

NOVEMBRO DE 2023

# PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE



GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
PORTOS RS – AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO SUL



MINISTÉRIO DE  
PORTOS E AEROPORTOS



## INTRODUÇÃO

O presente documento trata do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto Organizado do Rio Grande, situado no Rio Grande do Sul. No âmbito do planejamento portuário nacional, definiu-se como portos organizados as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e acesso ao porto, sendo o PDZ um instrumento de planejamento da Administração Portuária que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região aonde se localiza o porto. É um instrumento de planejamento que contempla as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do porto organizado, com aderência ao respectivo Plano Mestre.

A Portos RS vem realizando um intenso trabalho para qualificar, estimular e ampliar a movimentação de cargas no Estado do Rio Grande do Sul. O Estado possui 3 portos públicos, 2 Estações de Transbordo de Carga – ETC, e 18 Terminais de Uso Privativo - TUP (atualmente, alguns destes encontram-se sem operação). São mais de 754 km de vias navegáveis com ampla capacidade de receber novos complexos industriais. Estar próximo ao sistema hidroportuário é garantia de competitividade ao produto final, haja vista a diminuição dos custos logísticos. O sistema hidroviário é de importância estratégica para o Estado, pelo potencial das vias navegáveis interiores, redução de custos e economia de combustível no transporte de cargas, especialmente daquelas de grande volume unitário, em distâncias compatíveis com a modalidade hidroviária.

O complexo portuário gaúcho movimentou em 2020 mais de 55 milhões de toneladas entre todas as cargas, sendo o maior movimentador o Porto do Rio Grande, que possui grande capacidade para receber novas cargas e investimentos. Além disso, possui uma das maiores retroáreas disponível em portos brasileiros para a expansão de atividades industriais. Toda a região banhada pela Lagoa dos Patos, rios e canais adjacentes é opção logística de grande qualidade.

O último PDZ do Porto do Rio Grande foi publicado em abril de 2019, através da Portaria nº 1.125, com posterior alteração, conforme Portaria nº 4.470, de 15 de outubro de 2019. Desde então, o cenário se alterou de maneira significativa, e com a publicação do Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas, no ano de 2020, bem como a revisão de sua poligonal, definida pela Portaria nº 121 de 18 de agosto do mesmo ano, resultou na necessidade de uma completa revisão e atualização do referido Plano.

O Plano Mestre traz as principais diretrizes de desenvolvimento, percepções e instrumentos legais vigentes, cabendo à Autoridade Portuária interpretar os parâmetros do Plano Mestre, indicando ajustes sempre que necessário.

A atualização do PDZ do Porto Organizado do Rio Grande encontra-se em consonância com a Portaria nº 61, de 10 de junho de 2020, que estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário.

## SUMÁRIO

IDENTIFICAÇÃO DO	PORTOS E ALCANTARAS
<b>LISTA DE FIGURAS.....</b>	<b>5</b>
<b>LISTA DE TABELAS.....</b>	<b>8</b>
<b>1 INFORMAÇÕES GERAIS.....</b>	<b>11</b>
1.1 Localização .....	11
1.2 Dados Cadastrais.....	17
1.3 Marcos Legais.....	18
1.4 Delimitação do Porto Organizado .....	18
1.5 Estrutura administrativa e de gestão .....	21
<b>2 ZONEAMENTO .....</b>	<b>23</b>
2.1 Áreas e instalações afetas às operações portuárias .....	26
2.1.1 Reordenamento espacial das áreas afetas.....	32
2.2 Áreas afetas às atividades portuárias arrendadas, com servidão de passagem e de uso público.....	32
2.2.1 Áreas afetas às atividades portuárias arrendadas .....	33
2.2.2 Áreas afetas às atividades portuárias com servidão de passagem .....	34
2.2.3 Áreas afetas às atividades portuárias de uso público .....	35
2.2.4 Reordenamento espacial das áreas afetas arrendadas, com servidão de passagem e de uso público .....	40
2.3 Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento.....	44
2.3.1 Reordenamento espacial das áreas afetas disponíveis para arrendamento .....	50
2.4 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias .....	52
2.5 Áreas e instalações não afetas às atividades portuárias em exploração indireta .....	55
2.5.1 Reordenamento espacial das áreas não afetas em exploração indireta .....	60
2.6 Áreas não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta.....	63
2.6.1 Reordenamento espacial das áreas não afetas disponíveis para exploração indireta	67
2.7 Terminias de Uso Privado dentro da poligonal do Porto .....	70
2.8 Áreas e instalações alfandegadas .....	70

2.9	Áreas de interesse portuário fora do Porto Organizado .....	73
2.9.1	Terminais de Uso Privado existentes no entorno do Porto .....	73
2.9.2	Rio Grande Porto-Indústria .....	75
2.9.3	Produtos de interesse para expansão da atividade portuária .....	77
<b>3</b>	<b>INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO .....</b>	<b>79</b>
3.1	Energia elétrica.....	79
3.2	Abastecimento de água.....	82
<b>4</b>	<b>RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO .....</b>	<b>83</b>
4.1	Processos e sistemas de monitoramento e/ou controle do tráfego aquaviário .....	83
4.2	Processos e sistemas de monitoramento do tráfego terrestre .....	84
<b>5</b>	<b>LICENCIAMENTO AMBIENTAL .....</b>	<b>85</b>
<b>6</b>	<b>ISPS CODE .....</b>	<b>86</b>
<b>7</b>	<b>VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO .....</b>	<b>87</b>
7.1	Vias de circulação rodoviária .....	87
7.2	Vias de circulação ferroviária .....	92
<b>8</b>	<b>ACESSOS TERRESTRES.....</b>	<b>94</b>
8.1	Rodoviários.....	95
8.2	Ferrovíarios .....	98
8.3	Dutoviários .....	101
<b>9</b>	<b>ACESSOS AQUAVIÁRIOS .....</b>	<b>102</b>
9.1	Canal de acesso .....	102
9.2	Bacia de evolução.....	113
9.3	Áreas de fundeio .....	116
9.4	Hidrovias.....	123
<b>10</b>	<b>INTERFERÊNCIA DO PLANO DIRETOR URBANO DO MUNICÍPIO NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO .....</b>	<b>136</b>
<b>11</b>	<b>PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS.....</b>	<b>150</b>
11.1	Melhorias operacionais .....	151
11.2	Investimentos portuários .....	153
11.3	Acessos ao Porto .....	156

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

11.4	Gestão portuária .....	161
11.5	Meio ambiente .....	164
11.6	Porto-Cidade .....	166
<b>AUTORIDADE PORTUÁRIA.....</b>		<b>168</b>

**LISTA DE FIGURAS**

FIGURA 1 – Molhes da Barra do Rio Grande .....	11
FIGURA 2 – Localização do Porto do Rio Grande .....	12
FIGURA 3 – Zona Portuária Porto Velho .....	13
FIGURA 4 – Zona Portuária Porto Novo .....	14
FIGURA 5 – Zona Portuária Superporto .....	14
FIGURA 6 – Zona Portuária São José do Norte.....	15
FIGURA 7 – Zonas Portuárias do Porto do Rio Grande .....	16
FIGURA 8 – Poligonal do Porto Organizado do Rio Grande (conforme Portaria nº 121 de 18 de agosto de 2020 - MINFRA) .....	20
FIGURA 9 – Organograma da PortosRS.....	23
FIGURA 10 – Mapa geral das áreas/instalações do porto organizado.....	25
FIGURA 11 - Vista aérea das áreas/instalações afetas às operações portuárias .....	31
FIGURA 12 - Áreas afetas às operações portuárias arrendadas .....	33
FIGURA 13 - Áreas afetas às operações portuárias com servidão de passagem .....	34
FIGURA 14 - Áreas afetas às operações portuárias de uso público .....	39
FIGURA 15 - Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento .....	49
FIGURA 16 - Vista aérea das áreas e instalações não afetas às operações portuárias .....	54
FIGURA 17 - Áreas não afetas às operações portuárias em exploração indireta .....	59
FIGURA 18 - Áreas não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta ..	66
FIGURA 19 - Vista aérea dos recintos alfandegados <sup>1</sup> (linha verde: poligonal do porto organizado) .....	72
FIGURA 20 – Localização dos Terminais de Uso Privado no entorno do Porto .....	75
FIGURA 21 – Rio Grande Porto-Indústria .....	77
FIGURA 22 – Produtos de interesse para expansão da atividade portuário (em azul claro) e a área do Porto Organizado (polígono vermelho) .....	78
FIGURA 23 – Pátios de caminhões na retroária do Porto do Rio Grande .....	84
FIGURA 24 – Área disponível para implantação de pátio de triagem.....	85
FIGURA 25 – Vias internas do Porto Organizado – Zona Portuária Superporto (linhas amarelas: vias e linha vermelha: poligonal do Porto).....	88

FIGURA 26 – Vias internas do Porto Organizado – Zona Portuária Porto Novo (linhas amarelas: vias e linha vermelha: poligonal do Porto).....	89
FIGURA 27 – Gates Porto Novo .....	90
FIGURA 28 – Gates dos Terminais antiga Amoniasul (Brownfield 01), Braskem e Petrobras ....	91
FIGURA 29 – Gates do Terminal Tergrasa .....	91
FIGURA 30 – Gates do Terminal Tecon .....	92
FIGURA 31 – Diagrama dos trechos da malha ferroviária em Rio Grande.....	93
FIGURA 32 – Vista aérea do Pátio ferroviário do Terminal Tergrasa .....	94
FIGURA 33 – Acessos rodoviários federais.....	96
FIGURA 34 – Acesso rodoviário estadual (linha azul) .....	97
FIGURA 35 – Acessos rodoviários municipais .....	98
FIGURA 36 – Ligações Ferroviárias do Porto do Rio Grande .....	100
FIGURA 37 – Localização das dutovias que chegam ao Porto do Rio Grande .....	101
FIGURA 38 – Principais áreas de dragagem do Porto Organizado do Rio Grande e canal natural de São José do Norte.....	105
FIGURA 39 – Carta Náutica 2101 (em processo de atualização no Centro de Hidrografia da Marinha).....	110
FIGURA 40 – Referenciais dos canais de acesso ao Porto do Rio Grande (OS 23/2020 – Portos RS) .....	112
FIGURA 41 – Áreas de manobra do Porto do Rio Grande.....	116
FIGURA 42 – Áreas de fundeio do Porto do Rio Grande .....	119
FIGURA 43 – Detalhamento das áreas de fundeio ALFA e de Segurança Militar.....	119
FIGURA 44 – Detalhamento da área de fundeio HOTEL no Canal São Gonçalo .....	120
FIGURA 45 – Detalhamento dos pontos de fundeio .....	122
FIGURA 46 – Áreas de fundeio F oxtrot e Echo marcadas na Carta Náutica nº 2101 detalhamento dos pontos de fundeio.....	123
FIGURA 47 – Localização do Acesso Hidroviário do Porto do Rio Grande .....	124
FIGURA 48 – Acesso Hidroviário do Porto do Rio Grande - Lagoa Mirim .....	125
FIGURA 49 – Acesso Hidroviário ao Porto de Pelotas.....	126
FIGURA 50 – Áreas e sinais náuticos da Lagoa dos Patos .....	128
FIGURA 51 – Acesso Hidroviário ao Porto de Porto Alegre e terminais portuários da região metropolitana de Porto Alegre .....	129
FIGURA 52 – Espacialização das Áreas de Fundeio do Acesso Hidroviário do Porto do Rio Grande .....	131

FIGURA 53 –Áreas de Fundeio do Porto de Pelotas.....	131
FIGURA 54 –Espacialização das Travessias Hidroviárias do RS .....	133
FIGURA 55 –Barragens e Eclusas do acesso hidroviário do Porto do Rio Grande .....	134
FIGURA 56 – Mapa do perímetro urbano da cidade do Rio Grande.....	137
FIGURA 57 – Parte do mapa geral do Município de São José do Norte.....	138
FIGURA 58 – Integração do Porto com o perímetro urbano dos Municípios de Rio Grande e São José do Norte .....	139
FIGURA 59 – Vista aérea do Porto Velho e do Centro de Rio Grande .....	140
FIGURA 60 – Núcleos residenciais irregulares suprimidas da área do Porto Organizado do Rio Grande.....	142
FIGURA 61 – Parte do Mapa 06 do Plano Diretor do Município do Rio Grande (Unidades de Planejamento).....	144
FIGURA 62 – Detalhe 01: Mapa 06 do Plano Diretor do Município do Rio Grande (Unidades de Planejamento) e as zonas portuárias Porto Velho e Porto Novo [Poligonal do Porto Organizado do Rio Grande (linha amarela)] .....	145
FIGURA 63 – Detalhe 02: Mapa 06 do Plano Diretor do Município do Rio Grande (Unidades de Planejamento) e a parte norte da zona portuária Superporto [Poligonal do Porto Organizado do Rio Grande (linha amarela)] .....	146
FIGURA 64 – Detalhe 03: Mapa 06 do Plano Diretor do Município do Rio Grande (Unidades de Planejamento) e a parte sul da zona portuária Superporto [Poligonal do Porto Organizado do Rio Grande (linha amarela)] .....	147
FIGURA 65 – Mapa 05 do Plano Diretor do Município de São José do Norte (Modelo Espacial do Território).....	148
FIGURA 66 – Detalhe do limite leste da poligonal do Porto Organizado [atual (vermelha) e antiga (amarela)] .....	149



**LISTA DE TABELAS**

TABELA 1 – Localização geográfica das zonas portuárias do Porto do Rio Grande .....	15
TABELA 2 – Dados cadastrais da Autoridade Portuária do Rio Grande .....	18
TABELA 3 – Áreas afetas às operações portuárias .....	29
TABELA 4 – Áreas afetas às operações portuárias arrendadas.....	33
TABELA 5 – Áreas afetas às operações portuárias com servidão de passagem.....	34
TABELA 6 – Áreas afetas às operações portuárias de uso público.....	36
TABELA 7 – Reordenamento espacial das áreas afetas arrendadas, com servidão de passagem e de uso público .....	43
TABELA 8 – Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento .....	45
TABELA 9 – Reordenamento espacial das áreas afetas disponíveis para arrendamento .....	51
TABELA 10 – Áreas não afetas às operações portuárias .....	53
TABELA 11 – Áreas não afetas às operações portuárias em exploração indireta .....	57
TABELA 12 – Reordenamento espacial das áreas não afetas em exploração indireta .....	62
TABELA 13 – Áreas não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta..	64
TABELA 14 – Reordenamento espacial das áreas não afetas disponíveis para exploração indireta .....	69
TABELA 15 – Recintos Alfandegados no Complexo do Porto do Rio Grande.....	71
TABELA 16 – Terminais de Uso Privado no entorno do Porto .....	73
TABELA 17 – Unidades consumidoras.....	79
TABELA 18 – Licença ambiental do Porto do Rio Grande .....	86
TABELA 19 – Declaração de Cumprimento do ISPS Code em Rio Grande .....	87
TABELA 20 – Portões de acesso ao cais do Porto Novo .....	90
TABELA 21 – Dimensões dos navios-tipo .....	103
TABELA 22 – Principais áreas de dragagem conforme projeto executivo e seus parâmetros operacionais.....	104
TABELA 23 – Coordenadas do Canal Externo do Porto do Rio Grande.....	106
TABELA 24 – Coordenadas do Canal Interno do Porto do Rio Grande .....	107
TABELA 25 – Coordenadas do Canal e Berços do Porto Novo do Porto do Rio Grande .....	108
TABELA 26 – Coordenadas do Canal de São José do Norte .....	109

TABELA 27 – Calados máximos das embarcações nos canais de acesso ao Porto do Rio Grande (Canal de Acesso ao Superporto e Canal de Acesso ao Porto Novo) .....	111
TABELA 28 – Velocidades máximas das embarcações nos canais de acesso ao Porto do Rio Grande (Canal de Acesso ao Superporto e Canal de Acesso ao Porto Novo) .....	111
TABELA 29 – Calados máximos das instalações portuárias do Porto Organizado do Rio Grande .....	113
TABELA 30 – Dados gerais das áreas de manobra do Porto do Rio Grande .....	114
TABELA 31 – Coordenadas das poligonais das áreas de manobra .....	115
TABELA 32 – Poligonais das áreas de fundeio .....	118
TABELA 33 – Pontos de fundeio – áreas Charlie e Delta .....	120
TABELA 34 – Pontos de fundeio – área Echo .....	121
TABELA 35 – Distâncias de navegação da Lagoa Mirim .....	125
TABELA 36 – Geometria dos Canais do Rio São Gonçalo .....	126
TABELA 37 – Geometria dos Canais da Lagoa do Patos .....	127
TABELA 38 – Geometria dos Canais do Delta do Jacuí .....	129
TABELA 39 – Geometria dos Canais do Rio Gravataí .....	130
TABELA 40 – Geometria dos Canais do Lago Guaíba .....	130
TABELA 41 – Relação das Barragens e Eclusas junto às Hidrovias Interiores do RS .....	133
TABELA 42 – Distâncias de navegação do Rio Jacuí .....	134
TABELA 43 – Distâncias de navegação do Rio Taquarí .....	134
TABELA 44 – Distâncias de navegação do Rio Caí .....	135
TABELA 45 – Distâncias de navegação do Rio dos Sinos .....	135
TABELA 46 – Distâncias de navegação do Rio Gravataí .....	135
TABELA 47 – Distâncias de navegação do Rio (Lago) Guaíba .....	135
TABELA 48 – Distâncias de navegação do Rio São Gonçalo e Lagoa dos Patos .....	135
TABELA 49 – Plano de ações do Porto do Rio Grande – Melhorias Operacionais .....	151
TABELA 50 – Ações de acompanhamento – Melhorias Operacionais .....	152
TABELA 51 – Plano de ações do Porto do Rio Grande – Investimentos Portuários .....	153
TABELA 52 – Ações de acompanhamento – Investimentos portuários .....	155
TABELA 53 – Plano de ações do Porto do Rio Grande – Acessos ao Porto .....	157
TABELA 54 – Ações de acompanhamento – Acessos ao Porto .....	160
TABELA 55 – Plano de ações do Porto do Rio Grande – Gestão Portuária .....	161
TABELA 56 – Ações de acompanhamento – Gestão Portuária .....	163

TABELA 57 – Plano de ações do Porto do Rio Grande – Meio Ambiente.....	164
TABELA 58 – Ações de acompanhamento – Meio ambiente .....	165
TABELA 59 – Plano de ações do Porto do Rio Grande – Porto-Cidade .....	166
TABELA 60 – Ações de acompanhamento – Porto-Cidade .....	167

## 1 INFORMAÇÕES GERAIS

O presente capítulo compreende o levantamento da localização, dados cadastrais, marcos legais, delimitação do Porto Organizado, bem como discorre sobre a estrutura administrativa e de gestão do Porto do Rio Grande.

### 1.1 Localização

A Cidade do Rio Grande, no sul do Rio Grande do Sul, é a sede do principal complexo portuário do Estado. O Porto do Rio Grande possui em seu complexo, entre outras áreas, cais comerciais de uso público, terminais arrendados, terminais de uso privativo, além de áreas disponíveis para arrendamento. Este complexo tem capacidade para movimentar mais de 50 milhões de toneladas ao ano.

O Porto do Rio Grande está abrigado pelas águas da Lagoa dos Patos. Seu acesso marítimo se dá pelos Molhes da Barra do Rio Grande. Esses molhes encontram-se cada um em um município distinto (Rio Grande e São José do Norte) e estende-se por mais de 4 km mar adentro, sendo uma grande obra de engenharia oceânica. Seu tamanho e beleza impressionam turistas e navegantes que chegam ao complexo portuário.



FIGURA 1 – Molhes da Barra do Rio Grande

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Privilegiado por seus aspectos geográficos, o Porto do Rio Grande consolidou-se como estratégico pela sua forte atuação no extremo sul do Brasil, estando entre os mais importantes do continente americano em produtividade. Possui excelente profundidade em seus terminais de granéis e de contêineres, superior ao correspondente nos portos argentinos. Dotado de uma completa infraestrutura operacional, coloca o Estado do Rio Grande do Sul como o maior em movimentação de cargas na região sul do País

Dos três Portos Organizados do Estado do Rio Grande do Sul (Porto Organizado do Rio Grande, Porto Organizado de Pelotas e Porto Organizado de Porto Alegre), é o porto marítimo com maior movimentação. Localizado à 318 km da capital Porto Alegre, é escoadouro natural de toda bacia hidrográfica da Laguna dos Patos.



**FIGURA 2 – Localização do Porto do Rio Grande**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Subdividido em áreas operacionais distintas, o Porto do Rio Grande é formado pela Zona Portuária Porto Velho, a Zona Portuária Porto Novo, Zona Portuária Superporto e a Zona Portuária de São José do Norte. Cada uma dessas áreas cumpre uma função específica dentro do complexo portuário.

A Zona Portuária Porto Velho, onde está localizado o conhecido Porto Histórico, é uma área não operacional que conta a história da construção do Rio Grande do Sul. A oportunidade de atracação e navegação foi fundamental para a escolha de Portugal colocar um Forte para proteção do Brasil em Rio Grande. Por isso, a história do Porto, Cidade e Estado, se confundem nesse ponto. Atualmente, o cais acostável do Porto Velho é utilizado para as embarcações

pesqueiras de pequeno porte, além de servir de apoio para o turismo e lazer. Seu cais histórico não recebe mais operações portuárias.



FIGURA 3 – Zona Portuária Porto Velho

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

O cais comercial do Porto do Rio Grande encontra-se na Zona Portuária Porto Novo. Possui um cais linear de 1950 metros, sendo 1575 metros de cais modernizado. Com capacidade para atracação de até 08 embarcações simultâneas, sua operação ocorre através dos operadores portuários. O cais público possui uma dinamização de produtos em sua movimentação, com destaque para a celulose, cargas de projetos rodantes como veículos de passeio, tratores e maquinários agrícolas, além de movimentar uma série de grãos. O Porto Novo marca o início da organização portuária do Porto do Rio Grande. Em 15 de novembro de 1915 foi inaugurado com festividades no Município. O Porto Novo atualmente possui um calado operacional de 9,45 metros e é multiuso.



**FIGURA 4 – Zona Portuária Porto Novo**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

No Superporto do Rio Grande estão localizados terminais arrendados, e nas suas imediações estão localizados os Terminais de Uso Privados (TUPs), que compõem o Complexo portuário do Porto do Rio Grande. Sua criação data da década de 70 quando o complexo portuário passou a ter especialidade em diversas cargas, entre elas a soja. O Superporto possui o maior calado operacional do Porto do Rio Grande, atingindo 15m.



**FIGURA 5 – Zona Portuária Superporto**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Dentro da poligonal do Porto do Rio Grande encontra-se também área no Município de São José do Norte. Na margem deste Município existe um único projeto em operação: o Estaleiro EBR. Porém, possui grandes áreas que podem ser utilizadas para a criação de Terminais de Uso Privado visto a vocação da região.



FIGURA 6 – Zona Portuária São José do Norte

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DO PORTO DO RIO GRANDE	
<b>Coordenadas Geográficas (por Zona Portuária)</b>	Porto Velho: 32° 01'45.70''S 52° 05' 30.00''O
	Porto Novo: 32° 02'23.39''S 52° 04'26.75''O
	Superporto: 32° 05'53.70''S 52° 05'47.97''O
	São José do Norte: 32° 02'27.72''S 52° 02'41.70''O
<b>Cartas Náuticas Associadas</b>	Carta nº 2101 – Porto do Rio Grande
	Carta nº 2110 – Proximidades do Porto do Rio Grande

TABELA 1 – Localização geográfica das zonas portuárias do Porto do Rio Grande

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Na imagem que segue estão indicadas a localização das zonas portuárias do Porto Organizado do Rio Grande:





**FIGURA 7 – Zonas Portuárias do Porto do Rio Grande**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

## 1.2 Dados Cadastrais

A PORTOS RS - Autoridade Portuárias dos Portos do Rio Grande do Sul S.A. é uma Empresa pública Estadual vinculada à Secretaria de Logística e Transportes do RS, criada pela Lei Estadual 15.717, de 25 de setembro de 2021, responsável por organizar, gerenciar e fiscalizar todo o sistema hidroportuario do Estado do Rio Grande do Sul. Este sistema contempla 3 portos públicos e 18 terminais de uso privado (alguns encontram-se sem operação). São mais de 754 km de vias navegáveis com ampla capacidade de receber novos complexos industriais. O Estatuto Social da empresa esta disponível no site<sup>1</sup>.

O regime de exploração do Porto do Rio Grande, é estabelecido conforme Convênio nº 001 – Portos/1997 do Ministério dos Transportes, como uma delegação da União para o Estado do Rio Grande do Sul da administração e exploração dos Portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre. Para este ato, foram observados os termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, regulamentada pelo Decreto nº 2.184, de 24 de março de 1997, e observadas as disposições da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

De acordo com a Cláusula Terceira deste mesmo Convênio, o Estado do Rio Grande do Sul fica responsável pela administração e exploração dos portos delegados, não mais realizando a operação portuária e, em consequência, os serviços de carga, descarga e movimentação de mercadorias. Assim, as atividades delegadas ficam restringidas às funções de Autoridade Portuária.

No ano de 1996, de forma a atender os requisitos do Convênio a ser firmado com o Governo Federal, o Estado do Rio Grande do Sul criou, através da Lei nº 10.722, de 18 de janeiro de 1996, a Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG).

Com início em 1º de abril de 1997, esta delegação tem a duração de 25 anos, com final previsto para 2022. No entanto, seguindo a política de União de descentralizar a gestão dos portos organizados, foi assinado, antecipadamente no mês de março de 2021, o primeiro termo aditivo ao convênio. Tal documento prorroga o prazo de vigência inicial por mais 25 anos, até 1º de abril de 2047 do Convênio de Delegação dos Portos do Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas. Esta prorrogação trará segurança jurídica para investimentos em infraestrutura superiores a R\$ 1,5 bilhão nos próximos anos. No documento foram readequadas as cláusulas do Instrumento à luz da legislação vigente, especialmente quanto à necessidade de constituição de uma SPE (Sociedade de Propósito Específico) para a gestão dos portos, trazendo uma série de mecanismos de transparência e governança, maior clareza na aplicação das tarifas portuárias e no desenvolvimento de novos negócios.

---

<sup>1</sup> [https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/documentos\\_institucionais/21.pdf](https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/documentos_institucionais/21.pdf)

ENTIDADE RESPONSÁVEL PELA ADMINISTRAÇÃO DO PORTOS	
<b>Razão Social</b>	Portos Rs - Autoridade Portuária dos Portos do Rio Grande do Sul S.A
<b>Título do estabelecimento</b>	PORTOS RS
<b>CNPJ</b>	46.191.353/0001-17
<b>Natureza jurídica</b>	Empresa Pública Estadual dotada de personalidade jurídica de direito privado
<b>Endereço</b>	Avenida Honório Bicalho s/nº CEP 96201-020 Bairro Getúlio Vargas Rio Grande – Rio Grande do Sul
<b>Telefone</b>	(53) 3231 13 66
<b>Website</b>	<a href="http://www.portosrs.com.br/site/">http://www.portosrs.com.br/site/</a>

TABELA 2 – Dados cadastrais da Autoridade Portuária do Rio Grande

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

### 1.3 Marcos Legais

A exploração do porto organizado é regulamentada pela legislação que segue:

- Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993;
- Lei nº 10.722 de 1996;
- Lei nº 14.983 de 2017;
- Lei nº 10.723 de 1996;
- Convênio nº 001 – Portos/1997 do Ministério dos Transportes e aditivo;
- Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;
- Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;
- Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013;
- 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;
- Portaria nº 530, MINFRA, de 13 de agosto de 2019;
- Portaria nº 61, MINFRA, de 10 de junho de 2020;
- Portaria nº 121, MINFRA, de 18 de agosto de 2020; e
- Lei nº 14.047, de 24 de agosto de 2020.

### 1.4 Delimitação do Porto Organizado

A poligonal do Porto Organizado do Rio Grande é definida pela Portaria nº 121, MINFRA, de 18 de agosto de 2020, publicada no Diário Oficial da União nº 159, de 19 de agosto do mesmo ano, sendo que as coordenadas que a delimitam encontram-se disponíveis nos anexos do referido instrumento.

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

A infraestrutura terrestre do porto organizado abrange, entre outras áreas sob responsabilidade da Portos RS, os terminais portuários, vias internas de acessos terrestres, cais e retaguarda públicos. A infraestrutura aquaviária é composta pelas áreas de fundeio, canal de navegação, bacias de evolução, berços de atracação e seus acessos, e uma área de espera dos práticos.

A infraestrutura do porto organizado perfaz cerca de 55,6 km<sup>2</sup>.

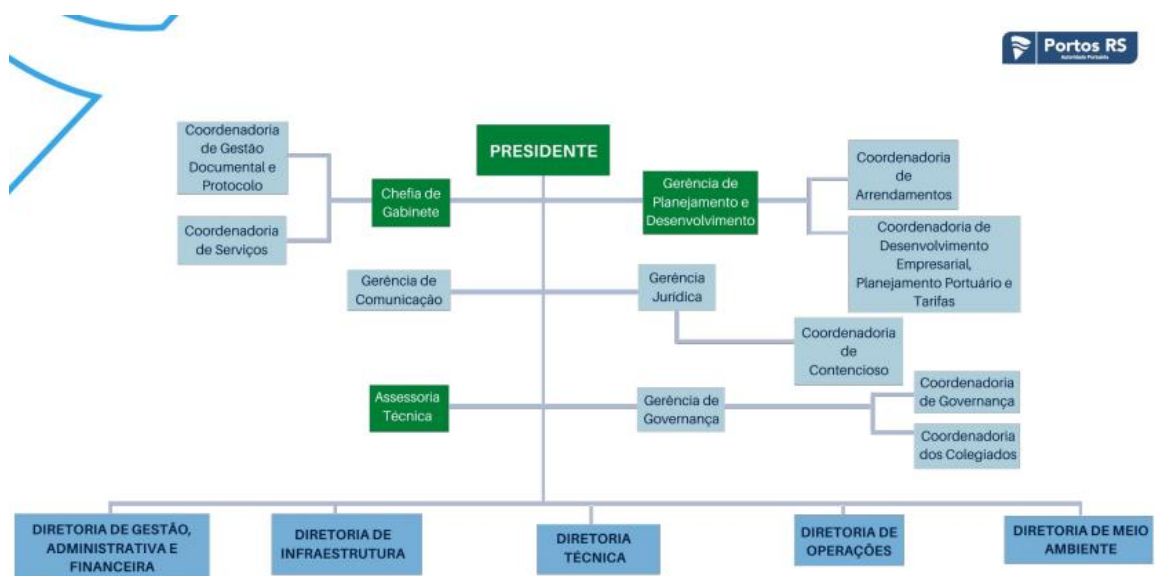
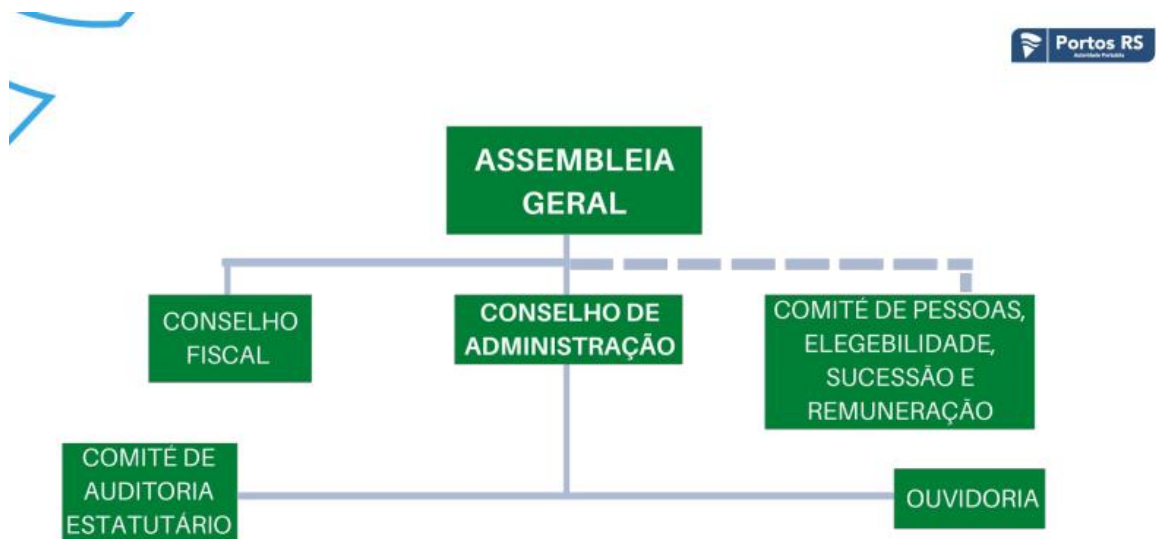
O mapa que segue foi gerado a partir da base digital georreferenciada, elaborada por esta Autoridade Portuária em atendimento às instruções da SNTPA. Desta forma, sua camada digital, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.



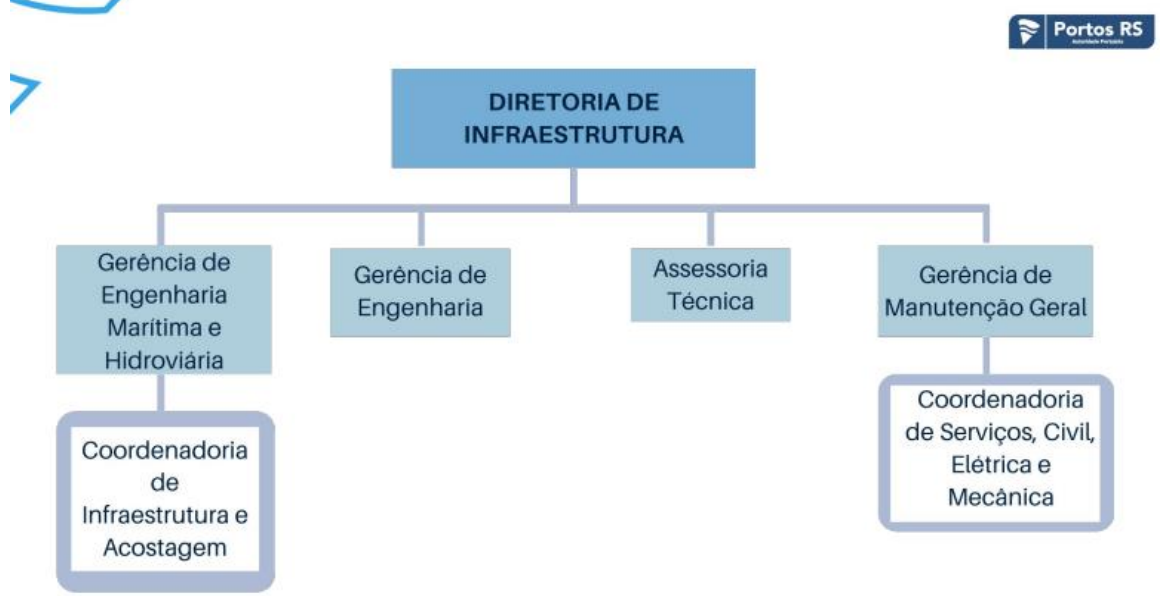
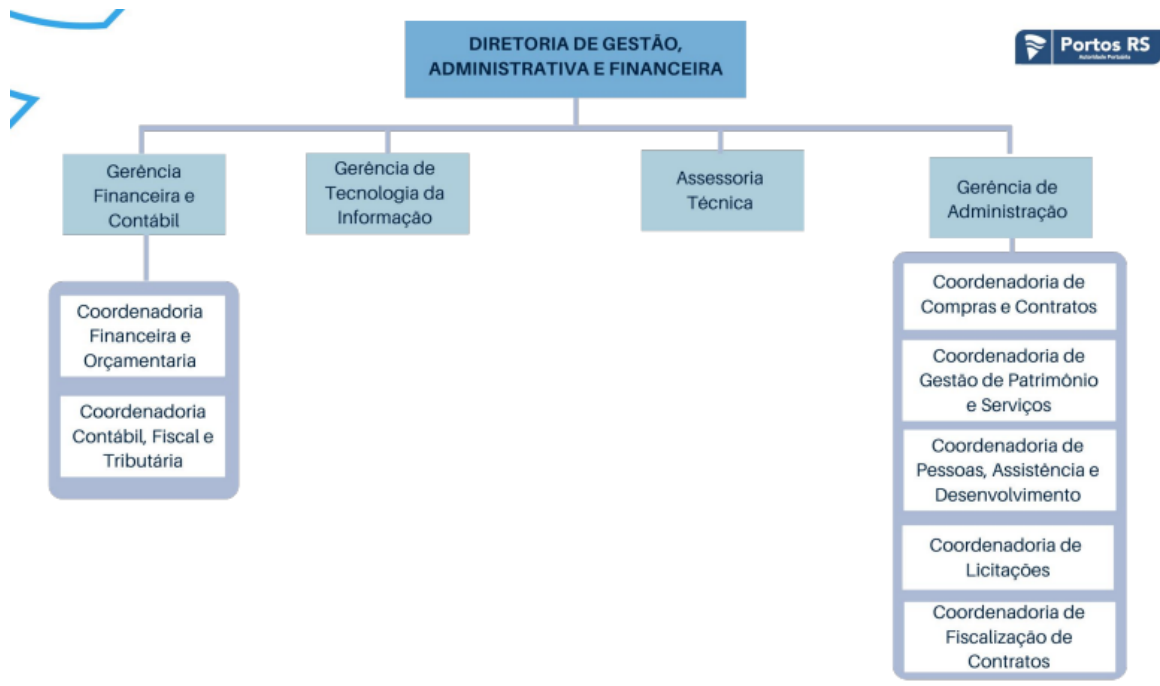
FIGURA 8 – Polígono do Porto Organizado do Rio Grande (conforme Portaria nº 121 de 18 de agosto de 2020 - MINFRA)  
Fonte: Portos RS. Elaboração: Porto RS.

### 1.5 Estrutura administrativa e de gestão

O organograma atual da Portos RS – Autoridade Portuária dos Portos do Rio Grande do Sul S.A. RS é apresentado na sequência, e esta disponível no site da Portos RS<sup>2</sup>. A Assembleia Geral, órgão máximo da Portos RS, será convocada com poderes para deliberar sobre todos os negócios relativos ao seu objeto, instalada de acordo com a Lei e este Estatuto, e regida pela Lei Federal nº 6.404/1976. A Portos RS será dirigida por um Conselho de Administração e uma Diretoria Executiva, com as atribuições estabelecidas na legislação de regência de seu Estatuto Social.



<sup>2</sup> <https://www.portosrs.com.br/site/public/documents/organograma.pdf>



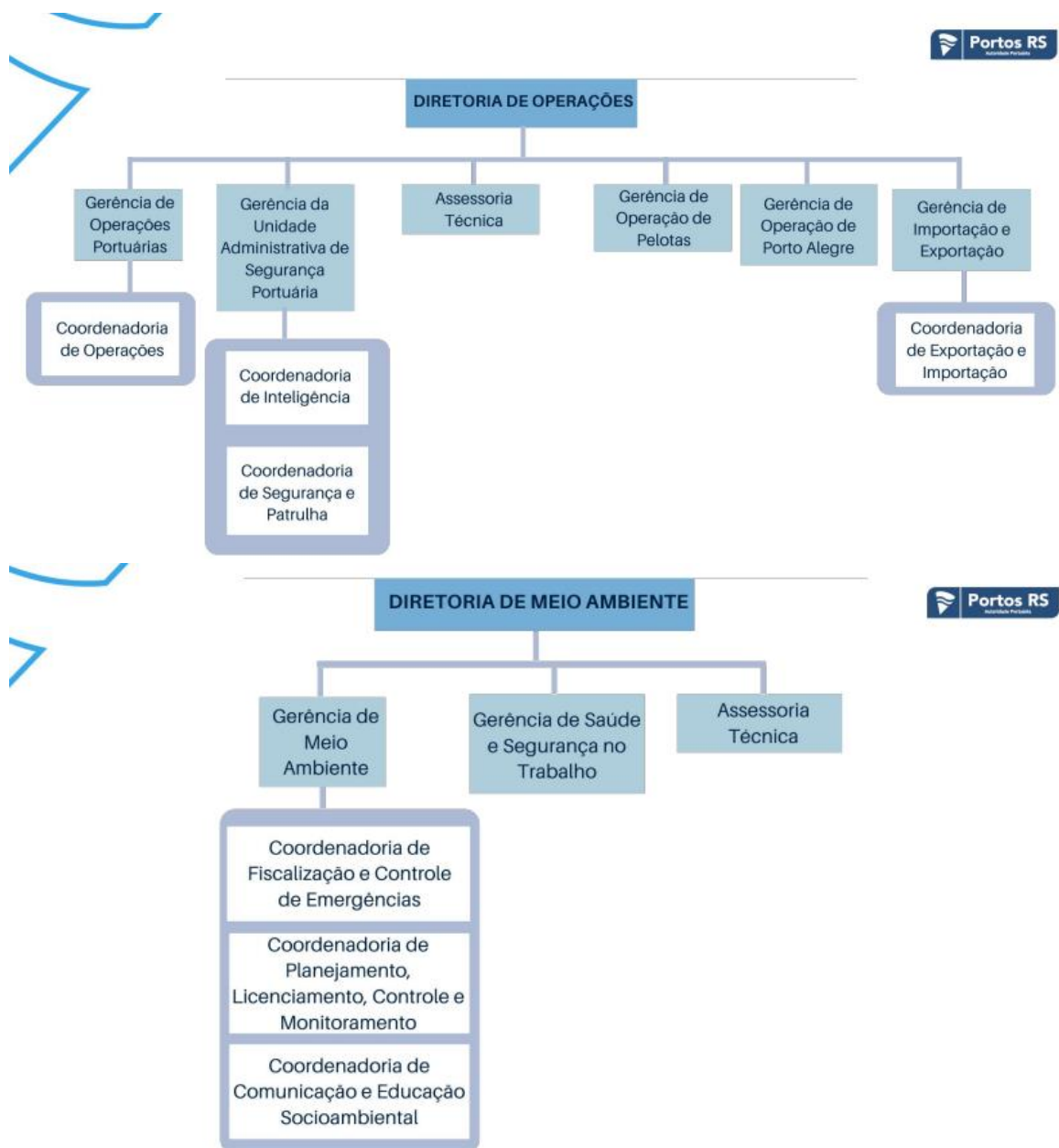


FIGURA 9 – Organograma da Portos RS

Fonte: Portos RS. Elaboração: Porto RS.

## 2 ZONEAMENTO

O presente capítulo descreve as áreas afetas e não afetas às operações portuárias que compõem o porto organizado do Rio Grande. Ressalta-se que a divisão entre áreas afetas e não afetas do porto organizado foi delimitada utilizando-se a base cadastral elaborada pela Portos RS, a qual



adotou o Sistema de Posicionamento Global Sirgas 2000 como critério de demarcação, respeitando o perímetro da poligonal.

