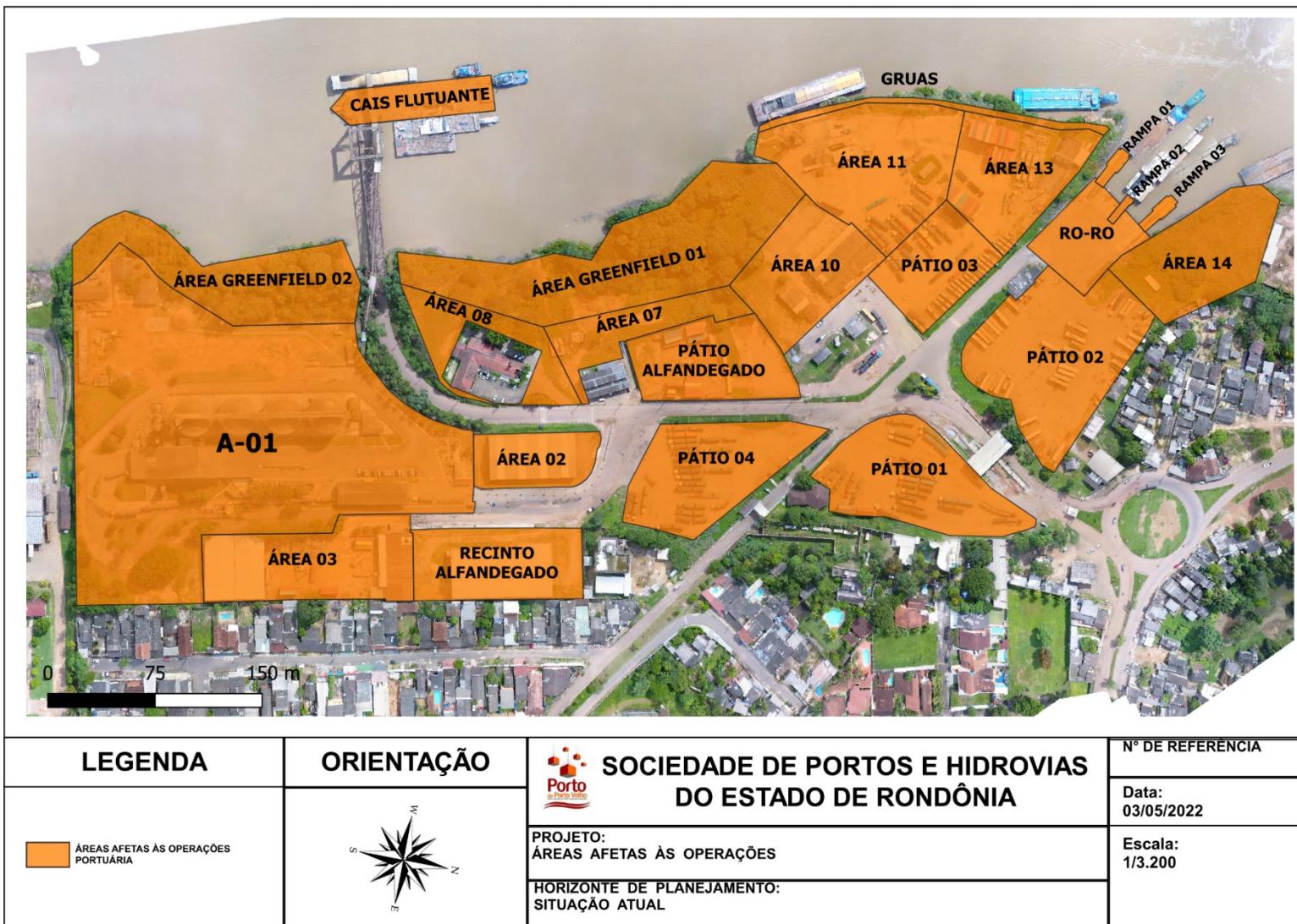


Figura 4 – Áreas afetas às operações portuárias

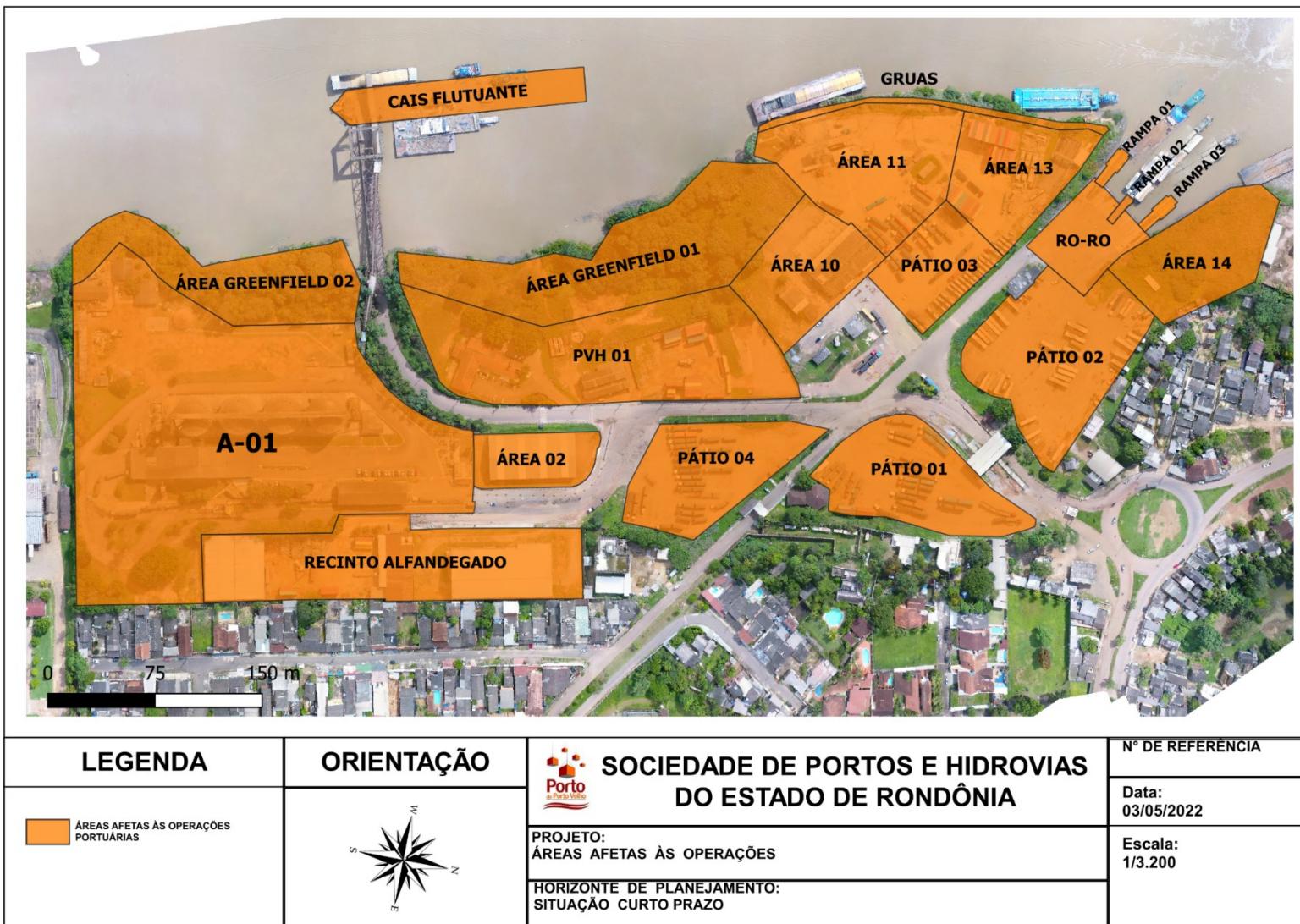


Figura 5 – Horizonte das áreas afetas às operações portuárias em curto prazo

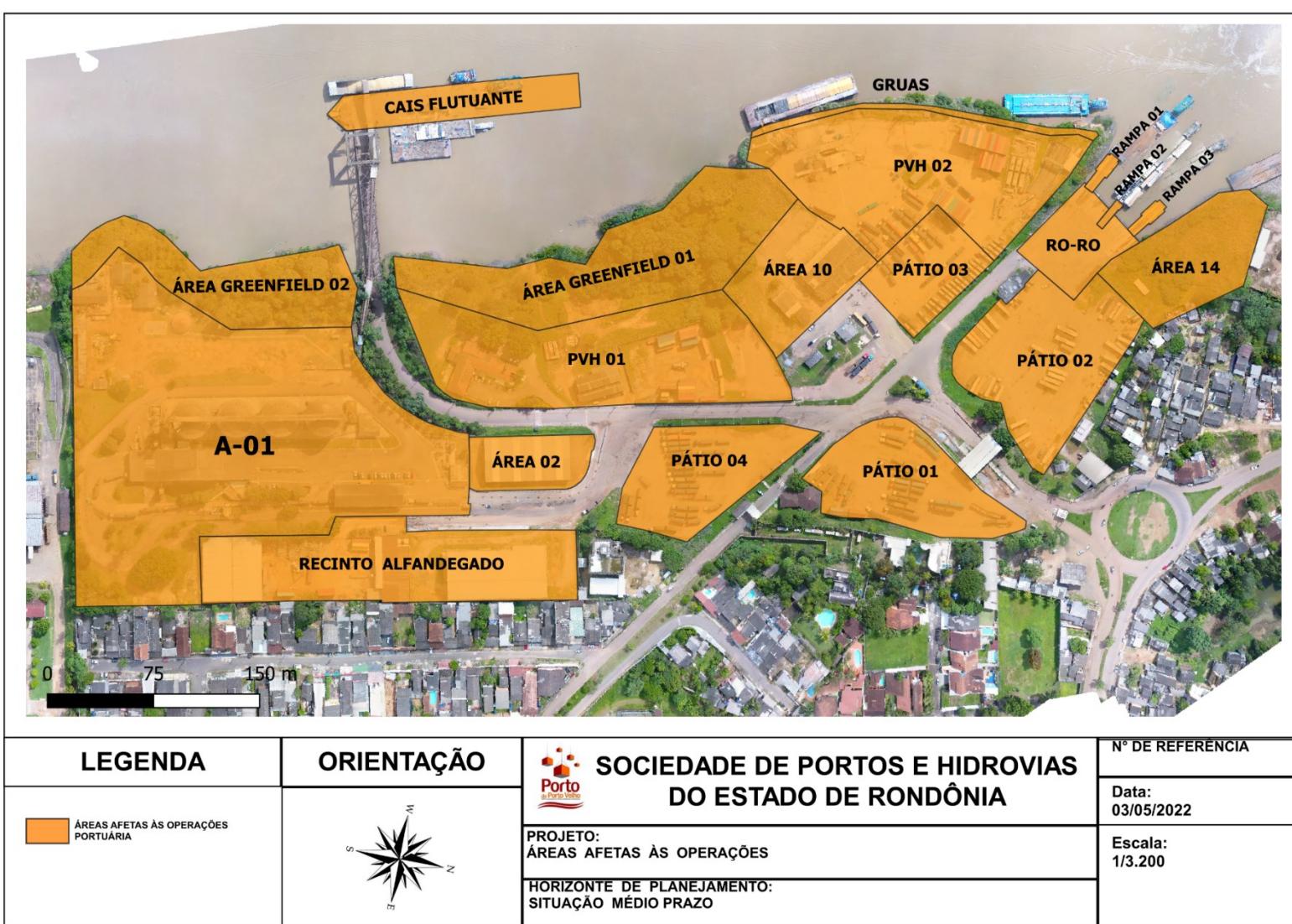


Figura 6 – Horizonte das áreas afetas às operações portuárias em médio prazo

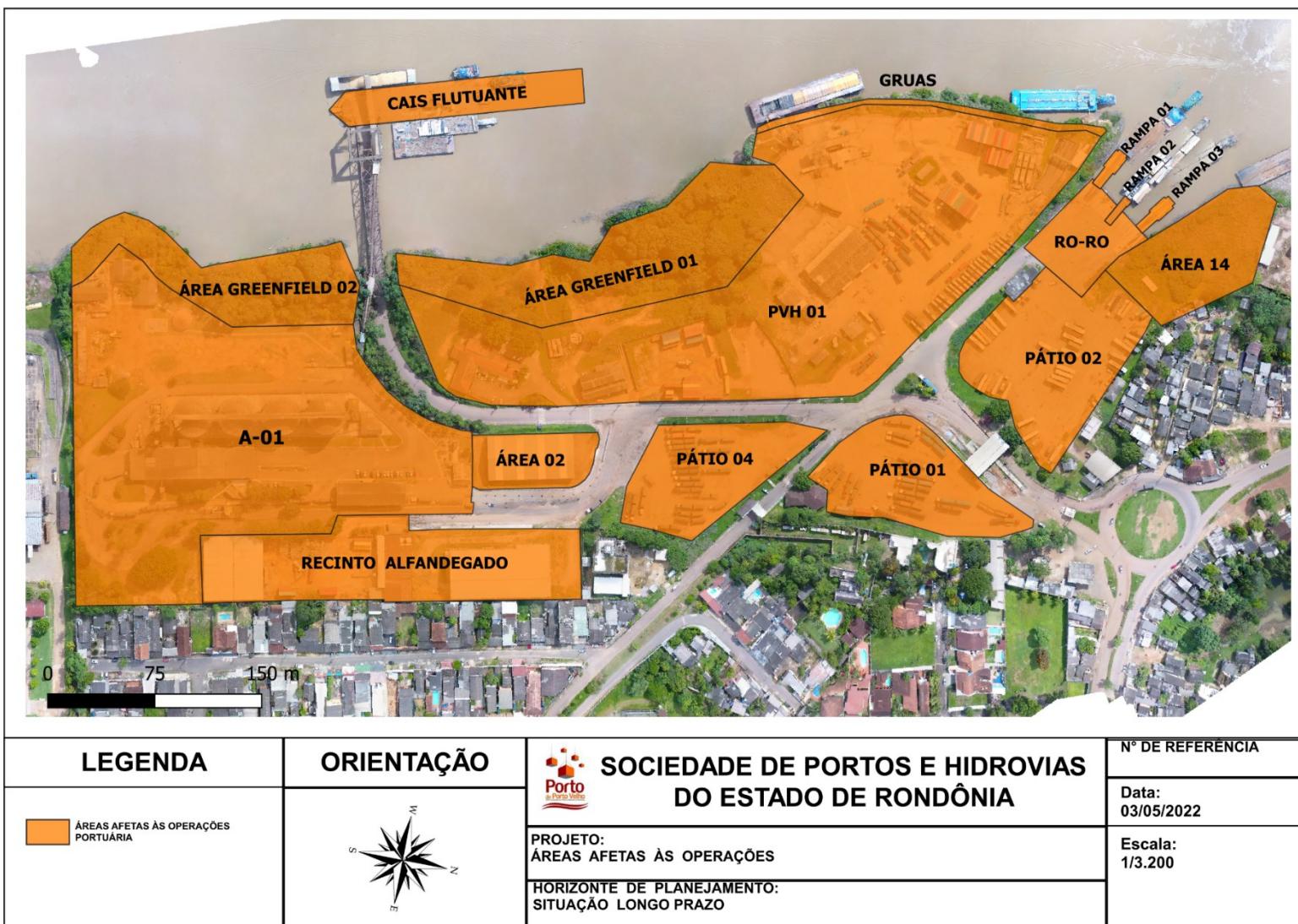


Figura 7 – Horizonte das áreas afetas às operações portuárias em longo prazo

Número da Área/Instalação	Nome/Identificação da área	Área (m ²)	Perfil de Carga	Tipo de instalação
A-01	Hermasa	42.865	Granel Sólido	Terminal Portuário / Instalações de Armazenagem
Área 02	Armazém Lonado	3.216	Carga Geral / Granel Sólido	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
Área 03	BDX	7.588	Carga Geral / Contêiner	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
Área 07	Área 7	3.610	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Área Disponível sem uso Operacional
Área 08	Área 8	3.488	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Área Disponível sem uso Operacional
Área 10	Armazém de Carga Geral	6.054	Carga Geral	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
Área 11	Área 11	9.761	Carga Geral / Granel Sólido	Terminal Portuário / Instalações de Armazenagem
Área 13	Emam	6.367	Granel Líquido	Terminal Portuário / Instalações de Armazenagem
Área 14	RO-RO	6.451	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Área Disponível sem uso Operacional
Área Greenfield 01	Área Greenfield 01	14.097	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Possibilidade de Expansão/ Armazenagem / Movimentação de Cargas
Área Greenfield 02	Área Greenfield 02	8.011	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Possibilidade de Expansão/ Armazenagem / Movimentação de Cargas
Recinto Alfandegado	Recinto Alfandegado	5.919	Carga Geral / Contêiner	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
Pátio Alfandegado	Pátio Alfandegado	5.648	Carga Geral / Contêiner	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
Pátio 01	Pátio Carga Geral	7.792	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Pátio de Carga Geral
Pátio 02	Pátio RO-RO	10.575	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Pátio Para Veículos Diversos
Pátio 03	Pátio da Grua	4.388	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Pátio de Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido
Pátio 04	Pátio de Grãos	7.118	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Pátio de Carga Geral / Granel Sólido
Cais (401,402,403,404,405)	Cais Público	2.693	Carga Geral / Granel Sólido / Contêiner	Instalação de Acostagem
RO-RO (301-A,301-B,301-C)	RO-RO	3.452	Carga Geral / Contêiner	Instalação de Acostagem
Gruas (101,102,103)	Gruas	1.116	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Instalação de Acostagem

