

Comissão de Acompanhamento de Zoneamento, Desenvolvimento e do Melhoramento da Infra-Estrutura do Porto.

Relatório final da proposta apresentada pela APPA para a atualização do PDZPO.

A Comissão de Acompanhamento do PDZPO, depois de analisar e ouvir todos os setores representativos da Comunidade Portuária e a Prefeitura Municipal de Paranaguá, recomenda ao plenário do Conselho de Autoridade Portuária dos Portos de Paranaguá e Antonina o seguinte:

1. **Aprovar a proposta apresentada pela APPA**, oficializando a destinação e ocupação estratégica do solo portuário como área primária, secundária e terciária e os espaços destinados aos grupos de cargas, a reorganização do “lay-out”, a ampliação do cais do Cais Oeste e a reordenação sob o enfoque da logística e transporte do uso das vias de acesso ao Porto de Paranaguá, definidas em três mapas básicos, de números 01/12, 02/12 e 03/14, aprovados e assinados pela Comissão do PDZPO.
2. **Aprovar** o texto final da proposta apresentada pela APPA, constando do seguinte:

ÁREA PRIMÁRIA

1. **Mudança nos limites do Porto**, estudo de incorporação total ou parcialmente à avenida Portuária à área interna do Porto, com o objetivo de reordenar o tráfego interno, a maior fluidez da operação portuária, com a contratação específica de estudos mais aprofundados para atender os novos limites da área primária do Porto. **Mapa 01/14.**
2. **Liberação de áreas nobres** para ampliar o solo disponível para a operação portuária de valor agregado, denominada Zona de Atividade Logística Portuária, com a retirada do Centro Administrativo das APPA, do Clube Atlético Portuário, almoxarifado e demais instalações. A área livre deverá ser **obrigatoriamente destinada a atividades logísticas de valor agregado, com maior geração de empregos.**
3. O novo Centro Administrativo/Operacional da APPA deverá ser transferido para outra área e a Comissão sugere a construção de prédio amplo, para abrigar também escritórios e representações da comunidade portuária, dos órgãos públicos que intervêm na atividade portuária, restaurantes, auditório e centro de formação profissional, todos cedidos em forma de aluguel/arrendamento.

4. Ampliação do Cais Oeste

- a) A área resultante da expansão do Cais Oeste deverá ser utilizada para operações multi-propósito de uso público. Para qualquer outra ocupação deverá a APPA obter a aprovação do Conselho de autoridade Portuária;
- b) Na extremidade do Cais Oeste, proximidade do bairro do Rocio o último berço deverá ser destinado a atracação prioritária, de navios de passageiros com a construção de instalações para embarque e desembarque, bem como uma ponte de acesso à Praça de Eventos para veículos com porte bruto de até 12 toneladas. A regulamentação do uso do complexo destinado aos passageiros deverá ser elaborada pela APPA e aprovada pelo Conselho de Autoridade Portuária.

5. A atividade de movimentação de cargas fica organizada e distribuída no Cais de Atracação conforme indicado e ilustrado no mapa anexo 03/14 com os seguintes destaques:

- As áreas localizadas ao Sul e as futuras expansões à Leste do atual Terminal de Contêineres serão reservadas para operações com contêineres;
- As instalações do Corredor de Exportação compreendidas pelas correias transportadoras que atualmente avançam na área do Terminal de Contêineres deverão ser removidas e relocadas para o berço 211/210 e para tanto deverão ser procedidos estudos de viabilidade técnica e econômico-financeiro;
- O Terminal de Veículos localizado na retaguarda do Terminal de Contêineres deverá ser incentivado a transferir-se para outro local, liberando a área ocupada para operação com contêineres.

6. As instalações para descarga de granéis sólidos localizadas nos berços 209/210, que atualmente encontram-se em precárias condições, deverá ser modernizadas e obedecer os seguintes pontos:

- a APPA poderá, pelo prazo máximo de 10 anos, quando o tema deverá ser revisto pelo CAP, construir, entre os berços 209/210, instalações para a descarga de granéis sólidos, que devem obedecer os seguintes requisitos:
- devem ser públicas para que possam ser utilizados por todos os Operadores Portuários que trabalham com este tipo de carga;
- deverão cumprir **rigorosamente** a legislação ambiental, devendo ser imediatamente paralisada a operação se os níveis de poluição ultrapassar aos limites instituídos pelos órgãos ambientais;
- as correias transportadoras não podem percorrer o espaço aéreo das novas áreas reservadas para atividade logística, podendo, entretanto, instalar-se junto as correias transportadoras já existentes margeando a rua Soares Gomes;