Os cálculos de áreas foram realizados por meio de Sistema de Informações Geográficas (SIG), onde eventuais divergências existentes entre as áreas calculadas e informações que constam nos contratos vêm sendo estudadas caso a caso por meio da atualização de levantamentos topográficos.

Visando facilitar a identificação das áreas/instalações, este Plano traz um novo código alfanumérico de identificação, utilizando a sigla RIG como referência, seguido de um número sequencial. As áreas/instalações portuárias foram enumerados no sentido da entrada do canal de navegação para as regiões mais internas do estuário (de jusante para montante), seguindo a margem esquerda do canal, percorrendo o Superporto, o Porto do Novo, o Porto Velho e por fim, passando pela margem direita do canal de acesso e pelo canal de acesso à São José do Norte. A referida nomenclatura será aplicada às instalações na situação atual e nos horizontes de curto, médio e longo prazos, suprimindo-a em caso de rearranjo de áreas, onde a nomenclatura de menor numeração ou a numeração da área com maior relevância prevalecerá. Outrossim, em caso de fracionamento de glebas, com a criação de novas áreas, manter-se-á a numeração já proposta para as áreas existentes, acrescentando ao final novo código alfanumérico de identificação para a área gerada. A identificação das áreas também encontram-se em consonância com os códigos considerados no Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal.

A FIGURA 10 contempla o mapa geral das áreas e instalações do porto organizado na atual situação, as quais serão detalhadas nos itens subsequentes de acordo com a utilização e horizonte de planejamento. As cores utilizadas nas figuras deste relatório têm por objetivo facilitar a visualização da classificação de cada área/instalação.

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações afetas e as não afetas às operações portuárias, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

O reordenamento espacial das áreas do porto tem como base as diretrizes consideradas no Plano Mestre, envolvendo principalmente o atendimento da totalidade das cargas da sua região de influência. As Subseções 2.2.4 e 2.3.1 descreverão, as propostas de zoneamento para os horizontes de planejamento de curto, médio e longo prazos para as áreas afetas e as Subseções 2.5.1 e 2.6.1, as propostas de zoneamento para os horizontes de planejamento de curto, médio e longo prazos para as áreas não afetas às atividades portuárias.

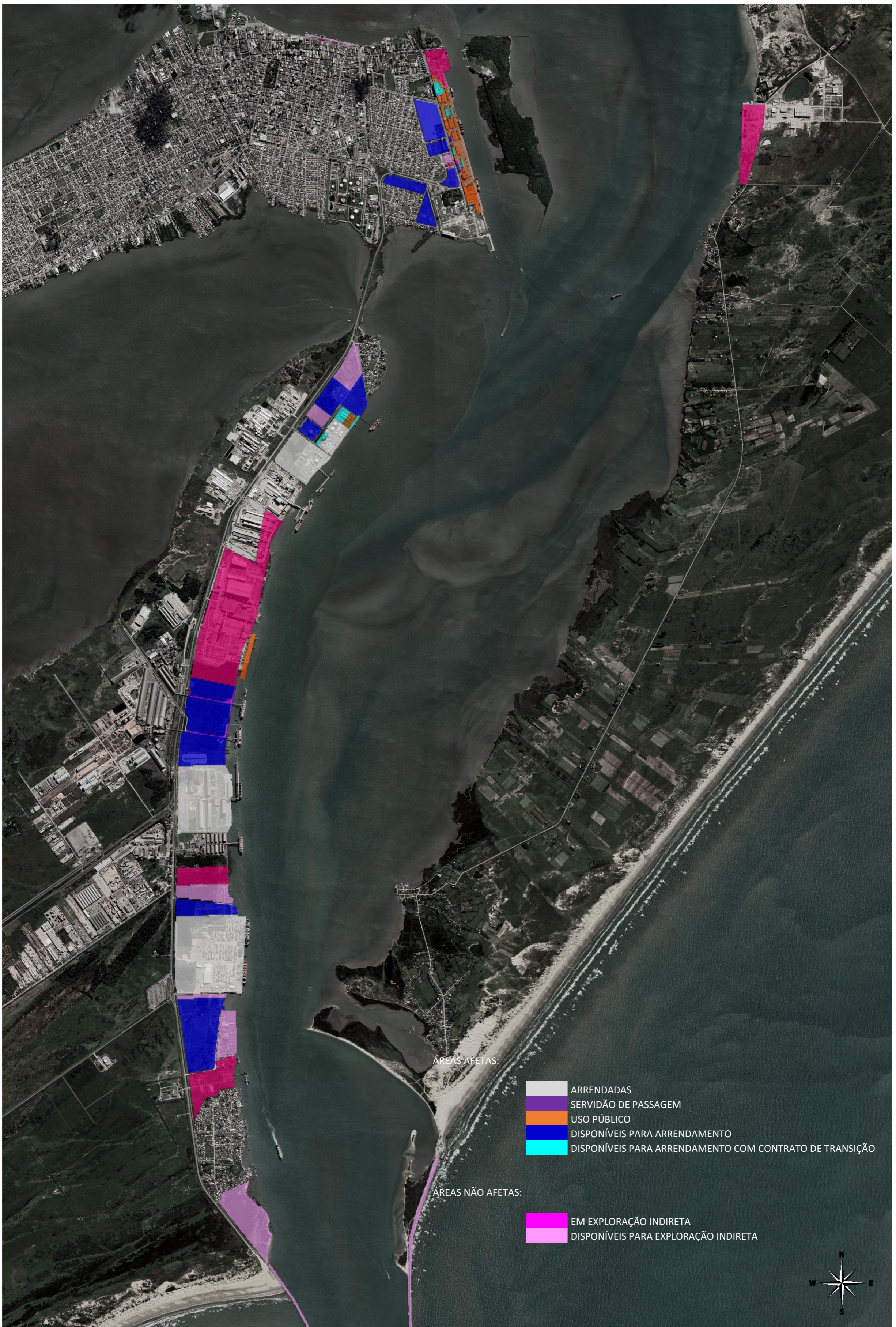


FIGURA 10 – Mapa geral das áreas/instalações do porto organizado  
 Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

## **2.1 Áreas e instalações afetas às operações portuárias**

Considera-se áreas e instalações afetas às operações portuárias aquelas localizadas dentro do porto organizado e diretamente destinadas ao exercício das atividades de movimentação de passageiros, movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. Neste contexto, foram classificadas como áreas e instalações afetas às operações portuárias as que encontram-se arrendadas, com servidão de passagem, de uso público e as disponíveis para arrendamento, sendo que entre as disponíveis, algumas apresentam contrato de transição vigente (em operação) e com os procedimentos necessários para o leilão de arrendamento em curso.

A TABELA 3 e a FIGURA 11 identificam, respectivamente, a caracterização e a distribuição de todas as áreas afetas na situação atual.

A descrição de cada área será tratada individualmente na sequência deste documento, conforme sua categorização.

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações afetas às operações portuárias, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS				
Nº área/instalação	Nome/Identificação	Área	Perfil	Tipo de instalação
RIG07	Greenfield 09	353.630 m <sup>2</sup>	Produtos florestais	Greenfield
RIG09	Tecon Rio Grande S.A.	735.386,95 m <sup>2</sup>	Carga containerizada	Terminal portuário
RIG11	Greenfield 08	114.000 m <sup>2</sup>	Carga containerizada	Greenfield
RIG13	Terminal Graneleiro S.A. - TERGRASA	500.000 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos	Terminal portuário
RIG14	Greenfield 07	198.425 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos ou pátio de triagem	Greenfield
RIG15	Bianchini S.A.	10.070 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos	Servidão de passagem
		3.245 m <sup>2</sup>		Instalação de acostagem
RIG16	Greenfield 06	195.000 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos	Greenfield
RIG17	Bunge Alimentos S.A.	18.144,75 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos	Servidão de passagem
		2.200 m <sup>2</sup>		Instalação de acostagem
RIG18	Greenfield 05	101.000 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos ou produtos florestais	Greenfield
RIG19	Cais Multipropósito	34.125 m <sup>2</sup>	Multicargas	Instalação de acostagem
RIG23	Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras	230.431,30m <sup>2</sup> (Contrato de Arrendamento = 219.526 m <sup>2</sup> . Está em análise aditivo de área - ajuste conforme levantamento georreferenciado)	Granéis líquidos	Terminal portuário
RIG24	Petrobras Transporte S.A. - Transpetro S.A.	77.774,58 m <sup>2</sup>	Granéis líquidos	Terminal portuário
RIG25	Braskem S.A.	31.217,20 m <sup>2</sup> (União)	Granéis líquidos	Terminal portuário
		17.217,20 m <sup>2</sup> (Aforada)		Instalação de acostagem
		548 m <sup>2</sup>		
RIG40	Brownfield 01	38.670 m <sup>2</sup>	Granéis líquidos	Brownfield
RIG27	Greenfield 03	43.620 m <sup>2</sup>	Granéis líquidos	Greenfield
RIG28	Greenfield 02	136.200 m <sup>2</sup>	Granéis líquidos	Greenfield
RIG30	Pátio Triângulo	50.000 m <sup>2</sup>	Multipropósito	Pátio de armazenagem
RIG31	Pátio das Ferrovias	61.500 m <sup>2</sup>	Multipropósito	Pátio de armazenagem
RIG32	Acostagem e retaguarda do Porto Novo	147.800 m <sup>2</sup>	Multicargas	Instalação de acostagem e retaguarda
RIG33	Pátio Sul	27.000 m <sup>2</sup>	Carga geral	Pátio de armazenagem
RIG34	E1	2.000 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional
RIG35	E2	1.000 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional
RIG36	E3	1.650 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

RIG37	Prédio P2 Sul	350 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional
<b>Nº área/instalação</b>	<b>Nome/Identificação</b>	<b>Área</b>	<b>Perfil</b>	<b>Tipo de instalação</b>
RIG38	Portão 2	830 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional - acesso de veículos pesados	Portão de acesso
RIG39	Prédio P2 Norte	350 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional	Prédio de apoio operacional
RIG41	Antigo Frigorífico João Mascaranhas	3.100 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional	Prédio de apoio operacional
RIG42	Anexo1 B1	2.319 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional	Prédio de apoio operacional
RIG43	Armazém C1	3.650 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém
RIG44	Armazém B1	2.086 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém
RIG46	Anexo2 B1	140 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional	Prédio de apoio operacional
RIG47	Prédio P4 Sul	200 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional	Prédio de apoio operacional
RIG48	Portão 4	540 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional - acesso de pedestres e veículos leves	Portão de acesso
RIG49	Prédio P4 Norte	200 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional	Prédio de apoio operacional
RIG50	Anexo B2	354 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional
RIG51	Armazém B2	4.006 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém
RIG10	Armazém C2	2.400 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém
RIG52	Armazém A4	2.000 m <sup>2</sup>	Carga Geral	Armazém
RIG53	Armazém B3	4.116,40 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém
RIG54	Garagem e atracação (Armazém C3)	1.900 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional
RIG55	Central de GLP	120 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Central de GLP
RIG56	Anexo B3	500 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional
RIG57	Rampa de Lavagem	870 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Rampa de Lavagem
RIG58	Armazém A5	2.000 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém
RIG59	Armazém B4	4.006 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém
RIG60	Armazém C4	3.000 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém
RIG61	Anexo A5	160 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional
RIG62	Unid. Apoio operacional	280 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional
RIG63	Armazém A6	2.000 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém
RIG64	Armazém B5	4.006 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém
RIG65	Armazém C5	3.000 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém
RIG66	Armazém A7	2.000 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém
RIG67	Armazém B6	4.106,15 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém
RIG68	Armazém C6	3.000 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

RIG69	Armazém A7/8	718 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém
RIG70	Fundos do B6	1.550 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Pátio de armazenagem
<b>Nº área/instalação</b>	<b>Nome/Identificação</b>	<b>Área</b>	<b>Perfil</b>	<b>Tipo de instalação</b>
RIG71	Terminal Logístico do Arroz - TLA	10.780,81 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos vegetais, exceto soja.	Terminal portuário
		660,08 m <sup>2</sup>		Esteira do terminal portuário
RIG72	Armazém A8	1.184 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém
RIG73	Oficina	2.070 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional
RIG76	Pátio T2 (Pátio Gota)	30.350 m <sup>2</sup>	Multipropósito	Pátio de armazenagem
RIG79	D3/D4	12.000 m <sup>2</sup>	Multipropósito	Armazém
RIG80	Pátio T1	25.000 m <sup>2</sup>	Multipropósito	Armazém
RIG81	Pátio Iglu	14.175 m <sup>2</sup>	Multipropósito	Pátio de armazenagem
RIG82	Pátio Automotivo	101.454 m <sup>2</sup>	Veículos e Cargas de Projeto	Pátio de armazenagem

TABELA 3 – Áreas afetas às operações portuárias

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

granéis sólidos vegetais, especialmente arroz e seus derivados, exceto soja.





FIGURA 11 - Vista aérea das áreas/instalações afetadas às operações portuárias  
 Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.



### *2.1.1 Reordenamento espacial das áreas afetas*

As projeções de cada área/installação afeta às atividades portuárias arrendada, com servidão de passagem ou de uso público, podem ser observadas na Subseção 2.2.4 deste relatório. Na Subseção 2.3.1 será demonstrada a evolução do reordenamento espacial das áreas/installações disponíveis para arrendamento ao longo dos horizontes de planejamento de curto, médio e longo prazos, partindo da situação atual.

As camadas digitais com a reordenação espacial das áreas afetas às operações portuárias, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

## **2.2 Áreas afetas às atividades portuárias arrendadas, com servidão de passagem e de uso público**

Nesta Subseção são listadas as áreas afetas às operações portuárias arrendadas, as áreas com servidão de passagem e as áreas de uso público constantes no Porto Organizado, incluindo informações sobre os contratos de arrendamento vigentes, perfis de carga e a área objeto destes contratos.

A TABELA 4, a TABELA 5 e a TABELA 6 caracterizam cada uma das áreas/installações no atual cenário, conforme a classificação acima citada.

Detalhes dos contratos vigentes e maiores informações sobre as áreas elencadas podem ser acessadas por meio da página da Portos RS, disponível em: [http://www.portosrs.com.br/site/estrutural/autoridade\\_portuaria/contratos](http://www.portosrs.com.br/site/estrutural/autoridade_portuaria/contratos).

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações afetas às operações portuárias arrendadas, com concessão de uso, servidão de passagem e de uso público, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

2.2.1 Áreas afetas às atividades portuárias arrendadas

ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS ARRENDADAS							
Nº da área/instalação	Contrato	Arrendatário	Início	Término	Possibilidade de prorrogação	Perfil	Área
RIG09	CA nº 01/97 - SUPRG	Tecon Rio Grande S.A.	03/02/1997	02/02/2047	Não	Carga containerizada	735.386,95 m <sup>2</sup>
RIG13	CA nº 02/97 - SUPRG	Terminal Graneleiro S.A. - TERGRASA	18/04/1997	17/04/2027	Não	Granéis sólidos	500.000 m <sup>2</sup>
RIG23	CA nº 01/96 - SUPRG	Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras	05/09/1996	31/12/2026	Não	Granéis líquidos	230.431,30m <sup>2</sup> (Contrato de Arrendamento = 219.526 m <sup>2</sup> . Está em análise aditivo de área - ajuste conforme levantamento georreferenciado)
RIG24	CA 01/2002 - SUPRG	Petrobras Transporte S.A. - Transpetro S.A.	23/12/2002	23/12/2032	Não	Granéis líquidos	77.774,58 m <sup>2</sup>

TABELA 4 – Áreas afetas às operações portuárias arrendadas

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.



FIGURA 12 - Áreas afetas às operações portuárias arrendadas

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

2.2.2 Áreas afetas às atividades portuárias com servidão de passagem

REAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS COM SERVIDÃO DE PASSAGEM							
Nº da área/instalação	Usuário:	Contrato	Início	Término	Possibilidade de prorrogação	Perfil	Área
RIG15	Bianchini S.A.	Termo de Servidão de Passagem Onerosa 01/2008 - SUPRG + 2 AD	25/07/1994	30/09/2039	Sim	Granéis sólidos	10.070 m <sup>2</sup>
RIG17	Bunge Alimentos S.A.	Termo de Servidão de Passagem Onerosa 01/2009 - SUPRG + 2 AD	01/01/2009	31/12/2033	Sim	Granéis sólidos	18.144,75 m <sup>2</sup>

TABELA 5 – Áreas afetas às operações portuárias com servidão de passagem

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

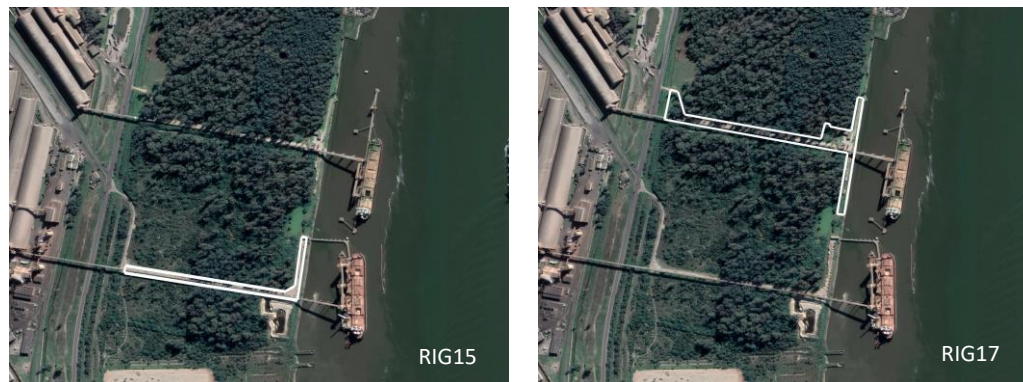


FIGURA 13 - Áreas afetas às operações portuárias com servidão de passagem

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

2.2.3 Áreas afetas às atividades portuárias de uso público

ÁREAS AFETAS AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DE USO PÚBLICO			
Nº da área/instalação	Nome	Área	Perfil
RIG19	Cais Multipropósito	34.125 m <sup>2</sup>	Multicargas
RIG32	Acostagem e retaguarda do Porto Novo	147.800 m <sup>2</sup>	Multicargas
RIG33	Pátio Sul	27.000 m <sup>2</sup>	Carga geral
RIG34	E1	2.000 m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG35	E2	1.000 m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG36	E3	1.650 m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG37	Prédio P2 Sul	350 m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG38	Portão 2	830 m <sup>2</sup>	Apoio operacional - acesso de veículos pesados
RIG39	Prédio P2 Norte	350 m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG41	Antigo Frigorífico João Mascaranhas	3.100 m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG42	Anexo1 B1	2.319 m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG46	Anexo2 B1	140 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional
RIG47	Prédio P4 Sul	200 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional
RIG48	Portão 4	540 m <sup>2</sup>	Apoio operacional - acesso de pedestres e veículos leves
RIG49	Prédio P4 Norte	200 m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG50	Anexo B2	354m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG51	Armazém B2	4.006 m <sup>2</sup>	Carga geral
RIG52	Armazém A4	2.000 m <sup>2</sup>	Carga Geral
RIG53	Armazém B3	4.116,40 m <sup>2</sup>	Carga geral
RIG57	Rampa de lavagem	870 m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG58	Armazém A5	2.000 m <sup>2</sup>	Carga geral
RIG59	Armazém B4	4.006 m <sup>2</sup>	Carga geral
RIG60	Armazém C4	3.000 m <sup>2</sup>	Carga geral
RIG61	Anexo A5	160 m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG62	Unid. Apoio operacional	280 m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG65	Armazém C5	3.000 m <sup>2</sup>	Carga geral

Nº da área/instalação	Nome	Área	Perfil
RIG66	Armazém A7	2.000 m <sup>2</sup>	Carga geral
RIG67	Armazém B6	4.106,15 m <sup>2</sup>	Carga geral
RIG68	Armazém C6	3.000 m <sup>2</sup>	Carga geral
RIG69	Armazém A7/8	718 m <sup>2</sup>	Carga geral
RIG72	Armazém A8	1.184 m <sup>2</sup>	Carga geral
RIG73	Oficina	2.070 m <sup>2</sup>	Apoio operacional

TABELA 6 – Áreas afetas às operações portuárias de uso público

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.







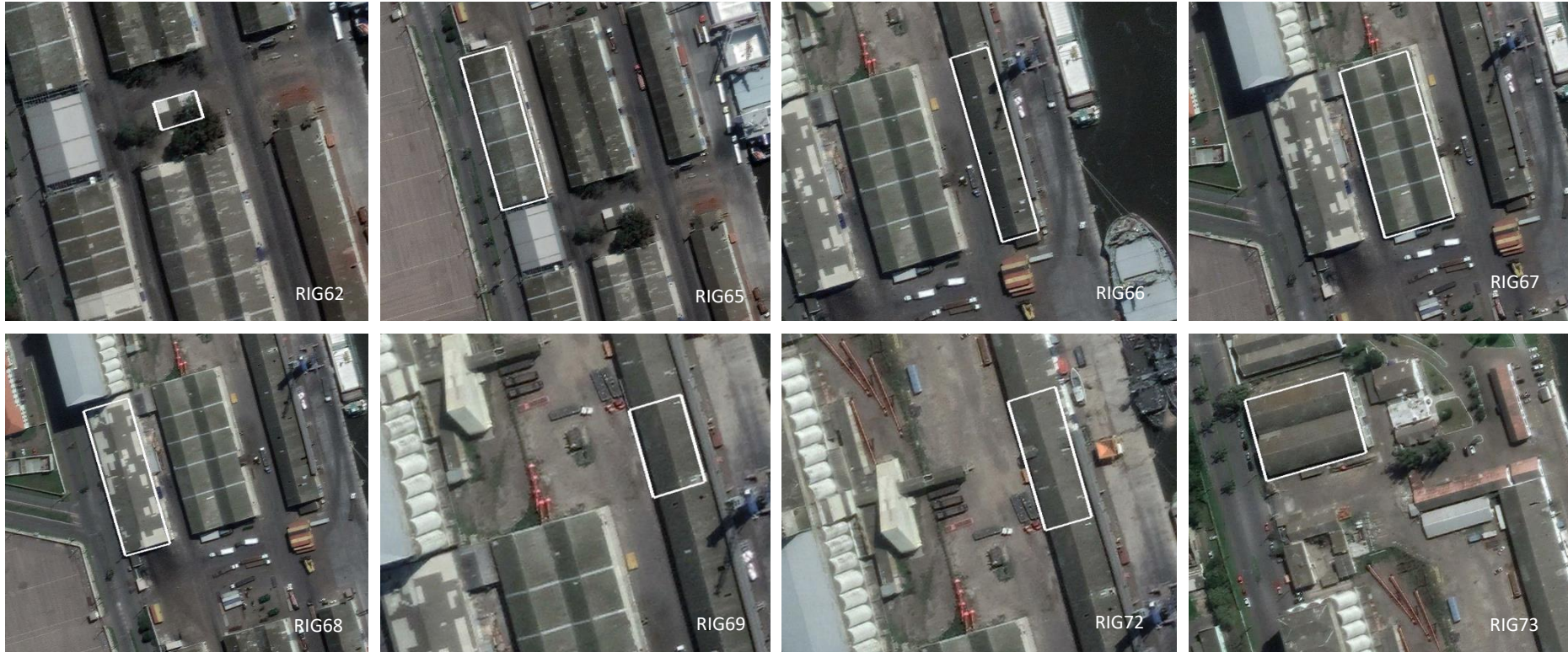


FIGURA 14 - Áreas afetadas às operações portuárias de uso público

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.



*2.2.4 Reordenamento espacial das áreas afetas arrendadas, com servidão de passagem e de uso público*

A TABELA 4 apresenta a relação das áreas arrendadas e as datas de vencimento dos respectivos contratos. A Portos RS planifica, devidamente alinhada com o Poder Concedente, pelo menos um ano antes do término de cada contrato, iniciar o processo licitatório para evitar a descontinuidade das operações nestas áreas. Isto posto, a projeção futura da disponibilidade de algumas áreas atualmente arrendadas, restringi-se à data final indicada em contrato.

Da mesma forma, a TABELA 5 apresenta as áreas com Servidão de Passagem e as datas com o vencimento de seus contratos, onde a manutenção ou solução diversa, a mais apropriada, deverá ser ajustada.

Algumas áreas/instalações afetas às atividade portuárias são classificadas como de Uso Público (TABELA 6). Em regra geral, estas atendem aos operadores portuários através de tarifa pública. A proposta da Portos RS é, para os casos em que a configuração apresentar vantagens operacionais para os operadores ou terminais, e conseqüentemente para o Porto, que as mesmas também sejam passíveis de arrendamento.

É importante destacar que algumas áreas/instalações serão contempladas nos próximos leilões que deverão ocorrer em Rio Grande.

Diante o exposto, a Tabela que segue indica o reordenamento espacial das áreas arrendadas, com servidão de passagem e de uso público nos horizontes de planejamento curto, médio e longo prazos a partir da situação atualmente estabelecida.

REORDENAMENTO ESPACIAL DAS ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS ARRENDADAS, COM SERVIDÃO DE PASSAGEM E DE USO PÚBLICO							
Nº área/installação	Nome/Identificação	Área	Perfil	Tipo de instalação	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
RIG09	Tecon Rio Grande S.A.	735.386,95 m <sup>2</sup>	Carga containerizada	Terminal portuário	Sem alterações	Previsão de expansão do terminal (área de expansão: RIG11).	Previsão de expansão do terminal (área de expansão: RIG11).
RIG13	Terminal Graneleiro S.A. - TERGRASA	500.000 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos	Terminal portuário	Sem alterações	Disponível conforme data de vencimento do Contrato <sup>1</sup>	Disponível conforme data de vencimento do Contrato <sup>1</sup>
RIG15	Bianchini S.A.	10.070 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos	Servidão de passagem	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
		3.245 m <sup>2</sup>		Instalação de acostagem	A instalação deve estar regularizada <sup>2</sup>	A instalação deve estar regularizada <sup>2</sup>	A instalação deve estar regularizada <sup>2</sup>
RIG17	Bunge Alimentos S.A.	18.144,75 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos	Servidão de passagem	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
		2.200 m <sup>2</sup>		Instalação de acostagem	A instalação deve estar regularizada <sup>2</sup>	A instalação deve estar regularizada <sup>2</sup>	A instalação deve estar regularizada <sup>2</sup>
RIG19	Cais Multipropósito	34.125 m <sup>2</sup>	Multicargas	Instalação de acostagem	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG23	Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras	230.431,30m <sup>2</sup> (Contrato de Arrendamento = 219.526 m <sup>2</sup> . Está em análise aditivo de área - ajuste conforme levantamento georreferenciado)	Granéis líquidos	Terminal portuário	Sem alterações	Disponível conforme data de vencimento do Contrato <sup>1</sup>	Disponível conforme data de vencimento do Contrato <sup>1</sup>
IRIG24	Petrobras Transporte S.A. - Transpetro S.A.	77.774,58 m <sup>2</sup>	Granéis líquidos	Terminal portuário	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG32	Acostagem e retaguarda do Porto Novo	147.800 m <sup>2</sup>	Multicargas	Instalação de acostagem e retaguarda	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG33	Pátio Sul	27.000 m <sup>2</sup>	Carga geral	Pátio de armazenagem	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG34	E1	2.000 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG35	E2	1.000 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

Nº área/installação	Nome/Identificação	Área	Perfil	Tipo de instalação	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
RIG36	E3	1.650 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG37	Prédio P2 Sul	350 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG38	Portão 2	830 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional - acesso de veículos pesados	Portão de acesso	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG39	Prédio P2 Norte	350 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional	Prédio de apoio operacional	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG41	Antigo Frigorífico João Mascaranhas	3.100 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional	Prédio de apoio operacional	Sem alterações	Trata-se de um antigo prédio frigorífico. Após tramites necessários, deverá dar lugar a um pátio de armazenagem	Trata-se de um antigo prédio frigorífico. Após tramites necessários, deverá dar lugar a um pátio de armazenagem
RIG42	Anexo1 B1	2.319 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional	Prédio de apoio operacional	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG46	Anexo2 B1	140 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional	Prédio de apoio operacional	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG47	Prédio P4 Sul	200 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional	Prédio de apoio operacional	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG48	Portão 4	540 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional - acesso de pedestres e veículos leves	Portão de acesso	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG49	Prédio P4 Norte	200 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional	Prédio de apoio operacional	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG50	Anexo B2	354 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG51	Armazém B2	4.006 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG52	Armazém A4	2.000 m <sup>2</sup>	Carga Geral	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG53	Armazém B3	4.116,40 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações

Nº área/installação	Nome/Identificação	Área	Perfil	Tipo de instalação	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
RIG57	Rampa de Lavagem	870 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Armazém	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
RIG58	Armazém A5	2.000 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG59	Armazém B4	4.006 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG60	Armazém C4	3.000 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG61	Anexo A5	160 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG62	Unid. Apoio operacional	280 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG65	Armazém C5	3.000 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG66	Armazém A7	2.000 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG67	Armazém B6	4.106,15 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG68	Armazém C6	3.000 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG69	Armazém A7/8	718 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG72	Armazém A8	1.184 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
RIG73	Oficina	2.070 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações

<sup>1</sup> A Portos RS planifica, devidamente alinhada com o Poder Concedente, pelo menos um ano antes do término do Contrato de Arrendamento, iniciar o processo licitatório para evitar a descontinuidade das operações nestas áreas.

<sup>2</sup> No atual cenário não apresenta relação contrattual com o Porto. Em fase de regularização.

**TABELA 7 – Reordenamento espacial das áreas afetas arrendadas, com servidão de passagem e de uso público**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

### **2.3 Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento**

Nesta seção são listadas as áreas afetas às operações portuárias atualmente disponíveis para arrendamento, incluindo nestas também aquelas que se encontram em operação através de contrato de transição vigente.

Detalhes dos contratos vigentes e maiores informações sobre as áreas elencadas podem ser acessadas por meio da página da Portos RS, disponível em: [http://www.portosrs.com.br/site/estrutural/autoridade\\_portuaria/contratos](http://www.portosrs.com.br/site/estrutural/autoridade_portuaria/contratos).

Algumas destas áreas, enquanto não realizado leilão e não apresentando contrato de transição vigente, mantem-se em operação através de tarifa pública portuária, respeitando o perfil de carga para o local e em consonância com a legislação vigente.

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA ARRENDAMENTO			
Nº área/installação	Nome/Identificação	Área	Perfil
RIG07	Greenfield 09	353.630 m <sup>2</sup>	Produtos florestais
RIG11	Greenfield 08	114.000 m <sup>2</sup>	Carga containerizada
RIG14	Greenfield 07	198.425 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos ou pátio de triagem
RIG16	Greenfield 06	195.000 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos
RIG18	Greenfield 05	101.000 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos ou produtos florestais
RIG25 <sup>1</sup>	Braskem S.A.	31.217,20 m <sup>2</sup> (União) <sup>2</sup>	Granéis líquidos
		17.217,20 m <sup>2</sup> (aforada) <sup>2</sup>	
		548 m <sup>2</sup> (instalação de acostagem)	
RIG40	Brownfield 01	38.670 m <sup>2</sup>	Granéis líquidos
RIG27	Greenfield 03	43.620 m <sup>2</sup>	Granéis líquidos
RIG28	Greenfield 02	136.200 m <sup>2</sup>	Granéis líquidos
RIG30	Pátio Triângulo	50.000 m <sup>2</sup>	Multipropósito <sup>3</sup>
RIG31	Pátio das Ferrovias	61.500 m <sup>2</sup>	Multipropósito <sup>3</sup>
RIG43	Armazém C1	3.650 m <sup>2</sup>	Carga geral
RIG44 <sup>2</sup>	Armazém B1	2.086 m <sup>2</sup>	Carga geral
RIG10 <sup>2</sup>	Armazém C2	2.400 m <sup>2</sup>	Carga geral
RIG54	Garagem e atracação (Armazém C3)	1.900 m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG55 <sup>2</sup>	Central de GLP	120 m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG56	Anexo B3	500 m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG63 <sup>2</sup>	Armazém A6	2.000 m <sup>2</sup>	Carga geral
RIG64 <sup>2</sup>	Armazém B5	4.006 m <sup>2</sup>	Carga geral
RIG70 <sup>2</sup>	Fundos do Armazém B6	1.550 m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG71 <sup>2</sup>	Terminal Logístico do Arroz - TLA	10.780,81 m <sup>2</sup> (terminal portuário)	Granéis sólidos vegetais, exceto soja.
		660,08 m <sup>2</sup> (esteira do terminal)	
RIG76	Pátio T2 (Pátio Gota)	31.290 m <sup>2</sup>	Multipropósito <sup>3</sup>
RIG79	D3/D4	12.430 m <sup>2</sup>	Multipropósito
RIG80	Pátio T1	25.450 m <sup>2</sup>	Multipropósito <sup>3</sup>
RIG81	Pátio Iglu	14.000 m <sup>2</sup>	Multipropósito <sup>3</sup>
RIG82	Pátio Automotivo	101.454 m <sup>2</sup>	Veículos e cargas de projeto

<sup>1</sup> Visando a racionalização do uso desta área, o tema deverá ser previamente debatido com o poder concedente

<sup>2</sup> Com Contrato de transição vigente

<sup>3</sup> Área complementar às adjacentes buscando atender as demandas de mercado

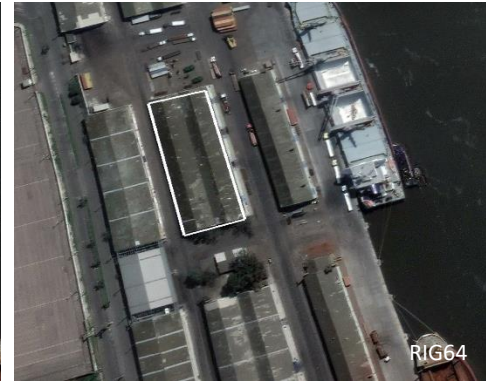
**TABELA 8 – Áreas afetadas às operações portuárias disponíveis para arrendamento**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.











**FIGURA 15 - Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento**

Fonte:Portos RS. Elaboração: Portos RS .

### *2.3.1 Reordenamento espacial das áreas afetas disponíveis para arrendamento*

A tabela que segue apresenta a relação das áreas disponíveis para arrendamento e seu reordenamento espacial nos horizontes de curto, médio e longo prazos.

Além das áreas elencadas, consideram-se também passíveis de arrendamento, áreas de menores dimensões (não listadas) como trechos de cais público, vias de acesso internas, áreas comuns localizadas entre terminais, entre outras. A proposta da Portos RS é, para os casos em que a configuração apresentar vantagens operacionais para os operadores, terminais e conseqüentemente para o Porto, deve-se readequar os traçados das áreas de modo a incluir a faixa de interesse.

Conforme já relatado neste documento, algumas áreas/instalações serão contempladas nos próximos leilões que deverão ocorrer em Rio Grande. As áreas que encontram-se atualmente disponíveis para arrendamento, mesmo as com contrato de transição vigente, foram mantidas como disponíveis.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

REORDENAMENTO ESPACIAL DAS ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA ARRENDAMENTO						
Nº área/instalação	Nome/Identificação	Área	Perfil	Tipo de instalação	Curto prazo	
RIG07	Greenfield 09	353.630m <sup>2</sup>	Produtos florestais	Greenfield	Sem alterações	Ser
RIG11	Greenfield 08	114.000 m <sup>2</sup>	Carga containerizada	Greenfield	Sem alterações	Ser
RIG14	Greenfield 07	198.425 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos	Greenfield	Sem alterações	Ser
RIG16	Greenfield 06	195.000 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos	Greenfield	Sem alterações	Ser
RIG18	Greenfield 05	101.000 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos ou produtos florestais	Greenfield	Sem alterações	Ser
RIG25	Braskem S.A.	31.217,20 m <sup>2</sup> (União)	Granéis líquidos	Terminal portuário	Sem alterações	Ser
		17.217,20 m <sup>2</sup> (aforada)		Instalação de acostagem	A instalação deve estar regularizada <sup>1</sup>	A i reg
		548 m <sup>2</sup>				
RIG40	Brownfield 01	38.670 m <sup>2</sup>	Granéis líquidos	Brownfield	Sem alterações	Ser
RIG27	Greenfield 03	43.620 m <sup>2</sup>	Granéis líquidos	Greenfield	Sem alterações	Ser
RIG28	Greenfield 02	136.200 m <sup>2</sup>	Granéis líquidos	Greenfield	Sem alterações	Ser
RIG30	Pátio Triângulo	50.000 m <sup>2</sup>	Multipropósito	Pátio	Sem alterações	Ser
RIG31	Pátio das Ferrovias	61.500 m <sup>2</sup>	Multipropósito	Pátio	Sem alterações	Ser
RIG43	Armazém C1	3.650 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém	Sem alterações	Ser
RIG44	Armazém B1	2.086 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém	Uso público	Uso
RIG10	Armazém C2	2.400 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém	Sem alteração	Ser
RIG54	Garagem e atracação (Armazém C3)	1.900 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional	Sem alteração	Ser
RIG55	Central de GLP	120 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Apoio Operacional	Sem alteração	Ser
RIG56	Anexo B3	100 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional	Sem alteração	Ser
RIG63	Armazém A6	2.000 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém	Uso público	Uso
RIG64	Armazém B5	4.006 m <sup>2</sup>	Carga geral	Armazém	Uso público	Uso
RIG70	Fundos do B6	1.550 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Pátio	Uso público	Uso
Nº área/instalação	Nome/Identificação	Área	Perfil	Tipo de instalação	Curto prazo	
RIG71	Terminal Logístico do Arroz - TLA	10.780,81 m <sup>2</sup>	Granéis sólidos vegetais, exceto soja.	Terminal portuário	Sem alteração	Ser
		660,08 m <sup>2</sup>		Esteira do terminal		
RIG76	Pátio T2 (Pátio Gota)	30.350 m <sup>2</sup>	Multipropósito	Pátio de armazenagem	Sem alterações	Ser
RIG79	D3/D4	12.000 m <sup>2</sup>	Multipropósito	Armazém	Sem alterações	Ser
RIG80	Pátio T1	25.000 m <sup>2</sup>	Multipropósito	Armazém	Sem alterações	Ser
RIG81	Pátio Iglu	14.175 m <sup>2</sup>	Multipropósito	Pátio de armazenagem	Sem alterações	Ser
RIG82	Pátio Automotivo	101.454 m <sup>2</sup>	Veículos e Cargas de Projeto	Pátio de armazenagem	Sem alterações	Ser

<sup>1</sup> Em fase de regularização contratual.

TABELA 9 – Reordenamento espacial das áreas afetas disponíveis para arrendamento

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

## **2.4 Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias**

Considera-se áreas e instalações não afetadas às operações portuárias aquelas localizadas dentro do porto organizado destinadas a atividades diversas ao exercício das atividades de movimentação de passageiros, movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. Inclui-se nestas atividades as de caráter cultural, social, recreativo, comercial e industrial. Neste contexto, as áreas não afetadas às atividades portuárias foram enquadradas nas que se encontram em exploração indireta e as disponíveis para exploração indireta.

A descrição de cada área será tratada individualmente na sequência deste documento, conforme sua categorização.

A TABELA 10 e a FIGURA 16 identificam, respectivamente, a caracterização e a distribuição de todas as áreas não afetadas na situação atual.

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações não afetadas às operações portuárias, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

Na Subseção 2.5.1 será demonstrada a evolução do reordenamento espacial ao longo dos horizontes de planejamento de curto, médio e longo prazos, partindo da situação atual das áreas não afetadas em exploração indireta e na Subseção 2.6.1 a evolução do reordenamento espacial ao longo dos horizontes de planejamento das áreas não afetadas disponíveis para a exploração indireta.

