
Seção A – Apresentação

1. Introdução

Esta seção aborda informações gerais sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, em versão simplificada, de instalação portuária destinada à movimentação e armazenagem de granel líquido, especialmente óleos básicos, exceto produtos inflamáveis, tendo como principais atividades a recepção marítima, armazenagem em tanques e a expedição rodoviária, na área denominada **RDJ06** no Porto do Rio de Janeiro - RJ.

Inicialmente, importante registrar que no Decreto nº 8.033, de 2013, existe a previsão normativa, em seu Art. 6º, de realização de estudos de viabilidade em versão simplificada, sempre que:

- a) não haja alteração substancial da destinação da área objeto da concessão ou do arrendamento;
- b) não haja alteração substancial das atividades desempenhadas pela concessionária ou pela arrendatária;
- c) o objeto e as condições da concessão ou do arrendamento permitam, conforme estabelecido pelo poder concedente; ou
- d) o prazo de vigência do contrato seja, no máximo, de dez anos.

Observa-se que o **RDJ06** se enquadra em todos os itens supracitados, conforme justificado ao longo do estudo.

Desse modo, o presente estudo possui o caráter simplificado, atendendo ao art. 6º, do Decreto nº 8.033, de 2013, bem como à Resolução nº 85-ANTAQ, de 2022, que dispõe acerca dos procedimentos para elaboração da versão simplificada dos estudos prévios mencionados, conforme análise descrita na Seção D – Financeiro.

Os estudos de viabilidade de arrendamentos portuários objetivam a avaliação de empreendimentos e servem de base para abertura de procedimentos licitatórios. Em linhas gerais, busca-se identificar a modelagem operacional adequada para atender determinada demanda de mercado, bem como a estimativa inicial de valores remuneratórios pela exploração do ativo para abertura de licitação, considerando-se, para tanto, diversas variáveis de ordem jurídica, técnica, operacional, econômica, financeira, contábil, tributária e ambiental.

Desse modo, foram definidos os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento **RDJ06**, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, com vistas a propiciar remuneração adequada à Autoridade Portuária, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.

O estudo utilizado como base para a elaboração deste EVTEA foi realizado pela empresa Merco Shipping Marítima Ltda., contratada pela empresa privada Iconic Lubrificantes S.A., a qual doou a esta Secretaria Nacional de Portos – SNP através do Ofício S/N, de 07/05/2021, documento SEI nº 4067505.

Nesse contexto, a SNP realizou a revisão do estudo elaborado pela empresa privada supramencionada, com base em nova ordem de priorização, de tal modo que o mesmo esteja dentro dos padrões estabelecidos por este Ministério, e que exista maior celeridade nas tratativas prévias ao procedimento licitatório.

Seção A – Apresentação

De maneira geral, o processo de revisão desses estudos consiste na revisão das informações e premissas anteriormente adotadas em outros terminais com a mesma vocação, em especial as seguintes verificações:

- Atualização da situação jurídica e contratual das áreas/instalações a serem licitadas;
- Atualização da situação atual da área, tais como: dimensão da área, *layout*, tipo de carga, acessos, inventários de bens existentes, operação etc.;
- Atualização das premissas operacionais do estudo: investimentos, capacidade, valor de arrendamento, licenciamento ambiental etc.;
- Incorporação de determinações/contribuições de órgãos intervenientes ocorridas nas primeiras rodadas de leilões portuários, tais como: TCU, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP entre outros; e
- Incorporação de normas/regras supervenientes à elaboração original dos estudos.

No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regramentos e normativos que estabelecem diretrizes para elaboração de projeto de arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Porto do Rio de Janeiro, a seguir especificados.

INTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução nº 85-ANTAQ/2022	Estabelece procedimentos para a elaboração e análise de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.
Relatório ANTAQ “Proposição de Valores Referenciais Remuneratórios para Áreas Arrendáveis Por Meio de Estudos Simplificados”	Subsídia a estipulação de valores unitários para exploração de áreas em portos organizados nos casos de arrendamentos celebrados por meio de estudos simplificados, nos termos do art. 6º do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.
Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Plano Nacional de Logística Portuária – PNL/2019	Planejamento Setorial
Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio de Janeiro e Niterói - Versão agosto de 2019	Planejamento Setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto do Rio de Janeiro – 2016	Planejamento Setorial

Tabela 1 – Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em Portos Organizados

Fonte: Elaboração própria

Após a elaboração deste estudo, ele seguirá para análise da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, a qual deverá preparar a minuta de contrato e o edital, para posterior encaminhamento ao Tribunal de Contas da União – TCU para avaliação.

2. O Estudo

O estudo de viabilidade simplificado da área de arrendamento **RDJ06** está estruturado em seções, conforme explicitado a seguir:

Seção A – Apresentação

- Seção A – Apresentação;
- Seção B – Engenharia;
- Seção C – Investimentos;
- Seção D – Financeiro; e
- Seção E – Ambiental.