- as instalações públicas deverão se constituir de um sistema de correias transportadoras ao longo da faixa portuária operável, além de uma correia transportadora que possibilite o transporte da carga para um ponto a ser localizado fora da faixa operável;
 - esse sistema deverá ser provido de tremonhas, balanças de fluxos, torres de transferências, cabines de controle, baterias de funis para carregamento de caminhões no ponto localizado fora da faixa portuária, além de prever interligações que possibilitem a entregas mecanizada das cargas aos interessados. Todo este complexo deverá ser projetado de forma a evitar poluição e com captação de pó.
 - as correias transportadoras de faixa e a interligação com o ponto localizado fora da faixa portuária deverão ser envelopadas, com captação de pó, tanto nas unidades de transporte, como nas unidades localizadas fora da faixa portuária e projetadas de forma a cumprir as normas e legislação ambiental;
 - os equipamentos de descarga dos navios para alimentação desse sistema serão de responsabilidade dos operadores portuários e deverão estar dimensionados para atender a capacidade de transporte do sistema;
 - essas instalações poderão ser implementadas pelos operadores portuários ou empresas interessados, observados os princípios da legalidade e da igualdade de oportunidades, e ainda observado o caráter público das instalações.
7. Transferência das instalações de embarque da Bunge para o setor Oeste do Porto, integrando-a ao projeto "Corredor Oeste" e liberando o berço 206 para operações multi-propósito.
 8. Concentrar as instalações de embarque/desembarque de Terminais Graneleiros nos berços 201 e 202, consolidando o complexo "Corredor Oeste" a ser desenvolvido.
 9. Reordenar a ocupação dos armazéns e áreas internas existentes no trecho compreendido entre os berços 202 a 208 com a finalidade de dar ao Porto condições de desenvolver a movimentação multi-propósito;
 10. A área compreendida entre o atual píer da Cargil/Fospar e a ZIP deverá ser destinada para o desenvolvimento da atividade portuária, construindo-se cais e aterros para atendimento, principalmente às atividades a serem desenvolvidas no Distrito Industrial e para instalação de terminais de graneis líquidos, terminais de graneis sólidos de importação e novos negócios para o Porto.

ZONA DE APOIO LOGÍSTICO (ZAL) – ÁREA SECUNDÁRIA

A Zona de Apoio Logístico ZAL, é um conceito novo que teria como vantagens determinar a vocação portuária da área e está demarcada e distribuída no mapa anexo 01/14.

- As áreas demarcadas no mapa 01/14 serão destinadas para desenvolvimento da atividade logística de apoio à atividade portuária com a finalidade de agregar valores a essa atividade, proporcionando o desenvolvimento econômico e a geração de empregos e rendas;
- É recomendado entendimentos com o Município no sentido de introduzir no Zoneamento municipal a ZAL-Zona de Apoio Logístico com o objetivo de permitir o desenvolvimento ordenado das atividades portuárias, possibilitando, inclusive, reduzir a responsabilidade do Município sobre as mesmas, deixando a cargo da Administração Portuária a gestão da ocupação e manutenção dessas áreas, estudando-se, para tanto as devidas compensações.

ZONA DE INTERESSE PORTUÁRIO (ZIP) – ÁREA TERCIÁRIA

- A Zona de Interesse Portuário-ZIP está demarcada no mapa 2.2.2(1) do Relatório Final;
- Trata-se de área prevista no Plano de Zoneamento do Município de Paranaguá passível de expansão da atividade portuária, e situada em zona de proteção e preservação ambiental já definida.

INFRA ESTRUTURA MARÍTIMA E DE ACOSTAGEM

- Aprofundar o canal de acesso e áreas de fundeio de navios para a marca de 17 (dezessete) metros e compatibilizar os berços de atracação para esta marca;
- Priorizar a derrocagem das rochas submersas existentes nos acessos marítimos e áreas de manobras que dificultam a navegação;
- O Terminal Público de granéis líquidos deverá expandir-se de acordo com a demanda, acrescentando 2 (dois) berços novos que deverão ser objeto de aprofundados estudos para compatibilização com os piers existentes. Deverá ser efetuada a dragagem nos berços existentes para melhor capacitá-los;
- A área de armazenagem na região A a F Vila da Madeira deverá ser destinada a granéis líquidos, produtos químicos e/ou granéis sólidos de origem químico ou mineral.
- Expansão a Leste que permita a operação de navios com contêineres em no mínimo 3 (três) berços atracação, com a possibilidade de um quarto berço auxiliar;
- A expansão a Oeste já tem projeto em desenvolvimento.