ÁREAS NÃO AFETAS AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS				
Nº área/installação	Nome	Área	Destinação atual	Cedida/Disponível para Cessão
RIG01	Molhe Oeste	140.130 m <sup>2</sup>	Turismo, lazer e geração de energia sustentável	Disponível
RIG02	Área de preservação e ecoturismo	272.800 m <sup>2</sup>	Turismo e ecoturismo	Disponível
RIG03	Estação Naval (Superporto)	167.715 m <sup>2</sup>	Área Militar - Estação Naval da Marinha do Brasil	Cedida
RIG04	Leal Santos	23.200 m <sup>2</sup>	Atividades no segmento de pescados industrializados	Cedida
RIG05	Praticagem da Barra	2.540 m <sup>2</sup>	Praticagem da Barra	Cedida
RIG06	Apoio Operacional e pesca	114.000 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional às atividades portuárias e atividade pesqueira	Disponível
RIG08	Reserva Técnica (para travessia RG/ SJN)	28.158,63 m <sup>2</sup>	Reserva Técnica (área para travessia Rio Grande / São José do Norte)	Disponível
RIG12	Wilson Sons	126.059,66m <sup>2</sup>	Construção e reparo naval (atividade não implantada)	Cedida
RIG20	ERG 1	558.814,66 m <sup>2</sup>	Construção e reparo naval e outras atividades industriais	Cedida
RIG21	ERG 2	274.349,91 m <sup>2</sup>	Construção e reparo naval e outras atividades industriais	Cedida
RIG22	Yara Brasil Fertilizantes S/A	102.286,66 m <sup>2</sup>	Fertilizantes	Cedida
RIG26	Greenfield 04	43.620,00 m <sup>2</sup>	Atividade industrial	Disponível
RIG29	Greenfield 01	102.400,00 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Disponível
RIG45	OGMO	1.000 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Cedida
RIG74	Estação Naval (Porto Novo)	47.130 m <sup>2</sup>	Estação Naval da Marinha do Brasil	Cedida
RIG75	Clube de Regatas Honório Bicalho	34.230 m <sup>2</sup>	Clube de regatas e ocupação residencial irregular	Cedida
RIG77	Sindicatos	2.770 m <sup>2</sup>	Sede de Sindicatos	Cedida
RIG78	Sede administrativa Portos RS	10.000 m <sup>2</sup>	Administração da Portos RS e apoio administrativo	Disponível
RIG83	Terminal de travessia de veículos RG/SJN	1.558,49 m <sup>2</sup>	Travessia de veículos leves e de carga	Disponível
RIG84	Área de serviços PV	2.071,20 m <sup>2</sup>	Desembarque de resíduos gerados em embarcações	Disponível
RIG85	Acostagem e retaguarda do Porto Velho	10.260 m <sup>2</sup>	Apoio à pesca, turismo e lazer, ensino e pesquisa	Disponível
RIG86	A5	950 m <sup>2</sup>	Apoio administrativo	Disponível
RIG87	A4	950 m <sup>2</sup>	Museo Náutico	Cedida
RIG88	A3	950 m <sup>2</sup>	Comércio, cultura e lazer	Disponível
RIG89	A2	950 m <sup>2</sup>	Banco Municipal do Vestuário	Cedida
RIG90	A1	950 m <sup>2</sup>	Acervo Histórico do Porto e apoio à embarcações de travessia de passageiros entre os Municípios de Rio Grande e São José do Norte	Disponível
RIG91	Molhe Leste	140.130 m <sup>2</sup>	Turismo, lazer e geração de energia sustentável	Disponível
RIG92	EBR	184.207,46 m <sup>2</sup>	Construção e reparo naval	Cedida
RIG93	Base multi-institucional	31.540 m <sup>2</sup>	Base multi-institucional de órgãos de segurança e ambiental	Disponível
RIG94	Parque Urbano do Arroio dos Macacos	85.950 m <sup>2</sup>	Parque de turismo e lazer do Arroio dos Macacos	Disponível

TABELA 10 – Áreas não afetadas às operações portuárias

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

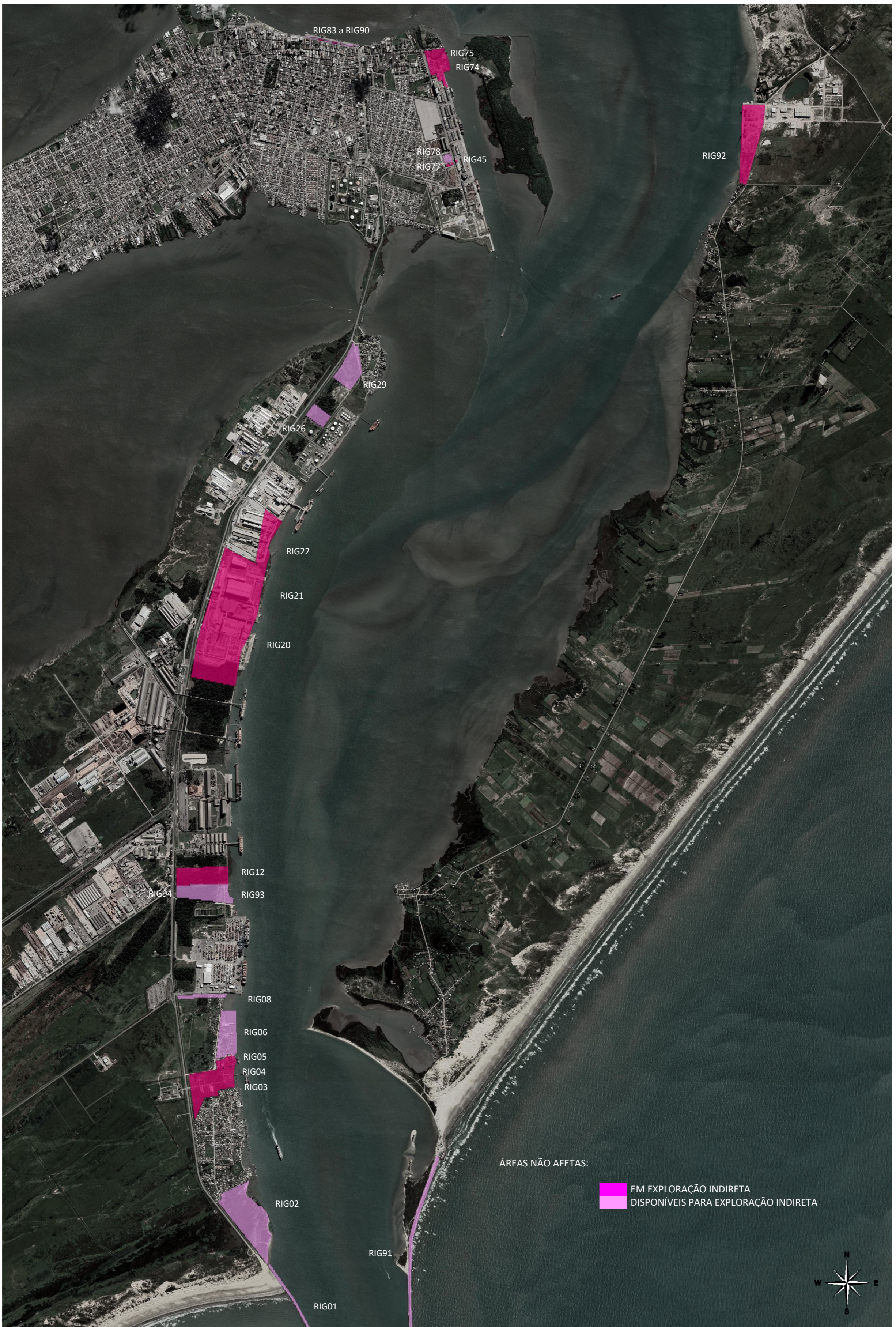


FIGURA 16 - Vista aérea das áreas e instalações não afetadas às operações portuárias  
 Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

## **2.5 Áreas e instalações não afetadas às atividades portuárias em exploração indireta**

As áreas não afetadas às atividades portuárias em exploração indireta na situação atual estão descritas na TABELA 11.

Algumas destas áreas requer maior análise acerca de sua relação contratual com o Porto do Rio Grande e, sendo o caso, necessitam de regularização contratual ou suceder a retomada da mesma.

Detalhes dos contratos vigentes e maiores informações sobre as áreas elencadas podem ser acessadas por meio da página da Portos RS, disponível em: [http://www.portosrs.com.br/site/estrutural/autoridade\\_portuaria/contratos](http://www.portosrs.com.br/site/estrutural/autoridade_portuaria/contratos).

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações não afetadas às operações portuárias em exploração indireta, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.



PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS EM EXPLORAÇÃO INDIRETA								
Nº da área/instalação	Nome	Responsável	Modalidade	Contrato	Início	Término	Área	Atividade desenvolvida
RIG03	Estação Naval (Superporto)	Marinha do Brasil	Não onerosa	-	-	-	167.715 m <sup>2</sup>	Área Militar - Estação Naval da Marinha do Brasil
RIG04	Leal Santos <sup>1</sup>	Indústrias Alimentícias Leal Santos	Não onerosa	-	-	-	23.200 m <sup>2</sup>	Atividades no segmento de pescados industrializados
RIG05	Praticagem da Barra <sup>1</sup>	RG Pilots	Não onerosa	-	-	-	2.540 m <sup>2</sup>	Praticagem da Barra
RIG12	Wilson Sons	Wilson Sons Estaleiros	Doação	Lei nº 13.098 de 18 de dezembro de 2008	18/12/2008	Caso seja dada destinação diversa ao imóvel	126.059,66m <sup>2</sup> - A estado = 107.617,36m <sup>2</sup> (Matrícula 62.335) + A união = 18.442,30m <sup>2</sup> (sem instrumento legal)	Construção e reparo naval (atividade não implantada)
RIG20	ERG 1 <sup>2</sup>	Ecovix	Doação	Lei nº 12.118 de 12 de julho de 2004	12/07/2004	Caso seja dada destinação diversa ao imóvel ou não dê cumprimento aos encargos	558.814,66 m <sup>2</sup> - A estado = 445.382,68 m <sup>2</sup> (Matrícula 57.334) + A união = 113.431,98 m <sup>2</sup> (Matrícula 57.3370)	Construção e reparo naval (zoneamento atual: construção e reparo naval e outras atividades industriais)
RIG21	ERG 2 <sup>2</sup>	Ecovix	Doação	Lei nº 13.097 de 18 de dezembro de 2008 (área do estado)	18/12/2008	Caso seja dada destinação diversa ao imóvel ou não dê cumprimento aos encargos	274.349,91 m <sup>2</sup> - A Estado = 213.769,57 m <sup>2</sup> + A União = 60.580,34 m <sup>2</sup> (sem instrumento legal)	Construção e reparo naval (zoneamento atual: construção e reparo naval e outras atividades industriais)
RIG22	Yara Brasil Fertilizantes S/A	Yara Brasil Fertilizantes S/A	Concessão de Uso	Termo Concessão de Uso de Bem Imóvel S/N 2006 - SUPRG + 3 AD	21/12/2006	01/04/2022	102.286,66 m <sup>2</sup>	Indústria de Fertilizantes
RIG45	OGMO	Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalho Portuário Avulso do Porto do Rio Grande - OGMO/RG	Comodato	Contrato de Comodato s/n	01/09/1996	01/04/2022	1.000 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional
RIG74	Estação Naval (Porto Novo)	Marinha do Brasil	Não Onerosa	-	-	-	47.130 m <sup>2</sup>	Área Militar - Estação Naval da Marinha do Brasil

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

Nº da área/instalação	Nome	Responsável	Modalidade	Contrato	Início	Término	Área	Atividade desenvolvida
RIG75	Clube de Regatas Honório Bicalho <sup>1 3</sup>	Clube de Regatas Honório Bicalho	Não onerosa	-	-	-	34.230	Clube de regatas e ocupação residencial irregular
RIG77	Sindicatos <sup>1</sup>	Sindicatos	Não Onerosa	-	-	-	2.770 m <sup>2</sup>	Sede dos sindicatos
RIG87	A4	Fundação Universidade do Rio Grande (FURG)	Não Onerosa	CCUNO nº 1033/2019	21/11/2019	21/11/2022	950 m <sup>2</sup>	Museo Náutico
RIG89	A2	Prefeitura Municipal do Rio Grande (PMRG)	Não Onerosa	CCUNO nº 779/2016 + 1 AD	23/05/2016	23/05/2022	950 m <sup>2</sup>	Banco Municipal do Vestuário
RIG92	EBR	Estaleiros do Brasil LTDA	Onerosa	CCUO nº 1012/2019 - SUPRG	01/07/2019	01/07/2039	184.207,46 m <sup>2</sup> - A total = 1.714.489,66 m <sup>2</sup> (própria = 1.530.282,20 m <sup>2</sup> + Contrato de Cessão de Uso Oneroso nº 1012/2019 - SUPRG)	Construção e reparo naval

<sup>1</sup> Necessita regularização contratual visto a não identificação de documento de direito de uso da área.

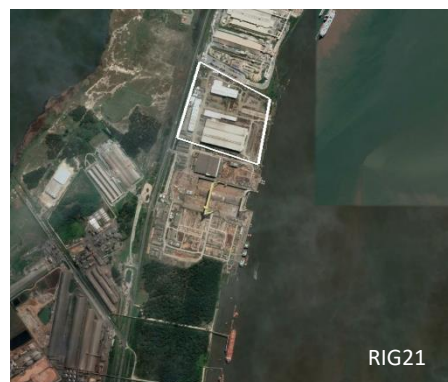
<sup>2</sup> Em recuperação judicial. Encontra-se em fase de estudos para nova utilização visto as atuais diretrizes da construção naval no País.

<sup>3</sup> Necessita regularização visto desenvolver atividade diversa à proposita.

**TABELA 11 – Áreas não afetadas às operações portuárias em exploração indireta**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE





**FIGURA 17 - Áreas não afetadas às operações portuárias em exploração indireta**

Fonte:Portos RS. Elaboração: Portos RS.

### 2.5.1 *Reordenamento espacial das áreas não afetadas em exploração indireta*

A TABELA 12 apresenta a relação das áreas não afetadas em exploração indireta e seu reordenamento espacial nos horizontes de curto, médio e longo prazos. Esta Tabela apresenta a relação das áreas em exploração indireta na situação atual com a disponibilidade de cada uma com base nas datas de vencimento dos contratos.

Por estarem em condição irregular, necessitando de ação da Autoridade Portuária para o melhor desfecho, ou por estratégia de planejamento para o desenvolvimento das áreas, a previsão de retomada de algumas áreas/instalações são indicadas nos cenários estudados. A destinação pretendida também é explicitada na mesma Tabela.

As áreas ocupadas pelo Estaleiro Rio Grande (ERG), em processo de recuperação judicial, merecem um destaque nesse capítulo. As áreas, que até então eram somente destinadas à construção e reparo naval, possuem diversificação e potencial para consolidação de outras atividades industriais essenciais para o Estado do Rio Grande do Sul. Nesse contexto convém ampliar o escopo do zoneamento possibilitando a atração de novos empreendimentos de atividades industriais diversas, os quais encontram-se em fase final de planejamento, onde podemos destacar: indústria metal mecânica, indústria do processamento florestal, indústria rodantes, entre outros, potencializando o contexto Porto-Indústria já desenvolvido há vários anos, contemplando também a potencialização das áreas do Distrito Industrial do Rio Grande. Nesse mesmo contexto, o ERG vem redimensionamento a sua estrutura buscando outras formas de manutenção de sua atividade preponderante de construção e reparo naval, não limitando-se somente a execução de reparos navais em embarcações da indústria do Petróleo e Gás, mas também atendendo outras demandas, como reparo de embarcações comerciais. Assim a Portos RS amplia o zoneamento para contemplar atividades relacionadas a construção, reparo naval e outras atividades industriais.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

REORDENAMENTO ESPACIAL DAS ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS EM EXPLORAÇÃO INDIRETA						
Nº área/installação	Nome	Área	Destinação atual	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
RIG03	Estação Naval (Superporto)	167.715 m <sup>2</sup>	Área Militar - Estação Naval da Marinha do Brasil	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
RIG04	Leal Santos	23.200 m <sup>2</sup>	Atividades no segmento de pescados industrializados	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
RIG05	Praticagem da Barra	2.540 m <sup>2</sup>	Praticagem da Barra	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
RIG12	Wilson Sons	126.059,66m <sup>2</sup>	Construção e reparo naval (atividade não implantada)	Apoio logístico. Após reversão da doação, em virtude da não implantação da atividade fim, parte da área será incorporada à Base multi-institucional (RIG93), parte será incorporada ao Parque Urbano do Arroio dos Macacos (RIG94) e o remanescente se tornará área para apoio logístico. Área = 71.370 m <sup>2</sup> (adequação com o Arroio dos Macacos ali existente)	Apoio logístico. Após reversão da doação, em virtude da não implantação da atividade fim, parte da área será incorporada à Base multi-institucional (RIG93), parte será incorporada ao Parque Urbano do Arroio dos Macacos (RIG94) e o remanescente se tornará área para apoio logístico. Área = 71.370 m <sup>2</sup> (adequação com o Arroio dos Macacos ali existente)	Apoio logístico. Após reversão da doação, em virtude da não implantação da atividade fim, parte da área será incorporada à Base multi-institucional (RIG93), parte será incorporada ao Parque Urbano do Arroio dos Macacos (RIG94) e o remanescente se tornará área para apoio logístico. Área = 71.370 m <sup>2</sup> (adequação com o Arroio dos Macacos ali existente)
RIG20	ERG 1	558.814,66m <sup>2</sup>	Construção e reparo naval (sem operação e em recuperação judicial). Em fase de estudos para nova utilização visto as atuais diretrizes da construção naval no País. Destinação da área: Construção e reparo naval e outras atividades industriais	Construção e reparo naval (sem operação e em recuperação judicial). Em fase de estudos para nova utilização visto as atuais diretrizes da construção naval no País. Destinação da área: Construção e reparo naval e outras atividades industriais	Construção e reparo naval (sem operação e em recuperação judicial). Em fase de estudos para nova utilização visto as atuais diretrizes da construção naval no País. Destinação da área: Construção e reparo naval e outras atividades industriais	Construção e reparo naval (sem operação e em recuperação judicial). Em fase de estudos para nova utilização visto as atuais diretrizes da construção naval no País. Destinação da área: Construção e reparo naval e outras atividades industriais
RIG21	ERG 2	274.349,91m <sup>2</sup>	Construção e reparo naval (sem operação, em recuperação judicial). Em fase de estudos para nova utilização visto as atuais diretrizes da construção naval no País. Destinação da área: Construção e reparo naval e outras atividades industriais	Construção e reparo naval (sem operação, em recuperação judicial). Em fase de estudos para nova utilização visto as atuais diretrizes da construção naval no País. Destinação da área: Construção e reparo naval e outras atividades industriais	Construção e reparo naval (sem operação, em recuperação judicial). Em fase de estudos para nova utilização visto as atuais diretrizes da construção naval no País. Destinação da área: Construção e reparo naval e outras atividades industriais	Construção e reparo naval (sem operação, em recuperação judicial). Em fase de estudos para nova utilização visto as atuais diretrizes da construção naval no País. Destinação da área: Construção e reparo naval e outras atividades industriais

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

Nº área/installação	Nome	Área	Destinação atual	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
RIG22	Yara Brasil Fertilizantes S/A	102.286,66 m <sup>2</sup>	Indústria de fertilizantes	Sem alteração (deverá ser feita a manutenção do contrato; estuda-se também a retirada da área da poligonal do porto organizado)	Sem alteração (deverá ser feita a manutenção do contrato; estuda-se também a retirada da área da poligonal do porto organizado)	Sem alteração (deverá ser feita a manutenção do contrato; estuda-se também a retirada da área da poligonal do porto organizado)
RIG45	OGMO	1.000 m <sup>2</sup>	Apoio operacional	Sem alteração (deverá ser feita a manutenção do contrato)	Sem alteração (deverá ser feita a manutenção do contrato)	Sem alteração (deverá ser feita a manutenção do contrato)
RIG74	Estação Naval (Porto Novo)	47.130 m <sup>2</sup>	Estação Naval da Marinha do Brasil	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
RIG75	Clube de Regatas Honório Bicalho	34.230 m <sup>2</sup>	Clube de regatas e ocupação residencial irregular	Sem alteração	Área de serviços do Porto Novo (PN). Deve ser promovida a desocupação da área visto a utilização diversa (ocupação residencial irregular). Após regularização, estará disponível para exploração indireta. Destinação pretendida: Atividades de apoio marítimo-portuário	Área de serviços do Porto Novo (PN). Deve ser promovida a desocupação da área visto a utilização diversa (ocupação residencial irregular). Após regularização, estará disponível para exploração indireta. Destinação pretendida: Atividades de apoio marítimo-portuário
RIG77	Sindicatos	2.770 m <sup>2</sup>	Sede de Sindicatos	Sem alteração	Prédio de apoio administrativo. Disponível para exploração indireta. Destinação pretendida: Prédio administrativo de apoio à Portos RS	Prédio de apoio administrativo. Disponível para exploração indireta. Destinação pretendida: Prédio administrativo de apoio à Portos RS
RIG87	A4	950 m <sup>2</sup>	Museu Náutico	Com o término do Contrato a instalação estará disponível para a exploração indireta. Destinação pretendida: Museu Náutico (provável manutenção do contrato)	Com o término do Contrato a instalação estará disponível para a exploração indireta. Destinação pretendida: Museu Náutico (provável manutenção do contrato)	Com o término do Contrato a instalação estará disponível para a exploração indireta. Destinação pretendida: Museu Náutico (provável manutenção do contrato)
RIG89	A2	950 m <sup>2</sup>	Banco Municipal do Vestuário	Término do Contrato. Instalação disponível para a exploração indireta. Destinação pretendida: restaurante e Praça de alimentação	Com o término do Contrato a instalação estará disponível para a exploração indireta. Destinação pretendida: restaurante e Praça de alimentação	Com o término do Contrato a instalação estará disponível para a exploração indireta. Destinação pretendida: restaurante e Praça de alimentação
RIG92	EBR	184.207,46m <sup>2</sup>	Construção e reparo naval	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração

TABELA 12 – Reordenamento espacial das áreas não afetadas em exploração indireta

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

## **2.6 Áreas não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta**

Nesta seção são listadas as áreas não afetas às operações portuárias atualmente disponíveis para exploração indireta.

Algumas destas áreas, enquanto não realizado o processo licitatório, mantem-se em operação através de tarifa pública portuária, respeitando a destinação do local e em consonância com a legislação vigente.

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

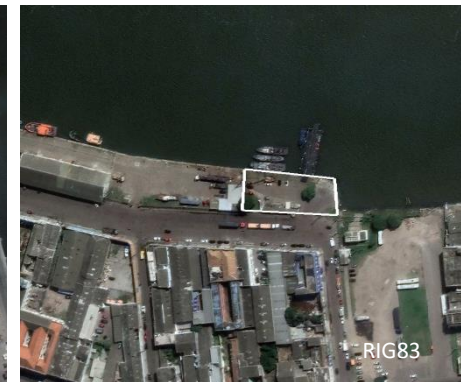
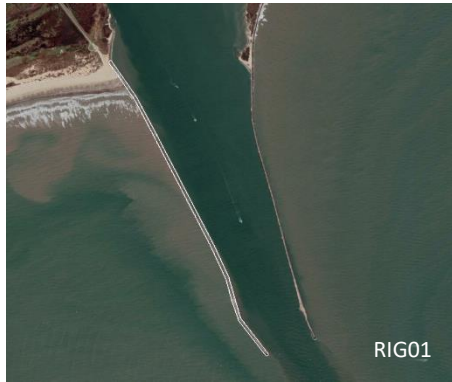


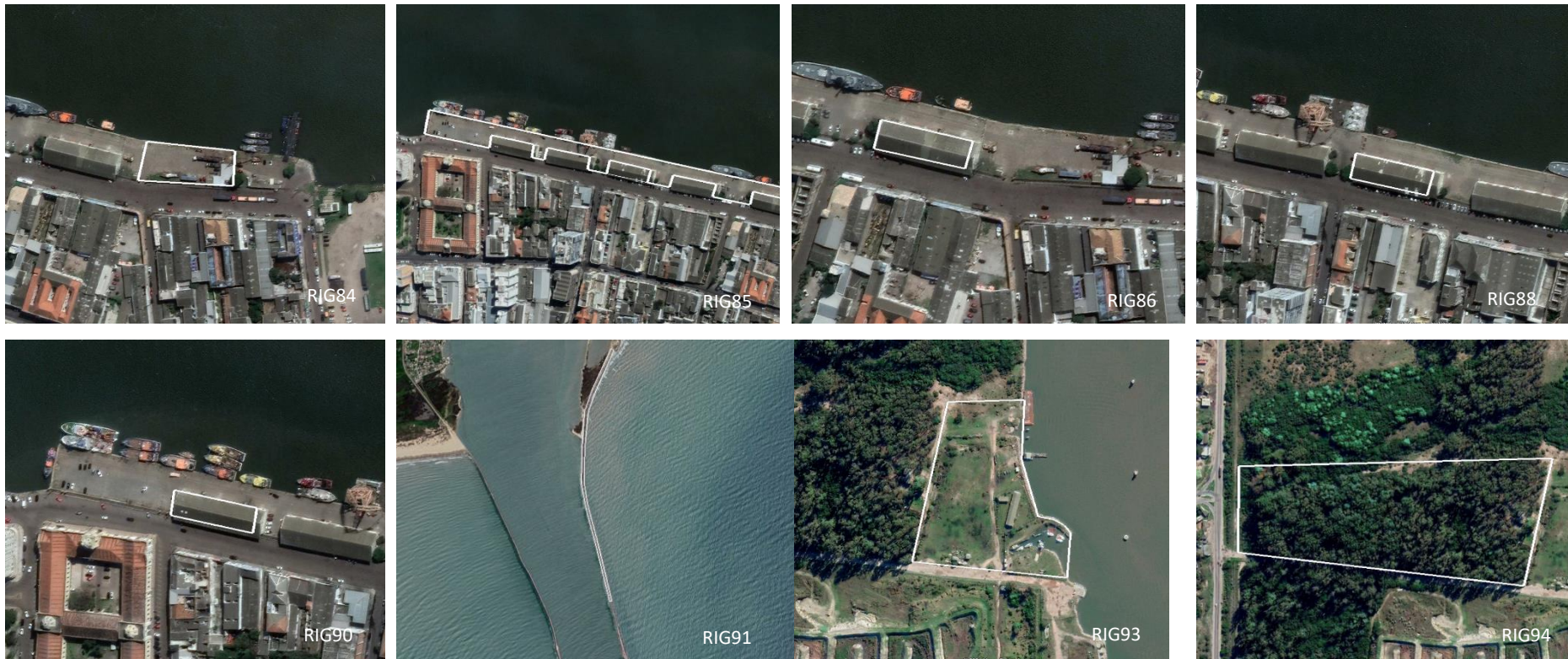
ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA EXPLORAÇÃO INDIRETA				
Nº da área/instalação	Nome	Destinação	Área	Utilização
RIG01	Molhe Oeste	Cessão de Uso não Onerosa/Onerosa	140.130 m <sup>2</sup>	Turismo, lazer e geração de energia sustentável
RIG02	Área preservação e ecoturismo	Cessão de Uso não Onerosa/Onerosa	272.800 m <sup>2</sup>	Turismo e ecoturismo
RIG06 <sup>1</sup>	Apoio Operacional e pesca	Cessão de Uso não Onerosa/Onerosa	114.000 m <sup>2</sup>	Apoio operacional às atividades portuárias e atividade pesqueira
RIG08	Reserva Técnica (área para travessia Rio Grande / São José do Norte)	Cessão de Uso não Onerosa/Onerosa	28.158,63 m <sup>2</sup>	Reserva Técnica (área para travessia Rio Grande / São José do Norte)
RIG26	Greenfield 04	Cessão de Uso não Onerosa/Onerosa	43.620,00 m <sup>2</sup>	Atividade industrial
RIG29	Greenfield 01	Cessão de Uso não Onerosa/Onerosa	102.400,00 m <sup>2</sup>	Apoio operacional
RIG78	Sede administrativa Portos RS	Cessão de Uso não Onerosa/Onerosa	10.000 m <sup>2</sup>	Administração da Portos RS
RIG83	Terminal de travessia de veículos RG/SJN	Cessão de Uso não Onerosa/Onerosa	1.558,49 m <sup>2</sup>	Travessia de veículos leves e de carga
RIG84	Área de serviços PV	Cessão de Uso não Onerosa/Onerosa	2.071,20 m <sup>2</sup>	Desembarque de resíduos gerados em embarcações
RIG85	Acostagem e retaguarda do Porto Velho	Cessão de Uso não Onerosa/Onerosa	10.260 m <sup>2</sup>	Apoio à pesca, turismo e lazer, ensino e pesquisa
RIG86	A5	Cessão de Uso não Onerosa/Onerosa	950 m <sup>2</sup>	Apoio administrativo
RIG88	A3	Cessão de Uso não Onerosa/Onerosa	950 m <sup>2</sup>	Comércio, cultura e lazer
RIG90	A1	Cessão de Uso não Onerosa/Onerosa	950 m <sup>2</sup>	Acervo Histórico do Porto e apoio à embarcações de travessia de passageiros entre os Municípios de Rio Grande e São José do Norte
RIG91	Molhe Leste	Cessão de Uso não Onerosa/Onerosa	140.130 m <sup>2</sup>	Turismo, lazer e geração de energia sustentável
RIG93	Base multi-institucional	Cessão de Uso não Onerosa/Onerosa	31.540 m <sup>2</sup>	Base multi-institucional de órgãos de segurança e ambiental
RIG94	Parque Urbano do Arroio dos Macacos	Cessão de Uso não Onerosa/Onerosa	85.950 m <sup>2</sup>	Parque de turismo e lazer do Arroio dos Macacos

<sup>1</sup> *Necessita regularização visto ocupação residencial e comercial irregular. Estuda-se solução adequada.*

**TABELA 13 – Áreas não afetadas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.





**FIGURA 18 - Áreas não afetadas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta**

Fonte:Portos RS. Elaboração: Portos RS.

*2.6.1 Reordenamento espacial das áreas não afetadas disponíveis para exploração indireta*

A TABELA 14 apresenta a relação das áreas não afetadas disponíveis para exploração indireta e seu reordenamento espacial nos horizontes de curto, médio e longo prazos.

As áreas elencadas apresentam caráter diverso, sendo que algumas destas áreas, quando não realizado a cessão de uso, mantem-se em operação através de tarifa pública portuária, respeitando a destinação do local e em consonância com a legislação vigente.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

REORDENAMENTO ESPACIAL DAS ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA EXPLORAÇÃO INDIRECTA						
Nº área/installação	Nome	Área	Destinação atual	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
RIG01	Molhe Oeste	140.130 m <sup>2</sup>	Turismo, lazer e geração de energia sustentável	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
RIG02	Área de preservação e ecoturismo	272.800 m <sup>2</sup>	Turismo e ecoturismo	Destinação pretendida: Unidade de conservação ambiental ou estrutura de apoio para o turismo e o ecoturismo	Destinação pretendida: Unidade de conservação ambiental ou estrutura de apoio para o turismo e o ecoturismo	Destinação pretendida: Unidade de conservação ambiental ou estrutura de apoio para o turismo e o ecoturismo
RIG06	Apoio Operacional e pesca <sup>1</sup>	114.000 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional às atividades portuárias e atividade pesqueira	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
RIG08	Reserva Técnica (área para travessia Rio Grande / São José do Norte)	28.158,63 m <sup>2</sup>	Reserva Técnica (área para travessia Rio Grande / São José do Norte)	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
RIG26	Greenfield 04	43.620 m <sup>2</sup>	Atividade industrial	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
RIG29	Greenfield 01	102.400 m <sup>2</sup>	Apoio Operacional	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
RIG78	Sede administrativa Portos RS	10.000 m <sup>2</sup>	Administração da Portos RS e apoio administrativo	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
RIG83	Terminal de travessia de veículos RG/SJN	1.558,49 m <sup>2</sup>	Travessia de veículos leves e de carga	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
RIG84	Área de serviços PV	2.071,20 m <sup>2</sup>	Desembarque de resíduos gerados em embarcações	Sem alteração	Destinação pretendida: Apoio à pesca, turismo e lazer	Destinação pretendida: Apoio à pesca, turismo e lazer
RIG85	Acostagem e retaguarda do Porto Velho	10.260 m <sup>2</sup>	Apoio à pesca, turismo e lazer, ensino e pesquisa	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
RIG86	A5	950 m <sup>2</sup>	Apoio administrativo	Multiuso	Multiuso	Multiuso
RIG88	A3	950 m <sup>2</sup>	Comércio, cultura e lazer	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

Nº área/installação	Nome	Área	Destinação atual	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
RIG90	A1	950 m <sup>2</sup>	Acervo Histórico do Porto e apoio à embarcações de travessia de passageiros entre os Municípios de Rio Grande e São José do Norte	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
RIG91	Molhe Leste	140.130 m <sup>2</sup>	Pesca, turismo, lazer e geração de energia sustentável	Sem alteração	Sem alteração	Sem alteração
RIG93	Base multi-institucional	31.540 m <sup>2</sup>	Base multi-institucional de órçao de segurança e ambiental	Aumento da área = 38.050 m <sup>2</sup> (ver reordenamento da RIG12)	Aumento da área = 38.050 m <sup>2</sup> (ver reordenamento da RIG12)	Aumento da área = 38.050 m <sup>2</sup> (ver reordenamento da RIG12)
RIG94	Parque Urbano do Arroio dos Macacos	85.950 m <sup>2</sup>	Parque de turismo e lazer do Arroio do Macacos	Aumento da área = 134.230 m <sup>2</sup> (ver reordenamento da RIG12)	Aumento da área = 134.230 m <sup>2</sup> (ver reordenamento da RIG12)	Aumento da área = 134.230 m <sup>2</sup> (ver reordenamento da RIG12)

<sup>1</sup> *Necessita regularização visto ocupação residencial e comercial irregular. Estuda-se solução adequada para a região.*

**TABELA 14 – Reordenamento espacial das áreas não afetadas disponíveis para exploração indireta**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

## **2.7 Terminias de Uso Privado dentro da poligonal do Porto**

A Portaria Nº 161, de 18 de agosto de 2020, a qual define a área do Porto Organizado do Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul, não contempla as áreas dos Terminais de Uso Privado em sua poligonal.

Os Terminais de Uso Privado que fazem parte do Complexo Portuário do Rio Grande são apresentados na Seção 2.9.1 deste documento.

## **2.8 Áraes e instalações alfandegadas**

De acordo com o artigo 9º do Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6.759 de 5 de fevereiro de 2009) tem-se que recintos alfandegados são locais declarados pela autoridade aduaneira, em zonas primárias (portos, aeroportos) ou secundárias, onde a movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias, bagagens e remessas postais vindas ou com destino ao exterior são permitidas sob controle aduaneiro.

O Complexo do Porto do Rio Grande possui, atualmente, 13 recintos alfandegados. Dos 13 recintos alfandegados, 11 estão localizados na zona primária e 2 na zona secundária (Granel Química e Transcontinental). Ainda existe um REDEX (Recinto Especial para Despacho de Exportação), localizado na zona secundária (TANAC).

Além destes, 5 instalações possuem processo junto a Receita Federal, sendo considerados, na presente data, como pendentes.

Segue a TABELA 15 com a relação dos recintos alfandegados existentes no Complexo portuário do Porto do Rio Grande e a FIGURA 19 com a localização dos mesmos, identificando os que encontram-se dentro do porto organizado.

A camada digital com identificação de cada instalação relacionada nos Atos Declaratórios Executivos (ADE) de cada recinto alfandegado pertencente ao porto organizado do Rio Grande constitui parte integrante deste PDZ.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

RECINTOS ALFANDEGADOS SOB A JURISDIÇÃO DA ALF/RGE									
Empresa	Processo	Tipo de carga	CNPJ	Tipo de instalação	Modo de exploração	ADE	Tipo de contrato	Código do recinto	Validade
Porto Marítimo de Rio Grande	11050.001811/96-29	-	01.039.203/0001-54	-	Uso público	25/2002	Delegação - Convênio 001/97	0301301-4	permanente
Tecon Rio Grande S/A	11050.000351/97-66	Contêiner	01.640.625/0001-80	Instalação Portuária	Uso público	17/2002 e 9/2014	Arrendamento - CA-SUPRG 01/97	0301304-9	17/02/2022
Yara Brasil Fertilizantes S/A	11050.000985/93-21	Granel sólido – fertilizante	92.660.604/0013-16	Instalação Portuária	TUP	1/2019	Adesão – ANTAQ nº 100/2015	0301401-0	17/12/2040
Termasa – Terminal Marítimo Luís Fogliato S/A	11050.000549/94-61	Granel agrícola	74.109.828/0001-19	Instalação Portuária	TUP	6/2020	Adesão – 96/2015- ANTAQ	0301402-9	26/10/2040
Bianchini S/A Industria, Comércio e Agricultura	11050.000634/2008-59	Granel agrícola	87.548.020/0020-42	Instalação Portuária	TUP	10/2019	Adesão - 36/2014- ANTAQ	0301403-7	30/09/2039
Transcontinental Logística S/A	11050.002036/2008-14	Carga geral	87.951.448/0006-83	CLIA	-	8/2012 e 5/2015	-	0923201-0	permanente
Estação Naval de Rio Grande	-	-	-	Base Naval	-	38/1997	-	0303501-8	permanente
Petrobras Transportes S/A – Transpetro	11050.000414/2001-21	Granel líquido	02.709.449/0059-75	Instalação Portuária	Uso público	14/2012 e 10/2014	Arrendamento - CA-SUPRG 01/2002	0921301-5	22/12/2032
Petróleo Brasileiro S/A - Petrobras	11050.000415/2011-75	Granel líquido	33.000.167/0850-00	Instalação Portuária	Uso público	13/2012	Arrendamento - CA-SUPRG 01/96	0921302-3	04/09/2026
Tergrasa – Terminal Graneleiro S/A	11050.720941/2012-36	Granel agrícola	01.785.688/0001-25	Instalação Portuária	Uso público	8/2014 e 4/2015	Arrendamento - CA-SUPRG 02/97	0301302-2	17/04/2027
Braskem S/A	11050.721620/2015-00	Granel líquido	42.150.391/0039-43	Instalação Portuária	Não definido	14/2020	Contrato de Transição	0923801-8	a cada 180 dias
Granel Química	11050.721526/2014-61	Granel líquido	44.983.435/0005-00	Tanques alfandegados	-	3/2016	Passagem nº 733/2015-SUPRG	0922201-4	27/04/2030
Bunge Alimentos S/A	11050.002000/2008-31	Granel agrícola	84.046.101/0301-81	Instalação Portuária	TUP	2/2016	Adesão - 64/2015- ANTAQ	0301404-5	31/12/2033
TANAC	11050.721567/2014-58	Cavaco de madeira	91.359.711/0047-95	REDEX	-	6/2016	-	-	-

TABELA 15 – Recintos Alfandegados no Complexo do Porto do Rio Grande

Fonte: Adaptado de Receita Federal





FIGURA 19 - Vista aérea dos recintos alfandegados <sup>1</sup> (linha verde: poligonal do porto organizado)

<sup>1</sup> A identificação das instalações relacionadas nos Atos Declaratórios Executivo (ADE) de cada recinto alfandegado pertencente ao porto organizado do Rio Grande constitui parte integrante deste PDZ

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

## 2.9 Áreas de interesse portuário fora do Porto Organizado

São áreas de interesse portuário fora do porto organizado aquelas consideradas estratégicas para o desenvolvimento da região e do Estado. Nesse sentido, serão elencadas áreas e produtos de interesse referentes a organização espacial, os quais a Portos RS vem se dedicando, buscando implementação e/ou desenvolvimento, não só das atividades portuárias, mas também das correlatas a elas. Estas áreas e projetos são percebidos também como mecanismos importantes dentro das ações necessárias apontadas no Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande no sentido de atender, com nível de serviço adequado, às demandas direcionadas ao Complexo.

### 2.9.1 Terminais de Uso Privado existentes no entorno do Porto

No entorno do Porto do Rio Grande estão situados quatro Terminais de Uso Privado – TUPs, autorizados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que compartilham acessos terrestres e aquaviários com o Porto Organizado: o Terminal da Bianchini - Indústria Comércio e Agricultura (Terbian), o Terminal da Bunge Alimentos S.A., o Terminal Marítimo Luiz Fogliatto S/A (Termasa), e a Yara Brasil Fertilizantes S/A, cujos dados estão apresentados na tabela que segue.

No Plano Mestre do complexo Portuário do Porto do Rio Grande, publicado pelo MINFRA em janeiro de 2020, são apresentadas as informações acerca da infraestrutura de cada TUP, suas operações e a capacidade calculada para armazenagem e para cais.

TERMINAIS DE USO PRIVADO EXISTENTES NO ENTORNO DO PORTO					
TUP	Autorizatório	Localização	Contrato de Adesão	Tipos de produtos movimentados	Área (m <sup>2</sup> )
Terbian-Terminal Bianchini	Bianchini S/A Indústria, Comércio e Agricultura	Av. Maximiano da Fonseca nº 4.950 – Distrito Industrial, Rio Grande/RS	Nº 36/2014 - ANTAQ	Granel sólido	255.746,50
Bunge Alimentos	Bunge Alimentos S.A.	Av. Maximiano da Fonseca, nº 4.350 - Distrito Industrial, Rio Grande/RS	Nº 64/2015 - ANTAQ	Granel sólido	40.600,40
Terminal Marítimo Luiz Fogliatto S.A	Terminal Marítimo Luiz Fogliatto S.A - Termasa	Av. Maximiano da Fonseca nº 6.361, Distrito Industrial, Rio Grande/RS	Nº 96/2015 - ANTAQ	Granel sólido	131.015,44
Yara Brasil Fertilizantes S/A	Yara Brasil Fertilizantes S/A	Av. Maximiano da Fonseca nº 2.001, Distrito Industrial, Rio Grande/RS,	Nº 100/2015 - ANTAQ	Granel sólido e granel líquido	37.344,88

TABELA 16 – Terminais de Uso Privado no entorno do Porto

Fonte: ANTAQ . Elaboração: Portos RS.

Os Terminais de Uso Privado situados no entorno do Porto Organizado exercem papel importante para o desenvolvimento do complexo portuário do Rio Grande. A modernização e/ou a ampliação dos TPUs existentes potencializam a atividade portuária, trazendo maior incremento na movimentação de cargas na região sul.

Neste sentido, encontra-se em curso o projeto de expansão, em área lindeira fora do Porto Organizado, do Terminal Termasa. A proposição da empresa é alicerçada em perspectivas futuras já previstas no Plano Mestre do Complexo Portuário do Porto do Rio Grande de que o Porto enfrentará gargalos de armazenagem e embarque de granéis vegetais no curto prazo. Os terminais especializados na movimentação de granéis sólidos vegetais do Porto do Rio Grande vêm operando acima da capacidade ideal, sendo necessária a realização de investimentos na ampliação da capacidade de armazenagem e embarque/desembarque pelo Porto, evitando assim gargalos operacionais. Considerando que o único terminal arrendado não tem como viabilizar um projeto de ampliação por não dispor de prazo contratual que permita amortizar os investimentos necessários e manter o equilíbrio contratual, a opção para não haver um congestionamento logístico é através da ampliação dos terminais privados.

A Portos RS trabalha junto aos TUPs buscando viabilizar melhorias na infraestrutura terrestre e aquática, colocando o complexo Portuário do Rio Grande em um cenário mais competitivo frente ao mercado nacional e internacional.



FIGURA 20 – Localização dos Terminais de Uso Privado no entorno do Porto

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

### 2.9.2 Rio Grande Porto-Indústria

O programa de implantação de Distritos Industriais é mais um instrumento de que o Estado do Rio Grande do Sul dispõe para a alavancagem do desenvolvimento industrial. Os distritos industriais possibilitam a implantação ou realocação de projetos industriais e de atividades correlatas.

A Portos RS vem trabalhando pelo incentivo para a atividade industrial, através dos Distritos Industriais que estão próximos ao sistema hidroviário. Com essa proximidade, reduz-se os custos logísticos proporcionando muito mais competitividade ao produto final.

Neste sentido, o Rio Grande Porto-Indústria é um projeto do Estado do Rio Grande do Sul, articulado pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo juntamente com a Portos RS, sendo o maior distrito industrial do Estado com 2.580 hectares de área total, possuindo uma posição estratégica e privilegiada para o crescimento econômico do País.

O Rio Grande Porto-Indústria oferece um ambiente de sinergia, proximidade e desenvolvimento para todos os elos da cadeia produtiva do RS, com sua estrutura que facilita tanto o escoamento da produção como a importação de matérias primas. Atualmente é uma nova forma de apresentação das áreas disponíveis para novos investimentos na região sul do Estado com uma das maiores retroáreas a disposição em portos brasileiros.

A imagem que segue mostra a poligonal do Distrito Industrial do Rio Grande e sua posição estratégica para o desenvolvimento das atividades portuárias da região sul:

A promoção das áreas pertencentes ao Distrito Industrial em consonância com a operação portuária também oferece um horizonte de planejamento favorável quando considerado um melhor reordenamento espacial das áreas.