Por se tratar de uma versão simplificada, o presente estudo contém, em resumo:

- I- Análise da viabilidade técnica, compreendendo o projeto de infra e superestruturas, localização, fluxo operacional e a sua articulação com os demais modais de transporte, incluindo:
 - a) descrição da estrutura operacional existente e proposta para o projeto;
 - b) elementos de infraestrutura, superestrutura e principais equipamentos, existentes e a serem implantados;
 - c) modalidades de transporte envolvidas;
 - d) cálculo da capacidade dinâmica do terminal, considerando o sistema de embarque e desembarque, o sistema de armazenagem e o sistema de expedição; e
 - e) estimativa dos investimentos necessários para atingir a capacidade dinâmica de movimentação esperada para o projeto.
- II- Estimativa de preços dos serviços previstos para o projeto, bem como os parâmetros adotados;
- III- Receitas máximas estimadas, calculadas a partir da capacidade dinâmica do empreendimento e das receitas unitárias ao longo do prazo contratual;
- IV- Valor de remuneração do arrendamento exclusivamente em parcela fixa mensal, com base no valor unitário do metro quadrado da área, divulgado em tabela específica junto a estrutura tarifária do porto organizado; e
- V- Análise de viabilidade ambiental, considerando a estrutura operacional e as atividades desenvolvidas.

Informa-se que o Terminal de Lubrificantes (**RDJ06**) do Porto do Rio de Janeiro está sendo explorado pela empresa Iconic Lubrificantes S.A., a qual permanecerá na área até que se conclua o procedimento licitatório, de modo que não exista descontinuidade operacional.

Em que pese não conste um estudo de mercado detalhado no presente documento, com análise de macro-demanda e micro-demanda, visto que o **RDJ06** é um terminal *brownfield*, cuja operação pretendida é equivalente ao que vem sendo realizado no local, cumpre-se fazer um breve relato a seguir acerca do atendimento ao mercado atual.

Atualmente, a carga recebida no terminal é integralmente encaminhada às indústrias de lubrificantes do Estado do Rio de Janeiro, pelo modal rodoviário, em especial à da empresa Iconic Lubrificantes S.A., situada ao lado do Porto do Rio de Janeiro. A previsão é que se mantenha o atendimento desta demanda através do terminal **RDJ06**, e que outras empresas do ramo sejam também atendidas, aumentando a movimentação de carga do terminal.

Seção A – Apresentação

Observa-se que existem outros terminais congêneres na hinterlândia do Porto do Rio de Janeiro, os quais movimentam o óleo básico, porém como carga secundária, o que indica a existência de mercado para a carga pretendida no terminal **RDJ06**.

Desse modo, é possível obter projeções de comportamento do empreendimento frente ao mercado, possibilitando maior segurança e transparência nas decisões de investimento para os interessados no certame.

Nesse sentido, com relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento **RDJ06**, cumpre destacar a necessidade de continuidade operacional do terminal para atender à demanda existente, assim como ampliar a oferta de serviços retro portuários para a hinterlândia do Rio de Janeiro, promovendo a competição e redução de preços, buscando-se maior disponibilidade e qualidade dos serviços.

Destaca-se que a área de arrendamento **RDJ06** encontra-se em operação, porém, sob a égide de um Contrato de Transição. Assim, a sua regularização é de relevante interesse para o Porto do Rio de Janeiro, como já manifestado pela Portos Rio.

Nesse sentido, a elaboração do estudo de viabilidade visando à abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento **RDJ06** mostra-se de relevante interesse público, na medida em que trará benefícios à sociedade, bem como permitirá a continuidade de remuneração de um importante ativo do porto.

Oportuno esclarecer que no caso do estudo de viabilidade **RDJ06** a data-base estabelecida é março de 2024.

3. Descrição do Porto do Rio de Janeiro-RJ

O Complexo Portuário do Rio de Janeiro e Niterói, localizado no estado do Rio de Janeiro, é composto pelos Portos Organizados do Rio de Janeiro e de Niterói, administrados pela Portos Rio, e por 18 Terminais de Uso Privado (TUP), listados a seguir:

- Brasco Logística Offshore (TUP Brasco);
- Empresa Brasileira de Reparos Navais S.A (TUP Estaleiro Renave);
- Estaleiro Camorim (TUP Estaleiro Camorim);
- Terminal Aquaviário da Ilha Comprida;
- Terminal Aquaviário da Ilha d'Água;
- Terminal Aquaviário de Ilha Redonda;
- Terminal Flexível de GNL da Baía da Guanabara;
- Terminal Ilha do Governador (Ilha Terminal);
- Terminal Marítimo Braskem Rio de Janeiro (Terminal Marítimo Braskem);
- Terminal Marítimo Ponte do Thun;
- Terminal Portuário Clariant (Terminal CCPN);
- Terminal Portuário Estaleiro Brasa (TUP Estaleiro Brasa);
- Terminal Portuário Estaleiro Mauá (TPEM);
- Terminal Portuário Wellstream (TPW);

Seção A – Apresentação

- TUP Briclog;
- TUP Complexo Ilha do Governador (TUP Cosan);
- TUP Mac Laren Oil; e
- TUP UTC Engenharia.

Na Figura 1 é mostrada a localização dos seus portos e terminais.

Além do Porto do Rio de Janeiro, quatro TUPs efetuam movimentação de óleos básicos: Terminal Aquaviário da Ilha d'Água; Terminal Ilha do Governador (Ilha Terminal); Terminal Marítimo Ponte do Thun; TUP Complexo Ilha do Governador (TUP Cosan).