INFRA ESTRUTURA DE ACESSO RODO-FERROVIÁRIO

- Transformar a Avenida Bento Rocha para ser a principal avenida de acesso ao Porto, as razões para isto podem ser resumidas da seguinte forma;
- O Parque de Triagem rodoviário atual situa-se neste eixo. A possível expansão desta facilidade poderá se posicionar também neste eixo, já que existem amplos terrenos disponíveis ao longo de seu traçado;
- O acesso é razoavelmente fora do centro urbano e não interfere de forma sensível na vida da cidade que poderá continuar a utilizar a BR-277 e o seu prolongamento urbano para seu tráfego;
- No seu trecho urbano, esta via necessitará de desapropriações mas dispõe já de uma faixa de domínio adequada para alargamento em parte do seu traçado;
- Considerar que esta via será “expressa” e terá pelo menos quatro faixas, duas em cada sentido, com passagens aéreas para travessia de pedestres, e obviamente sem lombadas. Aonde for necessário deveriam ser implantadas vias de serviço para o tráfego local não interferir com o tráfego portuário;
- A fim de poder permitir o alargamento da faixa portuária, a Avenida Portuária atual deixaria de operar como tal, passando a integrar as vias internas do Porto, transferindo esta responsabilidade para a Avenida Coronel José Lobo que passará a servir o Porto até a Rua Barão do Rio Branco ou a Rua Manoel Corrêa, conforme a conveniência da APPA e da Prefeitura (ver desenho PR008);
- A fim de permitir a ligação entre a Coronel José Lobo e a Bento Rocha, dever-se-ia prolongar a primeira para conectar-se à atual Avenida Portuária atrás do Armazém 3B. Esta conexão poderá necessitar uma passagem por terrenos da Bunge mas poderia aproveitar um acesso mais próximo ao Armazém 6C sem prejudicar a Bunge como mostra o desenho. Recomenda-se, um estudo mais aprofundado deste traçado. Aliás, um estudo mais aprofundado poderia considerar outro importante traçado, como por exemplo, a faixa ferroviária de acesso ao Porto, unindo a circulação de vagões e caminhões.
- É fundamental para a atividade portuária a implantação da interligação da Br-376 (Garuva) à Br-277 (Alexandra), contornando a Baía de Guaratuba, e da mesma forma a interligação da BR 277 (Marta) à BR – 116 (próximo a Jacupiranga – SP); não só para inserir o Porto de Paranaguá na cadeia logística de transportes da região, como também para prevenir um colapso de sua atividade no caso de acidente grave nas pistas hoje existentes;
- A solução para o gargalo ferroviário na Serra do Mar é fundamental para a atividade portuária e a sua problemática se situa no mesmo grau de importância logística que os aspectos rodoviários apontados para o Porto de Paranaguá.;

- A solução para o gargalo ferroviário na Serra do Mar é fundamental para a atividade portuária e a sua problemática se situa no mesmo grau de importância logística que os aspectos rodoviários apontados para o Porto de Paranaguá.

PARQUE DE TRIAGEM

Agregação a zona de apoio logístico ZAL-Portuária, transformando seu destino de simples estacionamento de caminhões para serviços de valor agregado, com reestudo da APPA para a instalação junto ao Parque de vários serviços ao caminhão, sejam de manutenção, oficinas, restaurantes, bancos, postos de combustíveis, serviços às empresas, banheiros, escritórios, serviços de segurança, balanças, hotéis, etc.

ASPECTOS INSTITUCIONAIS

- A Administração Portuária deverá assumir na plenitude o seu papel de Autoridade Portuária, reestruturando-se juridicamente de modo a permitir maior agilidade de ação e independência, seja no campo administrativo e jurídico, seja no campo financeiro e de tomada de decisões;
- A Administração Portuária deverá capacitar seu corpo funcional para assumir mais fortemente seus papéis de planejamento, normatização e fiscalização;
- Dar continuidade à política de incentivo da participação do investimento privado na atividade portuária;
- Concentrar os recursos gerados pela receita tarifária em investimento de infraestrutura;
- Desenvolver planos detalhados do uso do solo, os quais só poderão ser alterados, excepcionalmente, mediante estudos que possam embasar tais decisões;
- Manter a política do caráter público do cais de acostagem, evitando arrendamentos dessa infraestrutura;
- Manter os silos horizontais e vertical de 100.00t como pulmão de atendimento público, dada a importância do caráter regulador atualmente exercida por aquelas instalações;

Eventual arrendamento dessas instalações, deverá ser precedido de detalhado estudo que contemple, inclusive, o impacto de mercado e o risco de cartelização do segmento e amplo debate com a comunidade portuária envolvida;

- Desenvolver detalhado plano de Zoneamento Costeiro com a finalidade de ordenar todo o desenvolvimento da área do Porto Organizado.