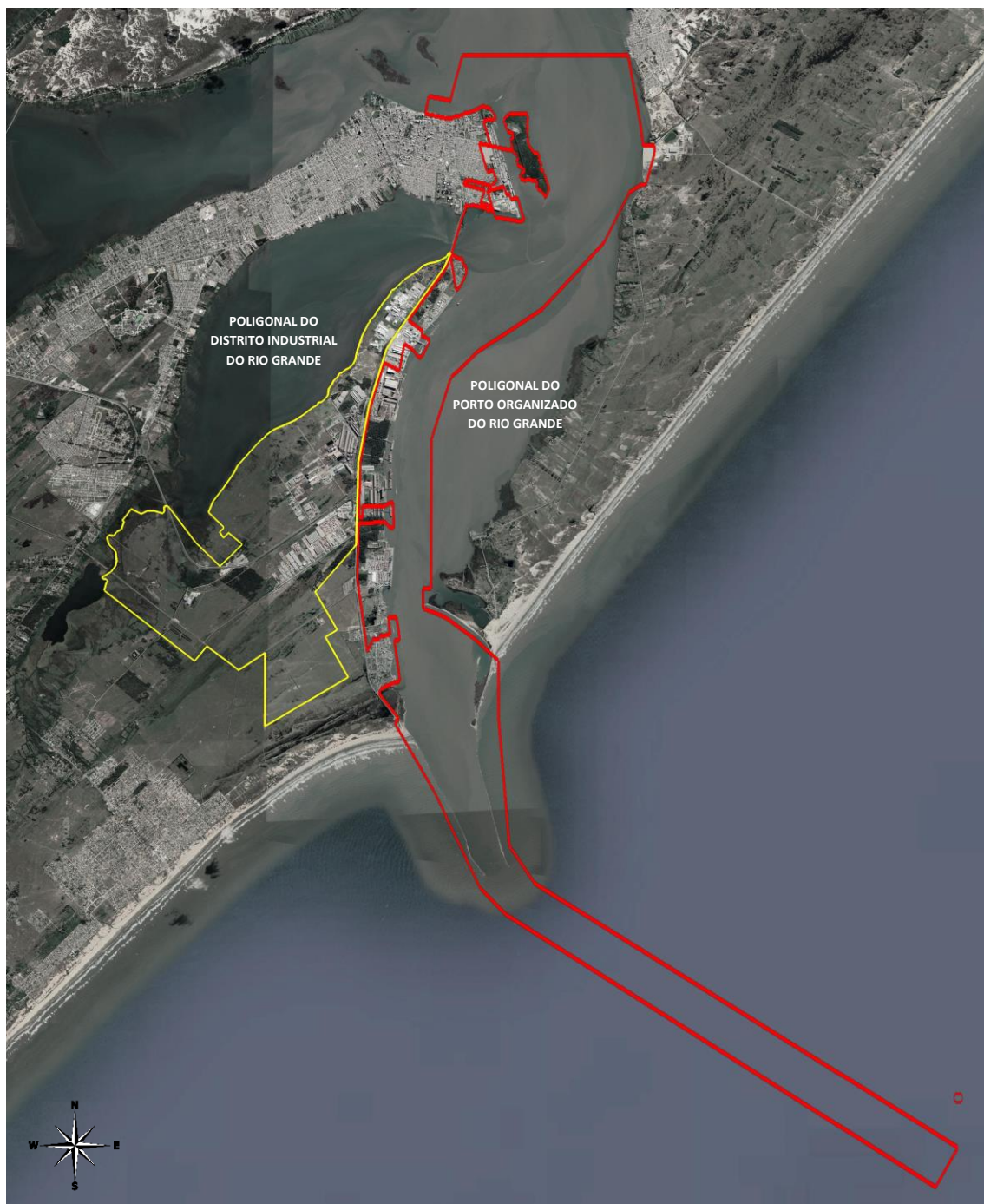


FIGURA 21 – Rio Grande Porto-Indústria

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

### 2.9.3 Produtos de interesse para expansão da atividade portuária

São chamados produtos de interesse para a expansão da atividade portuária, áreas fora do porto organizado, localizadas ao longo do canal de navegação na margem do Município de São José do Norte e em frente ao Porto Novo, na margem oposta ao cais comercial de uso público. As

referidas áreas, foram suprimidas da poligonal do Porto Organizado do Rio Grande quando da última revisão de suas áreas.



**FIGURA 22 – Produtos de interesse para expansão da atividade portuário (em azul claro) e a área do Porto Organizado (polígono vermelho)**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A proposta por parte da SNPTA de reformatação da área do porto organizado do Rio Grande, em seu limite leste, quando da revisão da poligonal, vai no sentido de retirar quase a totalidade dos trechos terrestres que englobam o Município de São José do Norte do limite jurisdicional do Porto do Rio Grande, por não haver relação de propriedade, domínio ou posse da autoridade portuária com tais imóveis.

Já a Ilha do Terraplino Leste (localizada em frente ao cais comercial de uso público no Porto Novo) retirada da jurisdição portuária, encontra-se sob gestão da Marinha do Brasil, funcionando hoje no local a Base de Aviação Naval. A Ilha encontra-se cadastrada na Secretaria

de Coordenação e Governança do Patrimônio da União (SPU) sob o RIP SPIU net n.º 8815001635002, e foi entregue ao Depósito Naval do Rio Grande.

Estas áreas, embora não mais sob a gestão portuária, encontram-se em posição geograficamente estratégica, apresentando potencial para expansão portuária, podendo receber, por exemplo, a implantação de futuros TUPs. Importante destacar que tais investimentos prevêem tratativas junto aos então titulares, realização de levantamentos topográficos de maior precisão, devendo ainda observar a legislação vigente para a exploração pretendida.

Trata-se de aproximadamente 858 hectares de área na margem leste do canal de acesso ao Porto e mais de 8 km de cais disponíveis para estudos de viabilidade; e cerca de 129 hectares e perto de 2 km de extensão de cais na Ilha do Terraplano Leste.

### 3 INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO

#### 3.1 Energia elétrica

A Portos RS, unidade Rio Grande, responde por 5 unidades consumidoras que são abastecidas pela Companhia Estadual de Distribuição de Energia Elétrica - CEEE, Empresa Concessionária de Serviços Públicos de Energia Elétrica, sendo uma delas localizada em Capão do Leão.

UNIDADES CONSUMIDORAS				
UC	Média de consumo (kWh)		Tensão contratada (V)	Demanda contratada (kW)
	Ponta	Foara de ponta		
Rua Hugo Ferrer Albuquerque, 710	547,5	4997,5	13800	30
Av. Honório Bicalho, 50	9942,4	95210,7	13800	400
Rua Riachuelo, 250	1812,4	17028,4	13800	60
Via Portuária, 1380	220,9		-	--
Av. Honório Bicalho, 5	100		-	-

TABELA 17 – Unidades consumidoras

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

O abastecimento elétrico da unidade de Rio Grande é feito por uma linha de Alta tensão da 69KV da CEEE.

As informações prestadas pelos terminais arrendados e demais instalações localizados na área portuária, assim como dos TUPs, acerca do abastecimento de energia elétrica seguem neste capítulo. A falta da informação ou citação de terminal indica a não prestação da informação, não sendo possível identificar e quantificar os dados de demanda e consumo de energia.



No que diz respeito às condições de capacidade de abastecimento a curto, médio e longo prazos, a Concessionária não prevê dificuldades de abastecimento para a sua demanda tendo em vista o recente investimento realizado na subestação e alimentadores da região portuária. No entanto é conveniente destacar que se há previsão de expansão de crescimento das atividades portuárias nos prazos previstos, é necessário que se faça uma consulta prévia através de apresentação de projetos preliminares informando os locais específicos e a real necessidade da demanda pretendida, para que possa desenvolver estudo da rede de distribuição de energia elétrica e posterior liberação da carga solicitada.

- Braskem S/A

No terminal Braskem S/A, o abastecimento de energia elétrica é feito através da Companhia Estadual de Distribuição de Energia Elétrica, concessionária local, com uma tensão de 13800 V. A demanda contratada por meio da concessionária é de 245 kWh, e em verificação ao período de novembro de 2019 a novembro de 2020, a demanda máxima registrada foi de 224,26 Kw. O consumo máximo registrado foi de 54.283 kWh. Não há planos de aumento de demanda para o Terminal (curto, médio e longo prazo).

- Terminal Petrobras S/A

No Terminal Petrobras, o fornecimento de energia elétrica é realizado pela CEEE. A demanda contratada é de 260kW, com consumo médio de 46.805,18kwh. Não foram relatadas alterações no horizontes de planejamento.

- Transpetro

No Terminal Transpetro, o fornecimento de energia elétrica é realizado pela CEEE. A demanda contratada é de 185kW, com consumo médio de 33.791,29 kwh. Não foram relatadas alterações no horizontes de planejamento.

- Yara Brasil Fertilizantes S/A

O abastecimento elétrico da unidade de Rio Grande é feito por uma linha de Alta tensão da 69KV da CEEE-Distribuição, proveniente da subestação SE-Quinta. Atualmente a Yara tem um contrato de demanda com a CEEE de 10MVA. O complexo de fertilizantes está em processo de ampliação e uma vez finalizada a ampliação tem uma previsão de acréscimo de demanda para 17MVA em 2021.

- Ecovix

As instalações do ERG01 é abastecida pela CEEE, cuja demanda é de 500 Kw (fora de ponta) e de 300 Kw (ponta). O consumo é de 210.000 KWh (fora de ponta) e de 24.000 kWh (ponta). Importante atentar que atualmente o ERG01 não realiza operações de construção e reparo naval, sendo utilizado apenas a instalação de acostagem com operações portuárias, sendo o mesmo classificado como de multiuso. Neste cenário, é possível a adequação na demanda para atender o consumo de energia elétrica das operações portuárias no curto e médio prazos. A área ocupada pelo ERG02 encontra-se atualmente sem operação.

- Bunge Alimentos S.A

O Terminal Portuário demanda mensalmente a quantidade média de 0,9 MW tendo um consumo de 151.000 kW/h. Esta energia deriva-se da subestação compartilhada entre fábrica e terminal, localizada na unidade fabril e alimentada pela concessionária 69 KV.

- Bianchini S/A

Nas instalações da Bianchini S/A, o fornecimento de energia é na tensão nominal de 69 kV via CEEE. A demanda contratada é de 7,5MVA. O Terminal prevê um acréscimo de 2MVA no horizonte de curto prazo e de 2MVA no médio prazo, sem estimativa para o horizonte de longo prazo.

- Tergrasa

Fornecida pela CEEE (concessionária local), chega através de um ramal aéreo de entrada de 69 KV, logo após é transmitida de forma subterrânea para a subestação A, sendo rebaixada para 13,8 kV. A empresa utiliza 2 transformadores rebaixadores de 7,5 MVA, além de mais 21 transformadores, que derivam as redes alimentadoras de baixa tensão (380/220 V). As subestações B, C, D, E, H, K, L possuem 1500 KVA e as F, G e M de 750 KVA, assim como o terminal possui dois transformadores de 112,5 KVA para serviços auxiliares das subestações A e J. Demanda contratada de 4.000 kW fora de ponta e de 2.000 kW na ponta e o Consumo médio anual num período de 4 anos é de 728.998 kwh. Destaca-se atualização tecnológica da rede elétrica, por intermédio da troca de 19 transformadores, com investimento de cerca de R\$834.000,00 (oitocentose trinta e quatro mil reais).

- Termasa

Fornecida pela CEEE (concessionária local), chega através de um ramal aéreo de entrada de 13,8 KV, derivando para a subestação 02 de forma subterrânea, a empresa utiliza um transformador de 1500 KVA, sendo rebaixada para tensões inferiores (380/220 V) através de mais 03 transformadores. Demanda contratada de 1.000 kW fora da ponta e 1.000 kW na ponta e o Consumo médio anual, num período de 04 anos é 308102 kwh. Atualmente o TERMASA conta com um gerador de energia marca Cummins Power modelo C185D6, potência de 213 kVA/170 kVA. Na inexistência de energia oriunda da concessionária local as cargas emergenciais são alimentadas pelo gerador (iluminação, sistemas de internet, guinchos, etc).

- Tecon

O abastecimento elétrico do Tecon é feito via Concessionária CEEE por linha de Alta tensão da 69KV. A demanda atual (contratada) é de 4000 kVA, sendo o consumo de 1300 MWh (média mensal). O Terminal projeta para o curto prazo uma demanda de 3600 kVA, para médio prazo 3800 kVA e longo prazo 4000 kVA, sendo para todos os cenários 4000 kVA o atendimento pela Concessionária.

### 3.2 Abastecimento de água

O abastecimento de água nas instalações do Porto Velho, do Porto Novo e do Superporto é realizado pela Companhia Riograndense de Saneamento (CORSAN). A média mensal de consumo do último ano, cujo usuário consta a Portos RS, em diferentes imóveis localizados nas três zonas portuárias supra citadas, foi de 2.780,25 m<sup>3</sup>.

Caso ocorra aumento de demanda no abastecimento de água nos horizontes de planejamento curto, médio ou longo prazo sem grande expressividade, há infraestrutura disponível para o atendimento, devendo ser avaliado pontualmente alterações relevantes.

As informações prestadas pelos terminais acerca do abastecimento de água seguem neste capítulo. A falta da informação ou citação de terminal indica a não prestação da informação, não sendo possível identificar e quantificar os dados de demanda e consumo de energia.

- Braskem S/A

A Braskem é abastecida com a água potável disponibilizada pela concessionária Corsan. Para utilização do sistema de incêndio, a Braskem tem a capacidade de retirar água da Lagoa dos Patos em caso de necessidade. No período de novembro 2019 - outubro de 2020 o consumo máximo registrado foi de 409 m<sup>3</sup>. Não há planos de aumento de demanda para o Terminal (curto, médio e longo prazo).

- Terminal Petrobras S/A

O Terminal é abastecido pela Companhia Riograndense de Saneamento -CORSAN, com consumo médio mensal de 829 m<sup>3</sup>.

- Transpetro

O Terminal é abastecido pela Companhia Riograndense de Saneamento -CORSAN, com consumo médio mensal de 410,9 m<sup>3</sup>.

- Yara Brasil Fertilizantes S/A

O terminal é abastecido pela Companhia Riograndense de Saneamento -CORSAN, com consumo médio mensal de 9.418 m<sup>3</sup>. Para o uso industrial a água é captada do canal. A captação máxima é de 0,10 m<sup>3</sup>/s, em um regime de bombeamento de 24 (vinte e quatro) horas por dia, sete dias por semana.

- Ecovix

O abastecimento é feita pela CORSAN, com armazenamentro total atual de 1.500 m<sup>3</sup>. A capacidade de atendimento da Concessionária é de 10 m<sup>3</sup>/h. Não há planos para mudança no curto, médio e longo prazo.

- Bunge Alimentos S.A

O Terminal Portuário é abastecido com fornecimento de água, somente para consumo do próprio terminal.

- Bianchini S/A

O terminal é abastecido pela Companhia Riograndense de Saneamento -CORSAN, com consumo médio mensal de 160 m<sup>3</sup>. Não há estimativa para o curto, médio e longo prazo.

- Tergrasa

O abastecimento é realizado pela CORSAN. O contrato é por consumo, e não por demanda. O abastecimento de água potável é feito por um ponto central, sendo a demanda variando de 1.900 a 2.800 m<sup>3</sup>/ mês.

- Termasa

O abastecimento é realizado pela CORSAN. O contrato é por consumo, e não por demanda. São 02 pontos de entrada, sendo um próximo à Portaria Principal, e outro próximo ao portão de acesso ferroviário, através de tubulações de 110 mm. A demanda de água tem uma variação de 900 a 1.700 m<sup>3</sup>/mês, ficando com uma média de 1.200 m<sup>3</sup>/mês.

- Tecon

O terminal é abastecido pela Companhia Riograndense de Saneamento -CORSAN, com consumo médio mensal de 1.168 m<sup>3</sup> (14.016 m<sup>3</sup>/ano). Para curto prazo o Terminal prevê o consumo anual de 14.016 m<sup>3</sup> , médio prazo de 14.507 m<sup>3</sup> e longo prazo de 15.232 m<sup>3</sup> , sendo a demanda atendida pela Concessionária.

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

### **4.1 Processos e sistemas de monitoramento e/ou controle do tráfego aquaviário**

Com os estudos realizados pela Secretaria de Portos – SEP/PR, hoje Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA, do Ministério de Infraestrutura, viabilizados por meio de acordo de cooperação técnica-científica com a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, o Porto do Rio Grande foi contemplado com o anteprojeto do VTMS com elevado grau de especificação e documentação técnica dando suporte para o processo licitatório. A base entregue data de 2015.

Com vistas ao tempo transcorrido e a não implantação do sistema, a Portos RS está organizando um arranjo que envolve o Arranjo Produtivo Local - APL, o Centro Tecnológico associado da Furg - Oceantec e empresas de tecnologia de áreas afins. Esse arranjo terá como objetivo criar e desenvolver de forma permanente tecnologia que integre os diversos sensores associados ao VTMI, Sistema de Gestão online do Porto de Rio Grande, o simulador de manobras de alto desempenho instalado na Oceantec e gerenciado pelo APL. Um programa dedicado de previsão meteorológica se integrará ao sistema. O desenvolvimento permitirá, além do gerenciamento do tráfego em seus diferentes níveis, criar um banco de dados com todas as manobras e seus parâmetros operacionais e ambientais, possibilitando, com o simulador e as tecnologias integrativas, gerar simulações de tráfego robustas e baseadas no uso real das estruturas portuárias. Essa estratégia tende a otimizar custos, reduzir riscos de acidentes e impactos ambientais, reduzir incertezas, parametrizar manobras, abertura e fechamento de barra, áreas de fundeio, resposta a acidentes e capacitação de alto nível para profissionais.

#### 4.2 Processos e sistemas de monitoramento do tráfego terrestre

Buscando manter a eficiência do tráfego da área do Porto Organizado, a Portos RS conta com pátios de caminhões que antecendem o Porto. Estes pátios, de gestão de terminais, iniciativa privada e da Cooperativa dos Transportadores Autônomos Rodoviários de Cargas de Rio Grande (Cootracam), alinhados com o controle de acesso aos terminais localizados na Zona Portuária Superporto e os gates de acesso ao cais comercial do Porto Novo, estes gerenciados pela Autoridade Portuária, auxiliam no controle do tráfego terrestre, distribuindo de forma organizada parte dos caminhões com destino ao Porto do Rio Grande.



FIGURA 23 – Pátios de caminhões na retroária do Porto do Rio Grande

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Além dos pátios existentes, a Portos RS dispõe de áreas na Zona Portuária Superporto com vocação para este fim. Estas áreas encontram-se elencadas no roll das áreas disponíveis do Porto.



**FIGURA 24 – Área disponível para implantação de pátio de triagem**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Ademais, uma ação que merece destaque, que busca aumentar a eficiência do tráfego terrestre no Porto do Rio Grande, é o trabalho conjunto que está sendo realizado pela Portos RS e a Ecosul - Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S.A, pertencente ao grupo EcoRodovias, criada para administrar o Polo Rodoviário de Pelotas. Trata-se da revisão do projeto de duplicação do Lote 04 da rodovia federal BR – 392, buscando viabilizar técnica e economicamente a obra que contará com soluções para os cruzamentos entre os modais rodoviário e ferroviário e acesso aos terminais.

## **5 LICENCIAMENTO AMBIENTAL**

A licença de operação, emitida pelo IBAMA (LO nº 03/97-3ª Renovação em 2018), conforme informado na TABELA 18, tem por objeto a operação do Porto Organizado do Rio Grande, compreendendo as instalações portuárias terrestres situadas nos Municípios de Rio Grande e São José do Norte, tais como cais, docas, píeres, armazéns, pátios, edificações em geral, vias e passeios, e terrenos ao longo das faixas marginais, abrangidos pela poligonal da área do porto

organizado e destinados a atividade portuária, a infraestrutura de proteção e acessos aquaviários (canal de acesso, a bacia de evolução, a área de fundeio interna ao Porto de Rio Grande e os molhes leste e oeste), bem como as operações de dragagem de manutenção do canal de navegação, bacias de evolução, berços de atracação e respectivas áreas de acesso.

Os Terminais que compõem o Porto Organizado do Rio Grande possuem processos de licenciamento junto ao Órgão Ambiental Estadual (Fundação Estadual de Proteção Ambiental (FEPAM), conforme preconiza a legislação sobre a competência do licenciamento ambiental.

Na tabela que segue são apresentadas as informações sobre o licenciamento ambiental do Porto do Rio Grande:

LICENÇA AMBIENTAL DO PORTO DO RIO GRANDE	
Licença ambiental	Licença de Operação - LO
Número de identificação	03/1997 - 3ª renovação (2018)
Data de emissão	10/01/1997 - Renovação em 26/06/2018
Órgão emissor	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais - IBAMA
Data de validade	10 anos

TABELA 18 – Licença ambiental do Porto do Rio Grande

Fonte: Diretoria de Qualidade, Saúde, Meio Ambiente e Segurança. Elaboração: Portos RS.

Maiores informações sobre o licenciamento ambiental do Porto podem ser acessadas por meio da página da Portos RS na internet, disponível em: <http://www.portosrs.com.br/site/index.php#>

## 6 ISPS CODE

Após os ataques terroristas aos Estados Unidos em 11 de setembro de 2001, a Organização Marítima Internacional (IMO), órgão integrante das Nações Unidas, criou um código internacional de segurança visando aumentar a segurança de embarcações e instalações portuárias. Estas regras internacionais de segurança são chamadas International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) e seu seguimento é pré-requisito para a atracação da maior parte dos navios comerciais e de passageiros. Dentre as medidas formalizadas pelo ISPS Code, tem-se:

- Controle rigoroso do fluxo de pessoas e veículos nas instalações portuárias;
- Delimitação do perímetro portuário;
- Cadastro de pessoas e veículos que adentram a instalação portuária; e
- Existência de sistema de vigilância nos limites do porto e na área do cais.

No Brasil, a certificação de portos é realizada pela CONPORTOS – Comissão Nacional de Segurança Pública de Portos, da qual fazem parte membros da Marinha do Brasil, e dos Ministérios da Fazenda, Transportes e Relações Exteriores, entre outros.

Para que um porto seja certificado, uma Avaliação de Risco deve ser efetuada, e depois submetida à CESPOTOS – Comissão Estadual de Segurança Pública dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis. Após a aprovação, um Plano de Segurança também deve ser confeccionado e enviado à CESPOTOS para avaliação, e depois deste último executado, a CONPORTOS emite uma Declaração de Cumprimento, que será homologada pela IMO.

Na TABELA 19 a seguir estão detalhadas as Declarações de Cumprimento emitidas para as instalações do Porto do Rio Grande.

NOME DA INSTALAÇÃO	Nº IDENTIFICAÇÃO	POSSUI DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO (DC)	DATA DE CONCESSÃO DA DC	DATA DE VALIDADE DA DC
Portos RS – Porto do Rio Grande	20301 CCA/IMO	Não vigente <sup>1</sup>	-	-
Braskem	Nº 227/2017	Sim	06/03/2017	06/03/2022
Transpetro	-	Não vigente	-	-
Petrobras	-	Não vigente	-	-
Yara Brasil Fertilizantes	-	Não vigente <sup>2</sup>	-	-
Bunge Alimentos S/A	Nº 083/2005	Não vigente	-	-
Bianchini S/A - Industria, Comércio e Agricultura	Nº 082/2005	Não vigente	21/10/2005 revisado em 08/12/2019	08/12/2019 <sup>3</sup>
Tergrasa	Nº 013/2020	Sim	18/06/2020	02/02/2025
Termasa	Nº 013/2020	Sim	18/06/2020	02/02/2025
Tecon	Nº 001/2019	Sim	07/02/2019	08/02/2024

<sup>1</sup> O Porto do Rio Grande encontra-se com a Declaração de Cumprimento não vigente junto à CONPORTOS/MJ. Na presente data há empresa contratada para elaboração de Estudo de Análise de Risco-EAR e posteriormente Plano de Segurança Portuária-PSP, para então submeter a análise da CONPORTOS e adquirir a Declaração de Cumprimento.

<sup>2</sup> PSPP está em vias de aprovação. DC venceu dia 14/09/2014, depois foi prorrogada seu vencimento até 2017 onde começou o processo de avaliação do novo EAR e novo PSPP.

<sup>3</sup> Deliberação nº 818, de 18 de março de 2020, estende o prazo de validade das Declarações de Cumprimento das empresas (Covid- 19), adiando as auditorias previstas.

TABELA 19 – Declaração de Cumprimento do ISPS Code em Rio Grande

Fonte: Terminais e Portos RS. Elaboração: Portos RS.

## 7 VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO

### 7.1 Vias de circulação rodoviária

As vias internas ao Porto Organizado do Rio Grande podem ser observadas na figura que segue, marcadas em amarelo.



Os Terminais Braskem, Transpetro e Petrobras possuem acesso por uma via não municipalizada denominada Av. Beira Mar. Esta via asfaltada possui aproximadamente 11m de largura e encontra-se em boas condições. A via de acesso à Av. Beira Mar (sem denominação) também dá acesso ao antigo Terminal Amoniasul e a áreas Greenfield, ambas disponíveis para arrendamento.

Os terminais arrendados, TUPs e demais áreas localizadas na Zona Portuária Superporto possuem seu acesso principal pelas rodovias federais BR-604 e BR-392. Estas rodovias encontram-se fora da poligonal do Porto, sendo mencionadas no capítulo que aborda os acessos terrestres. A partir destas, são existentes outras pequenas vias não municipalizadas, quase que na totalidade de material arenoso, que fazem o acesso local de algumas áreas.

Dentro dos terminais o fluxos de caminhões e automóveis são segregados por meio de suas vias internas.



FIGURA 25 – Vias internas do Porto Organizado – Zona Portuária Superporto (linhas amarelas: vias e linha vermelha: poligonal do Porto)

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Seguindo pela BR-392, os quilômetros de 0 a 2 desta rodovia encontram-se dentro da poligonal do Porto (Rua Eng. Heitor Amaro Barcelos). Este trecho é constituído por uma pista de mão dupla, asfaltada, com largura aproximada de 12m. Na sequência, e já dentro da malha urbana, a Avenida Honório Bicalho é utilizada para acessar a Zona Portuária Porto Novo. Trata-se de uma Avenida duplicada e com canteiro central com largura aproximada de 22m. Devido ao grande tráfego de caminhões nesta região, faz-se necessária manutenções periódicas no asfalto. Outras

vias com menor infraestrutura e relevância podem ser observadas dentro da área do porto organizado.



**FIGURA 26 – Vias internas do Porto Organizado – Zona Portuária Porto Novo (linhas amarelas: vias e linha vermelha: poligonal do Porto)**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A Zona Portuária Porto Velho possui acesso por via municipal não pertencente à poligonal, denominada Rua Riachuelo, também referenciada no capítulo que trata dos acessos terrestres da hinterlândia que dão acesso ao Porto. A área localizada na Zona Portuária São José do Norte encontra-se dentro das instalações do estaleiro EBR.

As áreas de estacionamento existentes na área do Porto Organizado são dentro das áreas dos terminais, gerenciados pelos mesmos.

As camadas digitais com a descrição de todas as vias de circulação rodoviárias internas do Porto, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ

Atualmente, o Porto Novo possui cinco portões de acesso aos cais, indicados na FIGURA 27. A descrição dos acessos estão na TABELA 20:

PORTÃO	ACESSO
2	Veículos de Carga
3	Veículos de carga com excesso de largura (carga de projeto)
4	Pessoas e veículos leves
7	Translado de veículos em trânsito aduaneiro (navios ro-ro) / Pátio automotivo - Cais
8	Lacrado pela Receita Federal do Brasil - RFB

TABELA 20 – Portões de acesso ao cais do Porto Novo

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.



FIGURA 27 – Gates Porto Novo

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Os Gates das terminais arrendados estão indicados a seguir:

- Braskem S/A e Petrobras

Os terminais Braskem e Petrobrás possuem um acesso em comum, localizado às margens da BR-392, mas com portões de entrada independentes. Não existem rotas definidas para os caminhões que chegam aos terminais.



FIGURA 28 – Gates dos Terminais antiga Amoniasul (Brownfield 01), Braskem e Petrobras

Fonte: PDZ Porto Rio Grande 2019. Elaboração: STE Serviços Técnicos de Engenharia S.A.

▪ Tergrasa

O terminal Tergrasa possui dois portões, um ao sul e outro ao norte de suas instalações. O acesso de veículos de carga ao terminal é feito obrigatoriamente no portão norte, enquanto as saídas são realizadas pelo portão sul. Este último está conectado ao acesso do terminal Termasa.



FIGURA 29 – Gates do Terminal Tergrasa

Fonte: PDZ Porto Rio Grande 2019. Elaboração: STE Serviços Técnicos de Engenharia S.A.

- Tecon

O terminal TECON Rio Grande é acessado a partir da BR-604. Em seguida, os fluxos de caminhões e automóveis são segregados por meio de suas vias internas, conforme pode ser visto a seguir. O Terminal apresenta 3 gate IN, 3 gate OUT, utomatizados com OCR.



FIGURA 30 – Gates do Terminal Tecon

Fonte: PDZ Porto Rio Grande 2019. Elaboração: STE Serviços Técnicos de Engenharia S.A.

Não há previsão de reorganização para os horizontes de curto, médio e longo prazos no que versa as vias de circulação, gates e estacionamentos.

## 7.2 Vias de circulação ferroviária

O Complexo Portuário do Porto do Rio Grande possui junto a área do Superporto via ferroviária que atendem aos terminais do Porto.

Conforme indicado no diagrama dos trechos da malha ferroviária em Rio Grande (FIGURA 31), a linha principal dentro do pátio assistido percorre o Superporto, ficando no entanto fora da área do Porto Organizado. Desta partem outras linhas não controladas pela Concessionária, sendo o conjunto das linhas desativadas, interditas e linhas do cliente, que compõem a malha ferroviária interna ao Porto. Conforme indica o diagrama, o terminal portuário que apresenta via de circulação ferroviária ativa interna ao Porto Organizado é o Tergrasa. As demais linhas ativas atendem aos terminais privados localizados no enterno do Porto.

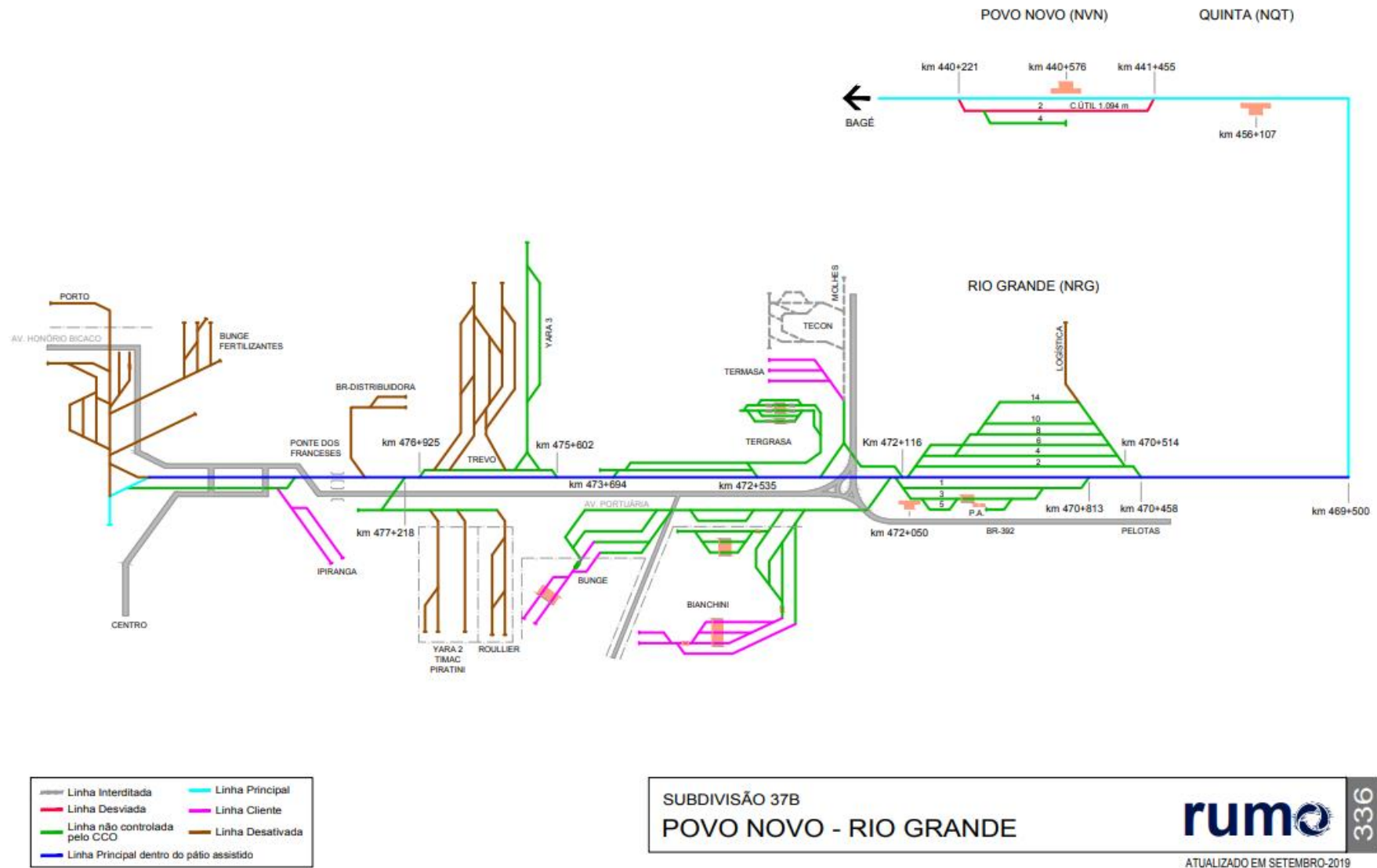
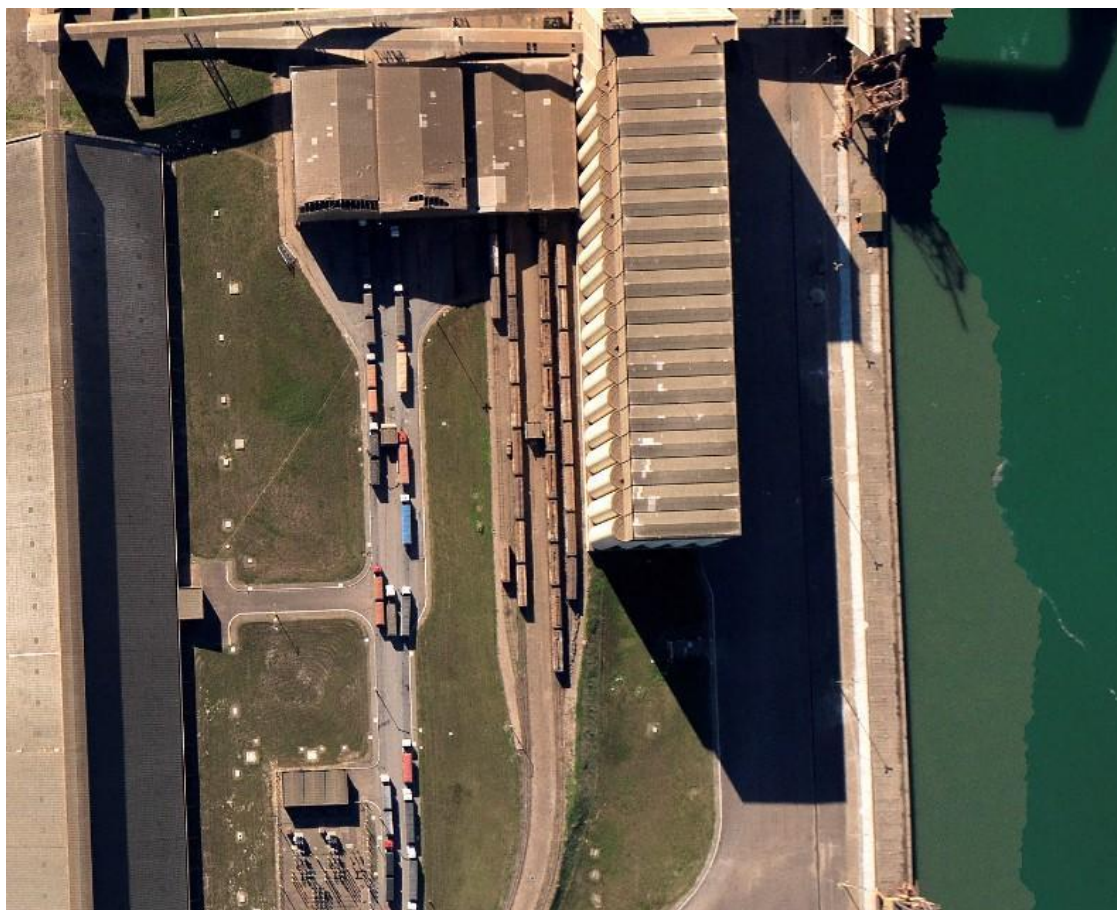


FIGURA 31 – Diagrama dos trechos da malha ferroviária em Rio Grande

Fonte: Rumo. Elaboração: Rumo



**FIGURA 32 – Vista aérea do Pátio ferroviário do Terminal Tergasa**

Fonte: PDZ Porto Rio Grande 2019. Elaboração: STE Serviços Técnicos de Engenharia S.A.

A bitola dessas vias, a exemplo de toda a malha do Rio Grande do Sul, é métrica e possui como operadora a Rumo Logística (antiga ALL), que além de deter a concessão da infraestrutura ferroviária, é proprietária das locomotivas utilizadas no transporte de mercadorias por este modal.

## 8 ACESSOS TERRESTRES

O sistema logístico do Estado do RS apresenta-se interligado e em constante manutenção e ampliação. O Porto do Rio Grande se interliga a todas as regiões do Estado, Brasil e países vizinhos pela malha rodoferroviária, sendo sua *hinterland* (hinterlândia) descrita a seguir.

## 8.1 Rodoviários

Através das cidades fronteiriças de Chuí-Chuy, Jaguarão-Rio Branco, Santana do Livramento-Rivera, o sistema rodoviário federal no Estado se interliga com o do país vizinho Uruguai. Com a Argentina, a ligação do modal rodoviário se faz por Uruguiana-Paso de los Libres e São Borja-Santo Tomé. As rodovias federais BR-116, BR-285, BR-293 e BR-471 fazem parte destas ligações.

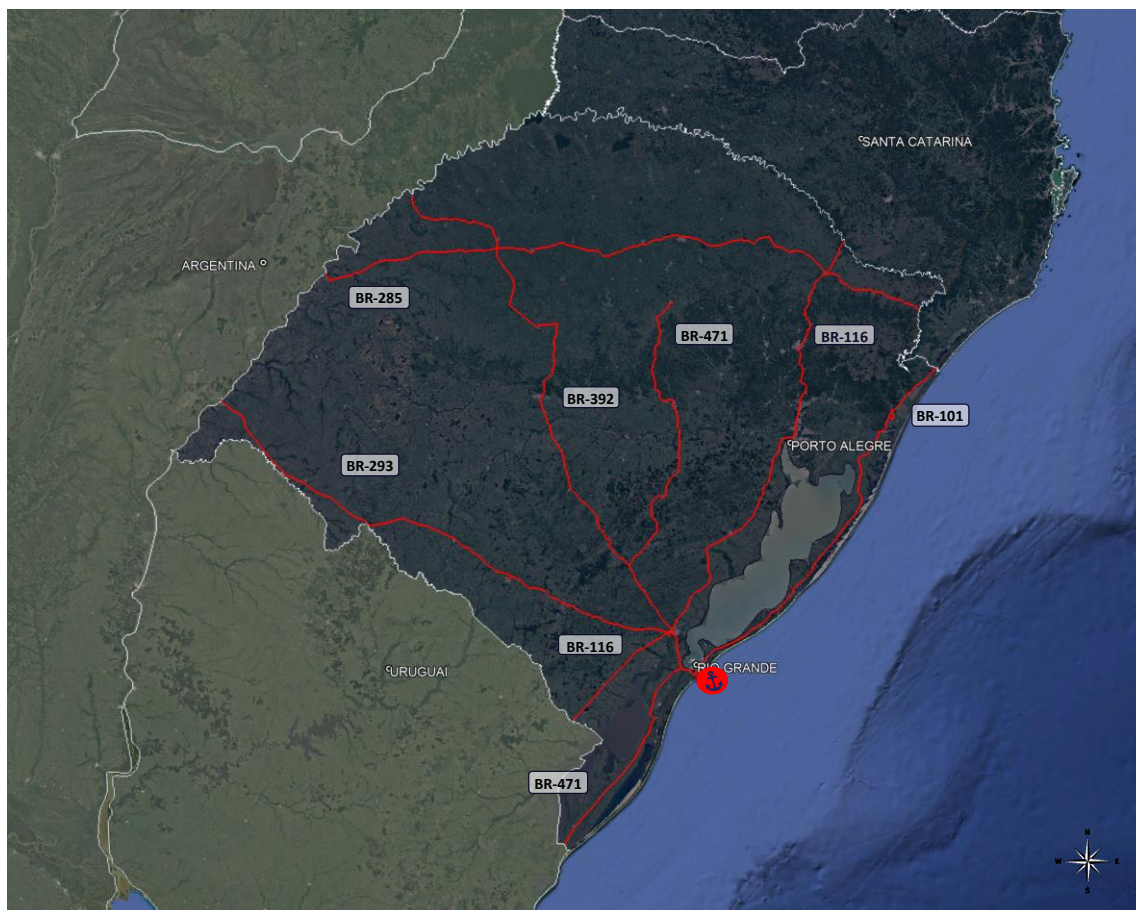
A BR-392 é uma rodovia de grande relevância para o complexo Portuário do Rio Grande, conectando o Porto com as malhas estadual, federal e internacional, sendo por onde passam quase a totalidade das cargas que chegam e saem do Porto. Utiliza-se a BR-392 até o Trevo do Km 9 (acesso à Zona Portuária Superporto), onde os veículos de carga optam por seguir pela rodovia no trecho também conhecido por Av. Alm. Maximiano Fonseca, para acesso a alguns terminais do Superporto e ao Porto Novo, ou então convergir à direita até o TUP Termasa, o Terminal Tecon Rio Grande ou Pátio da Cootracam.

Em seguida, mas não menos importante, tem-se a BR-116, que a partir de Pelotas faz a ligação na direção norte à região metropolitana de Porto Alegre e ao restante do Brasil, e na direção sul, como citado anteriormente, para Jaguarão e o Uruguai.

Também utiliza-se a BR-101, rodovia acessada a partir da travessia de balsa entre os Municípios de Rio Grande e São José do Norte.

Todas as rodovias que chegam ao Porto do Rio Grande tem pavimentação asfáltica e boa conservação.





**FIGURA 33 – Acessos rodoviários federais**

Fonte: DNIT. Elaboração: Portos RS.

O acesso urbano ao Porto ocorre pela rodovia estadual RS-734, podendo ser considerada ligação secundária do Porto com o modal rodoviário. Por não ser permitida a circulação de veículos pesados na área mais central da Cidade e esta via ser o principal acesso urbano, esta rodovia estadual é utilizada apenas por veículos leves que optam por este caminho alternativo para acessar as instalações portuárias. Trata-se de uma rodovia asfaltada, parcialmente duplicada que liga a Cidade de Rio Grande à Praia do Cassino, Balneário local.



FIGURA 34 – Acesso rodoviário estadual (linha azul)

Fonte: DAER. Elaboração: Portos RS.