Tabela 3 – Zoneamento atual das áreas afetas às operações portuárias

Número da Área/Instalação	Nome/Identificação da área	Área (m ²)	Perfil de Carga	Tipo de instalação
A-01	Hermasa	42.865	Granel Sólido	Terminal Portuário / Instalações de Armazenagem
Área 02	Armazém Lonado	3.216	Carga Geral / Granel Sólido	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
Área 10	Armazém de Carga Geral	6.054	Carga Geral	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
Área 11	Área 11	9.761	Carga Geral / Granel Sólido	Terminal Portuário / Instalações de Armazenagem
Área 13	Emam	6.367	Granel Líquido	Terminal Portuário / Instalações de Armazenagem
Área 14	RO-RO	6.451	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Área Disponível sem uso Operacional
Área Greenfield 01	Área Greenfield 01	14.097	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Possibilidade de Expansão/ Armazenagem / Movimentação de Cargas
Área Greenfield 02	Área Greenfield 02	8.011	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Possibilidade de Expansão/ Armazenagem / Movimentação de Cargas
Recinto Alfandegado	Recinto Alfandegado	13.508	Carga Geral / Contêiner	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
PVH-01	PVH-01	16.483	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
Pátio 01	Pátio Carga Geral	7.792	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Pátio de Carga Geral
Pátio 02	Pátio RO-RO	10.575	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Pátio Para Veículos Diversos
Pátio 03	Pátio da Grua	4.388	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Pátio de Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido
Pátio 04	Pátio de Grãos	7.118	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Pátio de Carga Geral / Granel Sólido
Cais (401,402,403,404,405)	Cais Público	4.288	Carga Geral / Granel Sólido / Contêiner	Instalação de Acostagem
RO-RO (301-A,301-B,301-C)	RO-RO	3.452	Carga Geral / Contêiner	Instalação de Acostagem
Gruas (101,102,103)	Gruas	1.116	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Instalação de Acostagem

Tabela 4 – Proposta de zoneamento das áreas afetas às operações portuárias para o horizonte de curto prazo

Número da Área/Instalação	Nome/Identificação da área	Área (m ²)	Perfil de Carga	Tipo de instalação
A-01	Hermasa	42.865	Granel Sólido	Terminal Portuário / Instalações de Armazenagem
Área 02	Armazém Lonado	3.216	Carga Geral / Granel Sólido	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
Área 10	Armazém de Carga Geral	6.054	Carga Geral	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
Área 14	RO-RO	6.451	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Área Disponível sem uso Operacional
Área Greenfield 01	Área Greenfield 01	14.097	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Possibilidade de Expansão/ Armazenagem / Movimentação de Cargas
Área Greenfield 02	Área Greenfield 02	8.011	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Possibilidade de Expansão/ Armazenagem / Movimentação de Cargas
Recinto Alfandegado	Recinto Alfandegado	13.508	Carga Geral / Contêiner	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
PVH-01	PVH-01	16.483	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
PVH-02	PVH-02	16.128	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
Pátio 01	Pátio Carga Geral	7.792	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Pátio de Carga Geral
Pátio 02	Pátio RO-RO	10.575	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Pátio Para Veículos Diversos
Pátio 03	Pátio da Grua	4.388	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Pátio de Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido
Pátio 04	Pátio de Grãos	7.118	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Pátio de Carga Geral / Granel Sólido
Cais (401,402,403,404,405)	Cais Público	4.288	Carga Geral / Granel Sólido / Contêiner	Instalação de Acostagem
RO-RO (301-A,301-B,301-C)	RO-RO	3.452	Carga Geral / Contêiner	Instalação de Acostagem
Gruas (101,102,103)	Gruas	1.116	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Instalação de Acostagem

Tabela 5 – Proposta de zoneamento das áreas afetas às operações portuárias para o horizonte de médio prazo

Número da Área/Instalação	Nome/Identificação da área	Área (m ²)	Perfil de Carga	Tipo de instalação
A-01	Hermasa	42.865	Granel Sólido	Terminal Portuário / Instalações de Armazenagem
Área 02	Armazém Lonado	3.216	Carga Geral / Granel Sólido	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
Área 14	RO-RO	6.451	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Área Disponível sem uso Operacional
Área Greenfield 01	Área Greenfield 01	14.097	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Possibilidade de Expansão/ Armazenagem / Movimentação de Cargas
Área Greenfield 02	Área Greenfield 02	8.011	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Possibilidade de Expansão/ Armazenagem / Movimentação de Cargas
Recinto Alfandegado	Recinto Alfandegado	13.508	Carga Geral / Contêiner	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
PVH-01	PVH-01	47.710	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Instalação de Armazenagem / Movimentação de Cargas
Pátio 01	Pátio Carga Geral	7.792	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Pátio de Carga Geral
Pátio 02	Pátio RO-RO	10.575	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Pátio Para Veículos Diversos
Pátio 04	Pátio de Grãos	7.118	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Pátio de Carga Geral / Granel Sólido
Cais (401,402,403,404,405)	Cais Público	4.288	Carga Geral / Granel Sólido / Contêiner	Instalação de Acostagem
RO-RO (301-A,301-B,301-C)	RO-RO	3.452	Carga Geral / Contêiner	Instalação de Acostagem
Gruas (101,102,103)	Gruas	1.116	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	Instalação de Acostagem

Tabela 6 – Proposta de zoneamento das áreas afetas às operações portuárias para o horizonte de longo prazo

2.2. Áreas afetas às operações portuárias arrendadas

No Porto Organizado está presente um arrendamento utilizado para movimentação de granéis sólidos vegetais, cujo produtos se destacam a soja e milho, podendo operar outros.

Possui capacidade estática de armazenamento de 40.000t, conforme 4 (quatro) silos de armazenamento.

A movimentação de mercadoria se dá por esteiras que se conectam ao cais e um carregador de barcaça.

A-01	
	
Contrato: N° 96/001/00	
Arrendatário: HERMASA NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA S/A	
Início: 16/04/1996	
Término: 16/04/2028	
Permite prorrogação: Sim	
Perfil da Carga: Granel Sólido	
Produtos Movimentados: Soja e Milho	
Área: 42.865 m ²	

Tabela 7 – Informações do Arrendamento Hermasa



Figura 8 – Áreas afetas às operações portuárias arrendadas na situação atual



Figura 9 – Horizonte para áreas afetas às operações portuárias arrendadas para curto prazo



Figura 10 – Horizonte para áreas afetas às operações portuárias arrendadas para médio prazo

Número da área/Instalação	Número do contrato	Arrendatário	Data de início	Término do contrato	Possibilidade de prorrogação do contrato	Tipo de produtos movimentados	Área (m ²)
A-01	N° 96/001/00	HEMASA NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA S/A	16/04/1996	16/04/2028	Sim	Granel Sólido Vegetal (Soja e Milho)	42.865

Tabela 8 – Área afeta a operação portuária arrendada

2.3. Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento

As áreas disponíveis para arrendamento são aquelas disponíveis conforme imagem abaixo destacadas, algumas com situação de contrato de uso temporário e outros tipos de contratos, ambos pendentes de regularização.

Tornando-se área afetas a operação, serão realizados contratos de transição para regularização dos instrumentos jurídicos e posterior arrendamentos dessas áreas.

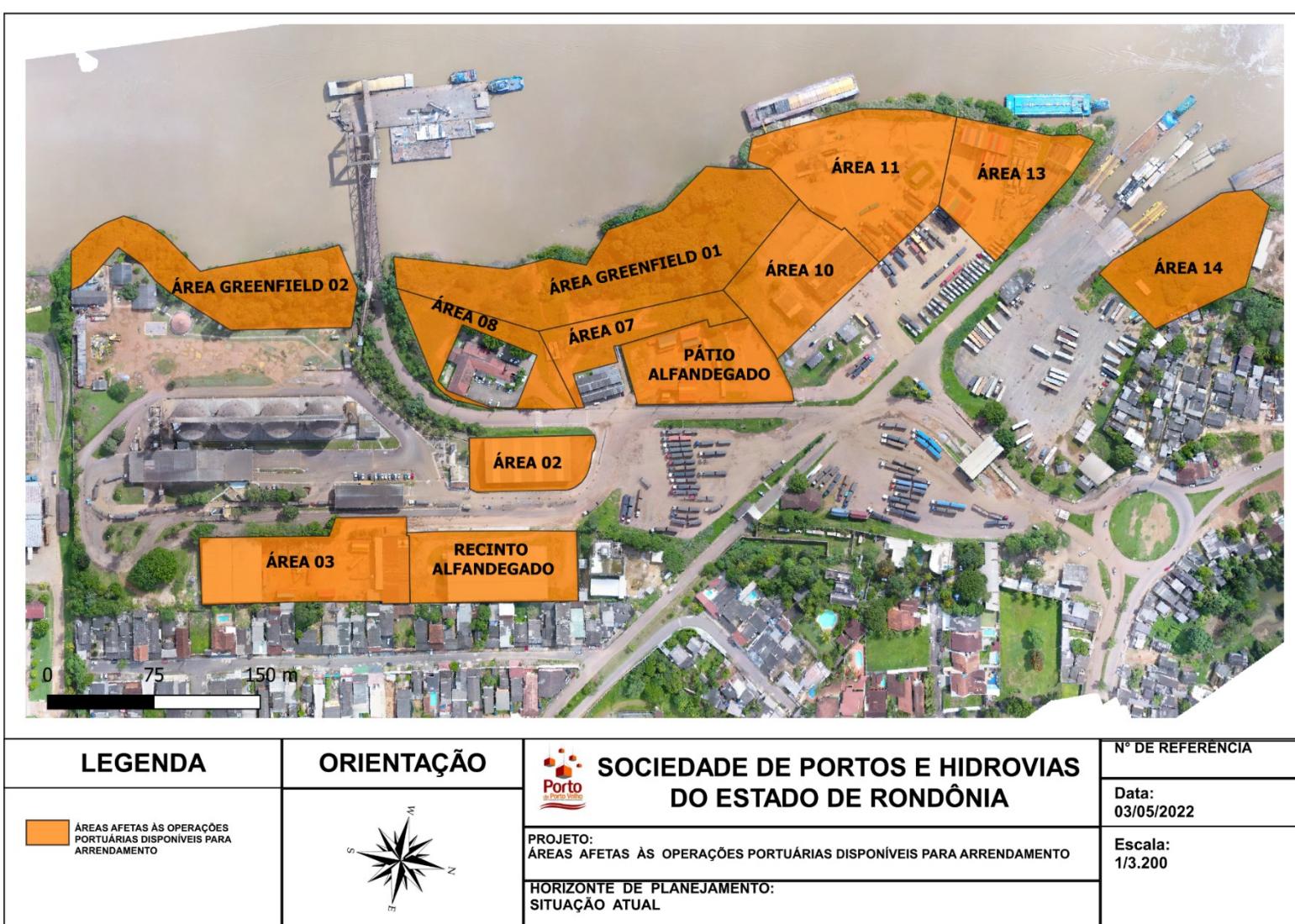


Figura 11 – Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento na situação atual



Figura 12 – Horizonte das áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento para curto prazo



Figura 13 – Horizonte das áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento para médio prazo



Figura 14 – Horizonte das áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento para longo prazo

Número da área/Instalação	Nome/Identificação	Perfil de carga a ser movimentada/armazenada	Área (m ²)	Utilização atual da área
Área 11	-	Carga Geral / Granel Sólido	9.761	Área Disponível sem uso Operacional
Área 13	Emam	Granel Líquido	6.367	Contrato
Área 02	Armazém Lonado	Carga Geral / Granel Sólido	3.216	Contrato
Área 10	Armazém de Carga Geral	Carga Geral	6.054	Área Disponível sem uso Operacional
Área 03	BDX	Carga Geral / Contêiner	7.588	Contrato
Área 07	-	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	3.610	Área Disponível sem uso Operacional
Área 08	Administração SOPH	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	3.488	Área Disponível sem uso Operacional
Área 14	RO-RO	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	6.451	Área Disponível sem uso Operacional
Pátio Alfandegado	Pátio Alfandegado	Carga Geral / Contêiner	5.648	Instalações de Armazenagem / Movimentação de Cargas
Recinto Alfandegado	Recinto Alfandegado	Carga Geral / Contêiner	5.919	Área Disponível sem uso Operacional
Área Greenfield 01	Margem direita	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	14.097	Área de expansão sem uso operacional
Área Greenfield 02	Margem direita	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	8.011	Área de expansão sem uso operacional

Tabela 9 – Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento na situação atual

Número da área/Instalação	Nome/Identificação	Perfil de carga a ser movimentada/armazenada	Área (m ²)	Utilização atual da área
Área 11	-	Carga Geral / Granel Sólido	9.761	Área Disponível sem uso Operacional
Área 13	Emam	Granel Líquido	6.367	Contrato
Área 02	Armazém Lonado	Carga Geral / Granel Sólido	3.216	Contrato
Área 10	Armazém de Carga Geral	Carga Geral	6.054	Área Disponível sem uso Operacional
Área 14	RO-RO	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	6.451	Área Disponível sem uso Operacional
PVH 01	PVH 01	Carga Geral / Granel Sólido / Granel Líquido	16.483	Área Disponível sem uso Operacional
Recinto Alfandegado	Recinto Alfandegado	Carga Geral / Contêiner	13.508	Área Disponível sem uso Operacional
Área Greenfield 01	Margem direita	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	14.097	Área de expansão sem uso operacional
Área Greenfield 02	Margem direita	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	8.011	Área de expansão sem uso operacional

Tabela 10 – Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento no curto prazo.

Número da área/Instalação	Nome/Identificação	Perfil de carga a ser movimentada/armazenada	Área (m ²)	Utilização atual da área
Área 02	Armazém Lonado	Carga Geral / Granel Sólido	3.216	Contrato
Área 10	Armazém de Carga Geral	Carga Geral	6.054	Área Disponível sem uso Operacional
Área 14	RO-RO	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	6.451	Área Disponível sem uso Operacional
PVH 01	PVH 01	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	16.483	Área Disponível sem uso Operacional
PVH 02	PVH 02	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	16.128	Área Disponível sem uso Operacional
Recinto Alfandegado	Recinto Alfandegado	Carga Geral / Contêiner	13.508	Área Disponível sem uso Operacional
Área Greenfield 01	Margem direita	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	14.097	Área de expansão sem uso operacional
Área Greenfield 02	Margem direita	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	8.011	Área de expansão sem uso operacional

Tabela 11 – Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento no médio prazo.

Número da área/Instalação	Nome/Identificação	Perfil de carga a ser movimentada/armazenada	Área (m ²)	Utilização atual da área
Área 02	Armazém Lonado	Carga Geral / Granel Sólido	3.216	Contrato
Área 14	RO-RO	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	6.451	Área Disponível sem uso Operacional
PVH 01	PVH 01	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	47.710	Área Disponível sem uso Operacional
Recinto Alfandegado	Recinto Alfandegado	Carga Geral / Contêiner	13.508	Área Disponível sem uso Operacional
Área Greenfield 01	Margem direita	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	14.097	Área de expansão sem uso operacional
Área Greenfield 02	Margem direita	Carga Geral/ Granel Sólido / Líquido	8.011	Área de expansão sem uso operacional

Tabela 12 – Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento no longo prazo.

2.4. Áreas e instalações não afetas às operações portuárias

Áreas localizadas dentro do poligonal do Porto Organizado que não sejam diretamente destinados a atividades de movimentação de passageiros, movimentação ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.