LEGENDA

<p>↓ TUP ou Estaleiro</p> <p>1. TUP Briclog</p> <p>2. Terminal Marítimo Ponte de Thun</p> <p>3. Ilha Terminal</p> <p>4. TUP Cosan</p> <p>5. Terminal Aquaviário da Ilha d'Água</p> <p>6. Terminal Marítimo Braskem</p>	<p>7. Terminal Flexível de GNL da Baía de Guanabara</p> <p>8. Terminal Aquaviário de Ilha Redonda</p> <p>9. Terminal Aquaviário de Ilha Comprida</p> <p>10. Terminal CCPN</p> <p>11. TUP Estaleiro Renave</p> <p>12. TPW</p>	<p>13. TUP UTC Engenharia</p> <p>14. TUP Estaleiro Camorim</p> <p>15. TUP Brasco</p> <p>16. TPEN</p> <p>17. TUP Estaleiro Brasa</p> <p>18. TUP Mac Laren Oil</p>
--	--	--

Figura 1 – Localização dos Portos e Terminais no Complexo Portuário do Rio de Janeiro e Niterói

Fonte: Plano Mestre – agosto 2019

Seção A – Apresentação

No ano de 2020, o Complexo Portuário do Rio de Janeiro e Niterói movimentou um total de 28,1 milhões de toneladas de cargas (Anuário Estatístico ANTAQ, 2020), sendo que o Porto do Rio de Janeiro movimentou um total de 8,2 milhões de toneladas. A Tabela 2 mostra os volumes movimentados, separados por natureza da carga.

Natureza da Carga	Quantidade (toneladas)	% do Total da Movimentação
Carga em Contêineres	4.806.586	58,2%
Carga Geral	434.294	5,3%
Granel Líquido	396.620	4,8%
Granel Sólido	2.627.502	31,8%
TOTAL	8.265.002	

Tabela 2 – Volume de cargas movimentadas por natureza no Porto do Rio de Janeiro no ano de 2020
Fonte: Anuário Estatístico ANTAQ

Como se pode observar, a principal natureza de carga movimentada no Porto do Rio de Janeiro é de contêineres, respondendo por cerca de 58% da movimentação total, predominantemente na navegação de longo curso.

Em segundo lugar, estão os grânéis sólidos, que corresponderam em 2020 a cerca de 32% da movimentação no Porto do Rio de Janeiro. Entre estes se destacam:

- Ferro-gusa - movimentado no Porto do Rio de Janeiro, no sentido de embarque de longo curso. A principal origem da carga é o estado de Minas Gerais, que concentra 34 unidades produtivas de ferro-gusa.
- Trigo - movimentado exclusivamente no Porto do Rio de Janeiro e proveniente de importação, com o objetivo de suprir a deficiência de produção para atendimento do mercado doméstico, especialmente de moinhos da Bunge, Cruzeiro do Sul e M. Dias Branco.
- Concentrado de zinco - operado majoritariamente no Porto do Rio de Janeiro, corresponde a desembarques de longo curso provenientes do Peru, tendo como destino as unidades produtivas da empresa Votorantim Metais nos municípios de Juiz de Fora e Três Marias.
- Coque de Petróleo - operado majoritariamente no Porto do Rio de Janeiro, corresponde a desembarques de cabotagem e de longo curso.

A Carga Geral, 5% do volume total movimentado no Porto do Rio de Janeiro, é composta majoritariamente por produtos siderúrgicos, principalmente no sentido de exportação. Os volumes de exportação e de importação têm como principais origens e destinos os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Adicionalmente são movimentados também cerâmicas na importação e veículos, tanto na importação, quanto exportação.

Ocorre ainda um universo de cargas diversas que são relacionadas às atividades do segmento de apoio offshore, que ocorrem majoritariamente no Porto do Rio de Janeiro, no Porto de Niterói, nos TUPs da Brasco e no TUP Mac Laren.

Por fim, as movimentações de grânéis líquidos se resumem a óleos básicos e soda cáustica, ambas no sentido de desembarque. A movimentação de soda cáustica ocorre exclusivamente no terminal arrendado pela Ultracargo, que, por ser um produto de elevada densidade, possui tanques reforçados para essa

Seção A – Apresentação

finalidade. A movimentação de óleos básicos é realizada em dois pontos no porto, sendo um no Terminal da ICTSI Brasil 1 para os tanques do terminal arrendado pela Ultracargo (RDJ06A), e outro no Terminal de Óleo (localizado na área arrendada à Triunfo Logística) para os tanques da RDJ06 e para a unidade industrial da Iconic Lubrificantes, ambas localizadas em São Cristóvão.

Muito embora o Porto do Rio de Janeiro possua como área de influência primária os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo e Espírito Santo, a movimentação de granéis líquidos está restrita ao atendimento da indústria química e de lubrificantes localizadas no Estado do Rio de Janeiro.

O Porto do Rio de Janeiro também realiza operações de navios de passageiros, sendo um dos principais pontos de parada de cruzeiristas no País e, a partir disso, desempenha um papel relevante no desenvolvimento do turismo e da economia das regiões portuária e central da cidade do Rio de Janeiro.

Nas seções a seguir apresenta-se a infraestrutura de acesso ao Porto Organizado do Rio de Janeiro.