Dentro do sistema urbano de mobilidade de Rio Grande, as vias municipais mais utilizadas para acessar a Zona Portuária Porto Novo são a Avenida Val Porto e a Av. Dom Pedro II. Estes acessos são utilizados majoritariamente por trânsito local e de veículos leves.

A Zona Portuária Porto Velho está localizada na Rua Riachuelo, a qual está inserida no perímetro Urbano Histórico Municipal (nesta zona portuária não são mais desenvolvidas atividades portuárias).

Outras vias municipais como a Via 01 (um) e a Via 09 (nove) também são expressivas para a atividade portuária, estando localizadas nas proximidades da Zona Portuária Superporto.

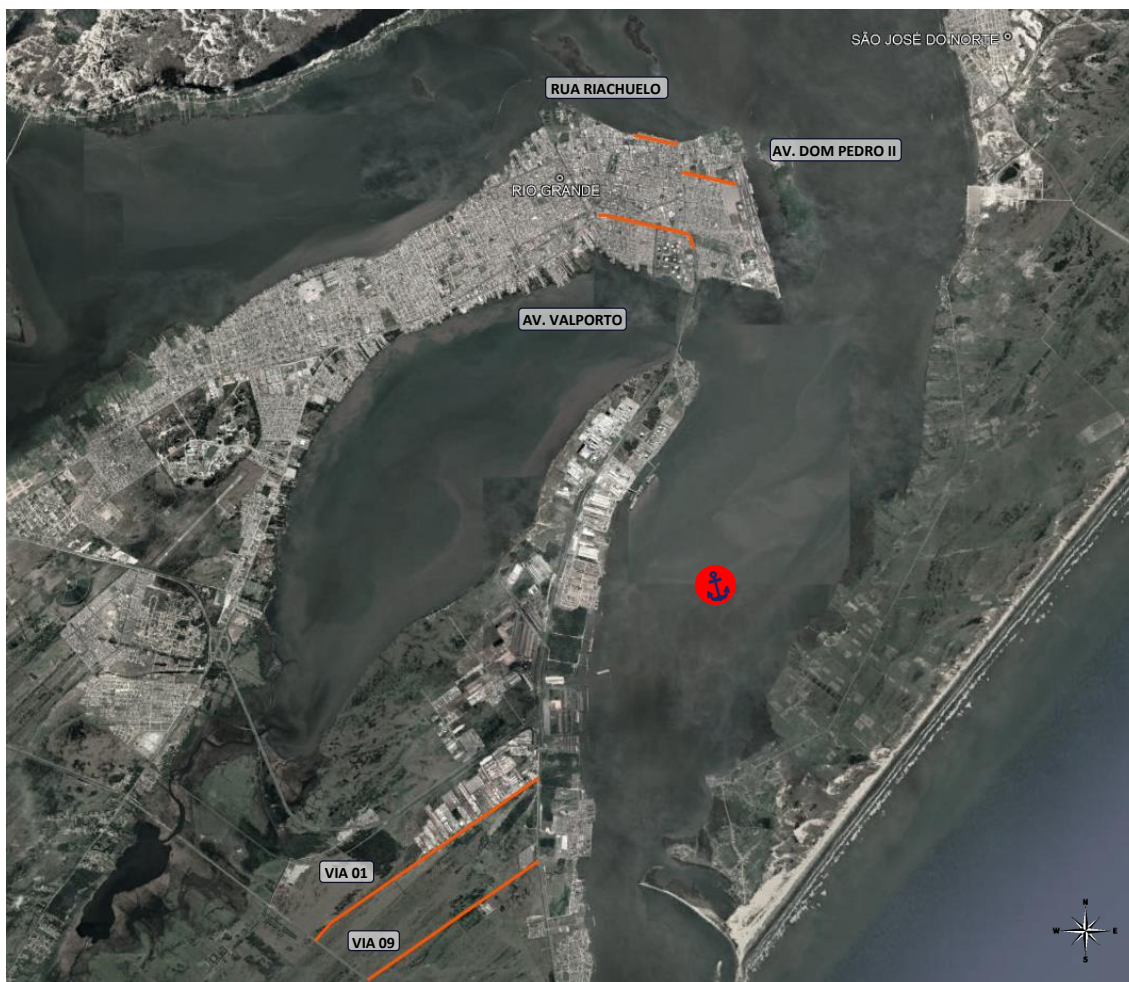


FIGURA 35 – Acessos rodoviários municipais

Fonte: Base Geo PDZ Porto Rio Grande 2017. Elaboração: Portos RS.

## 8.2 Ferroviários

Os principais produtos movimentados nas ferrovias que chegam na região são grãos oriundos da região norte e noroeste do estado, e fertilizantes, que seguindo o caminho oposto dos grãos, é embarcado em trens para o interior gaúcho.

Conforme consta no atlas socioeconômico do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, a malha ferroviária gaúcha, controlada por longo período pela Rede Ferroviária Federal - RFFSA, foi concedida para a iniciativa privada em 1997 à empresa América Latina Logística - ALL que, até 2013, detinha também áreas de concessão do norte da Argentina. A operação de concessão mais recente é da empresa Rumo, nova companhia resultante da fusão Rumo - América Latina Logística – ALL. Com concessão para o período de 1997 a 2027 e operação das malhas dos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo é chamada de RMS – Rumo Malha Sul.

Segundo a ANTT, o Rio Grande do Sul possui uma malha de aproximadamente 3.259 km de linhas e ramais ferroviários utilizados quase exclusivamente para o transporte de cargas. Alguns trechos curtos, mais recentemente, tem sido utilizados para transporte de passageiros como parte de roteiros turísticos. A maior parte apresenta bitola de 1 metro, sendo que apenas 5 km apresentam bitola mista (1,435 m), com objetivo de realizar a integração com as malhas argentinas e uruguaias. Atualmente vários trechos ferroviários do estado encontram-se desativados ou só operam em época de safra agrícola. De acordo com o Anuário Estatístico dos Transportes, os centros de transferência de cargas que apresentam maior movimentação localizam-se em Canoas, Cruz Alta, Passo Fundo e Rio Grande, junto ao Porto. Os principais produtos transportados são: commodities agrícolas: soja e farelo de soja, combustíveis e derivados, produtos agrícolas, açúcar, contêineres, adubos e fertilizantes, produtos de extração vegetal e celulose, cimento e produtos industrializados para construção civil. Os maiores terminais intermodais encontram-se em Porto Alegre, Uruguaiana e em Rio Grande, junto ao Porto.

O Porto do Rio Grande se liga através da EF- 293 a esta malha estadual ferroviária percorrendo o trecho Rio Grande – Bagé - Cacequi. Em Cacequi se interliga com a EF-290, que no sentido oeste atinge a malha ferroviária Argentina na cidade de Uruguaiana e no sentido leste a cidade de Porto Alegre. A partir de General Luz (proximidades de Porto Alegre) se une a EF-116 que no sentido norte se conecta com a malha brasileira e o restante do país. Na EF – 290 em Santa Maria, no sentido norte, se conecta a EF – 153 que dá acesso as áreas altamente produtora de cereais no norte e nordeste do estado, permitindo a intensiva utilização do corredor Cruz Alta – Rio Grande, para escoamento da produção agrícola.

O acesso à malha argentina em Uruguaiana permite a conexão, no sentido norte com a malha Paraguaiá, o que permitiu no passado o embarque da produção de soja do referido país pelo Porto do Rio Grande.

O acesso à malha ferroviária Uruguaiá se dá através da EF – 153, trecho Cacequi – Santana do Livramento, recentemente melhorado uma vez que pertence as obras prioritárias preconizadas para integração dos países do MERCOSUL.

A conexão com as malhas Argentina e Uruguaiá exige a baldeação das mercadorias pela diferença de bitolas.

Com relação à malha ferroviária, toda a sua extensão possui bitola métrica. A velocidade operacional é variável de acordo com as condições da sua estrutura e da geografia da região. Alguns trechos possuem restrição de tráfego para trens com produtos considerados perigosos.

No mapa a seguir é possível visualizar os trechos ferroviários citados.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

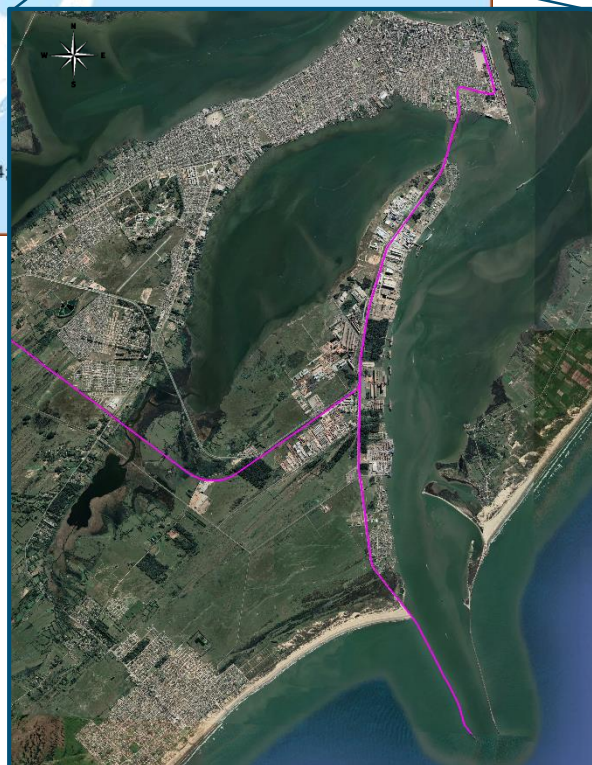


FIGURA 36 – Ligações Ferroviárias do Porto do Rio Grande  
 Fonte: DNIT.

FIGURA 31 deste documento mostra o diagrama dos trechos da malha ferroviária em Rio Grande. Neste podem ser observados todas as linhas que compõem a malha ferroviária do Complexo Portuário do Rio Grande e do Porto Organizado.

### 8.3 Dutoviários

As infraestruturas existentes que chegam no Porto deste modo de transporte são estruturas locais que interligam a Refinaria de Petróleo Riograndense ao Píer Petroleiro, este último localizado dentro da área do Porto Organizado, e dutos que comunicam instalações localizadas no Distrito Industrial com o Terminal Braskem, também no Porto Organizado.

Na figura a seguir é apresentado o mapa de localização dos dutos de ligação citados.



FIGURA 37 – Localização das dutovias que chegam ao Porto do Rio Grande

Fonte: Terminal Transpetro. Elaboração: Portos RS.

O traçado que liga a Refinaria Rio Grandense ao Píer Petroleiro, mostram dois dutos paralelos, um com 16 polegadas de diâmetro, transporta petróleo no sentido Píer – Refinaria, e o segundo,

com 10 polegadas de diâmetro, transporta produtos claros (derivados de petróleo líquidos e pouco viscosos, como querosene, diesel e gasolina) nos dois sentidos. A dutovia possui aproximadamente 4.000 metros de extensão. Destes, 3.000 estão enterrados entre a refinaria e a entrada do píer, e o restante está dentro do píer na superfície, apoiada em berços. Um trecho notável deste traçado é o que passa submerso através da ligação entre o Saco da Mangueira e a Lagoa dos Patos, abaixo da Ponte do Franceses, que efetua a ligação terrestre entre Rio Grande e o Superporto. A área de domínio ocupada e contratada para os dutos é de 11.652,26 m<sup>2</sup>, com uma faixa de aproximadamente 5,00 metros de largura.

Conforme contrato de Passagem celebrado entre a Empresa Granel Química Ltda. e a Portos RS, a ligação ao terminal portuário da Braskem S.A. é formada por 2 (dois) tubos de 8 (oito) polegadas cada de diâmetro nominal e 2 (dois) tubos de 3 (três) polegadas cada de diâmetro nominal, utilizados para transferência de produtos líquidos inflamáveis e combustíveis classes I a III e álcool combustível. A referida tubovia, partindo do Terminal da Granel Química, atravessa a BR 392 e, em área desta Autoridade Portuária, seguindo em direção Norte por 190m, ao longo das instalações da então Amoniasul, em direção Leste por 240m, ainda ao longo das instalações da Amoniasul, depois por mais 344m ao longo das instalações das empresas Petrobrás e Braskem S.A., e, finalmente, por mais 220m ao longo das instalações da Braskem S/A. A tubovia acima descrita ocupa uma área total de 10.540,40m<sup>2</sup>, divididas, para fins de instrumento contratual, em duas áreas denominadas: Área 1, medindo 5.571,77m<sup>2</sup> e Área 2, medindo 4.968,63m<sup>2</sup>, conforme planta 2213 – Revisão 2015, constante no Anexo I do contrato.

## 9 ACESSOS AQUAVIÁRIOS

A análise do acesso aquaviário está dividida em quatro subseções: canal de acesso, bacia de evolução, áreas de fundeio e hidrovias.

### 9.1 Canal de acesso

O grande potencial brasileiro para operações portuárias é o diferencial logístico do País para ampliar a competitividade na exportação e diminuir os custos dos produtos brasileiros. O atendimento ao transporte marítimo se faz na direção de atender às condições de navegabilidade com profundidades compatíveis com as embarcações que irão demandar as instalações portuárias, de modo a reduzir ao máximo os tempos médios de espera para atracação. Por isso, é fundamental que o País disponha de acessos aquaviários aos portos públicos devidamente sinalizados e com profundidades, larguras e traçados compatíveis com os comprimentos e calados dessas embarcações.

Nesse sentido, o Governo Federal atento a essas necessidades, criou em 2007 a Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR e instituiu o Programa Nacional de Dragagem – PND e o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.

Posteriormente, com a publicação da Lei nº 12.815/2013, um novo marco regulatório do setor portuário, foi instituído com o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II – PNDII, que possuía, dentre outros objetivos, o de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.

A Dragagem por Resultado para adequar o Acesso da Infraestrutura Aquaviária ao Porto de Rio Grande, localizado no Estado do Rio Grande do Sul, fez parte do PNDII e estava contemplada no PAC.

Para tanto, o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH/SEP/PR desenvolveu o Anteprojeto de Dragagem por Resultado de Readequação da Geometria do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande/RS, considerando as características do navio tipo (TABELA 21) definidas pela Autoridade Portuária naquela época. Destaca-se que com as obras do PNDII, não houve modificação das características do Navio-Tipo em relação ao PNDI. Porém, o Porto teria um ganho operacional expressivo na capacidade de transporte de carga destes navios-tipo, visto que os navios com 307 a 336 metros de comprimento, que frequentavam o Porto antes da obra, apresentavam calado restrito de 11m. Com a alteração de calado, estes mesmos navios poderiam operar com calado de até 15m, eliminando o frete morto e aumentando o ganho operacional.

DIMENSÕES DOS NAVIOS-TIPO					
Navio	Comprimento (m)		Boca (m)	Calado (m)	Coef. bloco
	LOA (m)	Lpp (m)			
Porta-Contêiner	334	317	42,87	14,4	0,71
Graneleiro	229	218	32,25	14,4	0,80

TABELA 21 – Dimensões dos navios-tipo

Fonte: Projeto Executivo Jan de Nul/Dragabrás – Dragagem por Resultado de Readequação da Geometria do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande/RS - PNDII. Elaboração: Portos RS.

A Obra de Dragagem por Resultado de Readequação da Geometria do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande/RS foi concluída em 2019. A Autoridade Portuária foi comunicada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, através do Ofício nº 80669/2020/CGOB/DAQ/DNIT SEDE de 10 de junho de 2020, do aproveitamento no Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) dos levantamentos hidrográficos realizado pós dragagem do Porto do Rio Grande/RS, bem como os parâmetros do projeto contratado, validando as profundidades conforme projeto executivo apresentado.

A administração portuária, desde já, não está medindo esforços em viabilizar a manutenção adequada de seu canal de acesso para que não tenhamos mais dragagens esparsas, seja pela burocracia ou pela falta de recursos, que acabam afetando a operacionalidade do Porto. A Portos RS vem trabalhando em duas etapas, a primeira diz respeito a contratação de manutenção continuada do canal nos moldes tradicionais para conter o assoreamento natural prevenindo dispêndios excessivos no futuro próximo. A segunda etapa é a estruturação de um estudo de concessão do canal de acesso que converge com as iniciativas da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA e da Empresa de Planejamento e Logística S.A. – EPL.

O canal de acesso marítimo ao Porto do Rio Grande e TUPs adjacentes tem início no ponto de embarque do práctico (situado fora da Barra) e se estende até o Porto Novo. Em Rio Grande são



recebidos navios de longo curso e barcaças, estas relacionadas à navegação interior, interligando o Porto a terminais interiores.

O canal de São José do Norte apresenta calado natural e atende atualmente apenas atividades de reparo e construção naval. A navegação pelo Canal do Porto Velho concentra em sua totalidade barcos de pesca e lazer. Os canais de São José do Norte e do Porto Velho não foram contemplados na obra de dragagem supracitada.

Segundo o Projeto Executivo, o projeto de dragagem consistiu em quatro áreas de dragagem, cuja descrição da largura e extensão de cada trecho e informações acerca das novas profundidades, calados e velocidades máximas permitidas, encontram-se na tabela abaixo. A narração dos atos administrativos que regulamentam cada um dos trechos encontra-se a seguir, nesta Subseção.

PRINCIPAIS ÁREAS DE DRAGAGEM CONFORME PROJETO EXECUTIVO E SEUS PARÂMETROS OPERACIONAIS						
Local	Largura (m)	Extensão (m)	Extensão (milhas náuticas)	Calado operacional (pés)	Profundidade de dragagem (m)	Velocidade Máxima (nós) <sup>1</sup>
Canal externo	300	13.212	7	15,00	18,50	12
Canal Interno	230	1.507	6	15,00	16,50	10 - 12
Canal Porto Novo	200	3.879	2	9,45	11,00	5 - 10
Berço do Porto Novo	200	1.853	1	9,45	11,00	5
Total	-	30.451	16	-	-	-

<sup>1</sup> Conforme Ordem de Serviço n° 23, de 26 de outubro de 2020 – Portos RS

**TABELA 22 – Principais áreas de dragagem conforme projeto executivo e seus parâmetros operacionais**

Fonte: Projeto Executivo Jan de Nul/Dragabrás – Dragagem por Resultado de Readequação da Geometria do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande/RS – PNDII e Portos RS. Elaboração: Portos RS.

As áreas de dragagem e do canal natural de São José do Norte estão indicados na imagem de satélite que segue:



**FIGURA 38 – Principais áreas de dragagem do Porto Organizado do Rio Grande e canal natural de São José do Norte**

Fonte: Projeto Executivo Jan de Nul/Dragabrás – Dragagem por Resultado de Readequação da Geometria do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande/RS - PNDII.. Elaboração: Portos RS.

Nas tabelas que seguem estão indicadas a delimitação das áreas que fazem parte do Canal de Acesso ao Porto do Rio Grande:

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

COORDENAS DO CANAL EXTERNO DO PORTO DO RIO GRANDE <sup>1</sup>					
Pontos	Leste	Norte	Pontos	Leste	Norte
1	397.720,79	6.439.326,18	29	398.658,60	6.438.131,27
2	397.864,02	6.438.966,34	30	398.662,77	6.437.621,43
3	397.879,79	6.438.928,74	31	398.710,01	6.437.571,59
4	397.896,92	6.438.891,75	32	398.736,83	6.438.038,23
5	397.915,39	6.438.855,41	33	398.758,95	6.437.523,42
6	397.932,35	6.439.416,57	34	398.809,54	6.437.476,99
7	397.935,18	6.438.819,76	35	398.817,93	6.437.947,68
8	398.077,72	6.439.051,38	36	398.861,71	6.437.432,34
9	398.088,51	6.439.020,79	37	398.901,81	6.437.859,70
10	398.101,51	6.438.991,07	38	398.915,40	6.437.389,53
11	398.116,67	6.438.962,38	39	398.970,55	6.437.348,61
12	398.133,88	6.438.934,88	40	398.988,40	6.437.774,38
13	398.264,20	6.438.251,83	41	399.027,09	6.437.309,64
14	398.264,45	6.438.251,39	42	399.077,61	6.437.691,80
15	398.295,58	6.438.197,66	43	399.084,95	6.437.272,65
16	398.323,01	6.438.134,70	44	399.144,05	6.437.237,70
17	398.352,61	6.438.072,74	45	399.169,35	6.437.612,05
18	398.384,34	6.438.011,84	46	399.204,94	6.437.204,03
19	398.418,18	6.437.952,09	47	399.263,53	6.437.535,20
20	398.454,07	6.437.893,54	48	399.360,07	6.437.461,33
21	398.480,28	6.438.374,27	49	399.360,67	6.437.460,44
22	398.480,53	6.438.373,84	50	402.437,39	6.435.241,36
23	398.491,97	6.437.836,28	51	402.593,12	6.435.497,78
24	398.511,04	6.438.324,46	52	405.680,01	6.433.272,00
25	398.531,84	6.437.780,37	53	405.835,74	6.433.528,42
26	398.573,63	6.437.725,89	54	408.300,72	6.431.680,61
27	398.583,31	6.438.226,71	55	408.466,22	6.431.930,83
28	398.617,29	6.437.672,88			

<sup>1</sup> Coordenadas UTM – WGS 84 – 22 Sul

TABELA 23 – Coordenadas do Canal Externo do Porto do Rio Grande

Fonte: As Built do Projeto Executivo Jan de Nul/Dragabrás – Dragagem por Resultado de Readequação da Geometria do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande/RS - PNDII. Elaboração: Portos RS.

COORDENAS DO CANAL INTERNO DO PORTO DO RIO GRANDE <sup>1</sup>					
Pontos	Leste	Norte	Pontos	Leste	Norte
1	397.359,98	6.450.178,38	33	396.308,92	6.447.156,37
2	396.427,10	6.449.422,32	34	396.315,97	6.447.367,14
3	396.368,31	6.449.296,28	35	396.329,70	6.447.577,57
4	396.397,15	6.449.359,30	36	396.350,07	6.447.787,47
5	396.078,63	6.446.951,80	37	396.377,09	6.447.996,62
6	396.079,21	6.447.169,18	38	396.410,72	6.448.204,80
7	396.086,67	6.447.386,43	39	396.282,05	6.444.471,99
8	396.101,01	6.447.603,33	40	396.652,57	6.442.537,52
9	396.122,21	6.447.819,67	41	396.615,75	6.442.629,32
10	396.150,25	6.448.035,23	42	396.580,79	6.442.721,85
11	396.185,10	6.448.249,79	43	396.547,71	6.442.815,06
12	396.052,01	6.444.469,90	44	396.516,51	6.442.908,93
13	396.440,00	6.442.449,68	45	396.487,22	6.443.003,40

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

Pontos	Leste	Norte	Pontos	Leste	Norte
14	396.389,03	6.442.578,01	46	396.459,83	6.443.098,45
15	396.341,54	6.442.707,65	47	396.434,37	6.443.194,03
16	396.297,55	6.442.838,53	48	396.410,85	6.443.290,10
17	396.257,10	6.442.970,55	49	396.389,26	6.443.386,63
18	396.220,21	6.443.103,60	50	396.369,63	6.443.483,57
19	396.186,92	6.443.237,60	51	396.351,95	6.443.580,89
20	396.157,24	6.443.372,44	52	396.336,25	6.443.678,55
21	396.131,20	6.443.508,04	53	396.322,51	6.443.776,50
22	396.108,81	6.443.644,29	54	396.310,76	6.443.874,71
23	396.090,10	6.443.781,08	55	396.300,99	6.443.973,14
24	396.075,07	6.443.918,34	56	396.293,20	6.444.071,75
25	396.063,75	6.444.055,94	57	396.287,41	6.444.170,49
26	396.056,12	6.444.193,81	58	396.283,61	6.444.269,33
27	396.052,21	6.444.331,82	59	396.281,80	6.444.368,22
28	397.489,01	6.439.908,47	60	397.701,61	6.439.996,23
29	396.686,68	6.449.374,70	61	397.187,69	6.450.323,17
30	396.839,59	6.449.557,20	62	397.360,82	6.450.218,56
31	397.000,13	6.449.748,85	63	397.595,21	6.439.641,67
32	396.591,27	6.449.237,07	64	397.806,79	6.439.732,00

<sup>1</sup> Coordenadas UTM – WGS 84 – 22 Sul

**TABELA 24 – Coordenadas do Canal Interno do Porto do Rio Grande**

Fonte: As Built do Projeto Executivo Jan de Nul/Dragabrás – Dragagem por Resultado de Readequação da Geometria do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande/RS - PNDII. Elaboração: Portos RS.

COORDENAS DO CANAL E BERÇOS DO PORTO NOVO DO PORTO DO RIO GRANDE <sup>1</sup>					
Pontos	Leste	Norte	Pontos	Leste	Norte
1	397187.95	6450323.59	32	399057.98	6452288.83
2	397309.12	6450468.23	33	399145.84	6452978.90
3	397469.67	6450659.87	34	398280.92	6455251.48
4	397630.22	6450851.51	35	398814.63	6453475.70
5	397790.76	6451043.14	36	399059.64	6453330.47
6	397951.31	6451234.78	37	398469.03	6455304.52
7	398111.85	6451426.41	38	398376.76	6454928.51
8	398272.31	6451618.06	39	398397.76	6454856.79
9	398432.96	6451809.70	40	398419.30	6454784.27
10	398593.50	6452001.33	41	398440.49	6454712.25
11	398750.58	6452188.84	42	398461.85	6454639.97
12	398879.49	6452381.47	43	398483.22	6454567.69
13	398954.91	6452592.21	44	398504.29	6454496.49
14	398973.48	6452814.69	45	398525.47	6454424.98
15	398933.32	6453042.90	46	398602.63	6454161.84
16	397621.50	6450529.47	47	398631.19	6454064.81
17	397782.05	6450721.11	48	398652.33	6453993.11
18	399150.56	6452547.51	49	398673.55	6453921.02
19	399173.47	6452821.89	50	398694.61	6453849.67
20	399127.19	6453084.89	51	398721.14	6453736.48

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

Pontos	Leste	Norte	Pontos	Leste	Norte
21	398916.72	6453103.26	52	398716.91	6453735.18
22	398953.10	6452930.51	53	398726.51	6453741.18
23	397361.08	6450218.99	54	398726.50	6453741.19
24	397460.95	6450337.83	55	398784.93	6453499
25	397942.59	6450912.74	56	398716.87	6453735.17
26	398103.14	6451104.38	57	398785.79	6453499.25
27	398263.70	6451296.03	58	398788.37	6453487.33
28	398424.14	6451487.66	59	398795.28	6453489.37
29	398584.77	6451679.28	60	399150.11	6452954.63
30	398745.33	6451870.93	61	398917.20	6452486.85
31	398909.33	6452066.70	62	399104.58	6452419.04

<sup>1</sup> Coordenadas UTM – WGS 84 – 22 Sul

**TABELA 25 – Coordenadas do Canal e Berços do Porto Novo do Porto do Rio Grande**

Fonte: As Built do Projeto Executivo Jan de Nul/Dragabrás – Dragagem por Resultado de Readequação da Geometria do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande/RS - PNDII. Elaboração: Portos RS.

COORDENADAS DO CANAL DE SÃO JOSÉ DO NORTE <sup>1</sup>					
Pontos	Leste	Norte	Pontos	Leste	Norte
1	397825.45	6450771.83	38	401256.22	6453856.70
2	398360.36	6451409.53	39	401303.06	6453960.05
3	398627.82	6451357.06	40	401363.73	6454107.77
4	398939.07	6451831.63	41	401387.15	6454169.99
5	398943.16	6451587.07	42	401430.88	6454296.13
6	399318.73	6452108.55	43	401462.20	6454396.55
7	399431.91	6451943.55	44	401484.62	6454475.14
8	399894.80	6452275.90	45	401512.59	6454583.60
9	400069.09	6452406.95	46	401551.00	6454760.43
10	400315.50	6452611.10	47	401585.75	6454973.23
11	400413.95	6452700.09	48	401605.35	6455150.60
12	400542.64	6452826.41	49	401613.76	6455268.57
13	400631.17	6452920.66	50	401619.57	6455456.16
14	400713.41	6453014.29	51	401616.30	6455639.84
15	400782.64	6453098.16	52	401606.57	6455791.68
16	400847.86	6453181.87	53	400501.24	6453068.42
17	400897.24	6453248.61	54	400801.87	6453451.24
18	400960.21	6453338.37	55	400867.20	6453550.95
19	401013.55	6453418.96	56	400928.20	6453651.06
20	401026.78	6453439.97	57	401069.71	6453916.97
21	399502.81	6452242.81	58	401120.68	6454028.05
22	399760.07	6452430.45	59	401161.41	6454124.75
23	399916.18	6452544.31	60	401211.22	6454255.27
24	400059.17	6452652.11	61	401252.74	6454377.54
25	400155.05	6452730.76	62	401290.27	6454502.81

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

Pontos	Leste	Norte	Pontos	Leste	Norte
26	400242.23	6452807.28	63	401312.63	6454586.52
27	400324.87	6452884.61	64	401345.75	6454728.87
28	400458.15	6453020.32	65	401376.66	6454894.11
29	400551.67	6453124.71	66	401394.54	6455037.16
30	400662.77	6453260.25	67	401409.22	6455152.47
31	400732.70	6453352.98	68	401417.61	6455266.86
32	400793.94	6453439.97	69	401422.15	6455373.68
33	400758.09	6453068.42	70	401423.43	6455447.91
34	401054.33	6453483.74	71	401423.19	6455521.75
35	401113.51	6453583.21	72	401416.22	6455702.06
36	401170.42	6453685.91	73	401408.95	6455791.68
37	401202.12	6453746.55	74	401616.32	6455351.30

<sup>1</sup> Coordenadas UTM – WGS 84 – 22 Sul

TABELA 26 – Coordenadas do Canal de São José do Norte

Atualmente, a atualização das Cartas Náuticas da região afeta pelos novos parâmetros estabelecidos pós dragagem encontram-se em processo de finalização no Centro de Hidrografia da Marinha, podendo ser em breve adquirida no endereço eletrônico <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav-cartas-nauticas/cartas-nauticas>.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

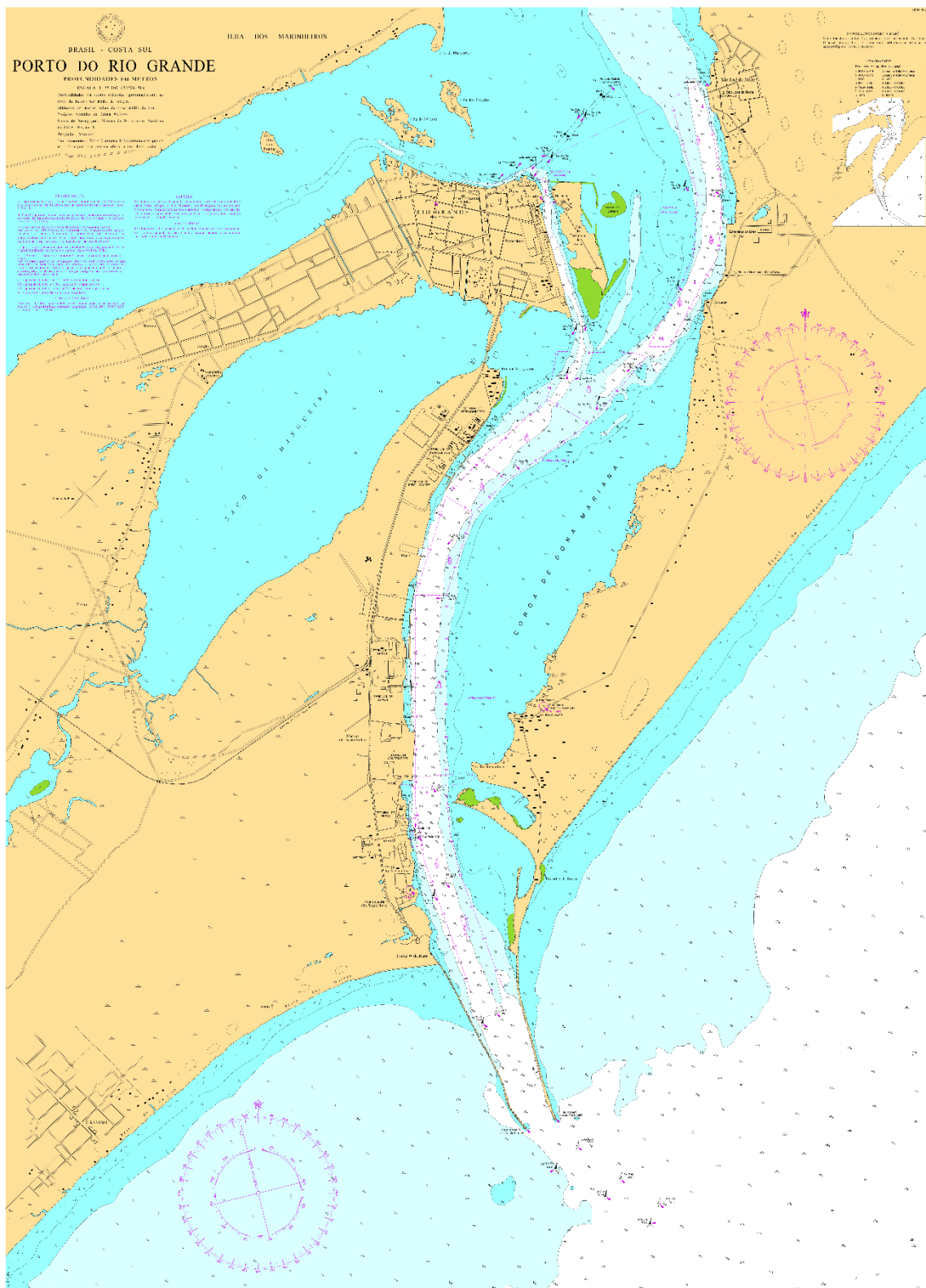


FIGURA 39 – Carta Náutica 2101 (em processo de atualização no Centro de Hidrografia da Marinha)

Fonte: Centro de Hidrografia da Marinha do Brasil.

Importante atentar que com a readequação da geometria do canal e as profundidades atingidas, foram realizados estudos junto a Autoridade Marítima e Praticagem da Barra, resultando em Ordens de Serviços que passaram a regular o acesso aquaviário ao Porto do Rio Grande.

Para fins de Ordens de Serviço, o Canal do Porto Novo e os Berços do Porto Novo foram considerados como um único trecho, denominado Canal de Acesso ao Porto Novo. Outrossim, o Canal Interno fica intitulado Canal de Acesso ao Superporto do Rio Grande.

A Ordem de Serviço nº 23, de 26 de outubro de 2020, disponível no endereço eletrônico da Portos RS, estabelece o calado máximo das embarcações do Porto Organizado do Rio Grande e as velocidades máximas de navegação nos seus Canais, determinando parâmetros para os Canal de Acesso ao Superporto e para o Canal de Acesso ao Porto Novo:

<b>CALADOS MÁXIMOS DAS EMBARCAÇÕES NOS CANAIS DE ACESSO AO PORTO DO RIO GRANDE (CANAL DE ACESSO AO SUPERPORTO E CANAL DE ACESSO AO PORTO NOVO)</b>		
<b>Local</b>	<b>Calado</b>	
	<b>m</b>	<b>pés</b>
Canal de Acesso ao Superporto (Canal Interno)	15,00	49,20
Canal de Acesso ao Porto Novo (Canal do Porto Novo e os Berços do Porto Novo)	9,45	31

**TABELA 27 – Calados máximos das embarcações nos canais de acesso ao Porto do Rio Grande (Canal de Acesso ao Superporto e Canal de Acesso ao Porto Novo)**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

<b>VELOCIDADES MÁXIMAS DAS EMBARCAÇÕES NOS CANAIS DE ACESSO AO PORTO DO RIO GRANDE</b>	
<b>Local</b>	<b>Velocidade (nós)</b>
Entre as boias nº 7 e boia nº 9 do Canal de Acesso ao Porto do Rio Grande	12,00
Entre as boias nº 9 e o par de boias nº 3 e nº 4 localizadas no Canal de Acesso ao Porto Novo, ou passagem para a área de fundeio Golf.	10,00
Entre o armazém A8 do Porto Novo e o par de boias nº 3 e nº 4 localizadas no Canal de Acesso ao Porto Novo.	5,00
Canal de Acesso ao Porto Velho	5,00

**TABELA 28 – Velocidades máximas das embarcações nos canais de acesso ao Porto do Rio Grande (Canal de Acesso ao Superporto e Canal de Acesso ao Porto Novo)**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A identificação dos referenciais listados nas tabelas acima podem ser observados na imagem que segue:





FIGURA 40 – Referenciais dos canais de acesso ao Porto do Rio Grande (OS 23/2020 – Portos RS)

Fonte: Ordem de Serviço 23 de 26 de outubro de 2020 –Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A Ordem de Serviço nº 24, de 26 de outubro de 2020, estabelece o calado máximo nas Instalações Portuárias do Porto Organizado do Rio Grande, conforme demonstrado na tabela que segue:

CALADOS MÁXIMOS DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DO PORTO ORGANIZADO DO RIO GRANDE		
Instalação portuária	Calado operacional (metros)	Calado operacional (pés)
Terminal de contêineres – TECON Rio Grande	15,00	49,20
Terminal Marítimo Luiz Fogliatto S/A - TERMASA	14,50	47,60
Terminal Graneleiro S/A - TERGRASA	14,50	47,60
Terminal Graneleiro S/A - TERGRASA - Cais de Barcaças	4,87	16,00
Terminal Bianchini S/A	14,00	46,00
Terminal da Bunge Alimentos	12,80	42,00
Terminal da Yara Brasil Fertilizantes S/A - Cais SUL	12,19	40,00
Terminal da Yara Brasil Fertilizantes S/A - Cais NORTE	10,00	32,80
Terminal da Petrobrás (Ponta SUL)	12,19	40,00
Terminal da Petrobrás (Ponta NORTE)	10,06	33,00
Pier da Braskem	9,75	32,00
Terminal Leal Santos S/A	8,07	26,50
Dolphins de Transbordo; Navios com comprimento mínimo de 130 metros de costado reto	12,19	40,00
Porto Novo	9,45	31,00
Porto Velho	4,57	15,00

TABELA 29 – Calados máximos das instalações portuárias do Porto Organizado do Rio Grande

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A Ordem de Serviço nº 27, de 17 de dezembro de 2020, estabelece o calado máximo e a velocidade máxima das embarcações no Canal Externo ao Porto do Rio Grande, como abaixo descrito:

“O canal externo terá um calado máximo de 15 m, equivalente a 49,20 pés considerando altura significativa de onda (Hs) menores ou iguais a 3 metros e vento menores ou iguais a 27 nós”

## 9.2 Bacia de evolução

No Porto do Rio Grande existem seis áreas de manobras, que são destinadas para o giro das embarcações que navegam em seus canais. A localização e o calado de cada uma delas, são as que seguem na TABELA 30.

Na FIGURA 41 pode-se observar as áreas de manobra existentes no Superporto (canal interno e acesso ao Porto Novo) e no Porto Velho.

DADOS GERAIS DAS ÁREAS DE MANOBRA DO PORTO DO RIO GRANDE			
Bacia	Localização	Calado operacional (pés)	Restrição ao giro de manobra
Porto Velho	Área fronteira ao cais	15,00	Navios com LOA ≤ 100 metros
Porto Novo	Ao sul do par de boias nº 1 e nº 2 do Porto Novo	31,00	Navios com LOA ≤ 225 metros
Braskem –Pier Petroleiro	Entre os Terminais Braskem e Petróleo Brasileiro S/A	32,80	Navios com LOA ≤ 240 metros
Yara Brasil Fertilizantes S/A - ERG	Entre o Terminal Yara e o ERG	46,00	Navios com LOA ≤ 300 metros
Norte do Tecon	Entre os Terminais Termasa e Tecon	De acordo com a OS nº 28/2020 - SUPRG	Sem restrições
Leste do Tecon	Em frente ao TECON	De acordo com a OS nº 28/2020 - SUPRG	Sem restrições

TABELA 30 – Dados gerais das áreas de manobra do Porto do Rio Grande

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A área de manobras do Porto Velho constitui-se da área fronteira ao cais e, face à sua exiguidade, somente poderão efetuar o giro de Navios de até 100 metros de comprimento.

Embora não formalizada como área de manobra do Porto do Rio Grande, são permitidas manobras de giro em frente ao Cais do Porto Novo para embarcações com comprimento até 200 metros, desde que possam apresentar uma situação segura de operação após avaliação da Praticagem da Barra.

As áreas de manobras do Porto do Rio Grande possuem poligonais definidas conforme tabela que segue.

A carta náutica nº 2101 – Porto de Rio Grande está associada às áreas de manobra elencadas.