Figura 15 – Áreas não afetas às operações portuárias na situação atual



Figura 16 – Horizonte das áreas não afetas às operações portuárias para curto prazo



Figura 17 – Horizonte das áreas não afetas às operações portuárias para médio prazo



Figura 18 – Horizonte das áreas não afetas às operações portuárias para longo prazo

Número da área/Instalação	Nome/Identificação da área	Área (m ²)	Destinação Atual	Destinação Pretendida	Cedida	Disponível para Cessão
Futura Sede Administrativa da SOPH	Nova Sede Administrativa	2.887	Nova sede administrativa (em conclusão da obra)	Administração da Autoridade Portuária	Não	Não
Área 5.1	Terreno com Galpão e Edificação	2.004	Sem Uso	Escritório / atividades de apoio	Não	Sim
Área 5.2	Terreno Simples	210	Escritório / atividades de apoio	Escritório / atividades de apoio	Sim	Não
Área 5.3	Terreno com edificação	95	Escritório / atividades de apoio	Escritório / atividades de apoio	Sim	Não
Sede Administrativa da SOPH	Administração Atual	2.615	Sede administrativa	Mudança para área afeta à operação conforme mudança para a sede nova	Não	Sim
Restaurante	Terreno com edificação para uso de restaurante	342	Sem Uso	Restaurante	Não	Sim
Área 12	Edificação com 3 salas e banheiro comum	274	Uso precário (em processo de regularização)	Escritórios	Não	Sim
Área 16	Terreno Simples com Torre de Água, Estação de Energia, e Área de Apoio com banheiros	1.580	Atividade de Apoio	Atividades de Apoio / Escritórios	Não	Sim
Balança	Terreno simples com Edificação e balança rodoviária	160	Atividade de Apoio	Desinstalação e leilão do bem	Não	Não
Guarita 1	Guarita 1	40	Atividade de Apoio	Demolição em substituição ao Gate Principal	Não	Não
Guarita 2	Guarita 2	136	Atividade de Apoio	Atividade de Apoio	Não	Não
Gate Principal	Gate	656	Sem uso	Entrada e Saída de Pessoas e Veículos de Mercadoria/ Balança Rodoviária/ Monitoramento	Não	Não

Oficina do Porto	Oficina	1.119	Atividade de Apoio	Mudança para área afeta à operação conforme disponibilidade inteira da área	Não	Sim
------------------	---------	-------	--------------------	---	-----	-----

Tabela 13 – Áreas não afetas às operações portuárias na situação atual.

Número da área/Instalação	Nome/Identificação da área	Área (m ²)	Destinação Atual	Destinação Pretendida	Cedida	Disponível para Cessão
Nova Sede Administrativa da SOPH	Nova Sede Administrativa	2.887	Nova sede administrativa (em conclusão da obra)	Administração da Autoridade Portuária	Não	Não
Área 5.1	Terreno com Galpão e Edificação	2.004	Sem Uso	Escritório / atividades de apoio	Não	Sim
Área 5.2	Terreno Simples	210	Escritório / atividades de apoio	Escritório / atividades de apoio	Sim	Não
Área 5.3	Terreno com edificação	95	Escritório / atividades de apoio	Escritório / atividades de apoio	Sim	Não
Restaurante	Terreno com edificação para uso de restaurante	342	Sem Uso	Restaurante	Não	Sim
Área 12	Edificação com 3 salas e banheiro comum	274	Uso precário (em processo de regularização)	Escritórios	Não	Sim
Área 16	Terreno Simples com Torre de Água, Estação de Energia, e Área de Apoio com banheiros	1.580	Atividade de Apoio	Atividades de Apoio / Escritórios	Não	Sim
Guarita 1	Guarita 1	40	Atividade de Apoio	Demolição em substituição ao Gate Principal	Não	Não
Guarita 2	Guarita 2	136	Atividade de Apoio	Atividade de Apoio	Não	Não
Gate Principal	Gate	656	Sem uso	Entrada e Saída de Pessoas e Veículos de Mercadoria/ Balança Rodoviária/ Monitoramento	Não	Não

Tabela 14 – Horizonte das áreas não afetas às operações portuárias na situação para curto prazo, médio e longo prazo sem alterações.

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

Terceiros podem mediante contratos de autorização de uso ou de cessão onerosa com a administração do Porto Organizado, utilizar de áreas e instalações não afetas à operação portuária, como por exemplo destino para instituições de ensino, de pesquisa, órgãos públicos, entidades civis entre outras.

Atualmente não existe ocupação na modalidade de exploração indireta no Porto, contudo todas as áreas do Porto são disponíveis para tal fim, desde que não sejam áreas afetas à operação portuária ou que detenham contrato ou autorização da autoridade portuária por prazo determinado.

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

Todas as áreas do Porto são disponíveis para exploração indireta, desde que não sejam aquelas destinadas afetas à operação portuárias e que possuam contrato ou autorização por prazo determinado com a autoridade portuária.

Tais ocupações de exploração indireta são avaliadas perante a autoridade portuária, considerando os impactos ocasionados pela atividade realizada e as atividades portuárias existentes, evitando interferências ou prejuízos que essa atividade possa causar nas atividades portuárias.

2.7. Terminais de Uso Privado dentro da poligonal do porto

Não existem Terminais de Uso Privado dentro do espaço territorial delimitado ao Porto Organizado.

2.8. Áreas e Instalações alfandegadas

As áreas alfandegadas no Porto Organizado são aquelas compreendidas pela movimentação de cargas, armazenagem e submetidas a despacho aduaneiro de mercadorias destinadas ou provenientes do exterior.

São as áreas arrendadas aos terminais e suas instalações de armazenagem, além da própria faixa do cais público, bem como das áreas de acostagem e berços de atracação das rampas flutuantes.

N	NOME	TIPO*
1	SOPH - Administração	ADM PORT
2	Recinto alfandegário	Em regularização
3	Pátio alfandegado	IPA

Tabela 15 – áreas e instalações alfandegadas

*Os recintos alfandegados são classificados como a área da administração portuária (ADM PORT), incluindo as faixas de cais, rampas flutuantes e faixa de Acostagem; e Instalação Portuária Alfandegada (IPA); Em regularização é a área que está destinada a IPA aguardando a devida habilitação.



Figura 19 – Áreas e instalações alfandegadas na situação atual

2.9. Áreas de interesse portuário fora do porto organizado

O Porto está localizado na margem direita do Rio Madeira, por isso comprehende como área de interesse também a margem esquerda, a área da Zona de Urbanização Específica Portuária – ZUEP conhecida como Zona Portuária Chuelo, todas para futura expansão Portuária.

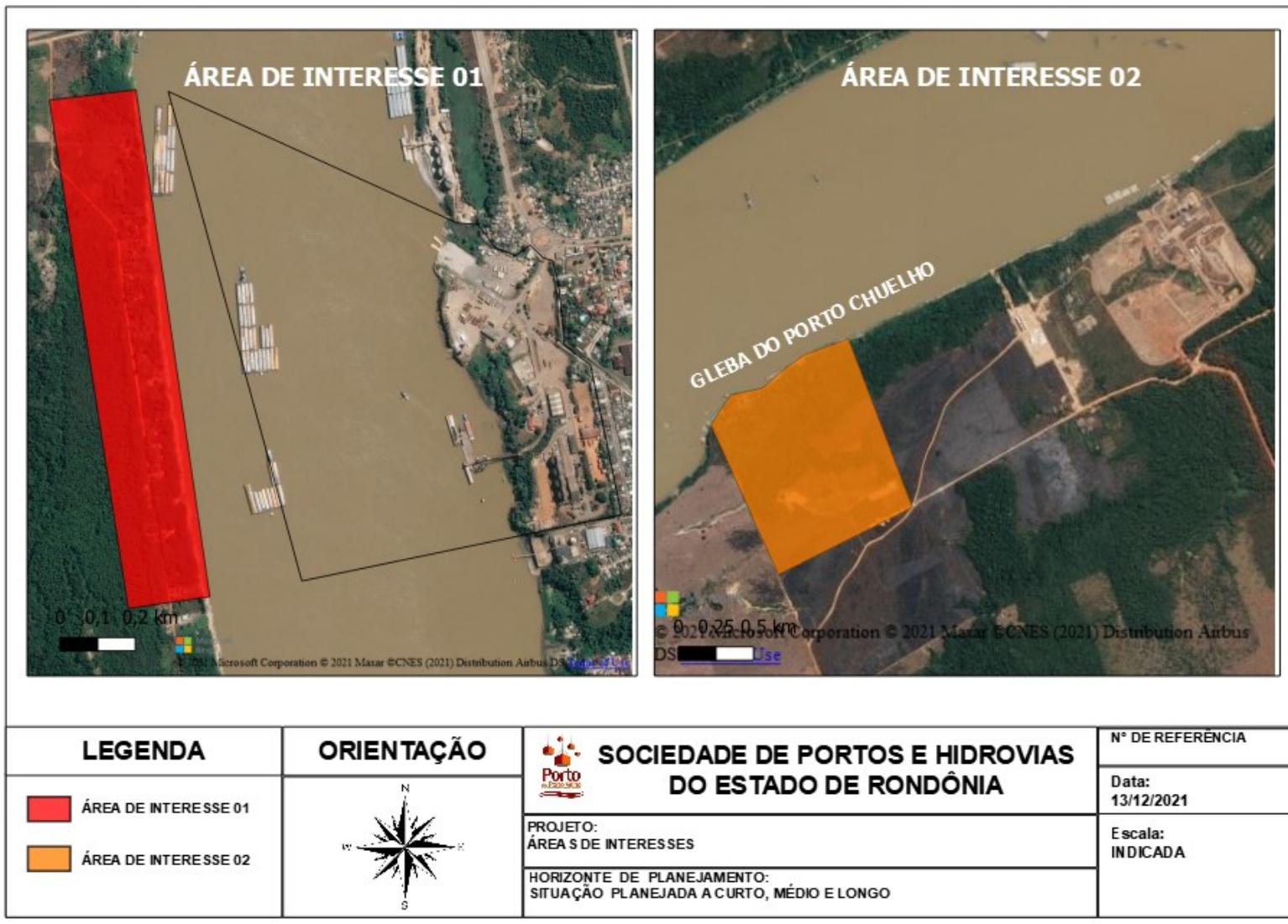


Figura 20 – Áreas de interesses fora do Porto Organizado

2.10. Projeções e Demanda de Capacidade

Existe uma diversidade de tipos de cargas operadas no Porto Organizado de Porto Velho em relação as demais instalações portuárias localizadas na jusante do Rio Madeira.

Dentre as cargas movimentadas no Porto se destacam os granéis sólidos de soja e milho, no caso dos fertilizantes houve em 2021 retomada desse produto de forma bem inicial; os contêineres com madeira, algodão e minério; granel líquido com derivados do petróleo; cargas gerais de diversos tipos como o açúcar, ração, óleo vegetal, farelo de soja, farelo milho, entre outros; e os veículos e os semirreboques movimentados na Roll-On Roll-Off com carnes bovinas, de aves e de peixes, produtos laticínios, veículos utilizados no transporte de mercadorias e tratores.

A predominância na navegação é a interior com destino para o Amazonas, transbordo de parte da carga para navios e uma pequena parcela de cargas de Longo Curso Exportada para o Peru na cidade de Iquitos em balsas.

Ressalta-se que diversas áreas estão sem uso operacional no Porto, medida que as novas áreas delimitadas nesse plano têm o condão de fomentar a devida exploração dessas áreas operacionais, garantindo uma maior movimentação de produtos no Porto.

Por isso, as devidas projeções levantadas ressaltam de dados históricos do Porto de cargas movimentadas nas áreas ociosas, de consulta do mercado interno, de empresas que utilizam do modal aquaviário e terrestre. Importante destacar que essas projeções não invalidam as que foram apresentadas no Plano Mestre do Complexo Portuário, mas apenas uma projeção em parâmetros apresentados pela autoridade Portuária a um horizonte de 2020 a 2035.

Para essa projeção de demanda e capacidade, apresenta-se em 2021 a demanda de 2,1 milhões de toneladas e capacidade de 3,2 milhões, para uma demanda em 2035 para 4 milhões e capacidade de 5 milhões de toneladas.

2.10.1 Granéis Sólidos Vegetais

Os granéis sólidos vegetais são a soja e milho operados no Porto em berço próprio no Cais Flutuante do Porto, tendo único arrendamento responsável pela movimentação desses produtos.

A movimentação de granéis sólidos vegetais apresenta diminuição no decorrer dos anos conforme tabela abaixo:

Porto Organizado de Porto Velho							
Carga	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Milho	1.006.057	24.324	596.698	238.796	107.102	75.428	34.787

Soja	1.480.540	1.494.441	1.489.004	1.415.508	1.820.126	1.309.500	1.432.033
Total	2.486.597	2.018.765	2.085.703	1.654.304	1.927.228	1.384.927	1.466.820

Tabela 16 – Movimentação de Granéis Sólidos Vegetais

Isso se dá, pois, a empresa arrendatária possui Terminal de Uso Privado na região, destinando maior parte da sua mercadoria a este terminal de forma exponencial em relação as cargas movimentadas no Porto Organizado.

Espera-se que com a renovação do arrendamento e os novos investimentos, retornem a demanda de 2,4 milhões de toneladas movimentadas no Porto.

A projeção para essa movimentação de granéis sólidos vegetais é que até 2035 sejam movimentados 3,5 milhões de toneladas, sendo a capacidade do terminal prospectada em 3,9 milhões de toneladas.

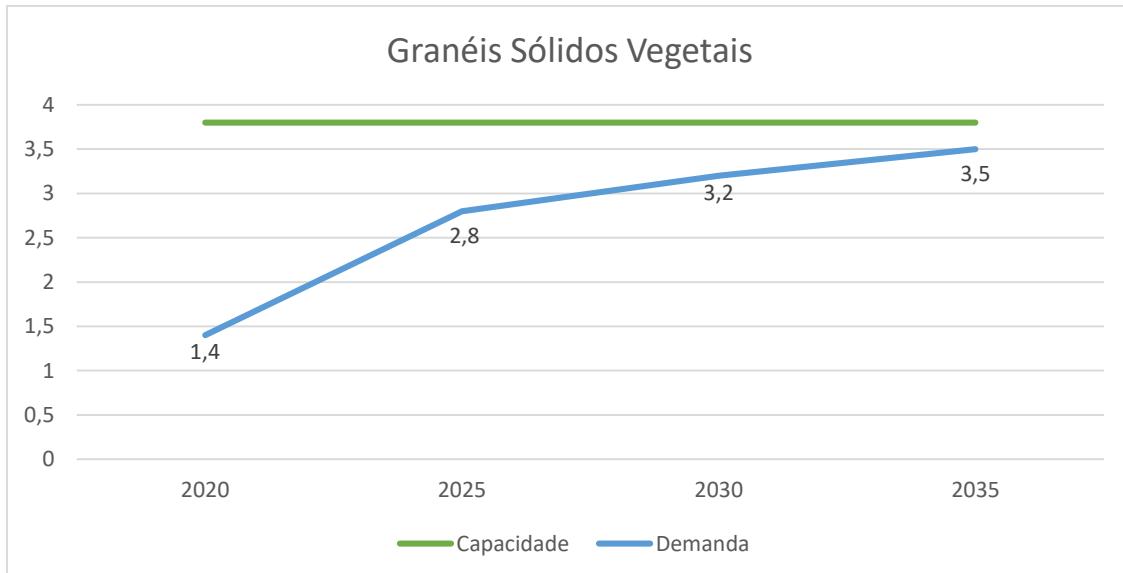


Gráfico 1 – Capacidade x demanda – granéis sólidos

2.10.2 Fertilizantes

A empresa responsável pela movimentação portuária de fertilizantes por questões de licenciamento ambiental não conseguiu dar continuidade as movimentações realizadas no Porto e migrou toda sua carga a outro terminal privado.

Outra empresa está realizando a movimentação de fertilizantes, mas como suas operações iniciaram em 2021 e por situações do Mercado Externo desses produtos importados, apresenta-se movimentação menor nesse ano.

A movimentação de fertilizantes no decorrer dos anos é apresentada conforme tabela abaixo:

Ano	Tonelada
2016	142.501,00
2017	324.447,99
2018	364.820,27
2019	347.393,57
2020	403.059,43
2021	52.656,49

Tabela 17 – Movimentação de Fertilizantes

A projeção desse tipo de produto na atual configuração é que inicialmente movimento 60 (sessenta) mil toneladas anual e posterior apresentação de capacidade de movimentação no decorrer dos anos conforme estudos a serem realizados na área a ser explorada pela empresa tendo como horizonte a capacidade já apresentada em anos anteriores no patamar de 400 (quatrocentas) mil toneladas anuais.