3.1. Acessos

3.1.1. Acesso Rodoviário

O Porto do Rio de Janeiro se interliga às principais regiões produtivas do país por meio de uma ampla malha rodoviária. Os principais eixos de ligação à cidade do Rio de Janeiro são: BR-040 (sentido Distrito Federal, cruzando Minas Gerais e Goiás), BR-101 e BR-116 (interligam as regiões Sul e Nordeste do Brasil, a primeira pelo litoral e a segunda pelo interior, ambas passando pelo estado do Rio de Janeiro).

A Figura 2, a seguir, destaca as principais rodovias federais que chegam à cidade do Rio de Janeiro. A qualidade de grande parte dessas vias tem melhorado nos últimos anos com o desenvolvimento do programa de concessões rodoviárias do governo federal, cabendo citar particularmente a Concessão da BR-116 entre São Paulo e Rio de Janeiro (NovaDutra - CCR); a Concessão da BR-101 entre Niterói e a divisa entre RJ e ES (Autopista Fluminense); Concessão da Ponte Rio-Niterói (Ecoponte, do Grupo Ecorodovias) e a Concessão da BR-040 entre Rio de Janeiro e Juiz de Fora - MG (CONCER).



Figura 2 – Malha rodoviária de acesso à cidade do Rio de Janeiro
Fonte: Plano Mestre – agosto 2019

Seção A – Apresentação

Na cidade do Rio de Janeiro, os acessos ao Porto se dão, principalmente, a partir da Avenida Brasil (extensão BR-101 – “Rodovia Rio-Santos” – ao chegar à cidade), da Linha Vermelha (Av. Pres. João Goulart) e da Linha Amarela (Av. Gov. Carlos Lacerda) como mostrado na Figura 3.



Figura 3 – Acesso rodoviário ao Porto do Rio de Janeiro
Fonte: Plano Mestre – agosto 2019

3.1.2. Acesso Ferroviário

As concessões ferroviárias que ligam a região metropolitana do Rio de Janeiro aos estados vizinhos de São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo são atualmente operadas pela VLI - Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), em bitola métrica, e pela MRS, em bitola larga. A primeira cobre parte dos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo e Bahia, e a segunda, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, com importantes volumes de commodities minerais e produtos siderúrgicos. A Figura 4 mostra a rede ferroviária na região metropolitana do Rio de Janeiro.



Figura 4 – Malha ferroviária de acesso à região metropolitana do Porto do Rio de Janeiro
Fonte: Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários - ANTF

Seção A – Apresentação

Embora ambas as ferrovias cheguem ao Porto do Rio de Janeiro, internamente à área metropolitana da cidade predominam composições de passageiros. A empresa responsável por administrar esse sistema urbano (desde 1998) é a Supervia. Os trens com carga da MRS também utilizam o ramal Paracambi da Supervia, alvo recente da construção de um viaduto para mitigar conflitos entre trens de carga e de passageiros.

As linhas em bitola métrica oriundas da malha da FCA não têm acesso ao cais do Porto do Rio e são usadas predominantemente no transporte urbano de passageiros. Embora antigamente se utilizasse estes ramais no transporte de cargas, atualmente esse uso seria inviável pelo intenso conflito urbano.

Já a MRS traz cargas pela ferrovia até a zona portuária localizada no Terminal de Arará, ligando-se em seguida aos terminais da região do Caju, e, até as proximidades do cais na região de São Cristóvão.

Apenas o terminal arrendado pela Ultracargo possui ramal ferroviário com plataformas para carregamento ferroviário. No entanto, essas instalações encontram-se desativadas por não haver demanda ferroviária para transporte dos graneis líquidos movimentados no Porto do Rio de Janeiro.

3.1.3. Acesso Aquaviário

O acesso marítimo ao Porto do Rio de Janeiro, que se dá pela Baía de Guanabara, foi dragado em setembro de 2011 até 15 m de profundidade, em sua primeira fase. No final de 2017, foi realizada a segunda etapa do projeto de dragagem. O trabalho consistiu em aprofundar para 15 metros o canal de acesso e da bacia de evolução. Já na parte do cais norte e oeste, do Arsenal de Marinha, foram 11 e 12 metros, respectivamente. Na Escola Naval, a dragagem foi entre 7,0 e 8,5 metros. Também houve o alargamento, entre 168 e 300 metros, do canal de acesso ao Porto.

O acesso aquaviário ao Porto do Rio de Janeiro é feito por um canal com 18,5 km de extensão, 200 m de largura mínima e 17 m de profundidade. Dessa extensão, 11.100 m conduzem até os fundeadouros e os outros 7.400 m, na direção norte, vão até o terminal de petróleo “Almirante Tamandaré”, a uma profundidade que varia entre 20 m e 37 m. O canal de acesso interno conecta-se ao canal dragado da Baía de Guanabara com profundidade de 17 m e taxa de assoreamento baixa.

Além disso, foi realizada a derrocagem e dragagem do berço que atende ao terminal RDJ06, concluída em Janeiro de 2024, tendo resultado em uma profundidade de 9 m. Encontra-se pendente apenas da homologação do novo calado operacional pela Capitania dos Portos.

Seção A – Apresentação



Figura 5 – Canal de Acesso ao Porto do Rio de Janeiro
Fonte: Portos e Navios (2019)

3.2. Infraestrutura Portuária

Neste capítulo é apresentada a caracterização da infraestrutura do Porto do Rio de Janeiro, abordando sucintamente as instalações de acostagem, de armazenagem e os equipamentos portuários.