<b>COORDENADAS DAS POLIGONAIS DAS ÁREAS DE MANOBRA DO SUPERPORTO (WGS-84)</b>		
<b>Área de manobra Porto Velho</b>		
Ponto 1	32°01'35" S	52°05'39" W
Ponto 2	32°01'38" S	52°05'28" W
Ponto 3	32°01'37" S	52°05'02" W
Ponto 4	32°01'44" S	52°04'59" W
Ponto 5	32°01'48" S	52°05'15" W
Ponto 6	32°01'44" S	52°05'41" W
<b>Área de manobra Porto Novo</b>		
Ponto 1	32°03'57" S	52°04'36" W
Ponto 2	32°04'04" S	52°04'23" W
Ponto 3	32°03'44" S	52°04'11" W
Ponto 4	32°03'42" S	52°04'22" W
<b>Área de manobra Braskem –Pier Petroleiro</b>		
Ponto 1	32°04'28" S	52°05'25" W
Ponto 2	32°04'41" S	52°05'08" W
Ponto 3	32°04'24" S	52°04'52" W
Ponto 4	32°04'14" S	52°05'06" W
<b>Área de manobra Yara Brasil Fertilizantes S/A - ERG</b>		
Ponto 1	32°05'18" S	52°06'01" W
Ponto 2	32°05'21" S	52°05'42" W
Ponto 3	32°04'57" S	52°05'48" W
Ponto 4	32°05'06" S	52°05'26" W
<b>Área de manobra Norte do Tecon</b>		
Ponto 1	32°07'15" S	52°06'11" W
Ponto 2	32°07'15" S	52°05'48" W
Ponto 3	32°06'52" S	52°06'11" W
Ponto 4	32°06'52" S	52°06'26" W
<b>Área de manobra Leste do Tecon</b>		
Ponto 1	32°07'54" S	52°06'10" W
Ponto 2	32°07'54" S	52°05'48" W
Ponto 3	32°07'17" S	52°06'08" W
Ponto 4	32°07'17" S	52°05'47" W

TABELA 31 – Coordenadas das poligonais das áreas de manobra

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

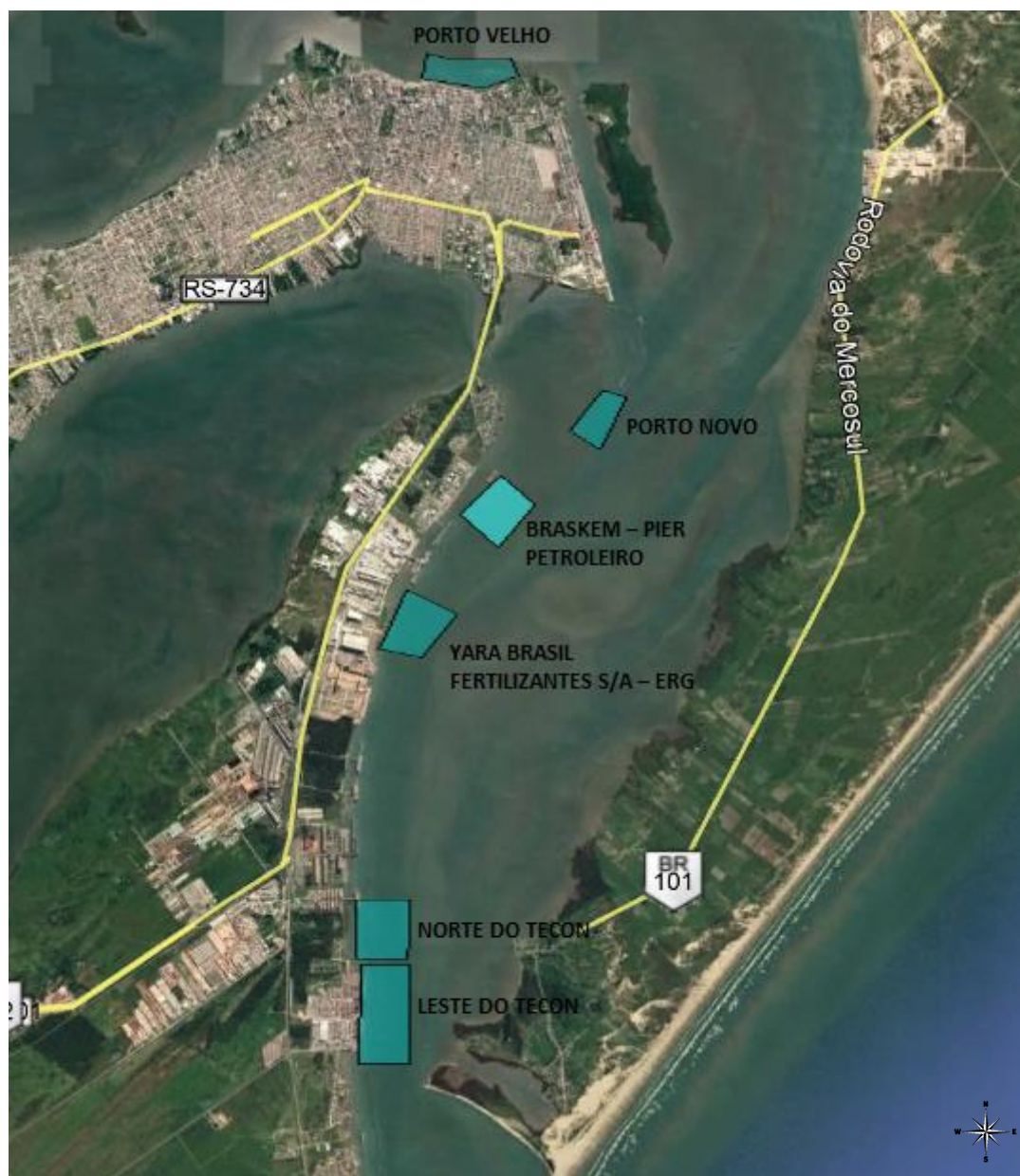


FIGURA 41 – Áreas de manobra do Porto do Rio Grande

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

### 9.3 Áreas de fundeio

O Porto do Rio Grande possui 7 áreas de fundeio. Estas divisões têm por objetivo facilitar a administração do canal e aprimorar as questões de segurança demandadas nas diferentes áreas do porto. Estas áreas de fundeio são reguladas e administradas pela Autoridade Portuária, cabendo à Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul a emissão de parecer quanto à segurança de navegação.

Cada uma das sete áreas possui poligonais demarcadas e especificações de uso, devidamente elencadas no Capítulo 5 das Normas da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, atualizadas na NPCP-RS/2020.

Além destas sete, há 3 áreas delimitadas para uso especial. A primeira, chamada HOTEL, é destinada às embarcações que não possam navegar em período noturno pela Lagoa dos Patos. A mesma está localizada nas proximidades do Porto de Pelotas e será melhor analisada no Capítulo que trata sobre o Acesso Hidroviário. A segunda, do Grupamento de Patrulha Naval do Sul, é uma área de segurança militar onde é expressamente proibido o fundeio. E por último, na área de fundeio ALFA há uma região para fundeios de emergência.

Na TABELA 32 e FIGURA 42 a seguir, estão delimitadas as áreas de fundeio do Porto do Rio Grande:

POLIGONAIS DAS ÁREAS DE FUNDEIO		
Área de fundeio	Latitude	Longitude
ALFA	32°07'57" S	52°06'08" O
	32°07'57" S	52°05'46" O
	32°08'23" S	52°05'43" O
	32°08'49" S	52°05'35" O
	32°09'57" S	52°05'05" O
	32°09'57" S	S 52°05'29" O
	32°08'37" S	52°06'02" O
BRAVO	32°08'04" S	52°06'08" O
	32°07'57" S	52°06'08" O
	32°07'57" S	52°05'46" O
	32°05'57" S	52°06'08" O
CHARLIE	32°05'57" S	52°05'46" O
	32°05'57" S	52°05'46" O
	32°04'57" S	52°05'46" O
	32°05'07" S	52°05'27" O
DELTA	32°04'57" S	52°05'46" O
	32°05'07" S	52°05'27" O
	32°04'35" S	52°05'22" O
	32°04'47" S	52°05'02" O
ECHO	32°03'58" S	52°04'34" O
	32°04'13" S	52°04'04" O
	32°04'47" S	52°05'02" O
	32°04'35" S	52°05'22" O
FOXTROT	32°03'29" S	52°04'27" O
	32°03'30" S	52°03'32" O
	32°03'32" S	52°03'23" O
	32°04'13" S	52°04'04" O
	32°03'58" S	52°04'34" O

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

Área de fundeio	Latitude	Longitude
GOLF I	32°02'47" S	52°02'58" O
	32°02'47" S	52°02'43" O
	32°03'26" S	52°03'07" O
	32°03'26" S	52°03'22" O
GOLF II	32°01'54" S	52°02'47" O
	32°01'54" S	52°02'29" O
	32°02'30" S	52°02'32" O
	32°02'47" S	52°02'43" O
	32°02'47" S	52°02'58" O
	32°02'30" S	52°02'50" O
GOLF III	32°01'00" S	52°03'05" O
	32°01'00" S	52°02'39" O
	32°01'54" S	52°02'29" O
	32°01'54" S	52°02'47" O
HOTEL	31°47'10" S	52°20'40" O
	31°47'05" S	52°20'18" O
	31°47'14" S	52°20'15" O
	31°47'20" S	52°20'34" O
FUNDEIO DE EMERGENCIA (EM ALFA)	32°09'12" S	52°05'36" O
	32°09'10" S	52°05'33" O
	32°09'23" S	52°05'28" O
	32°09'26" S	52°05'31" O
ÁREA DE SEGURANÇA MILITAR	32°08'12" S	52°06'13" O
	32°08'12" S	52°06'06" O
	32°08'29" S	52°06'03" O
	32°08'30" S	52°06'11" O

TABELA 32 – Poligonais das áreas de fundeio

Fonte: Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul. Elaboração: Portos RS

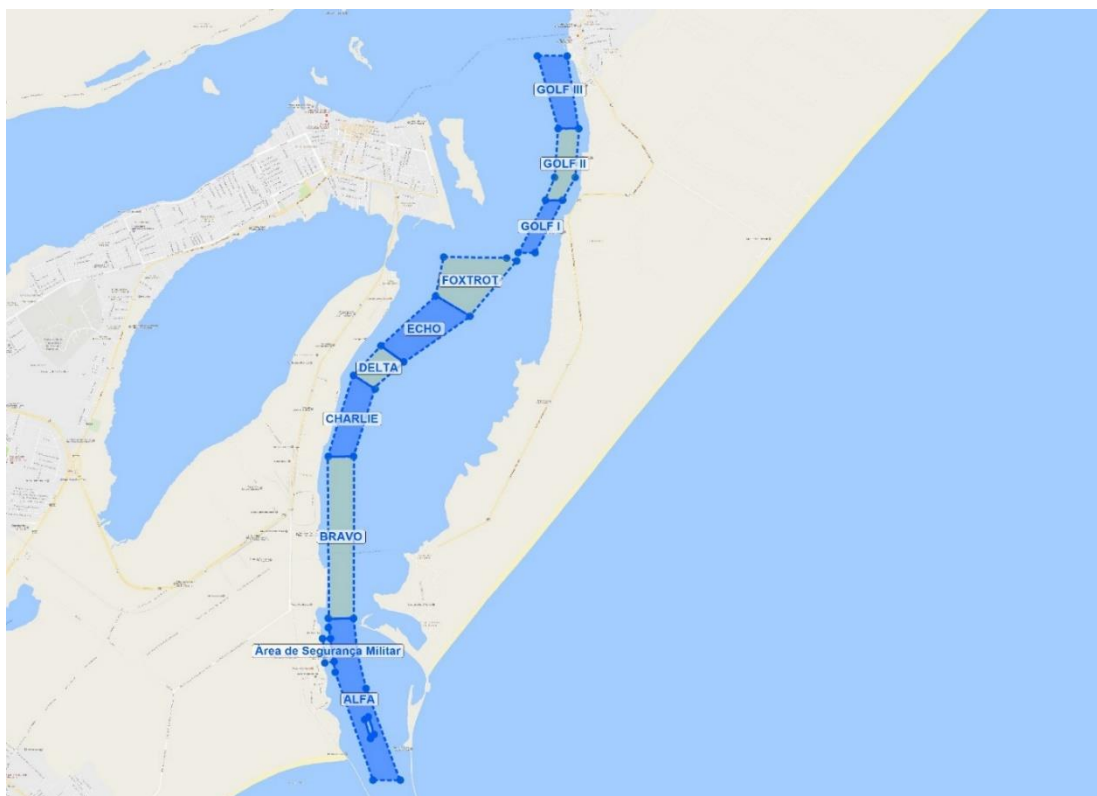


FIGURA 42 – Áreas de fundeio do Porto do Rio Grande

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019.



FIGURA 43 – Detalhamento das áreas de fundeio ALFA e de Segurança Militar

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019.





FIGURA 44 – Detalhamento da área de fundeio HOTEL no Canal São Gonçalo

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019.

Especificações das Áreas de Fundeio:

- Área ALFA: é proibido o fundeio na área ALFA. Em situações de emergência, a Portos RS poderá autorizar o fundeio de 01 (um) navio de até 190 (cento e noventa) metros de comprimento e calado máximo de 12,19m (40 pés), estabelecendo, neste caso, exigências adicionais de segurança a serem atendidas em função da natureza da emergência.
- Área BRAVO, CHARLIE E DELTA: somente autorizado fundeio, em caráter precário, mediante autorização e controle da SUPRG e parecer favorável da CPRS, porém nestes locais existem dois Pontos de Fundeio, onde são permitidas as atracções garantindo um melhor posicionamento da embarcação, são círculos de raio de 50 metros com centro definidos nas coordenadas abaixo demonstradas:

PONTOS DE FUNDEIO			
Pontos	Latitude	Longitude	Localização
C1	32° 05',1072 S	052°05',6368 W	Área Charlie
D1	32°04',8210 S	052°05',4235 W	Área Delta

TABELA 33 – Pontos de fundeio – áreas Charlie e Delta

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS

Condições gerais:

- a) Permitido para navios com comprimento de até 300 metros e calado máximo de 13,5 metros;
  - b) Permitido para navios com comprimento acima de 300 metros até 340 metros e calado máximo de 10,0 metros;
  - c) A utilização de fundeio no Ponto C1 interdita a utilização da Bacia YARA – ERG;
  - d) Comprimentos de navios ou calados superiores aos citados, e situações meteorológicas adversas deverão ter um estudo específico.
- Área ECHO: é permitido o fundeio na área ECHO, sendo uma área preferencial para abastecimentos de navios que fazem trocas de posições entre os Terminais da Braskem e o Píer Petroleiro e abastecimentos de navios, porém para garantir um melhor posicionamento e menor interferência entre os navios fundeados e outros também fundeados ou em trânsito para o Porto Novo e as áreas GOLFE, HOTEL e INDIA, os pontos de fundeio serão definidos por um círculo de raio 50 m centrados nas coordenadas abaixo discriminadas:

PONTOS DE FUNDEIO			
Pontos	Latitude	Longitude	Localização
E1	32°04',4032 S	052°04',8486 W	Área Echo
E2	32°04',2698 S	052°04',6920 W	Área Echo
E11	32°04',4565 S	052°04',7893 W	Área Echo
E12	32°04',3316 S	052°04',5854 W	Área Echo
E13	32°04',2134 S	052°04',3869 W	Área Echo

TABELA 34 – Pontos de fundeio – área Echo

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS

Condições gerais:

- a) Nos pontos de fundeio Echo 1 e Echo 2 será permitido o fundeio de navios com LOA de até 240 metros e calado de até 9,75 metros;
- b) Nos pontos de fundeio ECHO 11, ECHO 12 e ECHO 13 será permitido o fundeio de navios com LOA de até 160 metros e calado de até 8,00 metros;
- c) Devemos atentar que um navio fundeado no ponto ECHO 1 interdita os pontos ECHO 11 e ECHO 12 e vice-versa, da mesma forma que um navio fundeado no ponto ECHO 2 interdita o ponto ECHO 12 e ECHO 13.

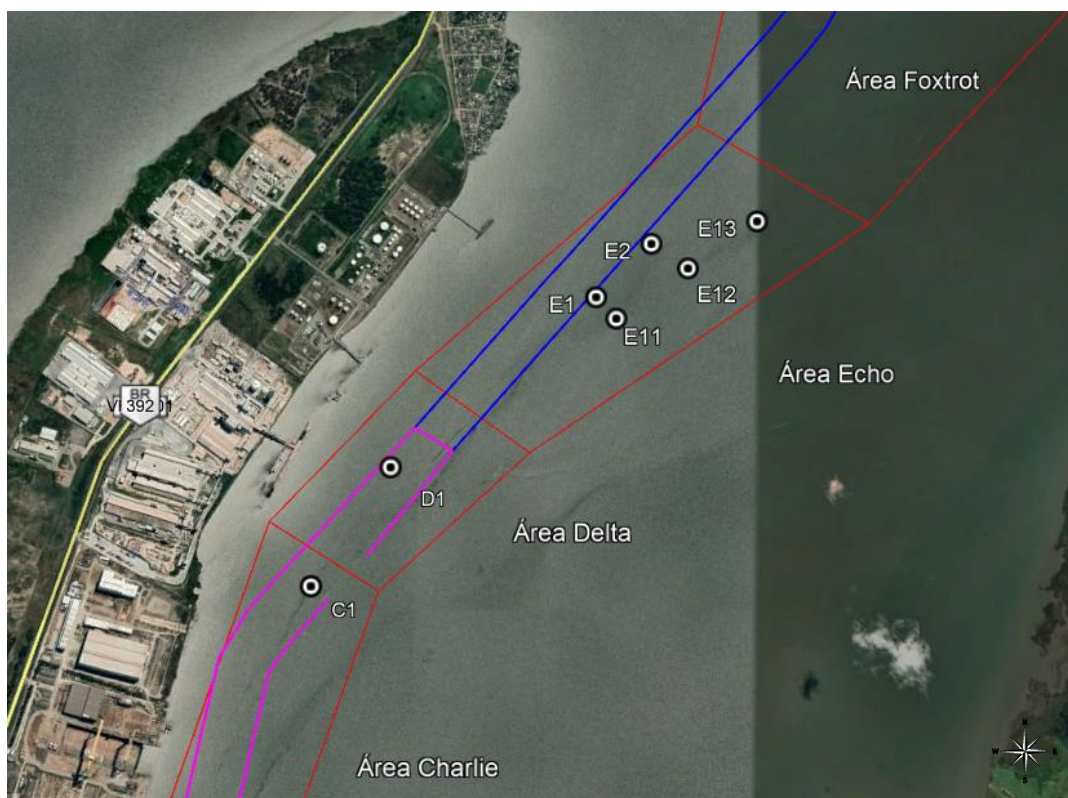


FIGURA 45 – Detalhamento dos pontos de fundeio

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS

- Área FOXTROT: somente autorizado fundeio, em caráter precário, mediante autorização e controle da SUPRG e o parecer favorável da CPRS.
- Áreas GOLF: Nesta área são permitidos fundeios de navios empregados na navegação interior, que demandem ou procedam de portos e terminais interiores, e navios procedentes de alto-mar que estejam no porto para reabastecimento ou reparos. Para reabastecimento de combustível, será permitido o fundeio de até dois navios simultaneamente. O calado máximo permitido é de 6,7 metros.

A área GOLF é dividida em três subáreas, onde o comprimento máximo para os navios que queiram realizar o fundeio varia.

GOLF I: Comprimento máximo de 150 metros;

GOLF II: Comprimento máximo de 240 metros; e

GOLF III: Comprimento máximo de 240 metros.

- Fundeio de Emergência: permitido o fundeio de emergência para embarcações em situações excepcionais. A autorização é dada pela Capitania dos Portos.
- Área de Segurança Militar: nesta área o fundeio é proibido em qualquer hipótese. É pertencente ao Grupamento da Patrulha Naval do Sul, que possui um atracadouro no local.

A carta náutica nº 2101 possui as áreas de fundeio demarcadas, conforme pode ser visto na figura que segue:

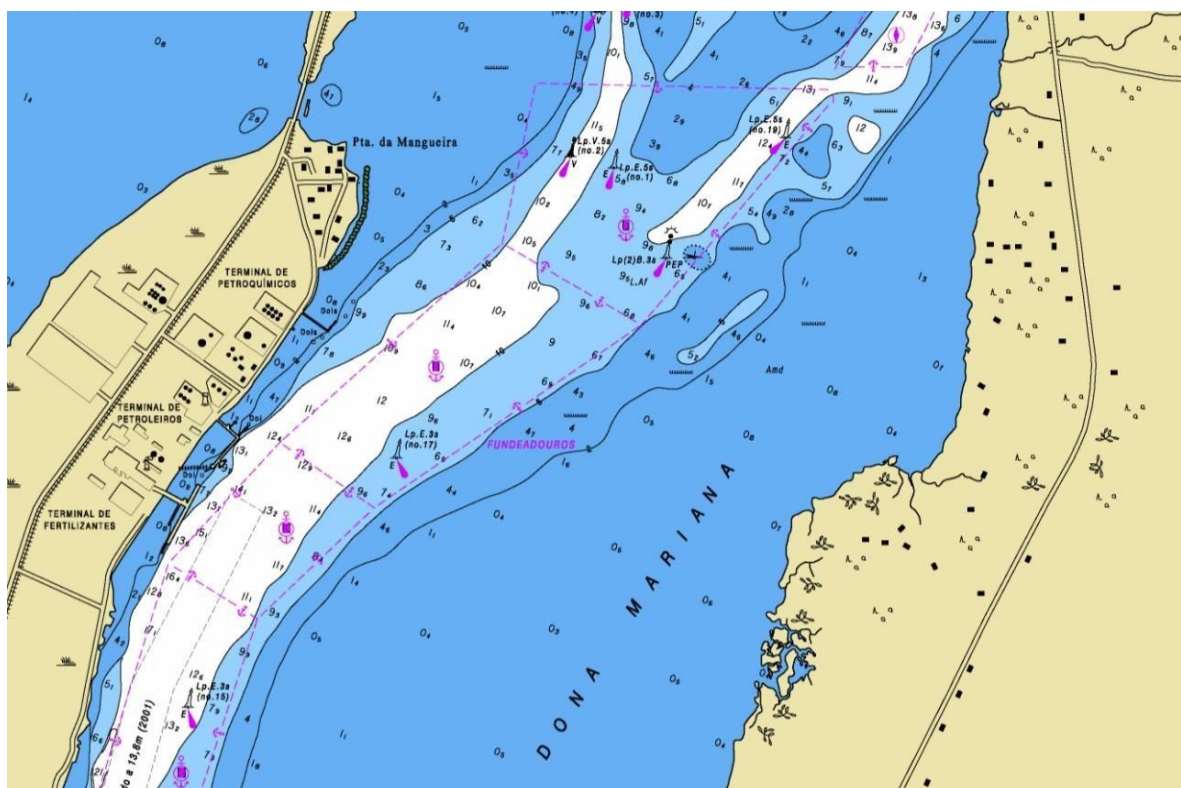


FIGURA 46 – Áreas de fundeio Foxtrot e Echo marcadas na Carta Náutica nº 2101 detalhamento dos pontos de fundeio

Fonte: Marinha do Brasil.

Estudos sobre áreas de fundeio/esperas externas, estão sendo realizados pela Portos RS junto aos órgãos competentes, onde tenciona-se estabelecer delimitação e condicionantes e procedimentos específicos para utilização

#### 9.4 Hidrovias

O acesso hidroviário ao Porto do Rio Grande é realizado através complexo hidroviário da Lagoa dos Patos, que ao Norte interliga o Porto às hidrovias interiores do Rio Grande do Sul e ao sul à barra de Rio Grande, por onde permite a comunicação do complexo portuário do Rio Grande com o Oceano Atlântico, através do Canal do Norte, ao longo do qual estão localizadas suas instalações portuárias.

A malha hidroviária interior do Rio Grande do Sul compreende mais de 758 km de extensão, pelas águas da Lagoa dos Patos, Lago Guaíba, Rio São Gonçalo, Delta do Jacuí, Rios dos Sinos, Caí, Jacuí e Taquari, podendo chegar a mais de 1056 km se somados aos canais do complexo hidroviário da Lagoa Mirim.

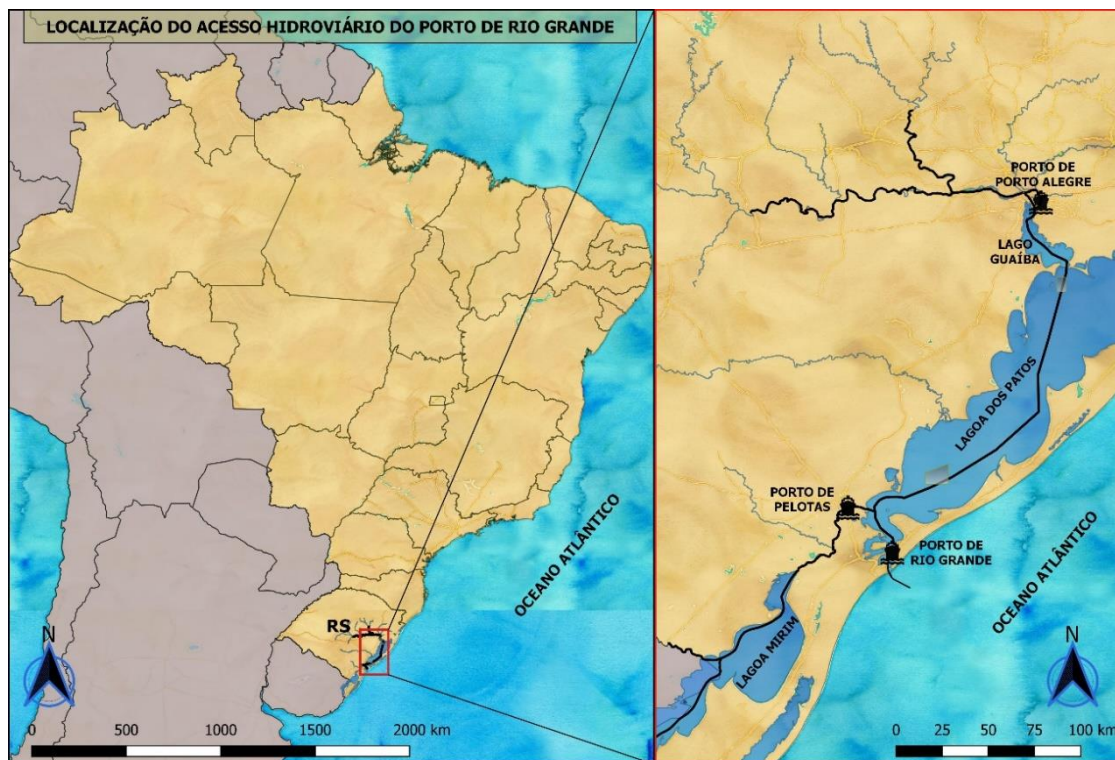


FIGURA 47 – Localização do Acesso Hidroviário do Porto do Rio Grande

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Na porção SO da Lagoa dos Patos, através dos canais do Rio São Gonçalo é possível acesso ao Porto Organizado de Pelotas e ao complexo hidroviário da Lagoa Mirim, um futuro ponto de integração das relações comerciais entre o Brasil e o Uruguai, com a implantação da hidrovía transnacional Brasil – Uruguai.

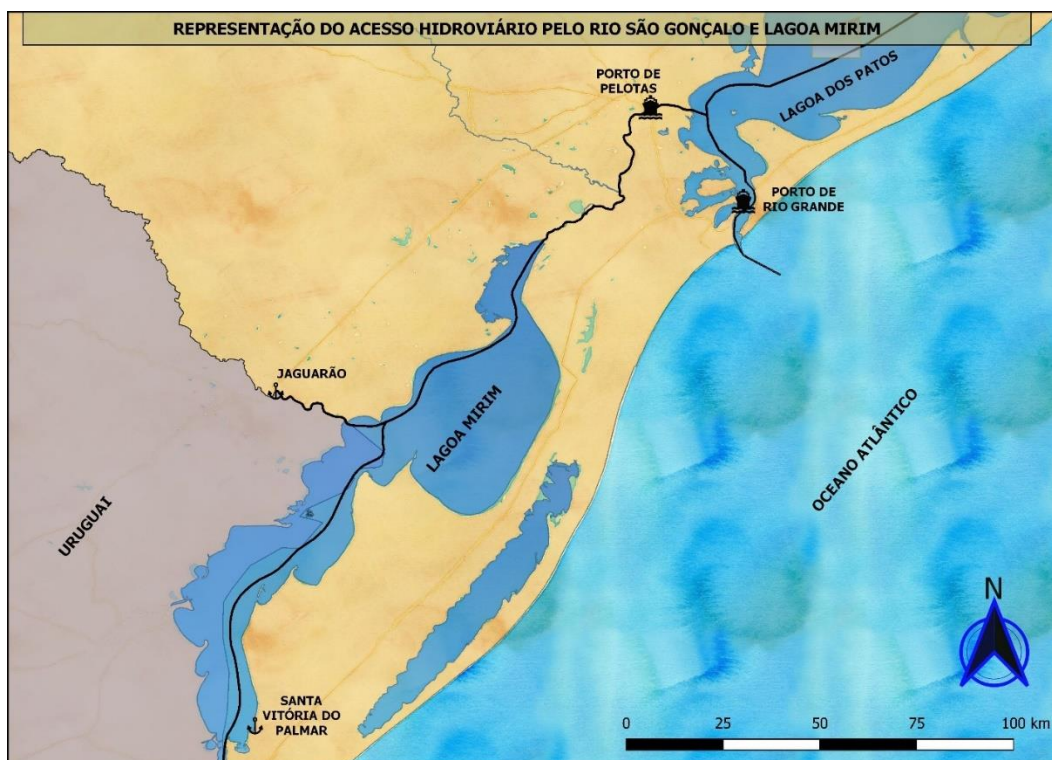


FIGURA 48 –Acesso Hidroviário do Porto do Rio Grande - Lagoa Mirim

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Ainda não há navegação comercial no acesso à Lagoa Mirim, porém este foi objeto de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da Hidrovia Brasil-Uruguai (EVTEA) em 2014, abrangendo os rios navegáveis do leste uruguaio e a rede hidroviária do Rio Grande do Sul. A partir deste estudo, em 2016, começou-se um planejamento de execução dos projetos para possibilitar a navegabilidade da Lagoa Mirim, pois este é um elo fundamental do transporte aquaviário entre os dois países.

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DA LAGOA MIRIM		
<b>TRECHO: Santa Vitória do Palmar - Porto Alegre</b>		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	552	1.800
<b>TRECHO: Portos Uruguaios - Porto Alegre</b>		
Calado (m)	Distância	Embarcação – Tipo (t)
2,50	472 km (Tacuaria)	1.800
	538 km (La Charqueada)	
<b>TRECHO: Portos Uruguaios - Rio Grande</b>		
Calado (m)	Distância	Embarcação – Tipo (t)
2,50	262 (Tacuari)	1.800
	328 (La Charqueada)	
<b>TRECHO: Jaguarão - Rio Grande</b>		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	250	1.800

TABELA 35 – Distâncias de navegação da Lagoa Mirim

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

O acesso ao Porto de Pelotas é realizado através dos canais do Rio São Gonçalo, o percurso tem aproximadamente 11,6 km e está dividido em 5 canais artificiais cuja geometria oficial dos canais apresenta largura de 80m e profundidade de 6,0 m, contudo, devido a restrições no canal da Barra do São Gonçalo, nas proximidades da Lagoa dos Patos, esses canais operam limitados à largura de 40 metros e profundidade de 4,20 metros.

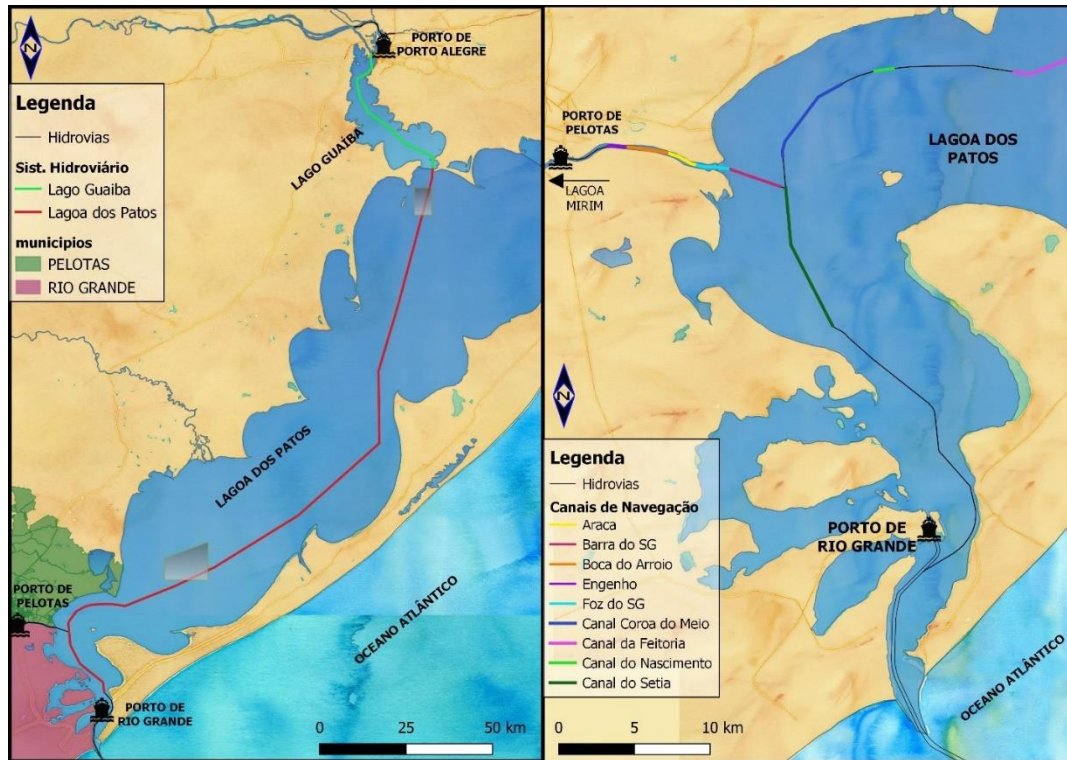


FIGURA 49 –Acesso Hidroviário ao Porto de Pelotas

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A geometria dos canais artificiais de navegação do Rio São Gonçalo e a quantidade de sinais náuticos de cada canal estão apresentados na TABELA 36:

GEOMETRIA DOS CANAIS DO RIO SÃO GONÇALO					
Canal de navegação	Geometria do Canal /Trecho				
	Comp. Canal (m)	Sinais náuticos (quantid.)	Largura canal (m)	Inclinação dos taludes	Cota de fundo canal(m)
Barra do São Gonçalo	3.738,00	12	40	01:05	-4,2
Foz do São Gonçalo	2.192,00	5	80	01:05	-6
Araçá	2.151,00	4	80	01:05	-6
Boca do Arroio	2.357,00	5	80	01:05	-6
Engenho	1.164,00	2	80	01:05	-6
Bacia do Porto de Pelotas	500	2	200	-	-6

TABELA 36 – Geometria dos Canais do Rio São Gonçalo

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Na TABELA 37, são apresentadas a geometria dos canais da Lagoa dos Patos e a quantidade de sinais náuticos de cada canal de navegação.

GEOMETRIA DOS CANAIS DA LAGOA DOS PATOS					
Canal de navegação	Geometria do Canal /Trecho				
	Comp. Canal (m)	Sinais náuticos (quantid.)	Largura canal (m)	Inclinação dos taludes	Cota de fundo canal(m)
Feitoria	17.191,00	24	80	01:05	-6
Nascimento	400,00	5	80	01:05	-6
Coroa do Meio	7.125,00	11	80	01:05	-6
Setia	10.500,00	25	80	01:05	-6

TABELA 37 – Geometria dos Canais da Lagoa do Patos

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A Lagoa dos Patos é, segundo Kjerfve, B. (1986), a maior lagoa costeira estrangulada do mundo, com área superficial de cerca de 10.360 km<sup>2</sup>. Essas grandes dimensões e o alongamento existente junto ao seu eixo longitudinal (NE-SO), permite a navegação de longas distâncias para o interior do Estado interligando pelos seus mais de 258 km a Barra de Rio Grande ao Farol de Itapuã no Norte da Lagoa, junto à região metropolitana de Porto Alegre.

Pelos canais navegáveis formados pela Lagoa dos Patos, Lago Guaíba e Delta do Jacuí é possível percorrer um estirão navegável de aproximadamente 320 km com calado oficial de 17 pés, desde o Porto de Rio Grande até o III Pólo Petroquímico do RS em Triunfo, sem obstáculos naturais.

A Lagoa dos Patos pode ser dividida pelo seu comportamento hidrodinâmico em região estuarina e região lagunar. A região estuarina está compreendida entre a Barra de Rio Grande e a Ponta da Feitoria e é onde estão inseridos os canais artificiais da lagoa conforme pode ser observado na FIGURA 49.

A região lagunar está compreendida na porção setentrional da Lagoa dos Patos entre a ponta da Feitoria e as proximidades do Farol de Itapuã, onde recebe as águas do Lagoa Guaíba. Suas profundidades são naturais e apresentam mais de 6,5 metros junto ao seu eixo longitudinal o que garante um estirão navegável por toda sua extensão (cerca de 180 km) para o calado oficial das hidrovias interiores (17 pés).

Na região lagunar o balizamento é feito por meio de 25 sinais náuticos que delimitam as áreas para a navegação interior, cabotagem e de longo curso, indicando a presença de perigos isolados como cascos sossobrados e bancos de areia e o acesso aquaviário aos municípios de São Lourenço do Sul, Arambaré e Tapes, conforme pode ser observado na FIGURA 50.



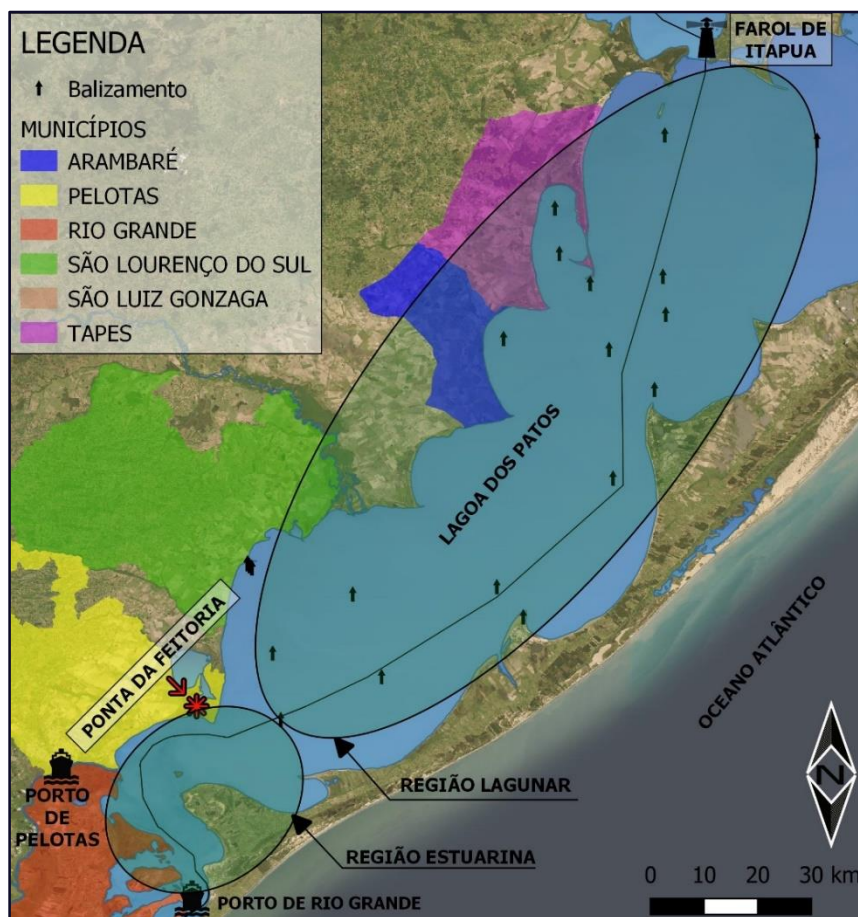


FIGURA 50 –Áreas e sinais náuticos da Lagoa dos Patos

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Ao norte da Lagoa dos Patos, junto ao complexo hidroviário do Guaíba e Delta do Jacuí, estão instalados importantes Terminais Portuários e o Porto organizado de Porto Alegre, junto a região metropolitana de Porto Alegre, que forma com a região de Caxias do Sul o principal polo industrial do estado.

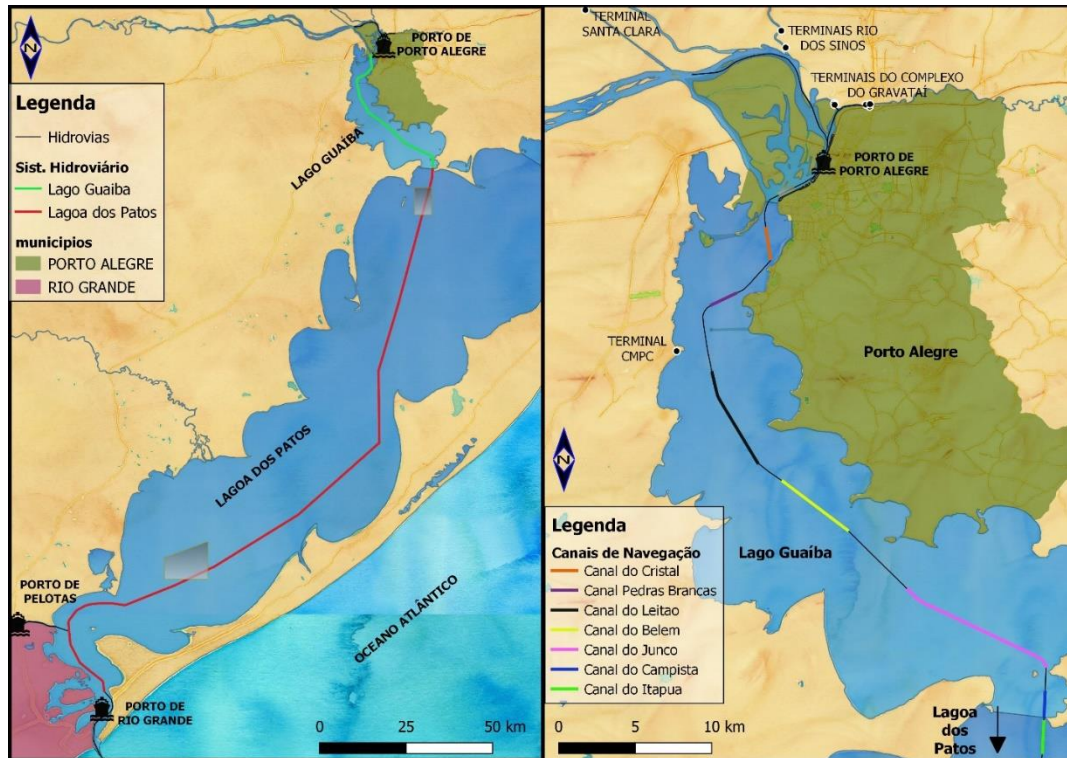


FIGURA 51 – Acesso Hidroviário ao Porto de Porto Alegre e terminais portuários da região metropolitana de Porto Alegre

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A geometria oficial dos canais de navegação do acesso hidroviário entre o Porto do Rio Grande e o complexo Portuário de Porto Alegre apresenta profundidades mínimas de 6 metros e larguras de 80 metros, sendo essas reduzidas para 50 metros desde o Porto de Porto Alegre até o Terminal Santa Clara, junto ao III Pólo Petroquímico e Complexo portuário no Rio Gravataí, onde as profundidades mínimas variam de 6 metros à 4 metros (canal mais distante).

GEOMETRIA DOS CANAIS DO DELTA DO JACUÍ					
Canal de navegação	Geometria do Canal /Trecho				
	Comp. Canal (m)	Sinais náuticos (quantid.)	Largura canal (m)	Inclinação dos taludes	Cota de fundo canal(m)
Rio das Balsas	2.500,00	21	50	01:05	-6
Furadinho	2.800,00	9	50	01:05	-6
Navegantes	500,00	5	50	01:05	-6

TABELA 38 – Geometria dos Canais do Delta do Jacuí

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

GEOMETRIA DOS CANAIS DO RIO GRAVATAÍ					
Canal de navegação	Geometria do Canal /Trecho				
	Comp. Canal (m)	Sinais náuticos (quantid.)	Largura canal (m)	Inclinação dos taludes	Cota de fundo canal(m)
Saco do Cabral	800,00	4	50	01:05	-6
Humaitá	980,00	1	50	01:05	-6
Tergasul	700,00	-	50	01:05	-6
Fóz do Gravataí	2500	-	30	01:05	-4

TABELA 39 – Geometria dos Canais do Rio Gravataí

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

GEOMETRIA DOS CANAIS DO LAGO GUAÍBA					
Canal de navegação	Geometria do Canal /Trecho				
	Comp. Canal (m)	Sinais náuticos (quantid.)	Largura canal (m)	Inclinação dos taludes	Cota de fundo canal(m)
Bacia do Porto de Porto Alegre	744,00	4	450	-	-6
Cristal	2.300,00	7	80	01:05	-6
Pedras Brancas	1.800,00	8	80	01:05	-6
Leitão	7.310,00	13	80	01:05	-6
Belem	5.500,00	5	80	01:05	-6
Junco	10.650,00	15	80	01:05	-6
Campista	1.700,00	6	80	01:05	-6
Itapuã	2.450,00	5	80	01:05	-6

TABELA 40 – Geometria dos Canais do Lago Guaíba

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A gestão do acesso hidroviário do Porto do Rio Grande é realizada pela Portos RS, sendo necessárias, a manutenção da sinalização náutica através da substituição, reparos e fiscalização de mais de 230 sinais localizados nos acessos entre o limite norte do complexo portuário do Rio Grande, região metropolitana de Porto Alegre e o Porto de Pelotas. A fiscalização das características de projeto dos canais é realizada por meio de levantamentos hidrográficos, observações e acompanhamento histórico. A Portos RS é também responsável pela manutenção dos mais de 310 km de acesso hidroviário do Porto do Rio Grande, dos quais 236 km apresentam profundidades naturais entre 6,5m e 7m e cerca de 74 km exigem dragagens periódicas para manter as profundidades de 6 metros para garantir o calado oficial de 17 pés (5,18m).