2.10.3 Carga Geral, Semirreboques e Veículos

A carga geral no Porto é movimentada tanto no Cais, em berços situados na parte interna como na Roll-On Roll-Off, sendo utilizados equipamentos e mão de obra portuária para carga e descarga ou mesmo operação em veículos e semirreboques com embarque/desembarque direto nas balsas.

No decorrer dos anos a movimentação nesse seguimento apresenta crescimentos nas movimentações:

Ano	Tonelada
2016	234.480,00
2017	77.399,60
2018	109.329,17
2019	123.543,25
2020	249.693,51
2021	252.221,13

Tabela 18 – Movimentação de cargas gerais, semirreboques e veículos

A projeção é que até 2035 as operações em carga geral compreendam 400 mil toneladas anuais, um aumento de 58,6% comparado a 2021.

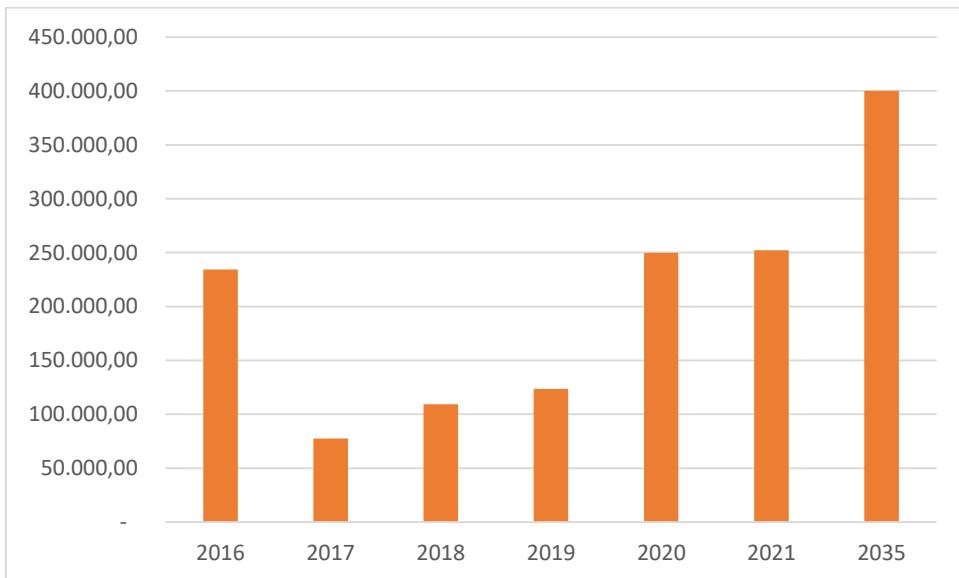


Gráfico 2 – Capacidade – Carga Geral, semirreboque e veículo

2.10.4 Contêineres

A predominância de produtos exportados no Porto em contêineres são madeira, algodão e minérios, tendo em toneladas no decorrer dos anos a movimentação apresentada conforme tabela abaixo:

Ano	Tonelada
2016	5.971
2017	14.525
2018	27.730,42
2019	66.972,22
2020	44.050,20
2021	44.589,08

Tabela 19 – Movimentação de contêineres

Assim, os novos investimentos na área destinada as cargas alfandegadas e a exploração de novas empresas nesse seguimento, permitirá o acréscimo da movimentação desse tipo de mercadoria conforme estudos de viabilidade a serem realizados pelas empresas interessadas.

2.10.5 Granel Líquido – Derivados do Petróleo

Atualmente o único granel líquido operado no Porto é referente a produtos derivados do petróleo, Cimento Asfáltico de Petróleo (CAP), com operação desde 2017.

Ano	Tonelada
2017	4.454
2018	10.115
2019	4.749
2020	15.016
2021	4.096

Tabela 20 – Movimentação de Cargas – Derivados do Petróleo

Já existe previsão de ampliação na armazenagem de produtos e no aumento da capacidade dessa mercadoria para o ano de 2022, com aumento da movimentação posterior a essa ampliação no patamar de 12.000 toneladas ano.

3. INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO

3.1. Energia Elétrica

O suprimento de energia elétrica é feito pelo Grupo Energisa S/A, através da rede pública, com três fases de tensão de 13,8 KV, com 02 (duas) subestações com potência existente de 1,11 MVA.

Em virtude de limitação de infraestrutura foram autorizadas as empresas que estão no limite das áreas externas do Porto receber energia diretamente pela concessionária.

Assim, o Porto tem média de consumo de 24.741 KW/h registradas no ano de 2020, não tendo aporeto contratual de demanda de energia, sendo pago o valor utilizado conforme o uso.

Pela média fornecida de energia elétrica ao Porto, a maioria é consumida pela administração no importe de 80% (19.000 KWh) e 20% (5.000 KWh) as empresas estabelecidas no Porto, sendo que o único arrendamento no Porto utiliza energia própria nas suas operações.

Algumas áreas operacionais como a Roll-on Roll-off e parte do Cais, utilizadas

pelas empresas nas operações portuárias de carga geral, a energia é cedida pela administração, mas existe a previsão de medidores nessas áreas para levantamento do consumo por parte dos usuários.

Em virtude disso, é necessária nova adequação na rede elétrica e estruturas para adequação do fornecimento em pelo menos 3 (três) vezes mais a demanda utilizada conforme tabela abaixo.

PREVISÃO	CURTO - 2022	MÉDIO - 2026	LONGO PRAZO - 2033
Consumo de Energia (KWh)	49.482	74.223	92.778

Tabela 21 – capacidade e demanda de energia elétrica

3.2. Abastecimento de Água

O suprimento de água para o porto é fornecido pela Companhia de Águas e Esgotos do Estado de Rondônia – CAERD, a qual é estocada em sistema de reservatório elevado e distribuído para as demais instalações com capacidade de 30 m³ (trinta metros cúbicos) e de dois reservatórios em solo com capacidade de 30 m³ (trinta metros cúbicos), totalizando 60 m³ (cinquenta metros cúbicos) de armazenamento.

A demanda do Porto atualmente é de aproximadamente 40m³, assim a tabela abaixo mostra a capacidade de atendimento para curto, médio e longo prazo em consumo de água no Porto de Porto Velho – RO.

PREVISÃO	CURTO ~ 2022	MÉDIO ~ 2026	LONGO ~ 2033
Consumo (m ³)	50	60	80

Tabela 22 – capacidade e demanda o consumo anual de água

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

4.1. Sistemas de Monitoramento do Tráfego Aquaviário

O Porto de Porto Velho ainda não possui controle do tráfego aquaviário por parte da autoridade portuária como por exemplo VTMIS - Vessel Traffic Management Information System (Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de

Embarcações) e AIS - Automatic Identification System (Sistema de Identificação Automática).

A autoridade marítima, compete a coordenação, estabelecimento e divulgação, a ser realizado pela Administração do Porto, do calado máximo de operação, do porte bruto máximo e das dimensões máximas das embarcações que trafegam nos Portos, divulgação das áreas de fundeadouro, de fundeio de carga e descarga dentre outras, conforme NORMAM-08/DPC.

4.2. Sistemas de Monitoramento do Tráfego Terrestre

O Porto possui norma de controle de acesso e circulação de pessoas e veículos (NAPV), informando aos usuários sobre o controle do acesso e aumenta a eficiência portuária nas movimentações e restringe áreas com proibição de estacionar.

É priorizada a movimentação de cargas conforme pátios rotativos, por isso a maioria dos veículos de mercadorias ficam em pátios fora do Porto Organizado em pátios particulares que as empresas destinam aguardando descarga no Porto conforme capacidade controlada pela administração portuária dentre cada tipo de operação.

Existe também a possibilidade de embarque direto, a depender da operação realizada desde que toda mercadoria esteja consolidada e pronta para operação em pátios e desde que a embarcação esteja devidamente atracada, como no caso das operações de Roll-On Roll-Off no Porto.

O controle de veículos de mercadorias nos pátios e nas áreas de operação são monitorados por câmeras, fiscais de pátios e guardas portuários, que destinam ao local correto e aumentam a eficiência das operações portuárias.

5. LICENCIAMENTO AMBIENTAL

A Licença Ambiental da SOPH (*Licença de Operação - LO*) foi concedida em setembro de 2017 pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (Ibama) com validade de 04 (quatro) anos. Este prazo, exige que algumas condicionantes sejam executadas de acordo com tal solicitação em documento, como ordenamento de tráfego nas esferas municipal, estadual e federal; implantação de filtros (aspiradores) para evitar propagação de material particulado (produção essa gerada pela empresa arrendatária); relatório de monitoramento ambiental (RMA) semestral ao órgão

licenciador e continuidade na participação das tratativas relacionadas ao Plano de Área do Setor Portuário de Porto Velho.

As demais licenças de operação da arrendatária e outros contratos são expedidas pelo órgão ambiental estadual a Secretaria do Estado de Desenvolvimento Ambiental – SEDAM, conforme tabelas abaixo.

PORTO DE PORTO VELHO					
Licença Ambiental	Número de Identificação	Data de Emissão	Órgão Emissor	Data de Validade	Observação
Operação	1405/2017	12/09/2017	IBAMA	12/09/2021	-

LICENÇA AMBIENTAL - ARRENDATÁRIO					
Licenças Ambientais	Número de Identificação	Data de Emissão	Órgão Emissor	Data de Validade	Observação
Operação (Hermasa)	142066	04/05/2017	SEDAM	04/05/2021	Prorrogado 05/07/2021 (Certidão Ambiental n. 152042) e em processo de renovação
Operação (Hermasa) - Captação de água subterrânea através de poço tubular	151104	24/11/2020	SEDAM	20/11/2024	-

LICENÇA AMBIENTAL - OUTROS CONTRATOS					
Licenças Ambientais	Número de Identificação	Data de Emissão	Órgão Emissor	Data de Validade	Observação
Operação (EMAM)	144487	16/03/2018	SEDAM	15/03/2022	-

Operação (BDX)	145260	29/06/2018	SEDAM	28/06/2022	-
-------------------	--------	------------	-------	------------	---

Tabela 23 – Licenciamento ambiental

6. ISPS CODE

Em virtude das exigências de segurança para a navegação e as instalações portuários, por meio da Resolução de n. 2 de 12 de dezembro de 2002, fruto da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar 1974/1988, referente ao Código ISPS (Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias), tendo o arcabouço normativo nacional de implementação promulgado por meio de Decreto n. 9.988 de 26 de agosto de 2019, o Governo Brasileiro por meio da CONPORTOS (Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis), tem adotado providência para implementação das medidas baixadas pela Organização Marítima Internacional (IMO).

Atualmente, o Porto de Porto Velho está em meados de planejamento do Plano de Segurança Pública Portuária, para devida implantação posteriormente, ensejando na certificação do ISPS CODE e das regras do IMO.

7. VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO

Serão descritas as vias de circulação rodoviária internas do Porto, partindo da Avenida Farquar e seguindo a Estrada do Terminal, e pela Avenida Imigrantes.

7.1. Vias de Circulação Rodoviária

O acesso rodoviário de veículos de mercadorias se dá pela Avenida Imigrantes – BR-319, rodovia de pista dupla asfaltada dividida por canteiro central até a rotatória que dará acesso a Guarita 1 que possui entrada e saída de veículos separadas e dispostas com cancelas eletrônicas.

O acesso rodoviário de veículos de passageiros é pela Estrada do Terminal, via de mão dupla, que conecta com a Avenida Farquar, importante avenida onde estão localizados o Centro Político Administrativo de Rondônia (CPA), Tribunal de Justiça de Rondônia, dentre outros órgãos.

A guarita 2, encontra-se pelo acesso da Estrada do Terminal, de mão dupla, com entrada e saída de veículos, dispostas de cancelas eletrônicas controladas por guarda portuária na entrada de pessoas e veículos.

Atualmente pelo acesso da Avenida Imigrantes, recuando a guarita 1, o Gate Principal do Porto está em fase de término, com balanças rodoviárias dispostas uma na entrada e outra na saída.

As vias de circulação rodoviárias internas do Porto estão conforme imagem abaixo, e os pátios de estacionamento são compostos por 4 pátios rotativos de veículos com mercadorias e área de estacionamento de veículos na área da sede administrativa da SOPH.

O pátio ao lado esquerdo do novo Gate de Acesso está sendo utilizado para cargas gerais, o pátio defronte a guarita da arrendatária Hermasa está apenas para granel sólido, carga de soja ou milho, o pátio na área das guias está para estacionamento de cargas de fertilizante e cimento asfáltico de petróleo (CAP), e o pátios na área da Roll-On Roll-Off para cargas de veículos semirreboques e carga geral.



Figura 21 – Vias de circulação rodoviárias internas



Figura 22 – Horizonte das vias de circulação rodoviárias internas para curto prazo



Figura 23 – Horizonte das vias de circulação rodoviárias internas para médio prazo



Figura 24 – Horizonte das vias de circulação rodoviárias internas para longo prazo

7.2. Vias de Circulação Ferroviária

Não existe vias ferroviárias no interior do Porto de Porto Velho.

8. ACESSOS TERRESTRES

8.1. Rodoviários

O acesso rodoviário de Porto Velho se dá pelas rodovias BR-364 e BR-319. A rodovia BR-364 liga a cidade de Porto Velho aos municípios de Rondônia e ao Estado do Mato Grosso, no sentido norte-sul e no sentido oeste, leva à fronteira do país com o Peru, na cidade de Epitaciolândia (AC), passando por Rio Branco (AC), assim constituindo um grande eixo rodoviário do Estado, ligando essas principais cidades à capital e ao resto do país.

A BR-319 liga a cidade de Porto Velho a Manaus (AM), com estrada 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.

O acesso urbano ao porto se dá pela BR-319, antiga Avenida Imigrantes, em pista dupla asfaltada, dividida por canteiro central e com iluminação em lâmpadas de mercúrio.

Até então, as carretas demandavam ao Porto por vias integradas 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).



Figura 25 – Acessos Rodoviários Externos

8.2. Ferroviários

Não existe acesso ferroviário no Porto de Porto Velho.

8.3. Dutoviários

Não existe acesso dutoviário no Porto de Porto Velho.

9. ACESSOS AQUAVIÁRIOS

9.1. Canal de Acesso

O canal de acesso do Rio Madeira é contemplado conforme imagem abaixo, e dispõe além do Porto Organizado de outras instalações portuárias na margem direita do Rio Madeira.

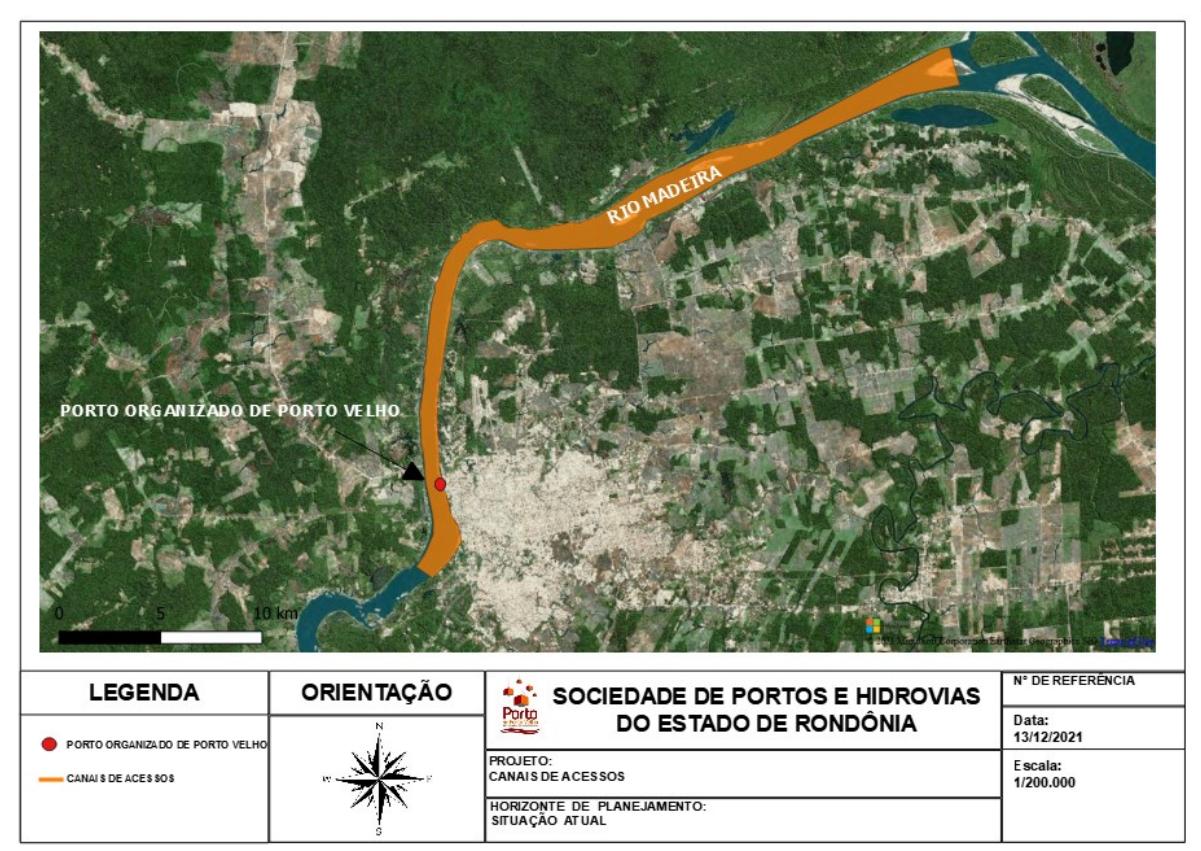


Figura 26 – Canal de acesso de Porto Velho

É possível visualizar conforme Carta Raster disponibilizada em 07/01/2019, n. 4753, que as instalações portuárias em Porto Velho no Rio Madeira se dão a partir da Usina Hidrelétrica de Santo Antônio, sem eclusas que permitam a navegação em sentido contrário.