O Porto é dividido em três zonas portuárias: Zona Portuária da Gamboa (ZPG), Zona Portuária de São Cristóvão (ZPS) e Zona Portuária do Caju (ZPC), conforme indicado na Figura 6.

Seção A – Apresentação

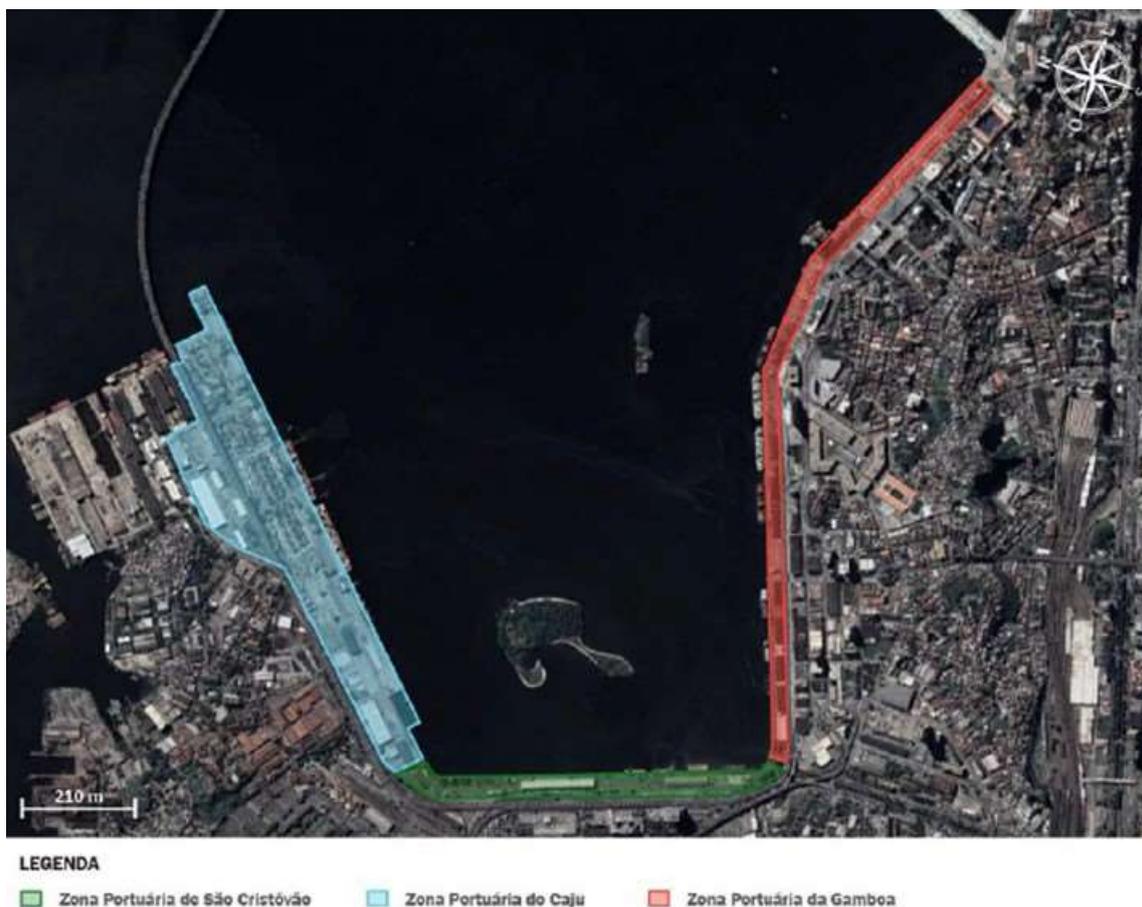


Figura 6 – Zoneamento do Porto do Rio de Janeiro
Fonte: Plano Mestre – agosto 2019