A navegação da Lagoa dos Patos e Lago Guaíba é regulamentada pela NPCF-CFPA, emitida pela Capitania Fluvial de Porto Alegre, onde, conforme item 0503, embarcações que transportem cargas perigosas ou embarcações com mais de 111 metros de comprimento poderão trafegar nos canais da Feitoria e Itapuã apenas em período diurno. No período compreendido entre o por do sol e o nascer do sol, as embarcações poderão fundear nas áreas Alfa, Bravo, Charlie e Hotel, cujas especificações estão apresentadas na NPCP-CFPA e representadas na FIGURA 52.

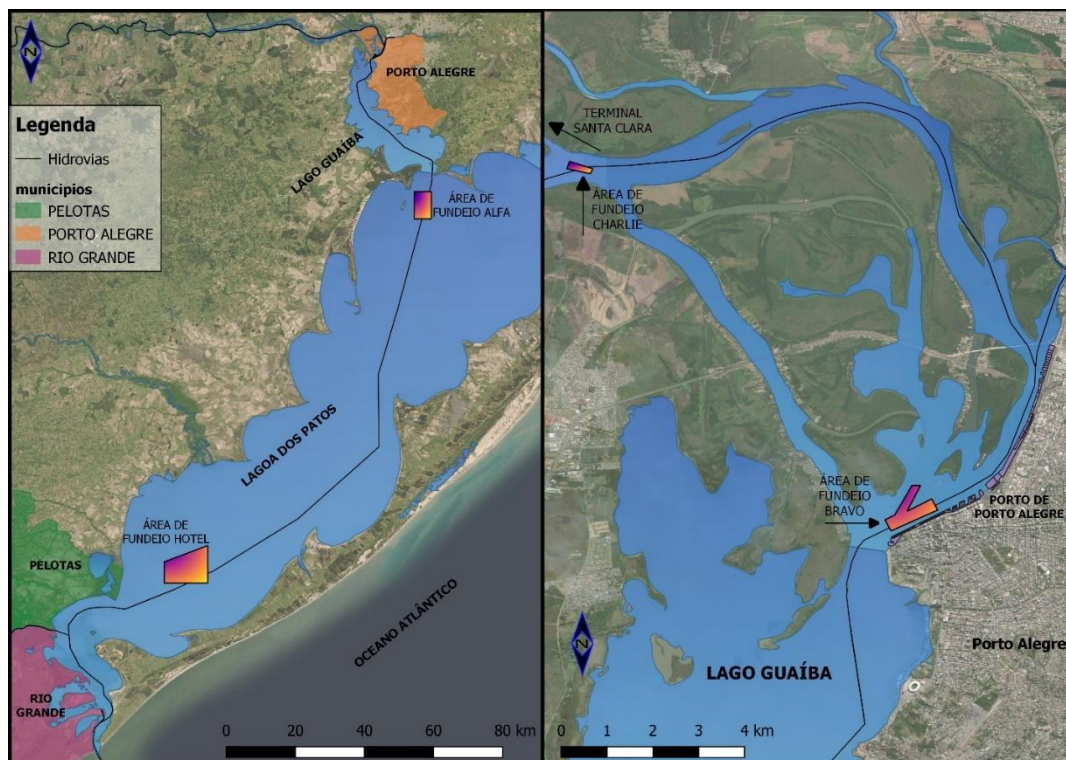


FIGURA 52 – Especialização das Áreas de Fundeio do Acesso Hidroviário do Porto do Rio Grande

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Ainda, junto ao acesso aquaviário do Porto de Pelotas, temos as áreas de fundeio da Barra do São Gonçalo e do Porto de Pelotas, localizadas junto a desembocadura do Rio São Gonçalo na Lagoa dos Patos e em frente ao Porto de Pelotas, respectivamente. Ambas áreas de fundeio são objeto de estudo da Portos RS, no intuito de torna-las funcionais e oficiais.

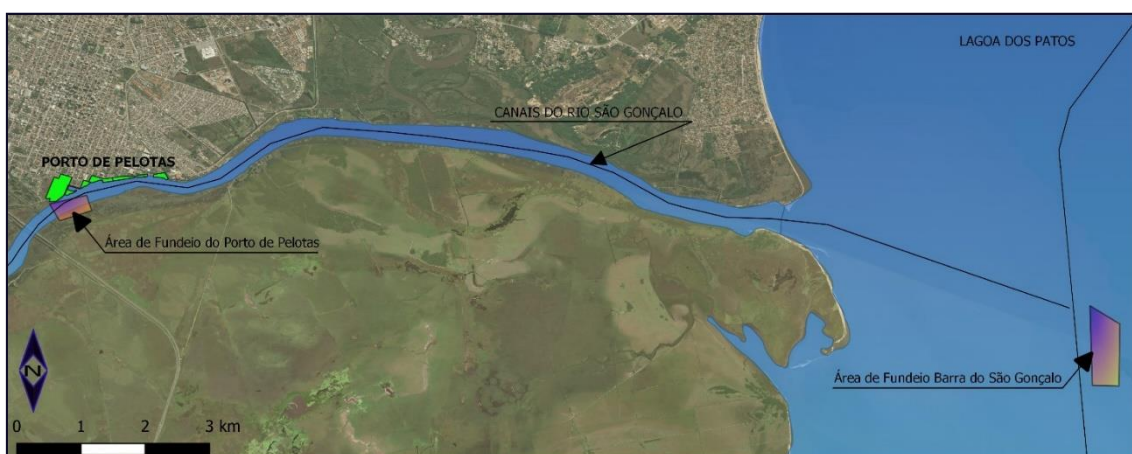


FIGURA 53 – Áreas de Fundeio do Porto de Pelotas

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A área de fundeio da Barra do São Gonçalo não está oficializada e é utilizada apenas por barcaças com destino nos terminais instalados junto ao complexo portuário de Pelotas. Contudo, a área de fundeio do Porto de Pelotas, apesar de oficial, está parcialmente localizada sobre áreas de terra e não vem sendo regularmente utilizada para o fundeio de embarcações.

A Navegação Interior de Travessias é a realizada transversalmente aos cursos dos rios, canais, lagos, lagoas, baías, angras e enseadas, sempre em águas interiores, ligando pontos de margens, como transporte sobre águas entre localidades ou interligação de rodovias ou ferrovias, em território estadual.

É competência executiva do Estado do Rio Grande do Sul outorgar (delegar, “autorizar”, liberar) a prestação de serviço de transporte aquaviário intermunicipal transversal (travessias), cujo percurso esteja inserido na área de abrangência dos respectivos sistemas rodoviário ou ferroviário estadual.

A navegação interior de travessias se estabelece através de outorgas a empresas de navegação, de natureza privada, mediante licitações, especialmente atendendo a grandes fluxos de transporte.

A Portos RS estabelece normas de funcionamento e fiscalização das referidas travessias, no exercício de Poder Concedente, nos termos da Lei Estadual n. 11.089, de 22 de janeiro de 1998. Compete, então à SUPRG a elaboração dos processos de delegação para a exploração dos serviços de transporte aquaviário no território do Estado. Ainda, elabora cálculos tarifários, os quais são encaminhados ao Poder Regulador, representado pela Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado do Rio Grande do Sul – AGERGS, nos termos da Lei Estadual n. 10.931, de 09 de janeiro de 1997.

A navegação interior de travessias se estabelece, também, através de outorgas a empresas de navegação, de natureza privada, mediante licitações, atendendo a pequenos fluxos de transporte.

Estas travessias, na sua maioria de importância econômica localizada, foram autorizadas ainda pela extinta Superintendência Nacional da Marinha Mercante – SUMAMAM. As mesmas, em sua maioria, são coordenadas por prefeituras na condição de implementação de uma política pública de transporte intermunicipal, eis que inviáveis economicamente.

As travessias de carga entre os municípios de Rio Grande e São José do Norte, na Lagoa dos Patos, a Travessia entre São Jerônimo e Triunfo, no Rio Jacuí e a Travessia entre General Câmara e Taquari no Rio Taquari apresentam maior importância social e econômica para suas regiões, sendo as únicas travessias geridas pela Portos RS que apresentam evidente viabilidade econômica.

Contudo, as travessias de Passageiros entre os municípios de Rio Grande e São José do Norte, São Jerônimo e Triunfo e Porto Alegre e Guaíba geridas pela METROPLAN, também apresentam grande movimentação e, embora não geridas pela Portos RS, demandam serviços cuidados por parte da autoridade Hidroportuária que é a responsável no Estado pela manutenção das suas vias navegáveis.

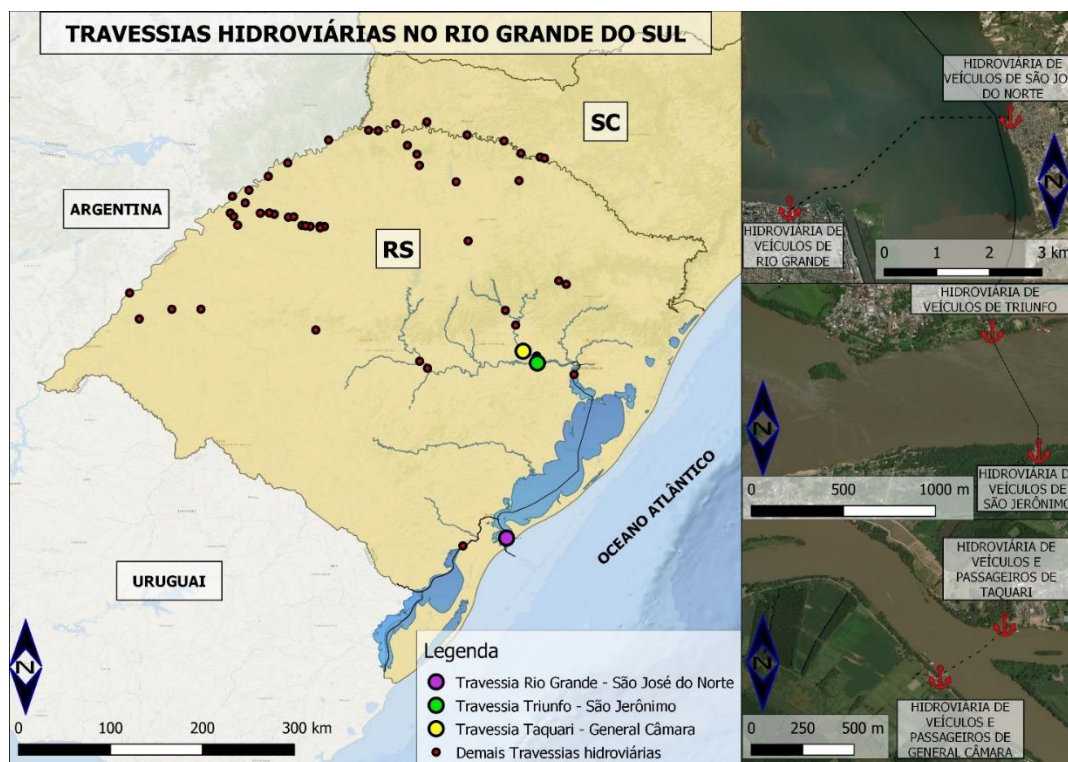


FIGURA 54 –Espacialização das Travessias Hidroviárias do RS

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

As Hidrovias Interiores do Rio Grande do Sul apresentam ainda, barragens e eclusas junto aos canais de São Gonçalo, Rio Jacuí e Rio Taquari e embora sejam de competência da União, são necessárias para o aumento do estirão navegável da navegação interior.

Como as embarcações devem passar por processos de eclusagem, que podem ter a duração de até uma hora, as eclusas podem ser consideradas como pontos limitadores à capacidade da hidrovia.

Na TABELA 41 e a FIGURA 55 a seguir estão as localizações das cinco barragens/eclusas existentes na rede hidroviária interior do Rio Grande do Sul.

RELAÇÃO DE BARRAGENS/ECLUSAS DO RIO GRANDE DO SUL		
Barragem/Eclusa	Hidrovia	Cidade
Fandango	Rio Jacuí	Cachoeira do Sul
Anel de Dom Marco	Rio Jacuí	Rio Pardo
Amarópolis	Rio Jacuí	General Câmara
Bom Retiro	Rio Taquari	Bom Retiro do Sul
São Gonçalo	Canal de São Gonçalo	Capão do Leão

TABELA 41 – Relação das Barragens e Eclusas junto às Hidrovias Interiores do RS

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

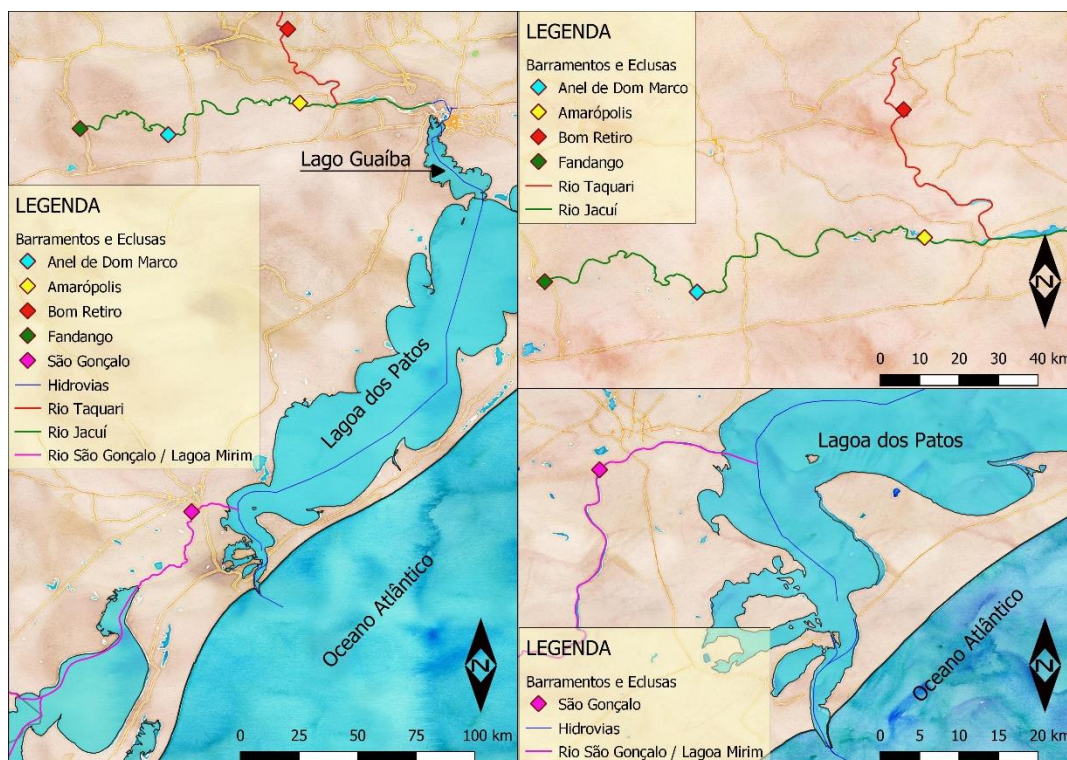


FIGURA 55 –Barragens e Eclusas do acesso hidroviário do Porto do Rio Grande

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Nas tabelas abaixo, estão apresentadas as distâncias características da navegação interior.

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO JACUÍ		
<b>TRECHO: Cachoeira do Sul - Porto Alegre</b>		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	227	1.800
<b>TRECHO: Cachoeira do Sul – Rio Grande</b>		
Calado (m)	Distância	Embarcação – Tipo (t)
2,50	547 km	1.800
<b>TRECHO: Charqueadas – Polo Petroquímico</b>		
Calado (m)	Distância	Embarcação – Tipo (t)
4,50	34	1.800

TABELA 42 – Distâncias de navegação do Rio Jacuí

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO TAQUARÍ		
<b>TRECHO: Estrela - Porto Alegre</b>		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	142	1.800
<b>TRECHO: Estrela – Rio Grande</b>		
Calado (m)	Distância	Embarcação – Tipo (t)
2,50	462 km	1.800

TABELA 43 – Distâncias de navegação do Rio Taquarí

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO CAÍ		
TRECHO: Morretes - Pelotas		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	299	1.800

TABELA 44 – Distâncias de navegação do Rio Caí

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO DOS SINOS		
TRECHO: Canoas – Rio Grande		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	335	1.800

TABELA 45 – Distâncias de navegação do Rio dos Sinos

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO GRAVATAÍ		
TRECHO: Canoas – Rio Grande		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
5,18	328	3.500

TABELA 46 – Distâncias de navegação do Rio Gravataí

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO (LAGO) GUAÍBA		
TRECHO: Porto Alegre – Rio Grande		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
5,18	320	3.500
TRECHO: Guaíba – Rio Grande		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
5,18	305	4.000

TABELA 47 – Distâncias de navegação do Rio (Lago) Guaíba

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO SÃO GONÇALO R LAGOA DOS PATOS		
TRECHO: Canoas – Rio Grande		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
5,18	268	3.100

TABELA 48 – Distâncias de navegação do Rio São Gonçalo e Lagoa dos Patos

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019



## 10 INTERFERÊNCIA DO PLANO DIRETOR URBANO DO MUNICÍPIO NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO

O mapa abaixo (FIGURA 56) é um dos documentos que compõe o Plano Diretor do Município do Rio Grande, identificando em seu polígono vermelho o perímetro urbano da cidade do Rio Grande. Da mesma forma, a FIGURA 57 apresenta parte do mapa geral do Município de São José do Norte.

As figuras são indicadoras da pertinência da área do Porto Organizado do Rio Grande aos núcleos urbanos principais dos municípios de Rio Grande e São José do Norte. A perspectiva física dessa inserção pode ser estendida, em proporções similares, às temáticas econômicas, sociais, culturais e ambientais desses mesmos municípios. Pode-se afirmar, definitivamente, que as cidades se desenvolveram no entorno dos embriões portuários que se estabeleceram há mais de dois séculos nas margens desse exímio estuário, que drena para o Oceano Atlântico as águas de uma grande bacia de mais de 128.000 km<sup>2</sup>.

O Plano Diretor de Rio Grande atualmente em vigor foi estabelecido por um conjunto de Leis Municipais, numeradas de 6584 a 6588, todas emitidas e sancionadas em 20 de agosto de 2008. A Lei 6584/08 estabelece o Perímetro Urbano do Município do Rio Grande, e em seu núcleo base, delimita:

Art. 1º - O perímetro urbano da cidade do Rio Grande fica estabelecido com a seguinte descrição: Partindo-se de um ponto identificado como Quilômetro Zero do molhe oeste da Barra, no sentido sul-norte, ao longo da orla do Canal do Rio Grande até a ponta da Mangueira, daí contornando o Saco da Mangueira até a extremidade do pontal, junto ao cais do Porto Novo; daí ao longo deste cais no sentido sul-norte até a ponta extrema norte do pontal; daí, no sentido leste-oeste, ao longo do estuário da Lagoa dos Patos até a embocadura do Arroio Martins; daí, seguindo seu curso natural até o encontro com a Estrada Municipal dos Carreiros; daí, no sentido sudoeste até encontrar a linha férrea que vai ao Distrito Industrial; daí, ao longo desta linha no sentido sudeste até um ponto distante 500m (quinhentos metros) do eixo da estrada Rio Grande Cassino - (RS 734); daí, ao longo de 500m (quinhentos metros) até o limite do Loteamento Cidade Balneária do Cassino; daí, contornando o Loteamento Parque Guanabara até encontrar Loteamento Querência; daí, contornando o Loteamento Querência até encontrar o Loteamento Stella Maris; daí, contornando este loteamento até a linha da praia e, seguindo esta até encontrar o Quilometro Zero dos Molhes da Barra.



FIGURA 56 – Mapa do perímetro urbano da cidade do Rio Grande

Fonte: Prefeitura Municipal do Rio Grande. Elaboração: Prefeitura Municipal do Rio Grande.

Da mesma forma pode-se observar que a área destinada à reparo e construção naval localizada no Município de São José do Norte, pertencente ao Porto Organizado do Rio Grande, encontra-se nos limites do núcleo urbano daquele Município.

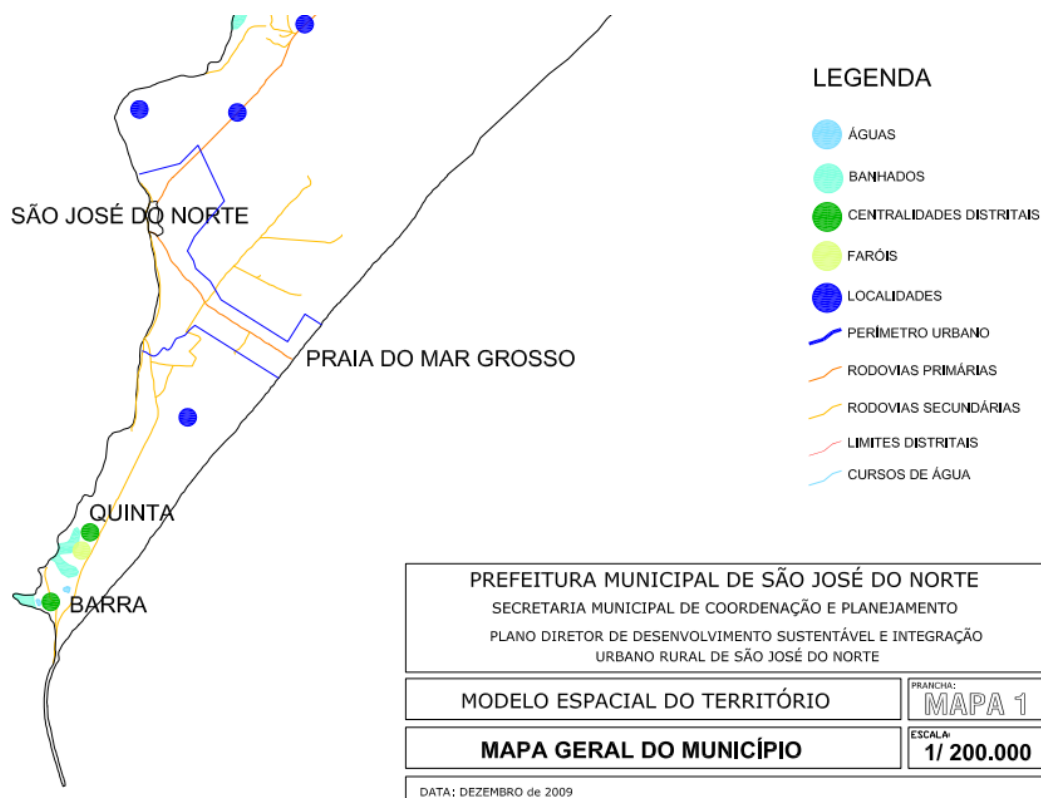


FIGURA 57 – Parte do mapa geral do Município de São José do Norte

Fonte: Prefeitura Municipal de São José do Norte. Elaboração: Prefeitura Municipal de São José do Norte.

A seguir é apresentada uma vista panorâmica por imagens de satélite com a figura da delimitação da atual poligonal do Porto projetada. Observe-se que toda a extensão do Porto Organizado, em sua margem de Rio Grande, está interseccionada ao perímetro urbano da cidade, bem como a área de São José do Norte. Dessa forma, há o entendimento inequívoco do planejamento local de que as questões relativas à gestão portuária devem ser tratadas sempre em consonância aos interesses da cidade, e ao mesmo tempo, o planejamento da cidade não pode deixar de considerar o protagonismo do Porto.



**FIGURA 58 – Integração do Porto com o perímetro urbano dos Municípios de Rio Grande e São José do Norte**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

O Plano Diretor do Município do Rio Grande propriamente dito, é apresentado em toda a sua complexidade na Lei nº6.585/08. E nesse documento são diversas as citações ao Porto do Rio Grande. Algumas dessas referências explícitas demonstram o quanto a comunidade preocupa-se com a garantia da sustentabilidade das operações portuárias, sendo manifestações fundamentais para o tratamento de questões de conflitos latentes e atuais. Observa-se o que dizem, em seu Título II (Das Diretrizes Setoriais da Política de Desenvolvimento Municipal), Capítulo I (Do Desenvolvimento Social e Econômico), os Art. 24 e 25 do Plano Diretor de Rio Grande:

Art. 24. Cabe ao Poder Executivo formular políticas e diretrizes para o desenvolvimento e fomento das atividades portuárias, como fator estratégico de desenvolvimento econômico e social, visando estimular o investimento e a integração do sistema portuário com o município.

Art. 25. Para incentivar a atividade portuária no Município, devem ser observadas as seguintes diretrizes:

- I - Incentivar a regularidade dos serviços de manutenção e aprofundamento do calado dos canais de acesso ao porto;
- II - Incentivar a manutenção e qualificação da sinalização dos canais de acesso ao porto;
- III - Incentivar a continuidade das obras de ampliação dos Molhes da Barra;

IV - Incentivar a manutenção e modernização das instalações do porto público e terminais privados;

V - Revitalização do Porto Velho;

VI - Aumentar a participação do município na gestão do Porto;

VII - Incentivar a navegação lacustre;

VIII - Contribuir com a divulgação do potencial do Porto do Rio Grande. Ou seja, os referidos Artigos atentam para uma defesa dos interesses portuários, de sua manutenção e de seu crescimento, como base de sustentação econômica e social do município.

O item V do Artigo 25, salienta uma questão específica do Porto Velho, trazendo um aspecto diferenciado àquela estrutura, pelo seu valor histórico, nos moldes do que se vê fomentado em outras cidades, onde tais áreas portuárias tornaram-se importantes sítios turísticos, culturais, educacionais, e onde a temática social é valorizada, transformando essas áreas cujo valor logístico se reduziu em função das necessidades desse modal de transporte. Esse é o caso de Montevideu e Buenos Aires, capitais do Uruguai e da Argentina, mais próximas a Rio Grande do que Brasília, e também do Porto Maravilha no Rio de Janeiro, ou do Porto de Belém. Projeto do mesmo gênero vem sendo discutido a décadas em Porto Alegre e no Recife. Evidentemente, que em proporções menores, o Porto Velho do Rio Grande propicia a mesma classe de aproveitamento.

A figura a seguir é uma vista panorâmica dessa estrutura de grande valor histórico, gênese da colonização do estado do RS. O item II do Artigo 46, do Capítulo IV - Da Política do Patrimônio Cultural Municipal, torna ainda mais claro esse interesse:

Art. 46. O Plano Municipal do Patrimônio Cultural, elaborado em conjunto com representações da sociedade civil e outros setores da administração pública, têm por objetivo:

II – Desenvolver, estimular e consolidar o potencial turístico do Centro Histórico da cidade, em especial a Rua Riachuelo e os espaços junto ao Porto Velho, de forma compatível com a preservação de seu patrimônio histórico e arqueológico;



**FIGURA 59 – Vista aérea do Porto Velho e do Centro de Rio Grande**

Fonte: LTGeio/C3/Furg (PDZ do Porto do Rio Grande aprovado pela Portaria nº4.315/2019).

Sob o aspecto do ordenamento territorial, o Porto do Rio Grande é caracterizado no Plano Diretor como Área de Interesse Público, como consta no Artigo 79, da Subseção I - Das Áreas de Interesse Público, Seção III – Das Áreas Funcionais – Das Disposições Gerais, Capítulo I – Das Áreas Territoriais, do Título III – Do Ordenamento Territorial.

Art. 79. Áreas de Interesse Público são aquelas onde estão implantados equipamentos urbanos, programas e projetos governamentais, os quais, por suas características não são passíveis de enquadramento no regime urbanístico estabelecido pelo Plano Diretor, tais como:

I - Centros administrativos e outros prédios destinados à administração pública, inclusive instalações militares ou civis;

II - Equipamentos urbanos comunitários e de serviços ao público, inclusive prédios e instalações destinadas à televisão e radiodifusão;

III - Terminais de transporte de passageiros, cargas ou abastecimento, inclusive instalações centrais de armazenamento ou comercialização atacadista;

IV - Estádios, auditórios, parques, clubes e áreas particulares de recreação de grande porte;

V - Porto, aeroporto e distrito industrial;

O diagnóstico da ocupação do Porto Organizado, considerando sua intersecção com a área urbana de Rio Grande, apontava como um dos principais elementos negativos a presença de núcleos residenciais irregulares e ilegais em segmentos críticos desse território. Neste sentido, em recente processo de revisão da área do Porto Organizado do Rio Grande, junto à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA, e considerado o tempo transcorrido desde o início da implantação e o notável crescimento residencial e comercial da região da 4ª Seção da Barra, da Vila Mangueira, Vila da Naba e fração de terra do Bairro Getúlio Vargas (BGV), a Portos RS entendeu ser prudente a supressão de seu limite jurisdicional destas regiões, haja vista não ter projetos formatados para promover desapossamentos destas vilas. Outras áreas com ocupações irregulares mais recentes se mantiveram na área do Porto Organizado por se entender passível de análise para retomada.



**FIGURA 60 – Núcleos residenciais irregulares suprimidas da área do Porto Organizado do Rio Grande**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A Lei N<sup>o</sup> 6.587/08, que estabelece normas para o parcelamento do solo urbano e rural do município, em seu Artigo 5<sup>o</sup>, prescreve uma proteção contra essas ações de ocupação, conforme citado. Porém, a demanda crescente, o mercado imobiliário excludente e a ausência de políticas habitacionais de interesse social, além da ineficiência na preservação e guarda dessas áreas, trouxe e mantém elevado, dia a dia, esse grave problema socioambiental.

Art. 5<sup>o</sup> Fica vedado o parcelamento do solo para fins urbano:

- I - Em terrenos alagadiços sujeitos a inundações, antes de tomadas às providências para assegurar o escoamento das águas ou a proteção para as cheias e inundações;
- II - Em terrenos que tenham sido aterrados com material nocivo a saúde pública, sem que sejam previamente saneados, com a aprovação do órgão público competente;
- III - Em terrenos cuja estrutura geológica não apresentem características de suporte para urbanização ou naqueles onde a poluição impeça condições sanitárias suportáveis até a sua correção;

IV - Em terrenos situados fora do alcance dos equipamentos urbanos, nomeadamente das redes públicas de abastecimento de água potável e de energia elétrica, salvo se atendidas as exigências específicas dos órgãos públicos competentes;

V - Nas reservas ecológicas e biológicas, instituídas pelo Plano Diretor Participativo do Município, que resultarem com estas condições após detalhamento de sua potencialidade;

VI - Em imóveis dos quais resultem terrenos encravados ou lotes em desacordo com os padrões estabelecidos pelo do Plano Diretor do Município;

VII - Em imóveis que não possuam acesso para logradouros públicos oficiais;

VIII - Nas Áreas Funcionais de Contenção ao Crescimento Urbano.

Por sua vez, a Lei 6.588/08, prescreve o regime urbanístico, o zoneamento de uso e ocupação do solo para toda a área comum ao Porto Organizado. A observação precisa das Unidades de Planejamento sobre tal território permite verificar a presença de Áreas Funcionais diversas e, Unidades Funcionais. Segundo definição no Plano Diretor, áreas Funcionais são aqueles segmentos de território com função pública ou privada específica. Quando uma Unidade de Planejamento coincidir integralmente com qualquer uma das Áreas Funcionais, denomina-se Unidade Funcional. Todas as áreas demarcadas como Áreas Funcionais ou Unidades Funcionais, o Plano Diretor remete justamente aos órgãos específicos de gestão desses territórios o seu devido regramento e fiscalização de uso.

Cabe citar que o Plano Diretor ainda indica que todas as áreas adjacentes ao Superporto, especialmente as Unidades Industriais 03, 04 e 07 possuem previsão de atividades relacionadas ao Plano Estratégico do Distrito Industrial do Rio Grande, ou seja, a critério seletivo da então Secretaria de Planejamento, hoje Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo.

A fim de permitir a adequada visualização do enquadramento de cada uma das Unidades de Planejamento apresentadas e sua intersecção com o Porto Organizado, foram gerados os mapas apresentados a seguir.



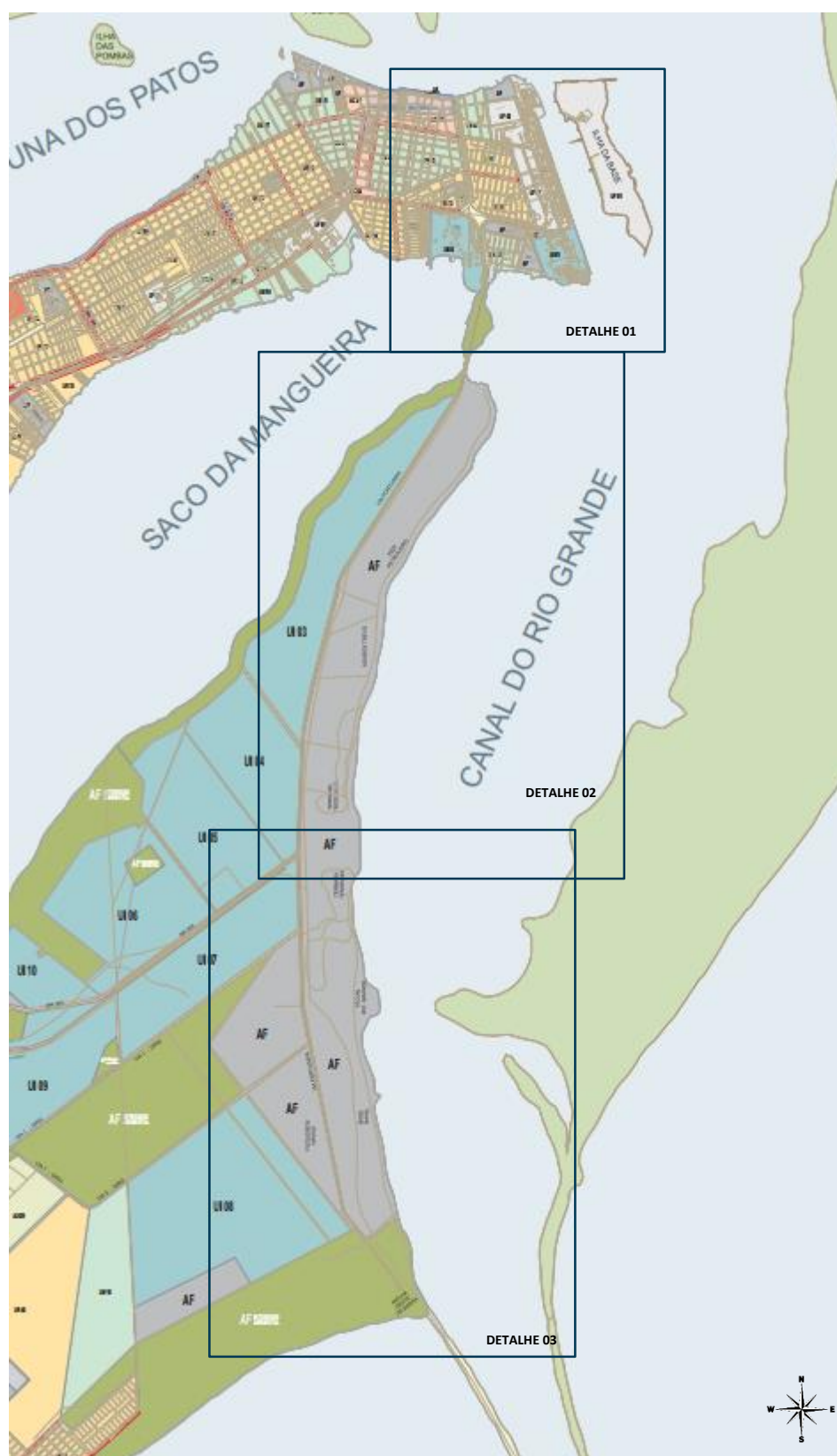


FIGURA 61 – Parte do Mapa 06 do Plano Diretor do Município do Rio Grande (Unidades de Planejamento)

Fonte: Prefeitura Municipal do Rio Grande. Elaboração: Portos RS.

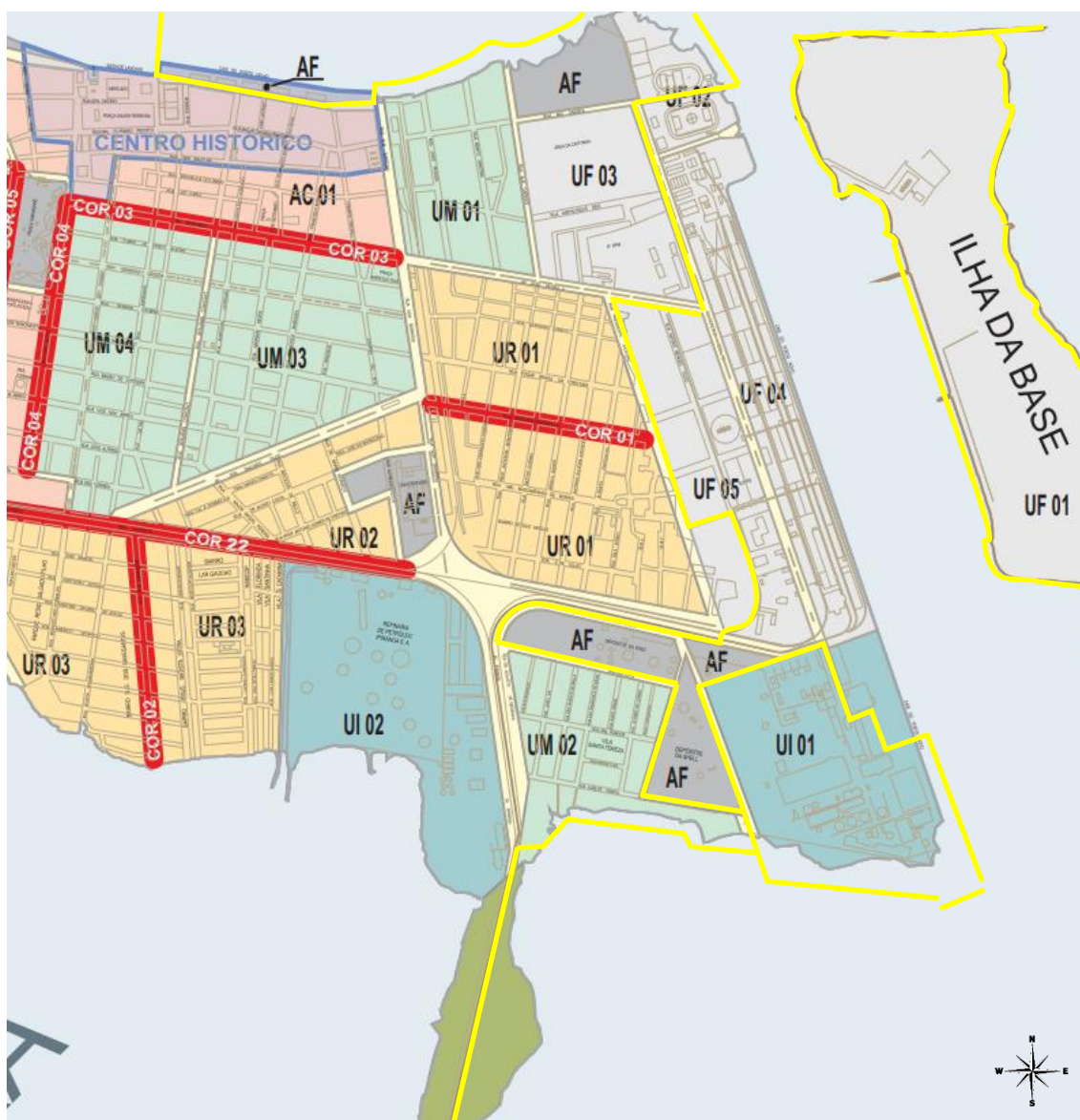


FIGURA 62 – Detalhe 01: Mapa 06 do Plano Diretor do Município do Rio Grande (Unidades de Planejamento) e as zonas portuárias Porto Velho e Porto Novo [Poligonal do Porto Organizado do Rio Grande (linha amarela)]

Fonte: Prefeitura Municipal do Rio Grande. Elaboração: Portos RS.