MEIO AMBIENTE

A defesa do meio ambiente é uma atividade relativamente nova nos portos e ainda pouco estruturada. Além do mais, por ser fonte de despesa e não de geração de recursos, ela constitui um desafio para a Autoridade Portuária que nem sempre consegue responder à altura das necessidades reais da atividade.

Por isso, sugerimos estudos para a geração de um fundo, semelhante ao Fundo de Dragagem e que seria alimentado por uma ligeira sobrecarga tarifária. Seria o Fundo de Defesa do Meio Ambiente controlado pelo Conselho de Autoridade Portuária.

Os principais pontos que deveriam interessar a APPA são os seguintes:

- a poluição da Baía de Paranaguá;
- a evolução morfológica da Baía;
- controle do nível de poeira gerado pela movimentação de cargas, em especial os líquidos e os granéis sólidos;
- os problemas ecológicos gerados pela dragagem; a preservação da fauna e flora;
- a preservação paisagística do Porto e da Baía; a segurança contra atividades de caráter criminal;
- a segurança do trabalho; a segurança contra cargas corrosivas ou explosivas;
- o meio ambiente e a problemática das águas de lastro dos navios e limpeza de cascos.

CONCLUSÃO

A Comissão do PDZPO expõe à análise e a aprovação do plenário outros pontos seguintes:

- a desaprovação da proposta de alargamento de mais 30 metros de cais, a partir do berço 8 (oito) porque a desigualdade entre as medidas ao longo do cais pode gerar a subutilização de um trecho quando da atracação sequencial de navios. E ainda porque na relação custo/benefício, o custo é maior que benefício gerado.
- Também solicita à APPA de informações mais completas sobre a construção do Cais Oeste – Projeto Oficial do Ministério dos Transportes.
- E recomenda que o relatório final da Dreer Engenheiros Associados, seja fonte de consulta do PDZPO.
- **A comissão solicita que a APPA encaminhe ao CAP – Conselho de Autoridade Portuária as seguintes propostas para aprovação:**
- Estudos do PDZPO dos Portos de Antonina e futura expansão ao Pontal do Paraná com a ocupação estratégica prevista em toda área do Porto Organizado.
- Estudos de reordenação de tráfego na área de zona de atividade logística, incluindo Parque de Triagem e das definições fronteiriças porto-cidade, a serem desenvolvidas em conjunto com a Prefeitura Municipal.

Presidente : Pedro Tkotz Neto
Secretário-Executivo: Ivany Marés da Costa/Elenir Jorge Correa
Endereço : R. Antônio Pereira, 161 CEP 83.221.030 – Paranaguá –Pr.
Telefax (041) 420-1360 E-mail cappgua@pr.gov.br

**Conselho de Autoridade Portuária dos
Portos de Paranaguá e Antonina**

- Estudo para expansão do Porto de Paranaguá para as Ilhas da Cotinga e Rasa da Cotinga por entender a Comissão que estas áreas são passíveis de atividade portuária.

E por estarem de acordo firmam o presente Relatório.
Paranaguá, 05 de agosto de 2002.

MARIA DO SOCORRO DE OLIVEIRA
Bloco dos Trabalhadores
Relatora

OSIRIS STENGHEL GUIMARÃES
Bloco do Poder Público

JOSÉ SILVIO GORI
Bloco dos Operadores Portuários

ADRAINO GUSTAVO VIDAL
Bloco dos Usuários dos Serv. Portuários

CONVIDADOS:

NILSON VIANA

JOSÉ ROBERTO ALMEIDA CORREA

LUIZ ANTONIO DE MATTOS

**Comissão de Acompanhamento de Zoneamento, Desenvolvimento e do
Melhoramento da Infra-Estrutura do Porto.**

A Comissão decidiu que o item 8, fls. 03 do Relatório passa a Ter a seguinte redação:

8 – Concentrar as operações de embarque/desembarque dos Terminais Graneleiros atualmente instalados no setor Oeste do porto e outros interessados, nos berços 201 e 202, interligados por um sistema de correias de carregadores/descarregadores de navios, que obedecerão o princípio do caráter público, com a finalidade de consolidar o “Corredor Oeste”, para movimentação de granéis sólidos de origem agrícola.

MARIA DO SOCORRO DE OLIVEIRA
Bloco dos Trabalhadores
Relatora

OSIRIS STENGHEL GUIMARÃES
Bloco do Poder Público

JOSÉ SILVIO GORI
Bloco dos Operadores Portuários

ADRAINO GUSTAVO VIDAL
Bloco dos Usuários dos Serv. Portuários