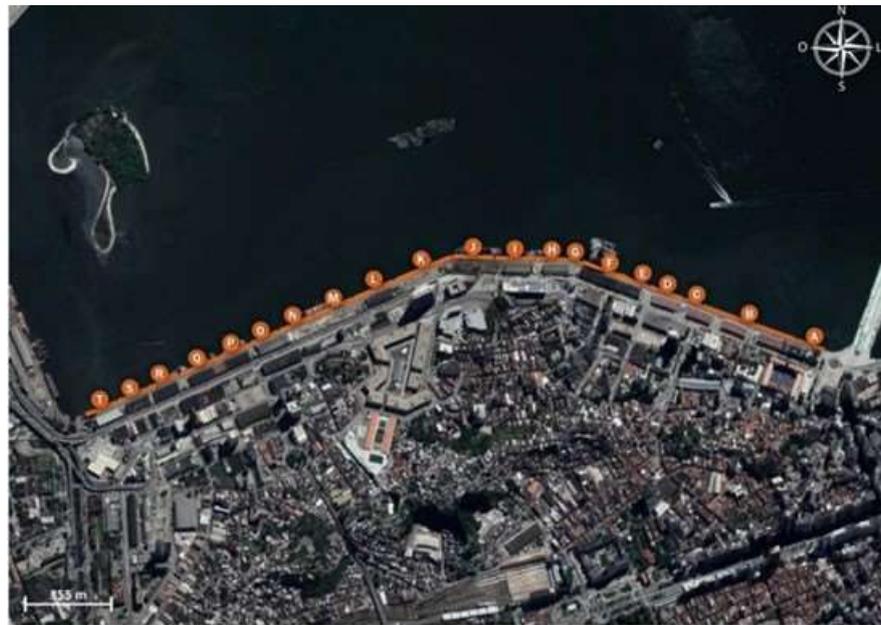
3.2.1. Infraestrutura de acostagem

A infraestrutura de acostagem do Porto do Rio de Janeiro é composta por três cais, Cais da Gamboa, Cais de São Cristóvão e Cais do Caju, localizados nas respectivas zonas portuárias previamente citadas, totalizando uma extensão contínua de 6.740 m.

As características de cada uma destas infraestruturas portuárias são descritas a seguir:

- Cais da Gamboa - Zona Portuária da Gamboa (ZPG): situado entre os cabeços 36 e 162, compreende 3.042 m de cais acostável como mostrado na Figura 7.

Seção A – Apresentação



LEGENDA

— Berço	D. Armazém 4	G. Armazém 6 (parte)	J. Pátio 8/9	M. Armazém 11	P. Armazém 14	S. Armazém 17
A. Estopa	E. Armazém 5	H. Armazém 7	K. Armazém 9	N. Armazém 12	Q. Armazém 15	T. Armazém 18
B. TPA	F. Armazém 6	I. Armazém 8	L. Armazém 10	O. Armazém 13	R. Armazém 16	
C. Armazém 3						

Figura 7 – Infraestrutura de acostagem da Zona Portuária da Gamboa - ZPG

Fonte: Plano Mestre – agosto 2019

- Cais de São Cristóvão - Zona Portuária de São Cristóvão (ZPS): localizado entre os cabeços 166 e 216, conta com um cais acostável de 1.259 m como mostrado na Figura 8.

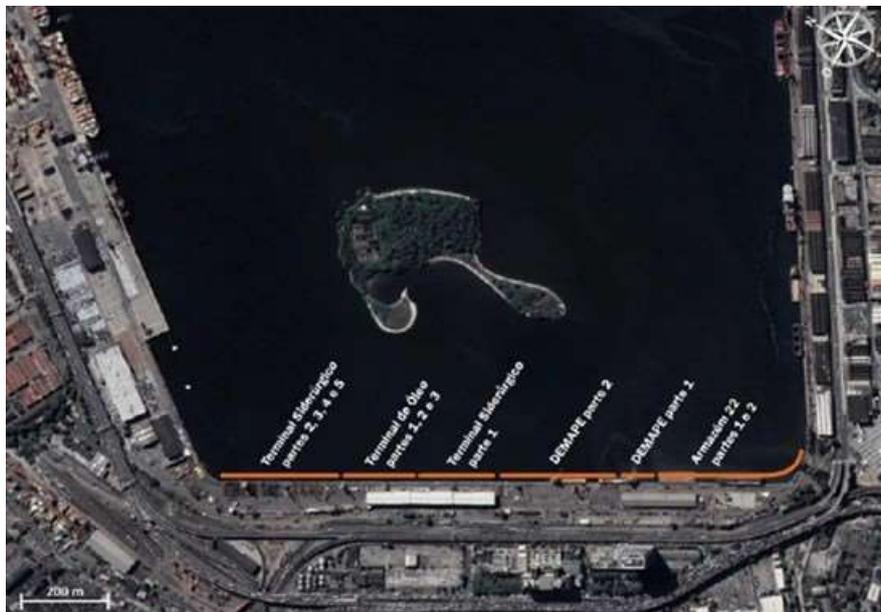


Figura 8 – Infraestrutura de acostagem da Zona Portuária de São Cristóvão - ZPS

Fonte: Relatório Plano Mestre – agosto 2019

- Cais do Caju - Zona Portuária do Caju (ZPC): consiste no trecho que se estende entre as boias DMC1 e 304. Conta com um cais acostável de aproximadamente 2.439 m como mostrado na Figura 9.

Seção A – Apresentação

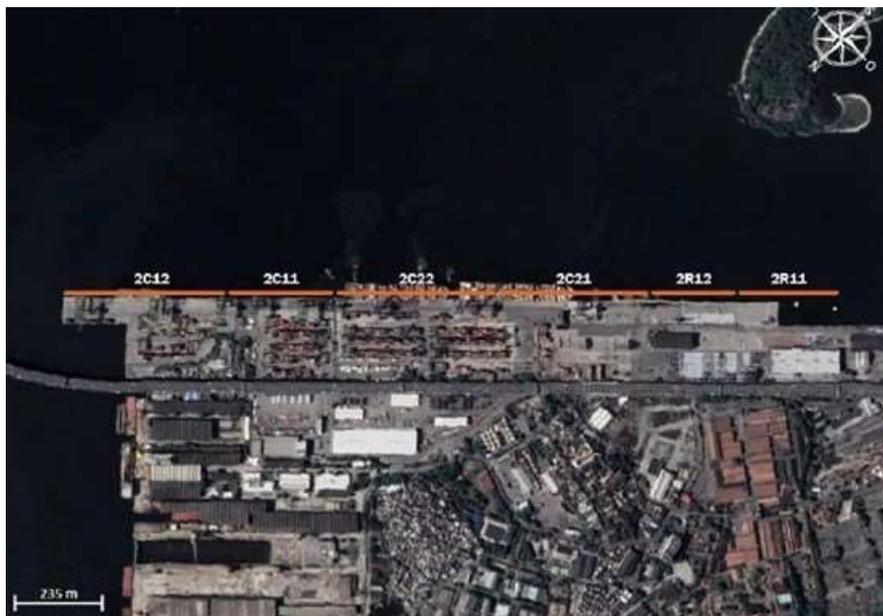


Figura 9 – Infraestrutura de acostagem da Zona Portuária do Caju – ZPC
Fonte: Plano Mestre – agosto 2019