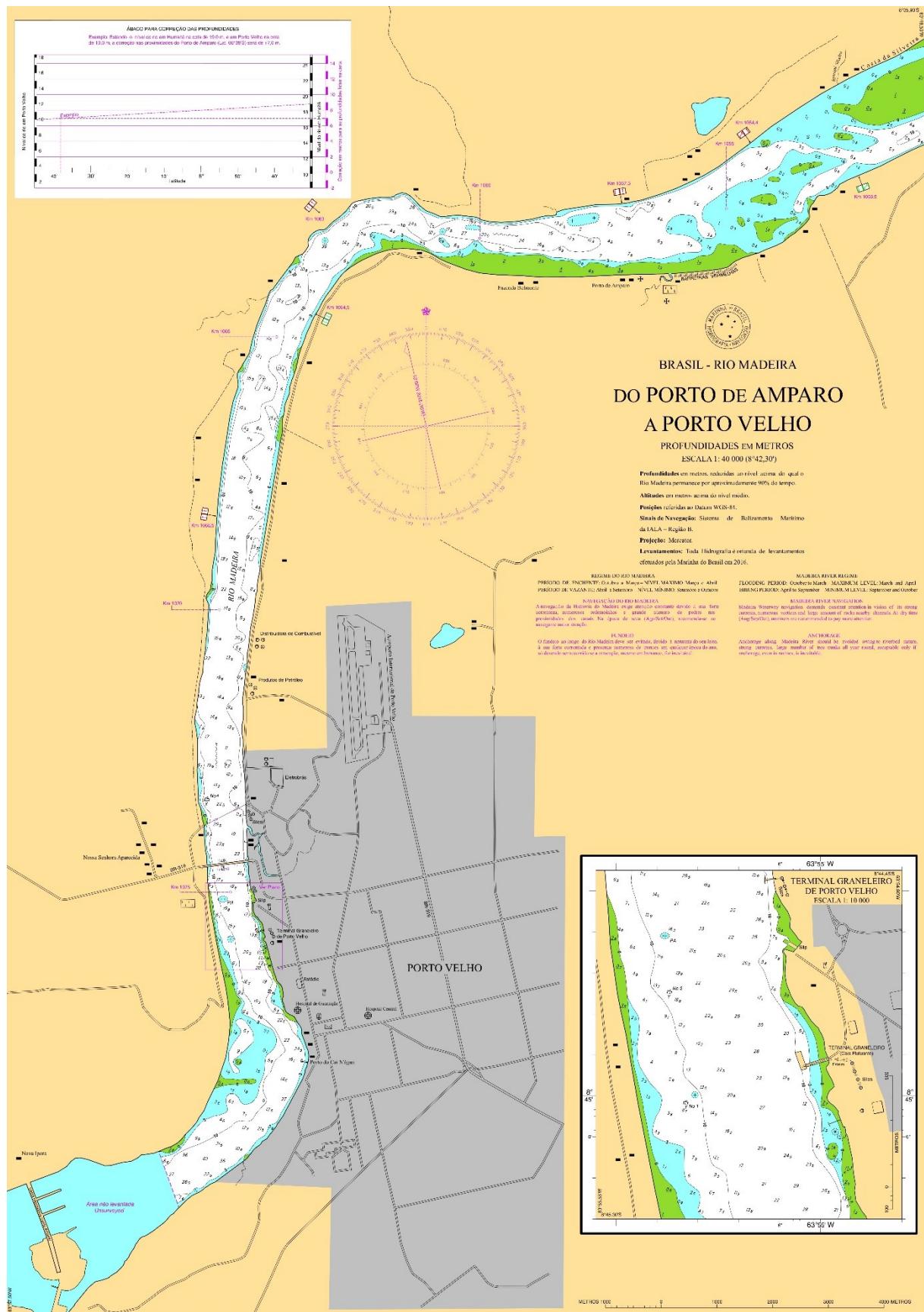


Figura 27 – Carta Raster n. 4753

Assim na descrição do Porto de Amparo ao Porto de Porto de Velho, são 17,5 km que permeiam diversas instalações portuárias, entretanto a última instalação portuária compreendida do Porto De Porto Velho a Estação Cujubinzinho está a 34 km.

A largura do canal tem média de 720 a 730m na área do Porto de Porto Velho, e trechos que variam de 300m de largura para travessias.

O nível do Rio Madeira tem médias de profundidade que variam de 2m a 16m, conforme histórico de médias nas mínimas e máximas registradas na área do Porto Organizado desde 1967, conforme gráfico abaixo:

Ano	Mínimo	Máximo	Ano	Mínimo	Máximo	Ano	Mínimo	Máximo
1967	2,33	12,89	1986	5,31	17,25	2005	1,63	14,09
1968	2,14	14,4	1987	2,67	14,73	2006	2,29	16,25
1969	2,32	12,8	1988	2,48	16,18	2007	2,32	16,43
1970	2,56	13,69	1989	3,25	14,7	2008	3,42	16,95
1971	2,16	14,84	1990	3,73	14,52	2009	4,1	15,54
1972	3,77	15,05	1991	3,05	16,12	2010	2,28	15,57
1973	3,81	15,44	1992	4,91	16,04	2011	2,83	16,58
1974	3,08	15,39	1993	4,52	16,84	2012	2,59	15,59
1975	3,4	15,4	1994	2,48	15,44	2013	3,09	16,55
1976	3,28	15,98	1995	2,3	15,63	2014	4,02	19,69
1977	4,4	15,15	1996	2,91	14,67	2015	3,46	16,99
1978	2,92	16,11	1997	3,16	17	2016	1,78	15,48
1979	3,61	16,48	1998	2,53	15,64	2017	2,09	15,21
1980	4,3	15,42	1999	2,31	15,45	2018	2,39	16,78
1981	3,52	15,49	2000	3,11	14,85	2019	2,06	17,36
1982	4,48	17,15	2001	2,98	16,54	2020	1,36	15,99
1983	4,18	15,34	2002	3,24	15,43	2021	1,69	16,54
1984	3,63	17,44	2003	2,62	15,23			
1985	4,6	15,64	2004	2,28	14,6			

Tabela 24 – Mínimas e Máximas de medições no Rio Madeira

Em trecho navegável durante a vazante do Rio Madeira compreendida geralmente pelos meses de agosto, setembro e outubro, conforme carta náutica n. 4753, existem suspensões na navegação no horário noturno e limitação de calado máximo que variam de 2m a 3m.

Nos outros meses do ano, a profundidade mínima apresenta em 5m e a máxima em 16m não havendo restrições na navegação, exceto em níveis de carga em virtude de calado máximo em trechos críticos com pedrais e bancos de areia que possam se apresentar na profundidade mínima.

9.1.1 Características das embarcações

Conforme se extrai das Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial de Porto Velho, datado em 2020, a velocidade máxima permitida na área compreendida entre de segurança a Jusante da Hidrelétrica de Santo Antônio e o Igarapé do Paraíso no Rio Madeira, são de 5 nós.

Em relação a Ponte no Rio Madeira ligando Porto Velho-RO a Humaitá-AM, existem dimensões de passagem sob a ponte:

Comprimento	Calado Máximo	Boca	Calado Aéreo
150 m	6,8m*	30 m	19,5 m

Tabela 25 – Dimensões de passagem pela Ponte em Porto Velho

* Considerando o item 0501 da NPCF de Porto Velho, em virtude de diversas variáveis, utiliza-se para cada Porto/Trecho navegável.

No Rio Madeira os navios/embarcações recomendados devem possuir na época da cheia do rio calado máximo de 6,8 metros e na seca do rio calado mínimo 1,7 metros durante a extensão de 1.080 km do trecho navegável de Porto Velho a Foz do Rio Amazonas.

No Porto Organizado de Porto Velho, a localização do Cais permite calados superiores aos informados no berço 403 e 404, contudo apresenta conformidade aos limites estabelecidos na navegação do Rio Madeira e homologados pela Marinha do Brasil.

9.1.2 Comboios

Os comboios são formados por embarcações acopladas umas às outras na sua formação, com um ou mais rebocadores e compostos em sua grande maioria por balsas ou barcaças.

Durante a seca do Rio Madeira, os comboios de granéis sólidos operados no Porto possuem redução no número de embarcações e tonelada movimentada, contudo, nos demais tipos de carga operadas como carga geral, contêineres, entre outros, não possuem redução no número de embarcações.

Para a composição dos comboios, utilizou-se a situação atual operada no Porto Organizado dentro do Poligonal Portuário, ou seja, as formações de comboios podem ser superiores as elencadas, salvo as limitações previstas de comboios regulados pela Marinha do Brasil.

As formações de comboios predominantes de granéis sólidos são de 20 barcaças na época da cheia, capacidade de 40.000 toneladas, largura de 55m e comprimento de 280m, formação de 5 linhas e 4 colunas, com empuradores na formação.

Os comboios predominantes utilizados na carga geral são compostos de um rebocador e duas balsas, com capacidade de 3.000 toneladas.

Os comboios utilizados nos contêineres e semirreboques seguem a mesma formação da carga geral informada acima, contudo na movimentação de contêineres a capacidade se dá por volta de 80 contêineres de 40 pés, e, nos semirreboques capacidade de 40 semirreboques.

Os derivados do petróleo movimentados no Porto seguem a mesma formação da carga geral com um rebocador e 2 balsas, com capacidade de 1.000 toneladas.

Segue tabela abaixo com resumo dos comboios operados no Porto Organizado, ressaltando apenas a formação mais visualizada no decorrer do ano e que existem aumento na formação do número de embarcações nos comboios operados no Porto.

Comboios	Rebocador	Cheia	Seca	Capacidade (TPB e Unidade)
		Embarcações	Embarcações	
Granel Sólido	1 a 2	20	8	40.000 t
Carga Geral	1	2	2	3.000 t
Contêiner	1	2	2	80 unid. 40 pés
Semirreboque	1	2	2	40 unid.
Derivados do Petróleo	1	2	2	1.000 t

Tabela 26 – Comboios aparentes por tipo de carga

9.1.3 Rebocadores

Os rebocadores com potência instalada superior a 300 HP, deverão possuir Certificado de Tração Estática Longitudinal, homologado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), conforme se extrai do capítulo 4, procedimentos para navios no Porto, NPCF/CFPV/2020, 0407.1 – requisitos para operar.

Demais rebocadores com potência propulsora instalada menor ou igual a 300 HP não terão necessidade de possuir o Certificação de Tração Estática Longitudinal, mas serão reconhecidos pelo “Bollard Pull” utilizando a regra de correspondência de uma tonelada métrica de força de tração para cada 100HP de potência do motor.

O anexo 4-A das Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial de Porto Velho, NPCF/CFPV/2020, elenca tabela de correspondência entre a tonelagem de porte bruto (TPB) da embarcação, força total de tração estática longitudinal (Bollard Pull) e número mínimo de rebocadores a serem utilizados, conforme abaixo:

TPB (t)	Força de Tração (Bollard Pull) em t métrica	Número recomendado de rebocadores
de 2000 até 2.500	3.0	1
de 2.501 até 3.000	5.0	1
de 3.001 até 4.500	6.0	1
de 4.501 até 5.000	7.0	1
de 5.001 até 7.500	9.0	1
de 7.501 até 10.000	11.0	1 a 2
de 10.001 até 12.500	14.0	1 a 2
de 12.501 até 15.000	17.0	1 a 2
de 15.001 até 17.500	19.0	1 a 2
de 17.501 até 20.000	21.0	1 a 2
de 20.001 até 25.000	25.0	1 a 2
de 25.001 até 30.000	28.0	1 a 2
de 30.001 até 35.000	32.0	2
de 35.001 até 40.000	36.0	2
de 40.001 até 45.000	39.0	2
de 45.001 até 50.000	42.0	2
de 50.001 até 60.000	46.0	2
de 60.001 até 70.000	51.0	2
de 70.001 até 80.000	53.0	2
de 80.001 até 90.000	55.0	2 a 3
de 90.001 até 100.000	56.0	2 a 3

Tabela 27 – NPCF/CFPV/2020 – Anexo 4-A

Para melhor exemplificação, apenas foram informados da tabela do Anexo 4-A até o limite de 100.000 TPB, e tais valores informados em Bollard Pull são os mínimos considerados necessários para realização de manobras, com correntes de marés que não prejudiquem as mesmas conforme observação da Capitania.

9.2. Bacia de Evolução

As balsas e as barcaças são movimentadas por meio dos rebocadores/empurreadores o que diminui o raio de manobra a depender do tamanho do comboio.

Por isso, as manobras são realizadas na própria área do berço de atracação e da área do poligonal do Porto Organizado, conforme figura abaixo:

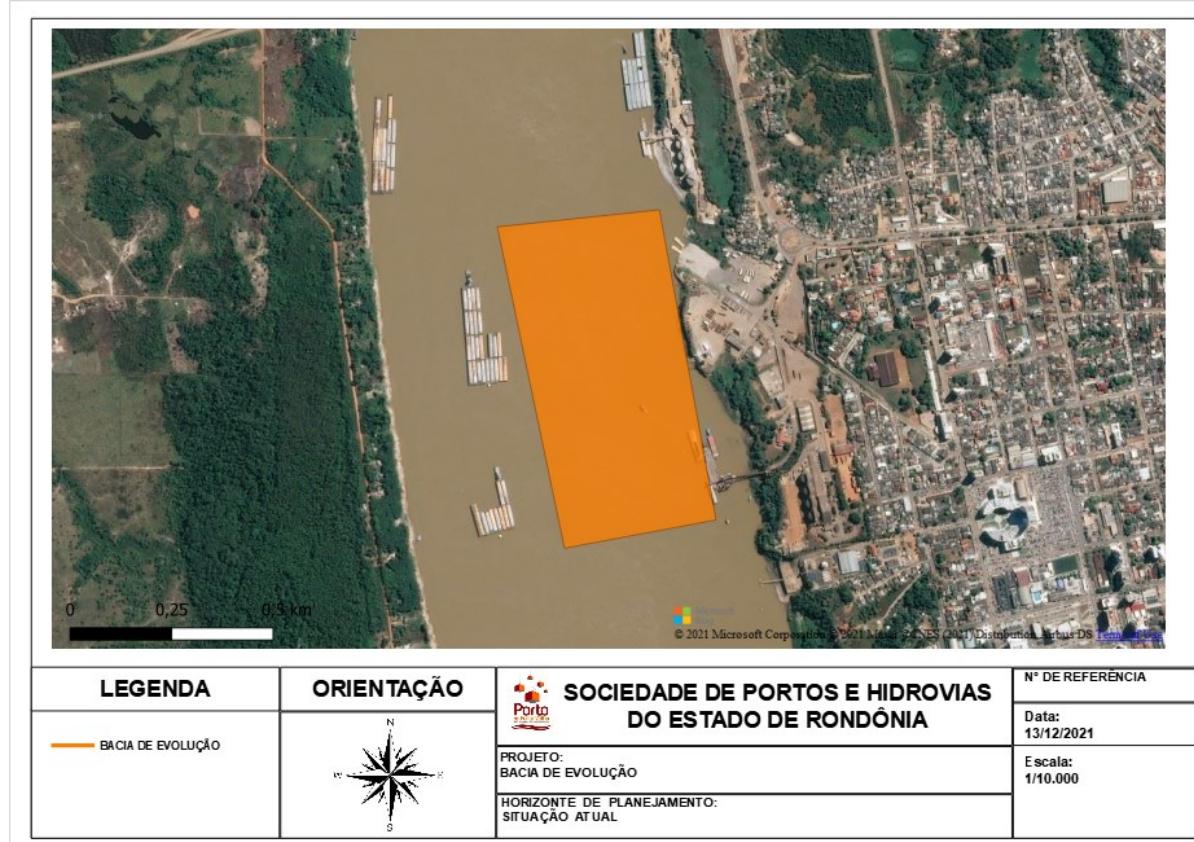


Figura 28 – Bacia de Evolução

A Bacia de Evolução compreende 820m de comprimento por 560m de largura e profundidade mínima de 5m, utilizada para manobras das embarcações.