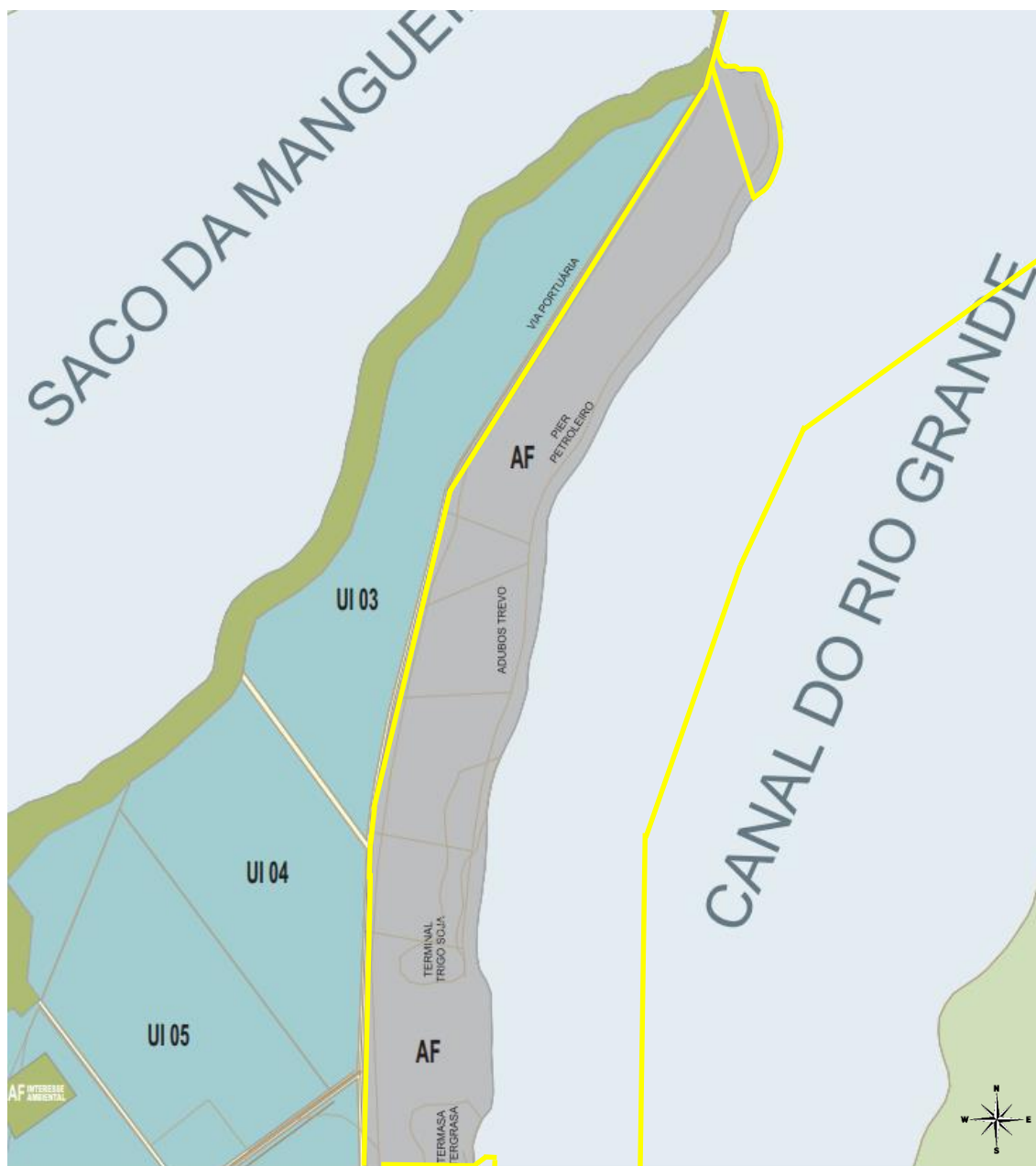


FIGURA 63 – Detalhe 02: Mapa 06 do Plano Diretor do Município do Rio Grande (Unidades de Planejamento) e a parte norte da zona portuária Superporto [Poligonal do Porto Organizado do Rio Grande (linha amarela)]

Fonte: Prefeitura Municipal do Rio Grande. Elaboração: Portos RS.



FIGURA 64 – Detalhe 03: Mapa 06 do Plano Diretor do Município do Rio Grande (Unidades de Planejamento) e a parte sul da zona portuária Superporto [Poligonal do Porto Organizado do Rio Grande (linha amarela)]

Fonte: Prefeitura Municipal do Rio Grande. Elaboração: Portos RS.

Outrossim, o Plano Diretor de São José do Norte observa a atividade portuária em sua organização, sendo a região para seu desenvolvimento delimitada pela área hachurada na cor roxa na figura que segue.

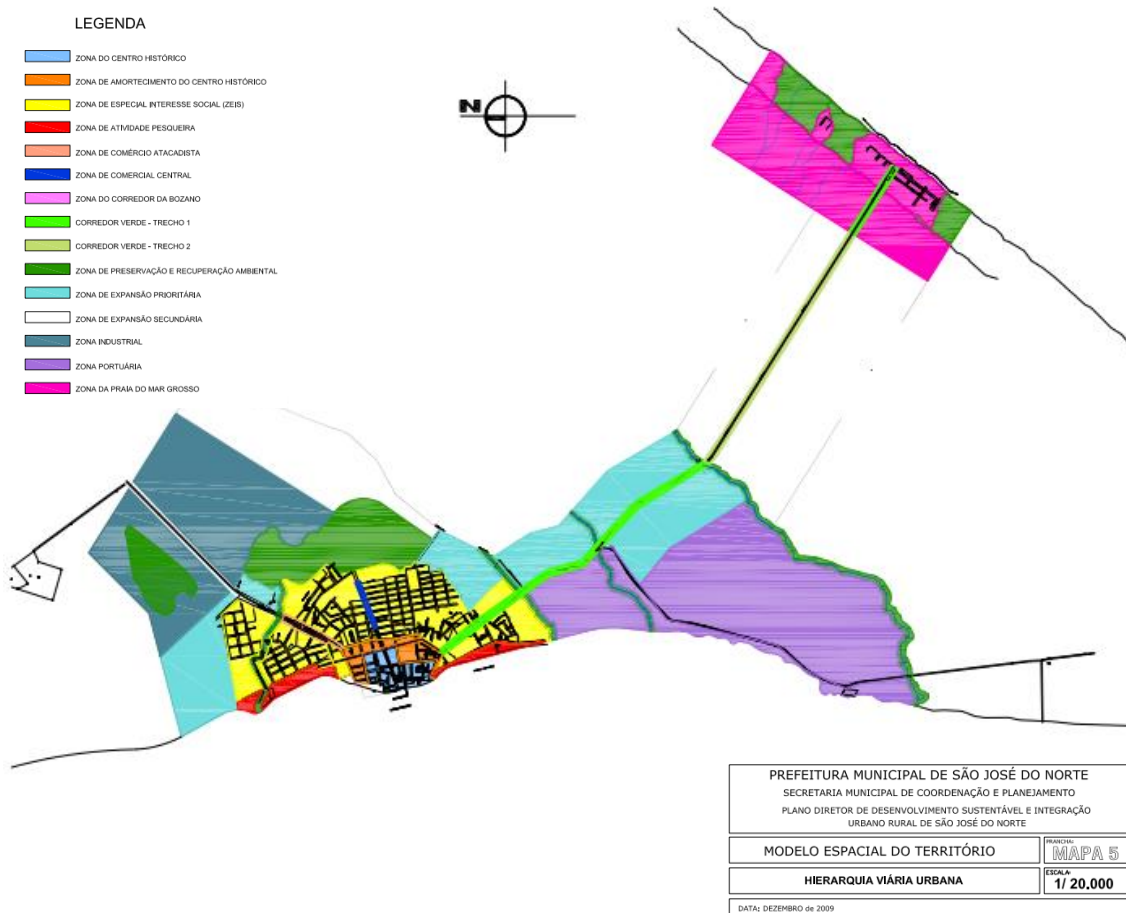


FIGURA 65 – Mapa 05 do Plano Diretor do Município de São José do Norte (Modelo Espacial do Território)

Fonte: Prefeitura Municipal de São José do Norte.

Importante destacar que, a proposta da SNPTA de reformatação da área do porto organizado do Rio Grande, em seu limite leste, no sentido de retirar quase a totalidade dos trechos terrestres que englobam o Município de São José do Norte do limite jurisdicional da SUPRG (ver FIGURA 66), teve como motivação a não relação de propriedade, domínio ou posse da autoridade portuária com tais imóveis, com exceção da área que apresenta relação contratual com esta Autoridade Portuária (parte da área explorada pelo Estaleiro EBR). Portanto, a supressão desta faixa terrestre nada tem haver com sua vocação, devendo assim ser resguardada pelo planejamento municipal.



FIGURA 66 – Detalhe do limite leste da poligonal do Porto Organizado [atual (vermelha) e antiga (amarela)]

Fonte: Prefeitura Municipal do Rio Grande. Elaboração: Portos RS.

## **11 PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS**

Orientando-se pelas diretrizes atuais de planejamento definidas e alinhadas com o Poder Concedente, e pelas ações estabelecidas no Plano Mestre, documento publicado em janeiro de 2020, definiu-se o plano de ações para a capacitação do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. O mesmo foi subdividido em seis áreas temáticas. Para cada área foram listadas ações com indicação do status, os atores responsáveis e as respectivas previsões de prazos de conclusão, ainda que algumas sejam continuadas. Neste Capítulo serão observadas as ações elencadas para o Porto do Porto do Rio Grande, indicando ações de acompanhamento e/ou apresentação de propostas de projetos necessários para o cumprimento das ações pontuadas. As ações apontadas para o Porto de Pelotas serão discutidas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Pelotas.

### 11.1 Melhorias operacionais

Conforme consta no Plano Mestre , as ações relacionadas às melhorias operacionais referem-se às iniciativas voltadas ao aprimoramento dos processos de recepção e expedição de cargas, cujos objetivos sejam ganhos operacionais capazes de impactar positivamente a capacidade de escoamento de cargas das instalações portuárias.

PLANO DE AÇÕES – MELHORIAS OPERACIONAIS					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	Aperfeiçoamento dos registros dos dados referentes às atracações e operações no Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas	Complexo Portuário	Não iniciado	SUPRG, terminais arrendados e TUPs do Complexo Portuário	Curto prazo
2	Adoção de sistema de agendamento integrado no Porto do Rio Grande com implantação de equipamentos para automatização dos gates de suas portarias	Porto do Rio Grande	Iniciado	SUPRG	Curto prazo
3	Fomento à implantação de uma área de apoio logístico portuário (AALP) para atendimento dos veículos com destino ao Porto do Rio Grande	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG, terminais arrendados e TUPs adjacentes	Curto prazo
4	Implantação de um pátio de triagem nas proximidades do Porto Novo	Porto do Rio Grande	Iniciado	SUPRG	Curto prazo
5	Monitoramento da capacidade de processamento das portarias de acesso às instalações portuárias do Complexo	Complexo Portuário	Não iniciado	SUPRG, terminais arrendados e TUPs do Complexo Portuário	Ação continuada
6	Manutenção do sistema viário interno às instalações portuárias do Complexo	Complexo Portuário	Iniciado	SUPRG, terminais arrendados e TUPs do Complexo Portuário	Ação continuada
7	Monitoramento da relação entre demanda e capacidade de cais no Porto do Rio Grande	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG e Ministério da Infraestrutura	Ação continuada

TABELA 49 – Plano de ações do Porto do Rio Grande – Melhorias Operacionais

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.



Ações de acompanhamento das melhorias operacionais indicadas no Plano Mestre:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO - MELHORIAS OPERACIONAIS			
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	ATUALIZAÇÃO DO STATUS	AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
1	Aperfeiçoamento dos registros dos dados referentes às atracações e operações no Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas	Iniciado	Verificação de cadastros e anuentes relativos à navegação interior, ajustes no Serpro e alinhamento operacional entre as unidades portuárias.
2	Adoção de sistema de agendamento integrado no Porto do Rio Grande com implantação de equipamentos para automatização dos gates de suas portarias	Iniciado	Unificação do sistema de controle e automatização do controle de acesso (implementação do OCR, balança nos gates e totem de biometria para os motoristas).
3	Fomento à implantação de uma área de apoio logístico portuário (AALP) para atendimento dos veículos com destino ao Porto do Rio Grande	Iniciado	Estimulo à iniciativa privada para a implantação de pátios de apoio (Ex.: Cootracam e Bianchini)
4	Implantação de um pátio de triagem nas proximidades do Porto Novo	Iniciado	O Porto vem trabalhando no desenvolvimento/aquisição de tecnologia para o agendamento e o maior controle do volume de caminhões através de janelas temporaris (acesso conforme necessidade da operação). Também já foi estabelecida área destinada para a implantação de pátio de triagem (mapeada neste documento).
5	Monitoramento da capacidade de processamento das portarias de acesso às instalações portuárias do Complexo	Iniciado	Conforme ações previstas nos itens 2 a 4.
6	Manutenção do sistema viário interno às instalações portuárias do Complexo	Iniciado	Cronograma de ações para a manutenção/sinalização encontra-se como prioridade.
7	Monitoramento da relação entre demanda e capacidade de cais no Porto do Rio Grande	Iniciado	Os terminais arrendados e TUPs vem investindo em projeto de expansão de suas plantas; aliado a estes, o cais público ampliou suas operação com a utilização do cais multipropósito junto a área do ERG. Além disso, a limpeza realizada no canal de acesso, capacita o Porto a receber maiores embarcações, otimizando as operações.

TABELA 50 – Ações de acompanhamento – Melhorias Operacionais

Fonte: Portos RS. Elaboração:Portos RS.

## 11.2 Investimentos portuários

Conforme consta no Plano Mestre, os investimentos portuários referem-se às ações voltadas à solução dos déficits de capacidade de infraestrutura das instalações portuárias. Via de regra, nesta seção são indicados os projetos aprovados pela ANTAQ e pelo Ministério da Infraestrutura que suprem a necessidade de infraestrutura, bem como são elencadas as ações para solucionar os déficits de capacidade residuais não atendidos pelos projetos já aprovados.

PLANO DE AÇÕES – INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	Adequação do cais entre os cabeços 0 e 8 do Porto Novo	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG,	Curto prazo
2	Revitalização de estruturas de armazenagem de granéis sólidos no Porto Novo	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG	Curto prazo
3	Resolução do déficit de capacidade de armazenagem previsto para a movimentação de granéis sólidos vegetais no Tergrasa	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG e Tergras	2020
4	Resolução do déficit de capacidade de cais e de armazenagem previsto para a movimentação de granéis líquidos no Porto do Rio Grande	Porto do Rio Grande	Iniciado	SUPRG, Terminal Braskem e Transpetro	Imediato
5	Resolução do déficit de capacidade de cais e armazenagem previstos para a movimentação de contêineres	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG e Tecon Rio Grande	2045 (armazenagem) e 2040 (cais)
6	Resolução do déficit de capacidade de cais previsto para a movimentação de fertilizantes e de produtos químicos no TUP Yara	TUP Yara	Não iniciado	TUP Yara	2025
7	Resolução do déficit de capacidade de cais previsto para a movimentação de grão de soja, farelo de soja, cavaco e arroz no Terbian	Terbian	Iniciado	Terbian	2020 (embarque de grão de soja e farelo de soja, cavaco e arroz) e 2035 (desembarque de soja e de farelo de soja)
8	Resolução do déficit de capacidade de cais previsto para a movimentação de farelo de soja no TUP Bunge	TUP Bunge	Não iniciado	TUP Bunge	2035

TABELA 51 – Plano de ações do Porto do Rio Grande – Investimentos Portuários

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.

Propostas de projetos relacionados aos investimentos portuários necessários ao cumprimento das ações:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO - INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS			
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	ATUALIZAÇÃO DO STATUS	AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
1	Adequação do cais entre os cabeços 0 e 8 do Porto Novo	Não iniciado	Com a revisão da poligonal do Porto Organizado do Rio Grande (Portaria nº 121, de 18 de agosto de 2020), o berço fica disponível para a utilização da retroaria e assim para sua futura adequação.
2	Revitalização de estruturas de armazenagem de granéis sólidos no Porto Novo	Iniciado	Todas as estruturas de armazenagem de granéis sólidos no Porto Novo são passíveis de arrendamento e encontram-se no roll de arrendamentos da SNPTA. Já encontra-se em operação, com Contrato de Transição, o Terminal Logístico do Arroz – TLA (antiga CESA), onde foram feitas melhorias. Destaca-se ainda que os armazéns D3 e o D4 estão operacionais através de tarifa pública.
3	Resolução do déficit de capacidade de armazenagem previsto para a movimentação de granéis sólidos vegetais no Tergrasa	Iniciado	Encontra-se em fase de desenvolvimento o projeto de expansão TUP Termasa que deverá suprir este déficit.
4	Resolução do déficit de capacidade de cais e de armazenagem previsto para a movimentação de granéis líquidos no Porto do Rio Grande	Iniciado	A capacidade de armazenamento vem sendo ajustada com a utilização de instalações retroportuárias, bem como adequações nas redes entre tanques de armazenagem otimizam o serviço. Não há previsão imediata de melhorias no cais.
5	Resolução do déficit de capacidade de cais e armazenagem previstos para a movimentação de contêineres	Iniciado	Encontra-se em fase de desenvolvimento o projeto de expansão Terminal de Contêineres que deverá suprir este déficit.
6	Resolução do déficit de capacidade de cais previsto para a movimentação de fertilizantes e de produtos químicos no TUP Yara	Concluído	A empresa Yara Brasil Fertilizantes S.A. entende que a atual capacidade operacional de descarga do Terminal Yara suportada pelos berços Norte e Sul atendem a necessidade da demanda de importação de insumos para os próximos anos e não visualiza em curto e médio prazo, necessidade de novos investimentos em sua estrutura. Salienta ainda que através da melhoria de processos internos de planejamento, operações e movimentação, reduziu significativamente a fila de espera no terminal, otimizando assim a capacidade de descarga. Atenta ainda que no Plano Mestre foi considerada uma produtividade operacional média em torno de 210 ton/hora relativa a base de dados do ano de 2017. Atualmente considera-se uma taxa média acima de

			300 ton/hora (essa taxa será variável, dependente de demais fatores como tipo de carga, tamanho de lotes, capacidade de armazenagem, além de outros que possam afetar diretamente a performance de descarga dos navios).
7	Resolução do déficit de capacidade de cais previsto para a movimentação de grão de soja, farelo de soja, cavaco e arroz no Terbian	Iniciado	Estudos de viabilidade mostraram um cenário não favorável para a construção de um novo berço. Para a resolução mais favorável de um possível déficit, estão sendo desenvolvidos estudos para a ampliação da capacidade das esteiras, concomitantemente com os equipamentos de carga e descarga, o que proporcionará um aumento significativo da capacidade tonelada/hora.
8	Resolução do déficit de capacidade de cais previsto para a movimentação de farelo de soja no TUP Bunge	Iniciado	O Terminal Portuário recentemente investiu na aquisição de um novo sistema de descarga (Portalino) prevendo descarga de soja em grãos pelo berço norte, visando melhor eficiência nas operações. O Terminal encontra-se ainda em processo de levantamento e estudos para identificação de possíveis projetos, com foco em melhorias do berço de atracação e eventual aumento do calado para atendimento a navios de maior porte dos que já operam atualmente.

TABELA 52 – Ações de acompanhamento – Investimentos portuários

Fonte: Portos RS. Elaboração:Portos RS.

### 11.3 Acessos ao Porto

Conforme consta no Plano Mestre , as ações voltadas para os acessos ao Complexo Portuário compreendem todas as iniciativas que têm como objetivo melhorar as condições de escoamento, acesso e acessibilidade das cargas às instalações do Complexo em estudo nos modais aquaviário, rodoviário, ferroviário e dutoviário, os três últimos quando existentes. As ações propostas envolvem tanto os acessos à hinterlândia do Complexo quanto seu entorno e seus acessos internos. As próximas seções apresentam as ações sugeridas a respeito do tema.

PLANO DE AÇÕES – ACESSOS AO PORTO					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	Realização de estudo para avaliar o impacto das correntes geradas pelos molhes da Barra e propor soluções	Complexo Portuário	Não iniciado	SUPRG,	Curto prazo
2	Monitoramento do assoreamento e das restrições do acesso aquaviário ao Porto do Rio Grand	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG	Ação contínua
3	Conclusão das obras de dragagem e atualização dos parâmetros operacionais do canal de acesso ao Porto do Rio Grande	Porto do Rio Grande	Iniciado	SUPRG, Marinha do Brasil e MInfra	1 ano
4	Monitoramento e estudo de alternativas quanto às limitações do sistema hidroviário interior e execução das dragagens de manutenção	Complexo Portuário	Não iniciado	SUPRG	Curto prazo
5	Conclusão da duplicação da BR-116 entre os municípios de Guaíba e Pelotas	Complexo Portuário	Iniciado	DNIT	2020
6	Conclusão da duplicação da BR-392 entre os municípios de Rio Grande e Pelotas	Complexo Portuário	Em andamento (Lote 1b) e aguardando licitação (Lote 4)	DNIT e Rumo, com acompanhamento da SUPRG	2020
7	Fomento à execução de melhorias na ligação entre os municípios do Rio Grande e de São José do Norte	Porto do Rio Grande	Iniciado	SUPRG, AGERGS, ANTAQ, Prefeitura do Rio Grande, Prefeitura de São José do Norte e DNIT	Imediato

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

8	Fomento à pavimentação da Estrada do Bolacha	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG, TUPs e Terminais Retroportuários situados no Suprporto, COOTRACAM e Prefeitura do Rio Grande	Curto prazo
9	Construção de uma ponte sobre o Canal São Simão na Via Sete	Porto do Rio Grande	Aguardando licenciamento ambiental	Governo do estado do Rio Grande do Sul	Médio prazo
10	Implantação da Avenida Portuária	Porto do Rio Grande	Em andamento	Prefeitura do Rio Grande	2021
11	Fomento à execução de melhorias na infraestrutura das vias do entorno portuário de Rio Grande e São José do Norte	Porto do Rio Grande	Não iniciado	Prefeitura do Rio Grande e Prefeitura de São José do Norte	Curto prazo
12	Fomento a ações de manutenção e realização de investimentos no acesso ferroviário ao Complexo	Complexo Portuário	Não iniciado	Rumo com o acompanhamento da SUPRG	Ação contínua
13	Desobstrução da faixa de domínio da linha Bagé Rio Grande	Complexo Portuário	Não iniciado	Rumo, Prefeitura do Rio Grande e SUPRG	A definir
14	Monitoramento da utilização da capacidade do trecho ferroviário Pinhal-Santa Maria, localizado na rota de transportes Cruz Alta-Rio Grande	Complexo Portuário	Não iniciado	Rumo, ANTT e SUPRG	Ação contínua
15	Fomento ao aumento da participação dos modais hidroviário e ferroviário na matriz modal do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas	Complexo Portuário	Não iniciado	Rumo, SUPRG e instalações portuárias do Complexo, Governo do Estado do Rio Grande do Sul e MInfra	Ação contínua
16	Fomento ao aumento da participação das hidrovias na matriz modal do estado do Rio Grande do Sul	Complexo Portuário	Não iniciado	SUPRG, Governo do Estado e MInfra	Ação contínua

TABELA 53 – Plano de ações do Porto do Rio Grande – Acessos ao Porto

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.

Propostas de projetos relacionados aos investimentos em acessos necessários ao cumprimento das ações:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO – ACESSOS AO PORTO			
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	ATUALIZAÇÃO DO STATUS	AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
1	Realização de estudo para avaliar o impacto das correntes geradas pelos molhes da Barra e propor soluções	Iniciado	A Universidade Federal de Rio Grande iniciou os estudos das correntes. Além disso, buscando aumentar a segurança da navegação, o Porto do Rio Grande concluiu a obra de dragagem e está em fase de implementação da nova sinalização náutica
2	Monitoramento do assoreamento e das restrições do acesso aquaviário ao Porto do Rio Grand	Iniciado	Encontra-se em fase de elaboração o Termo de Referência para realização de dragagens de manutenção, onde serão monitoradas as taxas de assoreamento do canal de acesso ao Porto do Rio Grande. Neste também serão contemplados os estudos de novas áreas de fundeio e bacias de evolução.
3	Conclusão das obras de dragagem e atualização dos parâmetros operacionais do canal de acesso ao Porto do Rio Grande	Concluído	Ação concluída
4	Monitoramento e estudo de alternativas quanto às limitações do sistema hidroviário interior e execução das dragagens de manutenção	Iniciado	As obras de dragagem foram iniciadas. Encontra-se para aprovação um Sistema Tarifário para a hidrovía que subsidiará as ações necessárias para promover ganhos nas condições operacionais de navegação. Também está sendo discutido junto ao DNIT definições de competência da hidrovía entre as esferas Federal, Estadual e Autoridade Portuária.
5	Conclusão da duplicação da BR-116 entre os municípios de Guaíba e Pelotas	Iniciado	Entende-se que a curto prazo a totalidade da duplicação seja concluída.
6	Conclusão da duplicação da BR-392 entre os municípios de Rio Grande e Pelotas	Em andamento (Lote 1b) e aguardando licitação (Lote 4)	Formado grupo de trabalho que realizou novos estudos de fluxos no acesso ao Complexo Portuário do Rio Grande. Feitos ajustes ao projeto existente, que contempla, entre outros pontos, solução para os conflitos rododiferroviários, busca-se viabilizar economicamente o projeto para a licitação do Lote 4 em horizonte de curto prazo.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO RIO GRANDE

7	Fomento à execução de melhorias na ligação entre os municípios do Rio Grande e de São José do Norte	Iniciado	Foi aberta a concorrência para novas empresas prestadoras do serviço de travessia, aumentado assim a oferta de horários e a melhora da qualidade do serviço. A recente supreção de áreas do Município de São José do Norte da poligonal do Porto Organizado do Rio Grande viabiliza uma possível participação da iniciativa privada para a realocação do serviço em local diverso ao existente.
8	Fomento à pavimentação da Estrada do Bolacha	Iniciado	Formado o grupo de trabalho para discutir junto aos Poderes Municipal e Estadual as ações voltadas à pavimentação de 1,2 km Estrada do Bolacha.
9	Construção de uma ponte sobre o Canal São Simão na Via Sete	Aguardando licenciamento ambiental	Sem alteração.
10	Implantação da Avenida Portuária	Em andamento	A construção da via com adequabilidade ao fluxo urbano e, por conseguinte, diminuir o trânsito de veículos na Av. Honório Bicalho, melhorando a trafegabilidade no acesso às instalações do Porto Novo está em fase de conclusão pela municipalidade. Sendo em momento posterior a transferência da jurisdição da Av. Honório Bicalho para a SUPRG.
11	Fomento à execução de melhorias na infraestrutura das vias do entorno portuário de Rio Grande e São José do Norte	Ação contínua	A Portos RS trabalha junto com os gestores municipais perseguindo a continuidade das ações de manutenção das vias do entorno portuário, bem como soluções de acesso alternativos ao Porto.
12	Fomento a ações de manutenção e realização de investimentos no acesso ferroviário ao Complexo	Iniciado	Com o advento da qualificação da prorrogação antecipada do contrato da Malha Sul no PPI – Programa de Parceira de Investimos, tem-se um momento ímpar para que tais investimentos possam ser viabilizados, a depender das recomendações dos estudos de viabilidade que serão contratos para a elaboração do Plano de Negócios.
13	Desobstrução da faixa de domínio da linha Bagé Rio Grande	Iniciado	Como o tema possui alta relevância social, tais situações no estado do RS, estão sendo conduzido pela Advocacia Geral da União – AGU na Câmara de Conciliação e Arbitragem da Administração Federal, procedimento “piloto” referente à Cidade de Cruz Alta.



14	Monitoramento da utilização da capacidade do trecho ferroviário Pinhal-Santa Maria, localizado na rota de transportes Cruz Alta-Rio Grande	Iniciado	Atualmente a Rumo já captura mais de 50% do share na região de Cruz Alta, e mais de 90% de toda carga com vocação ferroviária. Não tem como expandir nessa área e sim no sentido oeste do Estado, por isso o projeto de reativação do trecho de São Luiz do Gonzaga.
15	Fomento ao aumento da participação dos modais hidroviário e ferroviário na matriz modal do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas	Iniciado	Existem grupos distintos que discutem o fomento do modal hidroviário, onde podemos elencar a Câmara Técnica do Comitê de Gerenciamento das Bacias Hidrográficas da Lagoa Mirim e Canal São Gonçalo e Comissão Técnica de Diretrizes Hidroviárias (CTDH), esta última com o objetivo de estudar e avaliar conjunturas técnicas de ações de obras de dragagem, tarifação e outros temas associados aos acessos hidroviários de embarcações às instalações portuárias interiores localizadas ao longo das hidrovias estaduais. Ainda neste sentido, o Termo de Cooperação celebrado entre a Portos RS e a SEDETUR (Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo do Estado do RS) busca o desenvolvimento dos Portos gaúchos e dos Distritos Industriais localizados na extensão da hidrovia e dos Portos gaúchos. No que versa o modal ferroviário, entende-se que a previsão de implantação de novos terminais, previstos para Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas, seja a alavanca para o desenvolvimento deste modal. Além disso, são realizadas reuniões sistemáticas com a participação da Autoridade Portuária para tratar assuntos pertinentes.
16	Fomento ao aumento da participação das hidrovias na matriz modal do estado do Rio Grande do Sul	Iniciado	Conforme item 15

TABELA 54 – Ações de acompanhamento – Acessos ao Porto

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

#### 11.4 Gestão portuária

Conforme consta no Plano Mestre, o Plano de Ações de Gestão Portuária compreende ações que competem diretamente à Autoridade Portuária, bem como à sua atuação em conjunto com outras entidades no sentido de fomentar iniciativas que possam vir a beneficiar o Complexo Portuário em análise. A seguir são descritas as ações sugeridas a respeito do tema em questão.

PLANO DE AÇÕES – GESTÃO PORTUÁRIA					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	Implementação de uma sistemática de custeio da Autoridade Portuária	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG	Curto prazo
2	Elaboração de relatórios contábeis por unidade de negócio	Porto do Rio Grande	Iniciado	SUPRG	Curto prazo
3	Implementação de um planejamento estratégico da Autoridade Portuária	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG	Curto prazo
4	Implementação de um plano de negócios e planejamento comercial da Autoridade Portuária	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG	Curto prazo
5	Arrendamento de áreas potenciais no Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG e MInfra	Curto prazo
6	Reestruturação do quadro de pessoal da SUPRG	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG	Curto prazo
7	Implementação de um plano de treinamentos e capacitações da Autoridade Portuária	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG	Curto prazo
8	Atualização do organograma da SUPRG e regulamentação dos cargos e funções	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG	1 ano
9	Resolução das pendências nos contratos de exploração nos portos do Rio Grande e de Pelotas	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG e MInfra	Curto prazo
10	Melhoria dos sistemas integrados utilizados pela SUPRG	Porto do Rio Grande	Não iniciado	SUPRG	Curto prazo
11	Avaliação da classificação do Porto de Cachoeira do Sul e da sua vinculação à SUPRG	Porto do Rio Grande	Iniciado	SUPRG e MInfra	Curto prazo

TABELA 55 – Plano de ações do Porto do Rio Grande – Gestão Portuária

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.

Propostas de projetos relacionados à gestão portuária necessários ao cumprimento das ações:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO – GESTÃO PORTUÁRIA			
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	ATUALIZAÇÃO DO STATUS	AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
1	Implementação de uma sistemática de custeio da Autoridade Portuária	Iniciado	Com o de Convenio de Colaboração com a ABEP, a Portos RS tem como objetivo o desenvolvimento e assoreamento regulatório portuário para a implantação de metodologia para política tarifaria e gestão de custos por atividades, dos portos de Pelotas, Porto Alegre e Rio Grande, com a função de subsidiar o planejamento econômico na busca de melhor gestão da política de preços e custos da Portos RS visando atender às normativas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).
2	Elaboração de relatórios contábeis por unidade de negócio	Iniciado	Para atendimento desta ação, o Porto do Rio Grande encontra-se em curso a migração do modelo de gestão de autarquia para empresa publica. Esta mudança possibilitará a transformação do modelo contábil o qual atenderá as informações de cada unidade de negócio.
3	Implementação de um planejamento estratégico da Autoridade Portuária	Iniciado	Em andamento, já foi feita a revisão do planejamento estratégico, análise da Matriz SWOT e definição dos projetos estratégicos, sendo estes monitorados pelo Acordo de Resultados do Governo do Estado do RS.
4	Implementação de um plano de negócios e planejamento comercial da Autoridade Portuária	Iniciado	Assinado Termo de Cooperação entre a Portos RS e a Secretaria de Desenvolvimento do Estado para perfeição das informações e alinhar a área comercial, buscando atrair investimentos para os Portos e os Distritos Industriais do RS. Também foi feito um Plano de Ações Comercial com o mapeamento de feiras e eventos definidos de forma estratégica para este fim.
5	Arrendamento de áreas potenciais no Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas	Iniciado	A Portos RS vem trabalhando junto a SNPTA no desenvolvimento dos procedimentos licitatórios das áreas que estão em regularização, que atualmente possuem contrato de transição. Ainda nesta pauta, a Portos RS promoverá chamamentos públicos para que a iniciativa privada manifeste interesse nas áreas em potencial e na doação de EVTEA, o que propicia agilidade no desenvolvimento do processo licitatório junto ao Poder Concedente.
6	Reestruturação do quadro de pessoal da SUPRG	Iniciado	Conforme já exposto anteriormente, a Portos RS encontra-se em curso da migração do modelo de gestão de autarquia para empresa publica. Com a

			implantação desta nova representação é previsto novo quadro de pessoal, bem como reforma do quadro existente.
7	Implementação de um plano de treinamentos e capacitações da Autoridade Portuária	Iniciado	O plano está sendo construído junto ao processo de transformação de autarquia para empresa pública, onde o quadro pessoal de passará por uma reestruturação, bem como ocorrerá mudanças dos procedimentos operacionais.
8	Atualização do organograma da SUPRG e regulamentação dos cargos e funções	Iniciado	Para o atual modelo de gestão, o organograma encontra-se atualizado, assim como também já foi concluído o estudo para o organograma que atenderá a empresa pública a ser implantada. No que versa a regulamentação dos cargos e funções, não houveram alterações nos últimos anos, revisão que será feita quando da implantação da empresa pública.
9	Resolução das pendências nos contratos de exploração nos portos do Rio Grande e de Pelotas	Iniciado	Vem sendo tratado de forma pontual pendências existentes em alguns contratos de exploração do espaço portuário. Pode-se elencar como exemplo as áreas da Braskem e Amoniasul. Ademais, outros contratos/áreas serão revitados afim de ajustá-los a legislação vigente.
10	Melhoria dos sistemas integrados utilizados pela SUPRG	Iniciado	Foram integrados os módulos operacional com o administrativo, bem como foi feita a atualização dos módulos para a versão web. Esta integração e desenvolvimento deverá acontecer de forma contínua, visto as necessidades correntes.
11	Avaliação da classificação do Porto de Cachoeira do Sul e da sua vinculação à SUPRG	Concluído	Conforme 1º termo aditivo do Convênio de Delegação 001/97 – Portos, que delegou os Portos de Porto Alegre, Pelotas, Cachoeira do Sul e Rio Grande ao Estado do Rio Grande do Sul/RS, o Porto de Cachoeira do Sul fica excluído da competência estadual devendo retornar à União.

TABELA 56 – Ações de acompanhamento – Gestão Portuária

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

### 11.5 Meio ambiente

Conforme consta no Plano Mestre , o Plano de Ações voltado para o tema de meio ambiente compreende iniciativas que refletem nas ações que competem diretamente à Autoridade Portuária ou à sua atuação perante outras entidades, no sentido de fomentar iniciativas que possam vir a beneficiar o Complexo Portuário em análise a respeito dessa temática. Assim, nas subseções a seguir são descritas as ações sugeridas acerca do tema em questão.

PLANO DE AÇÕES – MEIO AMBIENTE					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	Implantação do Sistema de Gestão Integrada de meio ambiente e de saúde e segurança do trabalho	Complexo Portuário	Iniciado	SUPRG, terminais arrendados e TUPs que não possuem SGI	Curto prazo
2	Manutenção e desenvolvimento do Conselho de Gestão Ambiental Portuária	Porto do Rio Grande	Iniciado	SUPRG, FEPAM, Ibama, Prefeitura Municipal do Rio Grande, Prefeitura Municipal de São José do Norte, terminais arrendados e TUPs	Ação contínua
3	Implantação e continuidade dos planos e programas de monitoramentos ambientais	Complexo Portuário	Iniciado	SUPRG, terminais arrendados e TUPs	Ação contínua
4	Continuidade do atendimento à legislação de gerenciamento de riscos, atendimento à emergência e à saúde e segurança do trabalhador	Complexo Portuário	Iniciado	SUPRG, terminais arrendados , TUPs, FEPAM e Ibama,	Ação contínua
5	Fomento à integração na realização de monitoramentos das instalações do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas	Complexo Portuário	Não iniciado	CGAPRG, terminais arrendados e TUPs, FEPAM e Ibama	Ação contínua
6	Manutenção dos monitoramentos de sedimentos e fomento à divulgação de dados de pesquisa quanto ao surgimento de lama na Praia do Cassino	Porto do Rio Grande	Iniciado	SUPRG, FEPAM e FURG	Ação contínua

TABELA 57 – Plano de ações do Porto do Rio Grande – Meio Ambiente

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.

Propostas de projetos relacionados ao meio ambiente necessários ao cumprimento das ações:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO – MEIO AMBIENTE			
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	ATUALIZAÇÃO DO STATUS	AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
1	Implantação do Sistema de Gestão Integrada de meio ambiente e de saúde e segurança do trabalho	Iniciado	Está sendo feito o planejamento das ações para a implantação do SGI no horizonte de curto prazo.
2	Manutenção e desenvolvimento do Conselho de Gestão Ambiental Portuária	Iniciado	Estão sendo realizadas regularmente reuniões com as devidas atribuições de cada ator conforme o tema. A Portos RS entende que a inclusão da Prefeitura de São José do Norte, sugerida no Plano Mestre, perdeu a pertinência quando da revisão da Poligonal do Porto Organizado, com a exclusão da jurisdição portuária de quase toda faixa de terra daquele Município, permanecendo apenas pequena faixa com atividade de construção e reparo naval.
3	Implantação e continuidade dos planos e programas de monitoramentos ambientais	Iniciado	Os monitoramentos estão sendo mantidos e ampliados quando necessários.
4	Continuidade do atendimento à legislação de gerenciamento de riscos, atendimento à emergência e à saúde e segurança do trabalhador	Iniciado	Cada Programa pertinente ao tema encontra-se em status diferentes, estando os mesmos ativos ou em revisão.
5	Fomento à integração na realização de monitoramentos das instalações do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas	Iniciado	A Portos RS entende pertinente e viável a ação descrita, tendo sido iniciada a ação de fomento à mesma. O banco de dados do Porto já encontra-se estruturado.
6	Manutenção dos monitoramentos de sedimentos e fomento à divulgação de dados de pesquisa quanto ao surgimento de lama na Praia do Cassino	Iniciado	A academia continua gerando trabalhos científicos a cerca do tema. Os dados obtidos continuam sendo acompanhados pela SUPRG e disponibilizados à comunidade.

TABELA 58 – Ações de acompanhamento – Meio ambiente

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

### 11.6 Porto-Cidade

Conforme consta no Plano Mestre, o Plano de Ações voltado para o tema de porto-cidade compreende iniciativas que competem à Autoridade Portuária ou à sua atuação perante outras entidades no sentido de fomentar iniciativas que possam vir a beneficiar o Complexo Portuário e os municípios em análise. Assim, nas subseções a seguir são descritas as ações sugeridas a respeito do tema em questão.

PLANO DE AÇÕES – PORTO-CIDADE					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	Fortalecimento da comunicação e ações conjuntas entre a Autoridade Portuária, empresas privadas e o Poder Público	Complexo Portuário	Iniciado	SUPRG, TUPs, arrendatários, Prefeitura Municipal do Rio Grande, Prefeitura Municipal de Pelotas, Prefeitura Municipal de São José do Norte e Governo do Estado do Rio Grande do Sul	Ação contínua
2	Fomento e participação no processo de atualização do Plano Diretor do Rio Grande	Porto do Rio Grande	Iniciado	SUPRG, TUPs, arrendatários e Prefeitura Municipal do Rio Grande	Imediato
3	Acompanhamento, fomento e manutenção de iniciativas socioambientais com as comunidades no entorno do Complexo Portuário	Complexo Portuário	Iniciado	SUPRG, TUPs e arrendatários	Ação contínua
4	Fomento à execução dos projetos de revitalização propostos para as áreas portuárias e entornos	Complexo Portuário	Iniciado	SUPRG, TUPs, arrendatários, Prefeitura Municipal do Rio Grande e Prefeitura Municipal de Pelotas	5 anos
5	Fomento à atualização da poligonal do Porto Organizado do Rio Grande	Porto do Rio Grande	Iniciado	SUPRG, Minfra e SPU	Imediato

TABELA 59 – Plano de ações do Porto do Rio Grande – Porto-Cidade

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.

Propostas de projetos relacionados à interface Porto - Cidade necessários ao cumprimento das ações:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO – PORTO-CIDADE			
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	ATUALIZAÇÃO DO STATUS	AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
1	Fortalecimento da comunicação e ações conjuntas entre a Autoridade Portuária, empresas privadas e o Poder Público	Iniciado	Encontra-se em andamento a reestruturação e ampliação dos programas de comunicação social e ambiental, buscando maior aproximação da sociedade.
2	Fomento e participação no processo de atualização do Plano Diretor do Rio Grande	Iniciado	Revisão do Plano Diretor Municipal encontra-se em andamento. A Autoridade Portuária mantém-se disponível e atuante nas pautas pertinentes as áreas e a atividade portuária.
3	Acompanhamento, fomento e manutenção de iniciativas socioambientais com as comunidades no entorno do Complexo Portuário	Iniciado	Os projetos, programas e iniciativas em prol das comunidades do entorno, que envolvam os segmentos de educação, meio ambiente, saúde, turismo, cultura e cidadania, seguem em andamento.
4	Fomento à execução dos projetos de revitalização propostos para as áreas portuárias e entornos	Iniciado	A revisão das áreas do Porto Organizado e a supressão de algumas áreas como o Rincão da Cebola, espaço público de lazer do Município do Rio Grande e do Clube Náutico de Regatas, a Portos RS busca fomentar projetos de revitalização destas áreas. Este PDZ propõe a criação de parques na zona portuária, aliando a atividade fim ao turismo e lazer. Outra ação que merece destaque é que encontra-se em fase de captação de recurso para a recuperação do Armazém 1 do Porto Velho, dando início a execução da revitalização das instalações do Porto Velho (setor leste do projeto Macadar).
5	Fomento à atualização da poligonal do Porto Organizado do Rio Grande	Concluído	A Portaria MInfra nº 121, de 18 de agosto de 2020, defini a nova área do Porto Organizado de Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul.

TABELA 60 – Ações de acompanhamento – Porto-Cidade

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.



## **AUTORIDADE PORTUÁRIA**

**Cristiano Pinto Klinger**

Presidente

[cristianoklinger@portosrs.com.br](mailto:cristianoklinger@portosrs.com.br)

**Henrique Horn Ilha**

Diretor de Meio Ambiente

[henriqueilha@portosrs.com.br](mailto:henriqueilha@portosrs.com.br)

**João Alberto Gonçalves Júnior**

Diretor de Gestão, Administrativa e Financeira

[joaogoncalves@portosrs.com.br](mailto:joaogoncalves@portosrs.com.br)

**Lucas Meurer Cardoso**

Diretoria de Infraestrutura

[meurer@portosrs.com.br](mailto:meurer@portosrs.com.br)

**Romildo Fernandes Bondan**

Diretoria de Operações

[diop@portosrs.com.br](mailto:diop@portosrs.com.br)

## **RESPONSÁVEL TÉCNICO**

**Karen de Souza Hartmann**

Engenheira Civil – Portos RS

[ksouza@portosrs.com.br](mailto:ksouza@portosrs.com.br)

**Bruno Gonçalves Almeida**

Administrador – Portos RS

[bruno-almeida@portosrs.com.br](mailto:bruno-almeida@portosrs.com.br)

PORTOS RS -  
AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO SUL S.A.  
Av. Honório Bicalho, S/N – CP 198 – Rio Grande – RS – Brasil  
CEP: 96201-020  
Tel.: (53) 3231-1366  
protocolo@portosrs.com.br  
<http://www.portosrs.com.br/site/>