A Tabela 3 mostra a destinação operacional e o calado máximo operacional dos pontos de atracação no porto, sendo as informações do calado máximo extraídas da Portaria n° 7/CPRJ, datada de 7 de Janeiro de 2021. Nota-se que após a homologação do novo calado máximo operacional do Terminal de Óleo, os valores da tabela serão atualizados pela Portos Rio.

Zona	Berço	Destinação operacional	Cabeço	Calado máximo operacional (m)
	Boia Manguinhos		Ao largo	9,00
ZPG	Esmapa 1	Navios de cruzeiro	36 ao 38	5,30
ZPG	Esmapa 2	Navios de cruzeiro	38 ao 43	6,60
ZPG	Terminal de Passageiros 1 e 2	Navios de cruzeiro	43 ao 62	9,00
ZPG	Armazém 4	Navios de cruzeiro	62 ao 67	8,00
ZPG	Armazém 5	Carga geral e Granel sólido	67 ao 70	8,60
ZPG	Armazém 6 (parte 1)	Carga geral e Granel sólido	70 ao 77	9,50
ZPG	Armazém 6 (parte 2)	Carga geral e Granel sólido	77 ao 79	9,60
ZPG	Armazém 6 (parte 3)	Carga geral e Granel sólido	79 ao 81	7,30
ZPG	Armazém 7	Carga geral e Granel sólido	81 ao 86	8,20
ZPG	Armazém 8	Carga geral e Granel sólido	86 ao 90	9,00
ZPG	Pátio 8/9	Carga geral e Granel sólido	90 ao 99	10,50
ZPG	Curva 8/9	Carga geral e Granel sólido	99 ao 101	10,50
ZPG	Armazém 9	Carga geral e Granel sólido	101 ao 109	10,50
ZPG	Armazém 10 (parte 1)	Carga geral e Granel sólido	109 ao 110	10,50
ZPG	Armazém 10 (parte 2)	Carga geral e Granel sólido	110 ao 116	9,50
ZPG	Terminal de Trigo	Trigo	116 ao 123	9,10
ZPG	Armazém 12	Trigo	123 ao 129	9,10
ZPG	Armazém 13	Carga de apoio	129 ao 134	6,90
ZPG	Armazém 14	Carga de apoio	123 ao 139	6,80
ZPG	Armazém 15	Carga de apoio	139 ao 146	6,90
ZPG	Armazém 16	Carga de apoio	146 ao 152	5,00
ZPG	Armazém 17	Carga de apoio	152 ao 157	3,30
ZPS	Demape (parte 1)	Carga de apoio	157 ao 180	5,80
ZPS	Demape (parte 2)	Carga de apoio	180 ao 190	8,10

Seção A – Apresentação

ZPS	Terminal Siderúrgico (parte 1)	Carga geral e Carga de apoio	190 ao 197	7,80
ZPS	Terminal de óleo (parte 1)	Carga geral e Granel Líquido	197 ao 201	8,00
ZPS	Terminal de óleo (parte 2)	Carga geral e Granel Líquido	201 ao 204	6,10
ZPS	Terminal de óleo (parte 3)	Carga geral e Granel Líquido	204 ao 205	8,00
ZPS	Terminal Siderúrgico (parte 2)	Carga geral e Carga de apoio	205 ao 209	8,60
ZPS	Terminal Siderúrgico (parte 3)	Carga geral e Carga de apoio	209 ao 212	9,00
ZPS	Terminal Siderúrgico (parte 4)	Carga geral e Carga de apoio	212 ao 214	9,00
ZPS	Terminal Siderúrgico (parte 5)	Carga geral e Carga de apoio	214 ao 215	7,30
ZPS	Terminal Siderúrgico (parte 6)	Carga geral e Carga de apoio	215 ao 216	4,30
ZPC	Tecon 5 – MCar – 2R11	Veículos e Carga geral	DMC1 a 237	12,20
ZPC	Tecon 4 – MCar – 2R12	Veículos e Carga geral	237 ao 244	12,50
ZPC	Tecon 3 – MRio – Berço 2C21	Contêineres e Carga geral	244 ao 260	14,60
ZPC	Tecon 2 – MRio – Berço 2C22	Contêineres e Carga geral	260 a 277	14,60
ZPC	Tecon 1 – ICTSI – Berço 2C11	Contêineres e Carga geral	277 ao 290	14,60
ZPC	Tecon Prolongamento	Contêineres, Carga geral e Granel Líquido	290 ao 304	14,60

Tabela 3 - Destinação operacional e calado máximo dos berços do Porto do Rio de Janeiro
Fonte: EVTEA Merco Shipping

3.2.2. Instalações de armazenagem

As instalações de armazenagem são compostas por armazéns, tanques e pátios. A localização destas áreas é mostrada nas figuras a seguir seguindo a divisão em zonas portuárias, anteriormente mencionadas.