9.3. Áreas de Fundeio

Defronte o Cais existe uma poita com boia utilizada pela arrendatária Hermasa, para formação de comboio e serve como área de fundeio para suas embarcações.

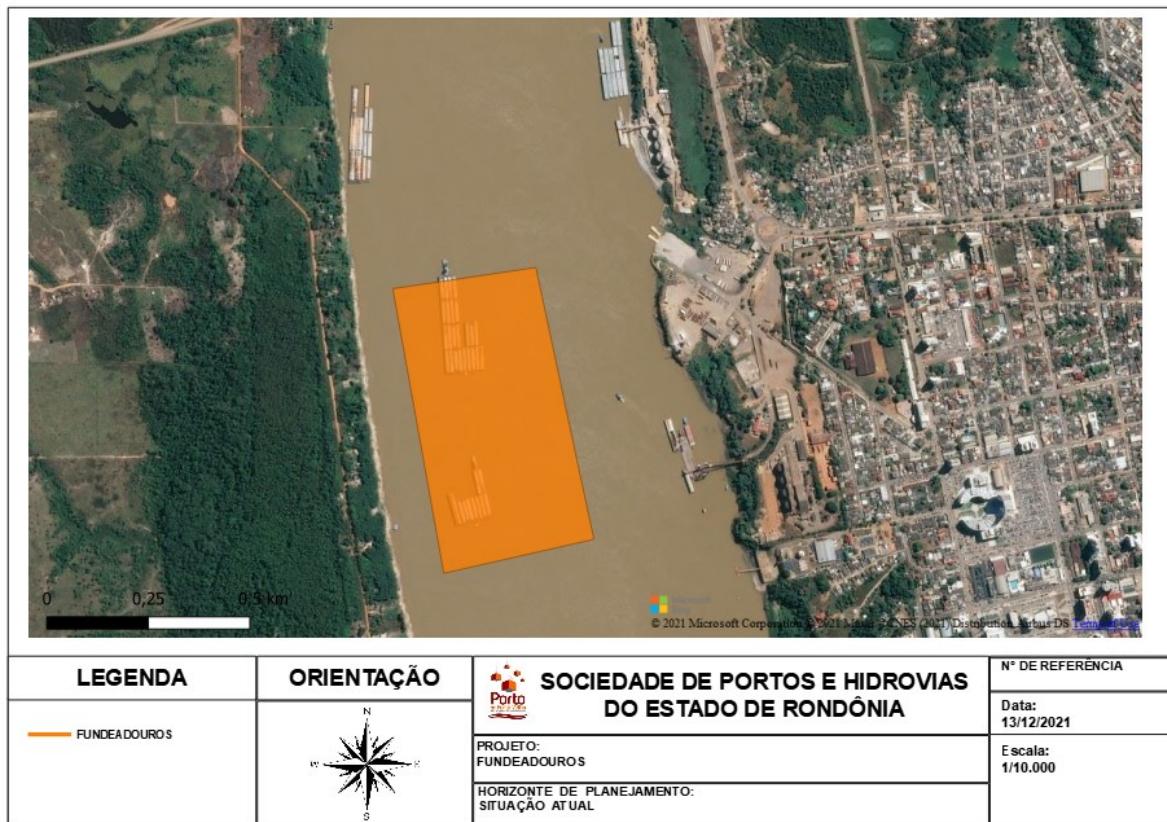


Figura 29 – Área de Fundeio

ÁREA	PROFUNDIDADE (m)	LOCALIZAÇÃO	FINALIDADE
FUNDEADORO HERMASA	Mínima 5 Máxima 16	Defronte o Cais	Atracação de embarcações aguardando operação e montagem de comboios de granéis sólidos

Tabela 28 – Fundeadouro Hermasa

Em Carta Náutica n. 4753, o fundeio no Rio Madeira deve ser evitado devido à natureza do leito do rio, forte correnteza e presença de troncos, sendo apenas recorrido caso a atracação em áreas próprias ou barrancos seja inevitável.

As demais embarcações que operam nas demais áreas de operação do Porto atracam diretamente nos pontos de atracação, em contrabordo de embarcações e barrancos.

9.4. Hidrovias

Da confluência do extenso Rio Mamoré e do volumoso Rio Beni, na fronteira com a Bolívia, forma-se o Rio Madeira, que se estende por 1.450 km até a sua foz, no Rio Amazonas, do qual é um dos mais importantes afluentes.

O Porto de Porto Velho está situado a jusante do Rio Madeira, cuja navegação interior é compreendida por embarcações predominantes do tipo balsa e barcaça, sem propulsão, necessitando de rebocadores para navegabilidade.

O Rio Madeira desagua no Rio Amazonas em 1.050 km aproximadamente, e durante todo esse trecho do Rio possuem certos pontos que merecem uma melhor atenção na navegação e, em determinada época do ano, na vazante do Rio Madeira, possuem áreas com pedrais, calado reduzido navegável e bancos de areia, sendo os pontos abaixo relacionados:

	DESCRÍÇÃO	MN	KM
1	Pedras das Três Marias	7	12
2	Ponta do Pedral do Belmonte	9	16
3	Pedral do Tamanduá	12	22
4	Mutuns	20	36
5	Enseada do Capitari (Pedra do Canarana)	38	70
6	Pedral do Capitarí	42	78
7	Pedral do Cavalcante	53	98
8	Costa dos Periquitos / Curicacas	60	111
9	Pedral do Pombal	71	131
10	Pedral das Abelhas	73	135
11	Ilha do Tambaqui / Furo do Pasto Grande	112	207
12	Ilha do Salomão - Ponta S / Pedral do Fausto	123	228
13	Pedral do Petrópolis	138	256
14	Ilha do Cintra - Ponta S	161	298
15	Ilha do Retiro das Três Casas - Ponta SW	173	319

16	Ilha do Retiro das Três Casas - Ponta NE	179	332
17	Pedral Baianos / Paliteiro	239	443
18	Barreirinha	253	469
19	Marmelo / Pedral do Carvão e Ferreira	279	516
20	Marmelo / Pedral do Pirarucu	279	517
21	Ilha das Onças - Ponta SW	296	548
22	Sacado do Capanã	298	552
23	Pedral do Jatuarana	314	582
24	Fazenda Curralinho	358	662
25	Ilha do Jenipapo - Ponta SW	364	674
26	Pedral do Uruá / Itaituba	381	706
27	Pedral São Pedro do Uruá	387	716
28	Pedral do Bom Malcher	393	728
29	Pedral do Sucuriju	397	735
30	Porto São José do Marajazinho	421	780
31	Ponta do Ararí	447	828
32	Ponta do Flexal	499	924
33	Ilha das Guaribas - Ponta NE	506	937

Tabela 29 – Trechos Críticos em níveis baixos do Rio Madeira

Foram instaladas as Usinas Hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau, sem eclusas para navegação no sentido ao contrário do rio, por isso, inicia-se em Porto Velho a navegação de transportes de mercadorias a partir do Rio Madeira.

O acesso ao Porto se dá pelo Rio Amazonas e Rio Madeira para o transporte de mercadorias, tendo como principais rios abaixo informados:



Figura 30 – Acessos Hidroviários Externos

Nesse trecho compreendido no Rio Madeira saindo de Porto de Porto Velho até a Foz do Rio Amazonas as embarcações são predominantemente formadas por balsas e barcaças, profundidade mínima de 2m e máxima de 16m e largura média que varia de 300m até 900m nos trechos navegáveis.

9.5 Estudo de Navegabilidade de Navios Mercantes no Rio Madeira

Em estudo elaborado pela praticagem de Manaus/AM, encaminhado ao Departamento de Navegação e Hidrovias (DNHI) e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), apresentou dados sobre a possibilidade de Navio Mercantes durante parte do ano, conforme cheia do Rio Madeira.

Diante a existência da ponte no Rio Madeira na capital de Porto Velho, a restrição apresentada é no calado aéreo de 19,5 metros, passagem de embarcação até 150 metros de comprimento e 30 de boca, sendo que a maioria das instalações graneleiras de Porto Velho estão depois da ponte.

Apontou-se que um navio Panamax carregado possui 12,4 metros de calado e o máximo permitido para navegar no Rio Amazonas é 11,7 metros devido à restrição de calado na Barra Norte.

Em conclusão desses estudos, quando a régua da estação pluviométrica de Porto Velho atingir 16,3 metros, a menor profundidade em toda a extensão do rio foi de 12,2 metros para demandar até Porto Velho e de 14,4 metros até os terminais graneleiros, assim, em 2019 de 17/01 a 06/05 e em 2020 de 11/02 a 08/04, poderiam ter navegado navios mercantes com calado máximo de 11 metros.

Portanto, esse estudo depende ainda de aprovação pela Autoridade Marítima para iniciar a fase prática desse projeto, mostrando novo horizonte na navegabilidade de navios mercantes no Rio Madeira.

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

O complexo portuário de Porto Velho, compostos por instalações portuárias de Porto Organizado, Terminal de Uso Privado (TUP), Estações de Transbordo de Cargas (ETC), Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) e alguns portos rudimentares estão todos dispostos no Plano Diretor de Porto Velho como áreas especiais.

A área do Poligonal do Porto Organizado situada na parte do Rio Madeira está denominada em área de unidade de conservação, bem como boa parte das instalações portuárias situadas na Estrada do Belmont tanto a área do rio como a área de solo estão em unidade de conservação, conforme imagem:

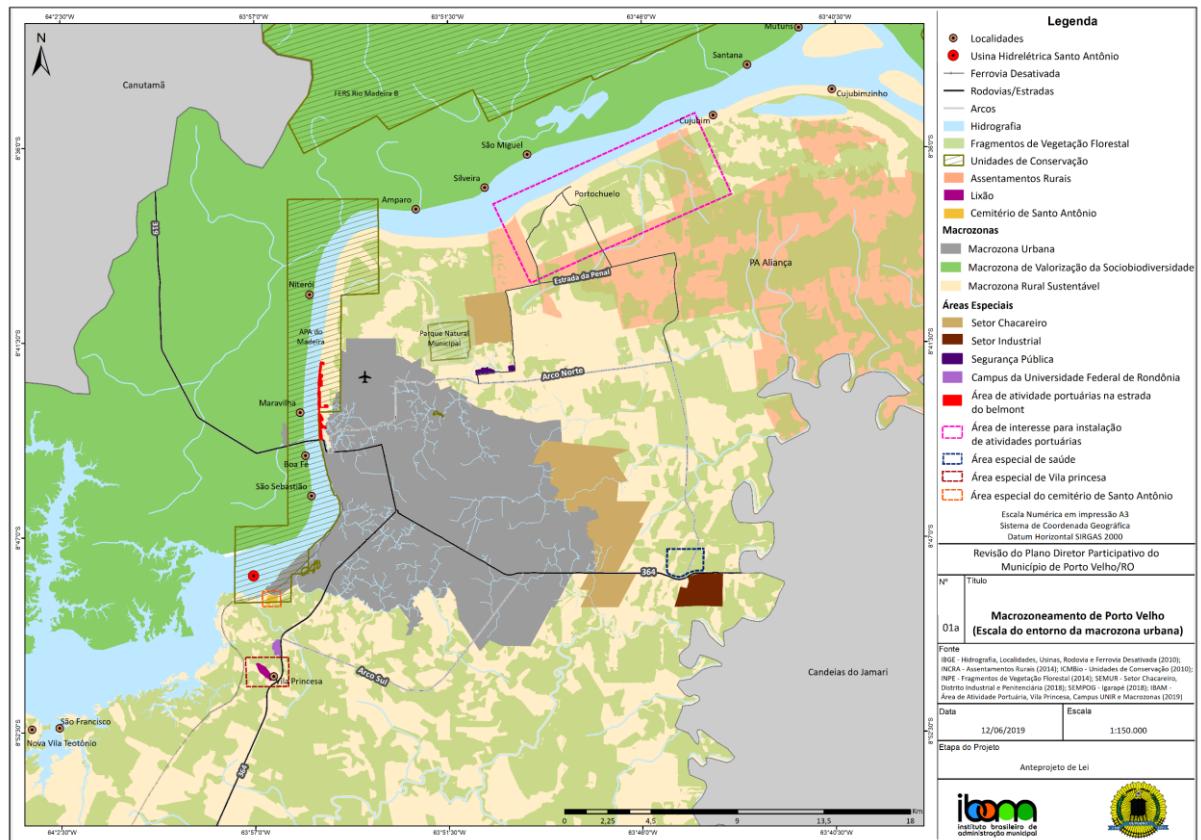


Figura 31 – Macrozoneamento de Porto Velho

Fonte: Plano Diretor de Porto Velho – anteprojeto 12/06/2019

Ocorre que nesse trecho estão elencados como unidade de conservação, somente do lado direito do Rio Madeira diversas instalações portuárias e terminais de registro, prejudicando a continuidade de suas atividades.

Por outro lado, a área delimitada como área de futuras instalações portuárias, na área Portuária Chuelo, não tem nenhum tipo de impedimento em áreas como unidade de conservação, conforme imagem do Plano Diretor.

Segue tabela abaixo as instalações/terminais portuárias registrados e/ou autorizadas conforme dados retirados da ANTAQ na cidade de Porto Velho.

N	INSTALAÇÃO/TERMINAL PORTUÁRIA	EMPRESA	TIPO DE INSTALAÇÃO/TERMINAL PORTUÁRIA
1	Porto de Porto Velho	SOPH - Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia	Porto Organizado
2	Administradora de Bens de Infraestrutura Ltda - ABI	Administradora de Bens de Infraestrutura Ltda	Terminal de Uso Privado
3	AIVEL	Petróleo Sabba S. A.	Terminal de Uso Privado
4	ATEM PVH	ATEM'S Distribuidora de Petróleo S. A.	Terminal de Uso Privado
5	Base Secundária Ipiranga de Porto Velho	Ipiranga Produtos de Petróleo S. A.	Terminal de Uso Privado
6	Belmont	J F de Oliveira Navegação Ltda	Terminal de Uso Privado
7	Cargill Agrícola	Cargill Agrícola S. A.	Terminal de Uso Privado
8	Estação Cujubinzinho	Transportes Bertolini Ltda	Estação de Transbordo de Cargas
9	Estaleiro Amazônia Navegações	Amazônia Navegações Ltda	Registro - Estaleiro
10	F. H. de Oliveira Peixoto	F H de Oliveira Eireli	Estação de Transbordo de Cargas
11	Instalação de Apoio ao Transporte Aquaviário SC Carvalho	SC Transportes Ltda	Registro - Instalação de Apoio
12	Instalação Rudimentar L. A. de Oliveira	L. A de Oliveira - ME	Registro - Instalação Rudimentar
13	IP4 de Cai N'água	DNIT-Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes	Registro - Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte
14	Itaituba Indústria de Cimentos	Itaituba Indústria de Cimentos do Pará S/A	Terminal de Uso Privado
15	Navegação Cunha Ltda	Navegação Cunha Ltda	Registro - Instalação de Apoio
16	Navegação Mady	Navegação Nóbrega Ltda	Registro - Instalação de Apoio
17	Passarão	J F de Oliveira Navegação Ltda	Terminal de Uso Privado

18	Rampa de Acesso para Carga e Descarga	TGRM Terminal Geral Rio Madeira Operadora de Terminais de Carga, Descarga, Armazenagem e Organização	Registro - Instalação de Apoio
19	TEPOVEL	PDV Brasil Combustíveis e Lubrificantes Ltda	Estação de Transbordo de Cargas
20	Terminal Amazongás	Amazongás Distribuidora de Gás Liquefeito de Petróleo Ltda	Terminal de Uso Privado
21	Terminal de Expedição de Grãos Porto Chuelo	Amaggi Exportação e Importação Ltda	Terminal de Uso Privado
22	Terminal de Porto Velho	Petrobrás Distribuidora S. A.	Estação de Transbordo de Cargas
23	Terminal Fogás	Sociedade Fogás Ltda	Terminal de Uso Privado

Tabela 30 – Instalações Portuárias em Porto Velho

Fonte: Painel de Monitoramento de Instalações Privadas - ANTAQ

11. PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS

Em atenção ao planejamento e diretrizes delimitadas pelo Poder Concedente, das ações determinadas no Plano Mestre de 2021 do Complexo Portuário de Porto Velho e do levantamento em ações e investimentos elencadas acerca da capacidade do Porto de Porto Velho, divide-se nos seguintes tópicos: melhorias operacionais, investimentos portuários, acessos ao porto, gestão portuária, meio ambiente e porto cidade.

11.1. Melhorias Operacionais

A melhoria operacional apresentada no Plano Mestre traz a construção da nova portaria do Porto de Porto Velho, a qual está finalizada e será utilizada para controle de veículos e pessoas, bem como para pesagem dos veículos no Porto.

ITEM	DESCRIPÇÃO	STATUS	RESPONSÁVEL	PREVISÃO
1	Construção da nova portaria do Porto de Porto Velho	Obra concluída – Pequenas instalações	Porto de Porto Velho	4º Trimestre de 2021

Tabela 31 – Melhorias Operacionais

Segue imagem do novo Gate de entrada e saída do Porto Organizado.



11.2. Investimentos Portuários

Os investimentos portuários previstos no Plano Mestre estão abaixo descritos, bem como todos os investimentos do Porto de Porto Velho estão logo em seguida.

ITEM	DESCRÍÇÃO	STATUS	RESPONSÁVEL	PREVISÃO
1	Execução das obras de modernização das instalações de acostagem (reforma e ampliação do Cais Flutuante e substituição das rampas charriot)	Realizado em parte	Porto de Porto Velho	2 anos
2	Solucionar o déficit de capacidade de movimentação de cargas gerais diversificadas (equipamentos de Cais e revisão PDZ)	Não iniciado	Porto de Porto Velho	1 ano
3	Elaboração do Plano de Segurança Pública e demais adequações para ISPS CODE	Em andamento	Porto de Porto Velho	1 ano
4	Aquisição de Sistema e equipamentos para Controle de tráfego de embarcações	Em andamento	Porto de Porto Velho	1 ano
5	Aquisição de Sistema para controle das Operações Portuárias	Em andamento	Porto de Porto Velho	1 ano
6	Estrutura flutuante acoplada ao Cais para transbordo de cargas de granel sólido com rampa de acesso	Não iniciado	Porto de Porto Velho	2 anos
7	Estrutura flutuante com acesso pelas rampas RORO aumentando a movimentação de cargas e o número de atrações	Não iniciado	Porto de Porto Velho	2 anos

Tabela 32 – Investimentos Portuários

1) Execução das obras de modernização das instalações de acostagem (reforma e ampliação do Cais Flutuante e substituição das rampas charriot)

Modernização das instalações de Acostagem, proporcionando condições de operação adequada, na movimentação de veículos de mercadorias por rampas e na reforma, bem como da ampliação do Cais Flutuante.

As rampas foram adquiridas e estão em pleno uso, contudo a reforma e a

ampliação do Cais Flutuante não foram possíveis por insuficiência de recursos para prosseguimento das demais etapas.

2) Solucionar o déficit de capacidade de movimentação de cargas gerais diversificadas (equipamentos de Cais e revisão PDZ)

Mostra-se insuficiente a movimentação de cargas gerais no Cais de Porto Velho, por isso, necessita que novos equipamentos ou alternativas sejam dispostas para aumentar a movimentação de cargas e de soluções práticas no PDZ.

Assim, soluções práticas devem ser utilizadas para solução do déficit na capacidade de movimentação de cargas e previsão no PDZ de ações e planejamentos que garantam tal finalidade.

3) Elaboração do Plano de Segurança Pública e demais adequações para ISPS CODE

Em virtude da necessidade de adequar as exigências de segurança na navegação e das instalações portuárias, com posterior certificação do ISPS CODE e das regras do IMO, deverá ser elaborado o Plano de Segurança Portuária (PSP).

Ato posterior ao PSP, deve-se dar prosseguimento a novas medidas para certificação do ISPS CODE, bem como outras pertinentes para garantia da segurança na navegação e do Porto.

4) Aquisição de Sistema e equipamentos para Controle de tráfego de embarcações

O Controle de chegada, atracação e operação das embarcações é realizado por e-mail, presencialmente ou mesmo de forma imediata, ocasionando gargalos e na possível falta de controle nas operações a serem realizadas.

Por isso, deverá ser adquirido sistema e equipamentos para melhor controle do tráfego das embarcações no Poligonal Portuário.

5) Aquisição de Sistema para controle das Operações Portuárias

O controle das operações é feito ainda de forma física ou mesmo não usual, sem sistemas que garantam um melhor controle das operações portuárias.

Assim, necessita de aquisição de sistema portuária para controlar as operações portuárias de forma única, adequando todas as informações e garantindo a modernização no seguimento portuário.

6) Estrutura flutuante acoplada ao Cais para transbordo de cargas de granel sólido com rampa de acesso

O Cais do Porto de Porto Velho, possui estrutura suficiente para novos módulos a serem afixados, bem como de estruturas flutuantes que podem ser acopladas na forma de expansão para transbordo de cargas com acesso por rampa ou mesmo equipamentos portuários para movimentação de cargas.

Objetivo: elaboração de projeto, previsão orçamentária e execução de estrutura flutuante de transbordo a ser acoplada ao Cais a ser realizada pela autoridade portuária ou novos investidores, permitindo adaptações na realização e aumento das movimentações portuárias no Cais de Granel sólido.

7) Estrutura flutuante com acesso pelas rampas RORO aumentando a movimentação de cargas e o número de atracações

A necessidade de novos berços também se reflete nas rampas Roll-on Roll-off, para que possamos disponibilizar o Porto Organizado para o número cada vez maior de interessados em fazer operações portuárias, é necessário que disponibilizemos de estrutura flutuante de transbordo com acesso pelas rampas, viabilizando a operação para três acostagens no mínimo.

Objetiva-se na elaboração de projeto, previsão orçamentária e execução de estrutura flutuante a ser realizada pela autoridade portuária ou novos investidores, utilizando para transbordo de cargas com acesso pelas rampas da RO-RO, aumentando o número de atracações e das movimentações portuárias.

11.3. Acessos ao Porto

O Plano Mestre apresentou as seguintes disposições conforme tabela abaixo, de modo a viabilizar e adequar melhorias aos acessos advindos ao Complexo Portuário em Porto Velho.

ITEM	DESCRÍÇÃO	STATUS	RESPONSÁVEL	PREVISÃO
1	Dragagem do Rio Madeira	Complexo Portuário	MTPA/DNIT e Marinha do Brasil	5 anos

2	Fomento à melhoria da sinalização e da pavimentação das vias internas do Porto de Porto Velho	Porto de Porto Velho	SOPH	1 ano
3	Pavimentação do Contorno Norte	Complexo Portuário	DNIT	A ser definido pelo DNIT
4	Pavimentação do Ramal 28 de Novembro e da Estrada da Penal	Complexo Portuário	DER-RO	A ser definido pelo DER-RO
5	Construção de obras de infraestrutura nas vias do entorno do Complexo Portuário	Complexo Portuário	DNIT	1 ano
6	Pavimentação de trechos da Estrada do Belmont	Complexo Portuário	DER-RO	1 ano
7	Fomento à melhoria na infraestrutura viária do entorno do Complexo Portuário	Complexo Portuário	SOPH	1 ano
8	Fomento à pavimentação do Ramal Tamanduá e do Ramal Cujubinzinho	TUP Amaggi e ETC Bertolini	TUP Amaggi e ETC Bertolini	1 ano
9	Construção da EF-354 entre Lucas do Rio Verde (MT) e Porto Velho (RO)	Complexo Portuário	VALEC	A ser definido pela VALEC

Tabela 33 – Acessos ao Porto

1) Dragagem do Rio Madeira

A dragagem no Rio Madeira teve sua renovação da licitação em 2021, pelo DNIT, para serviço de remoção do sedimento de dentro do canal de navegação até

2025, investimento será de mais de R\$ 101 milhões, de Porto Velho (RO) a Manicoré (AM).

Mesmo com a dragagem do Rio Madeira nos últimos 5 (cinco) anos, a navegação ainda continuou com proibições e limitações na época da seca do Rio Madeira, ocasionada por formações rochosas, pedrais e grande quantidade de ilhas de areia que se formam no Rio Madeira.

Por isso, é aconselhável que os usuários que utilizam da navegação possam participar nos apontamentos para execução dos serviços nos pontos prejudiciais e que seja dada melhor atenção as áreas de pedrais que são as que ocasionam o maior número de acidentes nas embarcações na época da seca do Rio Madeira.

2) Fomento à melhoria da sinalização e da pavimentação das vias internas do Porto de Porto Velho

As vias internas do Porto estão em condições ruins, presença de buracos e falta de sinalização, tendo em vista carência de demarcações e placas de orientação de tráfego.

Mesmo com algumas intervenções em pontos críticos, principalmente no acesso ao novo Gate, as vias internas estão pendentes de manutenção e realização de tapa buracos.

Alguns pátios também merecem uma atenção na manutenção da pavimentação, além de melhoramento na sinalização horizontal e vertical no Porto.

3) Pavimentação do Contorno Norte

A pavimentação está pendente no trecho km 697 da BR-364 que se estende até a Estrada da Penal, incluindo o Ramal 21 de abril, necessitando ainda de melhorias e asfaltamento durante todo o trajeto.

Com o advento da ocupação da área portuária denominada Chuelo e o número de instalações portuárias nessa região, torna-se essencial a pavimentação com extrema urgência pelo número de carretas e veículos que irão até os terminais.

Como existem novas empresas no local que irão operar nos terminais, o fluxo de carretas irá aumentar, bem como deve ser considerado as empresas que já atuavam no local, diminuindo, assim o impacto da trafegabilidade em perímetro urbano.

4) Pavimentação do Ramal 28 de Novembro e da Estrada da Penal

Trecho compreendido que prevê a pavimentação de 31km de vias, das quais 16km no entorno da Estrada da Penal ao Ramal 28 de novembro, compreendida pelas vias de acesso da TUP Amaggi à ETC Bertolini.

Com a instalação de novos terminais portuários, a pavimentação deverá ser aumentada para contemplar todos os acessos aos terminais que estão sendo instalados.

5) Construção de obras de infraestrutura nas vias do entorno do Complexo Portuário

Com o objetivo de melhorar o fluxo de veículos com destino ao Complexo e vias da área urbana, com a construção de trincheira na Av. Prudente de Moraes, passagem inferior na Av. Campos Sales e viaduto na Rua Três e Meio.

6) Pavimentação de trechos da Estrada do Belmont

Para atendimento dos veículos pesados que se destinam as instalações portuárias dispostas na Estrada do Belmont e a pavimentação da via e o devido asfaltamento, por cerca de 2,3 km.

7) Fomento à melhoria na infraestrutura viária do entorno do Complexo Portuário

Melhoramento das vias ao entorno do Complexo Portuário, melhorando a formação de congestionamentos e atrasos nas chegadas de veículos às instalações portuárias.

8) Fomento à pavimentação do Ramal Tamanduá e do Ramal Cujubinzinho

Pavimentação, sinalização e iluminação das vias que ligam a TUP Amaggi e à ETC Bertolini, para segurança dos caminhoneiros que se destinam as instalações, atenuando impactos causados pelo tráfego de caminhões na população local e dos usuários nas vias.

9) Construção da EF-354 entre Lucas do Rio Verde (MT) e Porto Velho (RO)

Construção da EF-354, entre Lucas do Rio Verde (MT) e Porto Velho (RO), conforme proposto no Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), estimando que

até 2045 o Complexo Portuário de Porto Velho seja atendido pelo modal ferroviário.

Redirecionamento das cargas de grãos do centro-norte do Mato Grosso que escoariam pelos portos do Sudeste e do Norte para o Complexo Portuário, com a construção de 1.510 km de extensão entre Lucas do Rio Verde e Porto Velho.

11.4. Gestão Portuária

Segue resumo de plano de ações retirada da parte Gestão Portuária, sugeridos no Plano Mestre ao Complexo Portuário de Porto Velho, no sentido de fomentar iniciativas ao setor portuário.

PLANO DE AÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PORTO VELHO					
Item	Descrição da Ação	Instalação portuária	Status	Responsável	Prazo recomendado
1	Fomento à realização de novos arrendamentos e a regularização dos contratos de arrendamento já existentes	Porto de Porto Velho	Em andamento	SOPH e SNP/MTPA	1 ano
2	Melhoria de processos administrativos	Porto de Porto Velho	Não iniciado	SOPH	2 anos
3	Elaboração de uma sistemática de custeio para a SOPH	Porto de Porto Velho	Não iniciado	SOPH	2 anos
4	Acompanhamento da fiscalização dos terminais rudimentares	Complexo Portuário	Não iniciado	SOPH e ANTAQ	Ação contínua
5	Aperfeiçoamento do registro das data horas das operações portuárias	Complexo Portuário	Não iniciado	SOPH e demais terminais	1 ano

6	Fomento à criação de uma base de dados de volume de tráfego nas vias do entorno do Complexo Portuário	Complexo Portuário	Não iniciado	SOPH	1 ano
7	Fomento à elaboração de um plano de contingenciamento para garantir o abastecimento da população em situação de cheias extremas do Rio Madeira	Complexo Portuário	Não iniciado	SOPH	1 ano
8	Implantação de plano de metas de desempenho empresarial	Porto de Porto Velho	Não iniciado	SOPH	2 anos

Tabela 34 – Gestão Portuária

1) Fomento à realização de novos arrendamentos e a regularização dos contratos de arrendamento já existentes

Com o intuito de fomentar novos arrendamentos portuários e regularizar a exploração da área pública a ser definida no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto de Porto Velho.

2) Melhoria de processos administrativos

Aumentar a eficiência e a segurança dos processos administrativos, nas informações prestadas com a diminuição na probabilidade de erros gerenciais. Tais disposições deverão ser definidas no PDZ de Porto Velho.

3) Elaboração de uma sistemática de custeio para a SOPH

Objetivo de elaborar sistema de custeio para a SOPH mensurando o custo de cada serviço disponibilizado pela autoridade portuária, da definição das tarifas portuárias com a retomada da saúde financeira da instituição.

Importante destacar adequação de sistemas conforme parametrização das tabelas portuárias, do pedido de revisão e custeos via sistema ProREP da ANTAQ, e da Contabilidade Regulatória.

4) Acompanhamento da fiscalização dos terminais rudimentares

Diversas cargas evadiram do Porto e passaram a ser movimentadas em outras instalações portuárias, de cargas não locais, gerando concorrência desleal com demais Portos dispostos no Rio Madeira.

Sugere-se acompanhamento em conjunto com a ANTAQ de ações fiscalizatórias das operações dos Terminais Rudimentares, mitigando operações portuárias irregulares que possam ocorrer e preservando a concorrência.

5) Aperfeiçoamento do registro das data-horas das operações portuárias

Aperfeiçoamento e acompanhamento do registro do tempo e da base de dados das atracções, desatracções, início e término das operações no Porto Organizado.

Os registros devem condizer a realidade das operações nos terminais, com certa atenção especial a essas atividades.

6) Fomento à criação de uma base de dados de volume de tráfego nas vias do entorno do Complexo Portuário

Fomentar criação de dados de contagem ou uma base que disponibilize dados existentes, para planejamento de políticas públicas efetivas com o planejamento de ações voltadas a infraestrutura viária, melhorando a trafegabilidade no entorno da instalação portuária.

7) Fomento à elaboração de um plano de contingenciamento para garantir o abastecimento da população em situação de cheias extremas do Rio Madeira

Elaboração de Plano de Contingência com os procedimentos a serem adotados em casos de situações de emergência no caso de cheia extrema, de todas as entidades envolvidas, prejudicando a eficiência das operações e evitar desabastecimento da população de Porto Velho.

8) Implantação de plano de metas de desempenho empresarial

Implantar indicadores, metas e remuneração variável dos gestores da SOPH, conforme plano de metas baseado nas diretrizes da SNP/MTPA, gerenciando melhores as ações e resultados da empresa incentivando a eficiência por meio de remuneração variável dos dirigentes.

11.5. Meio Ambiente

Os devidos planos de ações previstos no Plano Mestre estão descritos abaixo em tabela de forma resumida e sequenciada, com detalhamento de cada ação em seguida.

PLANO DE AÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PORTO VELHO					
Item	Descrição da Ação	Instalação portuária	Status	Responsável	Prazo recomendado
1	Inserção da variável ambiental no planejamento portuário	Complexo Portuário	Não iniciado	SOPH, Hermasa, TUPs, ETCs, SEMA, SEDAM, Ibama, Prefeitura Municipal de Porto Velho	2 anos
2	Estabelecimento de procedimentos específicos de controle e gestão ambiental e de saúde e segurança do trabalho no Porto Organizado de Porto Velho e Terminais	Complexo Portuário	Iniciado	SOPH, Hermasa, TUPs e ETCs	2 anos
3	Consolidação do setor de gestão ambiental e saúde e segurança do trabalho	Complexo Portuário	Iniciado	SOPH, Hermasa, TUPs e ETCs	5 anos
4	Promover a certificação ambiental nas instalações do Complexo Portuário de Porto Velho	Complexo Portuário	Não iniciado	SOPH, Hermasa, TUPs e ETCs	5 anos

5	Implantação do Sistema de Tanque Séptico e sumidouro no Porto de Porto Velho	Porto Público	Não iniciado	SOPH	1 ano
6	Apoio na busca pela gestão integrada da região de Porto Velho através de estudos urbanísticos e de valorização ambiental	Complexo Portuário	Não iniciado	SOPH, TUPs, ETCs, Prefeitura Municipal de Porto Velho, Governo do Estado de Rondônia, SEMA, SEDAM, Ibama	4 anos
7	Incentivo ao cumprimento da Lei nº 12.305/2010	Complexo Portuário	Não iniciado	SOPH, Hermasa, TUPs, ETCs, Prefeitura Municipal de Porto Velho, Governo do Estado do de Rondônia, SEDAM	31/07/2018
8	Inclusão de ações com a comunidade externa no Programa de Educação Ambiental Proposto no PCA	Complexo Portuário	Não iniciado	SOPH, Hermasa, TUPs e ETCs	1 ano
9	Avaliação da possibilidade de implantação de monitoramentos ambientais	Complexo Portuário	Não iniciado	SOPH, TUPs e ETCs, SEMA, SEDAM e Ibama	1 ano
10	Implantação de programa de controle de fauna sinantrópica nociva	Complexo Portuário	Não iniciado	SOPH, Hermasa, TUPs e ETCs, SEMA, SEDAM e Ibama	2 anos
11	Elaboração e execução do Programa de Gerenciamento de Riscos	Complexo Portuário	Não iniciado	SOPH, Hermasa, TUPs e ETCs	2 anos

12	Fomento à fiscalização da atividade ilegal de extração do ouro às margens do Rio Madeira	Complexo Portuário	Não iniciado	SOPH, Hermasa, TUPs, ETCs, Prefeitura Municipal de Porto Velho, Governo do Estado de Rondônia, SEMA, SEDAM e Ibama	2 anos
13	Fomento à Implantação do Plano de Área	Complexo Portuário	Iniciado	SOPH, Hermasa, TUPs, ETCs, Prefeitura Municipal de Porto Velho, Governo do Estado de Rondônia, SEMA, SEDAM, Ibama.	1 ano
14	Fomento à elaboração dos Planos de Manejo da APA do Rio Madeira e da Floresta Estadual de Rendimento Sustentado do Rio Madeira	Complexo Portuário	Não iniciado	SOPH, Hermasa, TUPs, ETCs, SEDAM, Prefeitura Municipal de Porto Velho.	2 anos

Tabela 35 – Meio Ambiente

1) Inserção de variável ambiental no planejamento portuário

Sugestão relacionada a futuras intervenções no meio ambiente, devidamente planejado evitando impactos ambientais, bem como do controle da degradação ambiental causada pela atividade portuária, garantindo a expansão portuária de forma sustentável.

2) Estabelecimento de Procedimentos Específicos de Controle e Gestão Ambiental e de Saúde e Segurança do Trabalho no Porto Organizado de Porto Velho e Terminais

Procedimentos a serem adotados no controle de gestão do setor do meio ambiente, saúde e segurança, com a realização de programas e instrumentos de planejamento de gestão orçamentária e financeira.

Tais medidas devem estar estabelecidas dentro da Agenda Institucional a ser perquirida no PDZ, assegurando os recursos necessários para tal fim.

3) Consolidação do Setor de Gestão Ambiental de Saúde e Segurança do Trabalho

Tem como objetivo capacitação e complementação dos núcleos ambientais e de saúde do trabalhador, com a ampliação do quadro de pessoal, contribuindo para elevação dos índices ambientais e redução dos problemas relacionados a acidentes.

Visa o melhor atendimento às demandas do meio ambiente, saúde e segurança do trabalho, com abertura de concurso público e/ou processo licitatório para complementação do setor.

4) Promover a Certificação Ambiental nas Instalações do Complexo Portuário de Porto Velho

A partir da demonstração e comprometimento a práticas socioambientais sustentáveis, bem como seu compromisso com a segurança, higiene e saúde do trabalho, certificação o SGA portuária com a ISO 14001 e OHSAS 18001.

Deverá ser buscada o reconhecimento internacional de políticas e práticas ambientais de acordo com as normas.

5) Implantação do Sistema de Tanque Séptico e Sumidouro no Porto de Porto Velho

Na ausência de redes públicas de saneamento, deverá ser adotada soluções individuais de destinação final dos esgotos sanitários, conforme art. 43, §1º da Lei n. 11.445 que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico.

Deverá ser executado projeto de tanque séptico e sumidouro a ser realizado pela autoridade portuária, para o tratamento de efluentes a níveis não prejudiciais ao meio ambiente, realizando a devida licitação e execução da obra.

6) Apoio na Busca Pela Gestão Integrada da Região de Porto Velho Através de Estudos Urbanísticos e de Valorização Ambiental

Tem como objetivo fomentar com as instituições intervenientes uma agenda para elaboração de planos multidisciplinares, adequados ao crescimento econômico da região.

Como planos multidisciplinares, cita-se a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) e a Avaliação Ambiental Integrada (AAI).

7) Incentivo ao Cumprimento da Lei n. 12.305/2010

Tem o condão de fomentar o cumprimento da legislação ambiental vigente, Lei n. 12.305/2010, quanto a extinção do lixão controlado, acarretando na licitação para construção de aterro sanitário na cidade de Porto Velho.

Incentivar a coleta seletiva, triagem de resíduos recicláveis e cooperativas de catadores, garantindo de forma correta a gestão dos resíduos de forma correta e a execução do PGRS da SOPH e das demais instalações portuárias.

8) Inclusão de Ações com a Comunidade Externa no Programa de Educação Ambiental Proposto no PCA

Executar o Programa de Educação Ambiental proposto no PCA com temas ligados ao saneamento básico (água, esgoto, resíduos sólidos urbanos e drenagem pluvial), melhorando a qualidade de vida e da saúde pública na comunidade ao entorno do Porto.

É importante destacar que o cunho maior é a aplicação de medidas socioeducativas, incluindo a comunidade externa em ações sociais das instalações portuárias, com metodologias de soluções coletivas sobre questões relacionadas ao saneamento, saúde, patrimônio natural, higiene e recursos hídricos.

9) Avaliação da Possibilidade de Implantação de Monitoramentos Ambientais

Elaboração de planos e programas de monitoramento ambientais das atividades poluidoras, mitigando seus impactos ambientais negativos por meio de equipamentos de controle e implementação de medidas de acompanhamentos ambientais.

Atendimento das licenças de operação no cumprimento do atendimento de todas as determinações técnicas constantes nos estudos ambientais.

Implementação de monitoramentos ambientais como qualidade do ar, de águas superficiais e subterrâneas, biota aquática e terrestre, sedimentos e ruídos, garantindo o atendimento da legislação pertinente.

10) Implantação de Programa de Controle de Fauna Sinantrópica Nociva

Objetivando manter as instalações portuárias com o controle para a prevenção da proliferação de vetores e controle de pragas como pombos, baratas, ratos, insetos, bem como outros animais potencialmente transmissores de doenças.

11) Elaboração e Execução do Programa de Gerenciamento de Riscos

Intuito de prevenir acidentes ambientais que possam prejudicar os trabalhadores, as instalações portuárias e o meio ambiente, com técnicas de redução a possibilidade de acidentes.

Assim, necessário o Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) identificando os riscos ambientais a que os trabalhadores e o meio ambiente possam ser expostos, detalhando medidas de prevenção e do cumprimento de normas regulamentares para atividades de alto risco.

12) Fomento à Fiscalização da Atividade Ilegal de Extração do Ouro às Margens do Rio Madeira

Maior fiscalização sobre o garimpo ilegal, garantindo a segurança da atividade portuária e da navegação, riscos de incêndios em instalações portuárias de granéis líquidos motivado pelas substâncias inflamáveis utilizadas na extração do ouro, de comunidades ribeirinhas evitando prejuízos ambientais.

Incentivar a legalização das dragas nos termos da legislação ambiental e estadual, evitando práticas ilegais e garantindo a segurança na navegação, dos terminais portuários, da comunidade ribeirinha e de toda a sociedade beneficiada.

13) Fomento à Implantação do Plano de Área

Plano de Área visando integrar o Plano de Emergência Individual (PEI) do Porto, do terminal arrendado e das TUP's, com cooperação dos integrantes no perfezimento de ações conjuntas e coordenadas nos atendimentos das emergências, bem como material e recursos humanos.

Sugere-se a implantação do PEI com a divisão de custos entre as empresas participantes com capacitação dos usuários na área.

14) Fomento à Elaboração do Plano de Manejo da APA do Rio Madeira d da Floresta Estadual de Rendimento Sustentado do Rio Madeira

Objetivando a garantia da atividade portuária e os impactos ambientais sejam considerados no planejamento do uso sustentável dos recursos naturais das Unidades de Conservação (UC).

Plano de Manejo que estabelece normas, restrições de uso e ações a ser desenvolvida para o manejo sustentável de recursos naturais, deverão ser considerados em virtude da proximidade com outras unidades de conservação no Complexo Portuário.

11.6. Porto-Cidade

Foco no Plano de Ações a ser desenvolvido acerca do Porto-Cidade, com iniciativas que competem à Autoridade Portuária ou sua atuação perante outras entidades, com o intuito de fomentar iniciativas beneficiando o Complexo Portuário e os municípios limítrofes.

PLANO DE AÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PORTO VELHO					
Item	Descrição da Ação	Instalação portuária	Status	Responsável	Prazo recomendado
1	Participação no processo de atualização do Plano Diretor Municipal (PDM) e seu zoneamento	Complexo Portuário	Não iniciado	SOPH e Prefeitura Municipal de Porto Velho	Ação contínua
2	Fortalecimento da comunicação e ações conjuntas entre a Autoridade Portuária, empresas privadas e o Poder Público	Complexo Portuário	Iniciado	SOPH, TUP Amaggi, ETC Bertolini, Prefeitura Municipal de Porto Velho e Governo do Estado de Rondônia	Ação contínua

3	Acompanhamento, fomento e realização de iniciativas socioambientais com as comunidades no entorno do Complexo Portuário	Complexo Portuário	Iniciado	SOPH, Hermasa, Terminal Amazongás, TUP Cargill Agrícola, TUP Fogás, TUP Petróleo Sabbá, TUP Porto Velho, ETC Tepovel, TUP Amaggi e ETC Bertolini	Ação contínua
4	Realização de iniciativas socioambientais com as comunidades do entorno do Porto de Porto Velho	Complexo Portuário	Iniciado	SOPH	Ação contínua
5	Pleitear estudos e fiscalização das áreas ocupadas ilegalmente nas margens do Rio Madeira	Complexo Portuário	Não iniciado	SOPH, Prefeitura Municipal de Porto Velho, ANTAQ, MPF, MP-RO, Secretarias Estadual e Municipal de Meio Ambiente	Ação contínua

Tabela 36 – Porto-cidade

1) Participação no Processo de Atualização do Plano Diretor Municipal (PDM) e seu Zoneamento

Participação da SOPH, na atualização do Plano Diretor Municipal e do seu zoneamento, retratando a forma de uso das áreas e as diretrizes para o seu desenvolvimento, visualizando benefícios para o Porto e a cidade.

O Plano Diretor em Porto Velho, tem a figura de ser um Plano Participativo, de vários seguimentos, com a autoridade portuária e demais membros do setor, em

apresentar melhor forma de atualização do Plano e do seu Zoneamento, possibilitando benefícios para o setor portuário e todos que dependam dele, bem como da cidade.

Atualmente o Plano Mestre foi homologado e seu Zoneamento de diversas formas conforme cada localização pertinente ao setor portuário, com o foco em uma nova área portuária, compreendida como Chuelo, aumentando a capacidade portuária na cidade e toda a logística perpetrada com o intuito de diminuir os impactos ocasionados por veículos nas vias e aumentar o fluxo de cargas dos terminais que já estavam em outros Portos com limitação de áreas para infraestrutura, dentre outros benefícios.

2) Fortalecimento da Comunicação e Ações Conjuntas entre a autoridade portuária, empresas privadas e o Poder Público

Intuito de realização de projetos e ações integradas ao Poder Público, na realização de obras de infraestrutura urbana e viária, viabilizando a expansão portuária e benfeitorias no espaço de interface porto-cidade.

Projeto expansível na Área Chuelo viabilizando área afastada da área central do município, mitigando impactos gerados pela atividade portuária na região urbana de Porto Velho.

Segure-se que outras instalações portuárias devem conter infraestrutura adequada já que outras áreas foram delimitadas para maior fluxo de veículos de mercadorias, assim melhorando os serviços portuários, impactos gerados pelo setor e mitigando impactos gerados na área central urbano de Porto Velho.

3) Acompanhamento, Fomento e Realização de Iniciativas Socioambientais com as Comunidade no Entorno do Complexo Portuário

Tem como objeto a continuação, fomento, realização e acompanhamento de iniciativas e ações que qualifiquem a relação socioambiental do Porto Organizado e outros terminais portuários compreendidos pelo Complexo Portuário na cidade de Porto Velho.

O trecho situado na área Chuelo ainda necessita de intervenção da Via Expresso Porto em condições aos acessos dos terminais do local. Deve-se diminuir os impactos gerados pelos fluxos de caminhões que acessam os terminais portuária, principalmente aqueles situados na Estrada do Belmont, bem como os caminhões que atravessam a região central do município para chegar ao Porto.

4) Realização de Iniciativas Socioambientais com as comunidades do entorno do Porto de Porto Velho

Deve ter uma maior aproximação do Porto com a população no seu entorno, em uma relação harmoniosa entre ambas, mitigando possíveis impactos gerados pela atividade portuária.

Garantir também processos de aquisição e de desapropriação de algumas áreas de comunidades localizadas no entorno do Porto, em virtude da real necessidade de expansão e adequação das áreas com o fim proposto.

Deve-se dar continuidade e realizar o devido acompanhamento de iniciativas e ações que qualifiquem a relação socioambiental do Porto com a população que estão entorno do Porto.

5) Pleitear Estudos e Fiscalização das Áreas Ocupadas Ilegalmente nas Margens do Rio Madeira

O Rio Madeira está em processo natural de alteração do seu leito, possui instalações de usinas hidrelétricas em seu curso e ocupações nas margens de terminais irregulares que podem estar potencializando tal evento.

Pode ocasionar desbarrancamento das margens do Rio Madeira, impactando diretamente a atividade portuária, com destruição de estruturas e influenciar de sobremaneira estudos de viabilidade de expansão portuária.

Assim, estudos que indiquem a melhor alternativa para a contenção das margens, com ações de prevenção a acidentes decorrente desse processo erosivo. Para tal fim, foi recomendada que a Autoridade Portuária pleitear a fiscalização de áreas já interditadas pelo Ministério Público, contribuindo dessa forma na eficiência das recomendações do órgão.