Figura 10 – Instalações de armazenagem da Zona Portuária da Gamboa - ZPG
Fonte: Plano Mestre – agosto 2019

Seção A – Apresentação

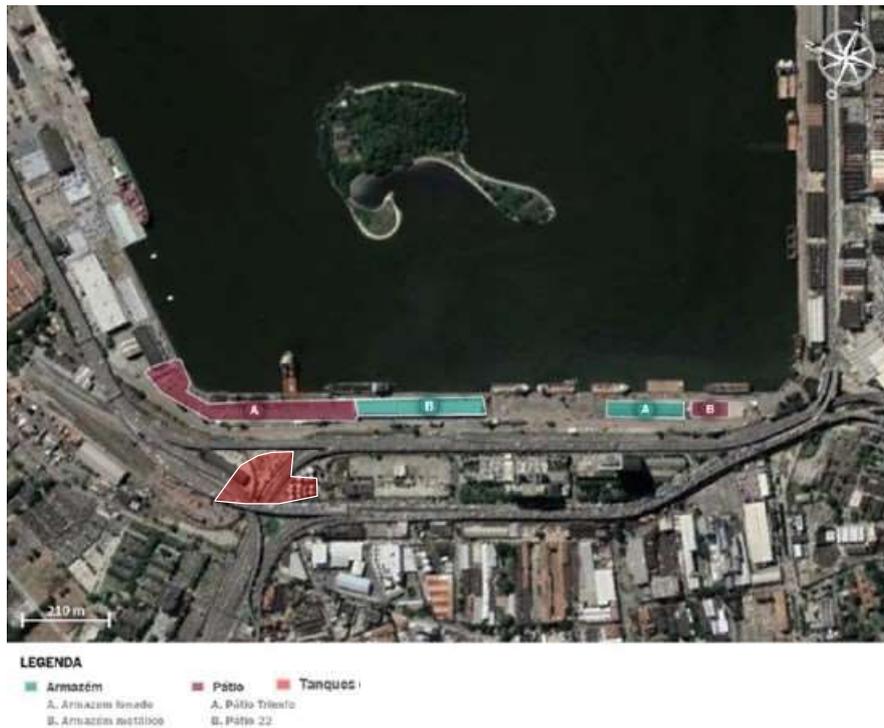


Figura 11 – Instalações de armazenagem da Zona Portuária de São Cristóvão - ZPS
Fonte: Plano Mestre – agosto 2019

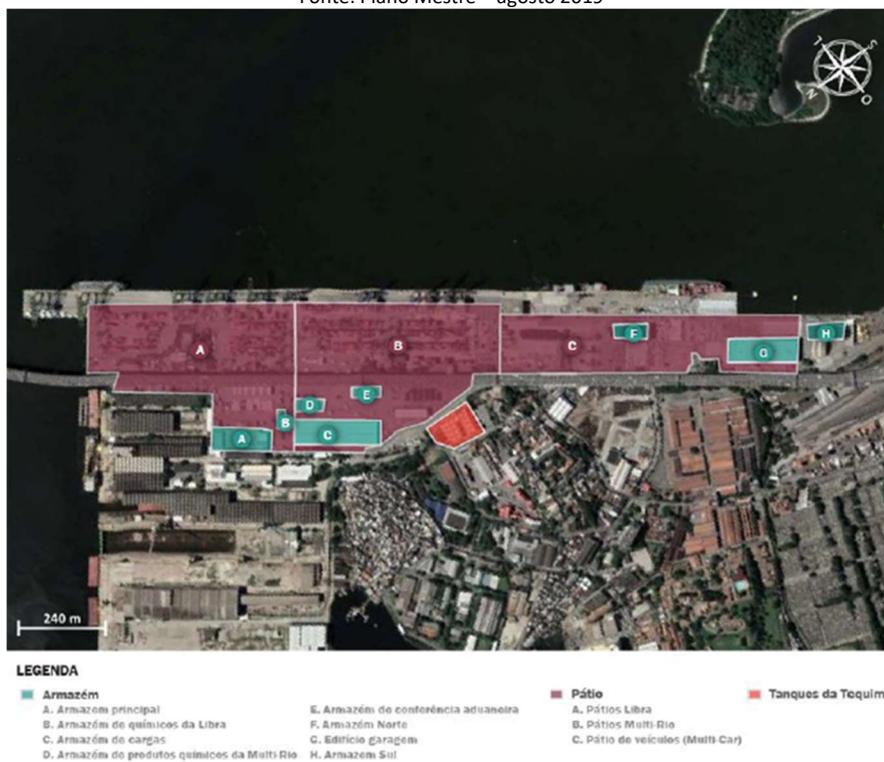


Figura 12 – Instalações de armazenagem da Zona Portuária do Caju - ZPC
Fonte: Plano Mestre – agosto 2019

Seção A – Apresentação



Figura 13 – Instalações de armazenagem da Tequimar - ZPC
Fonte: Plano Mestre 2019

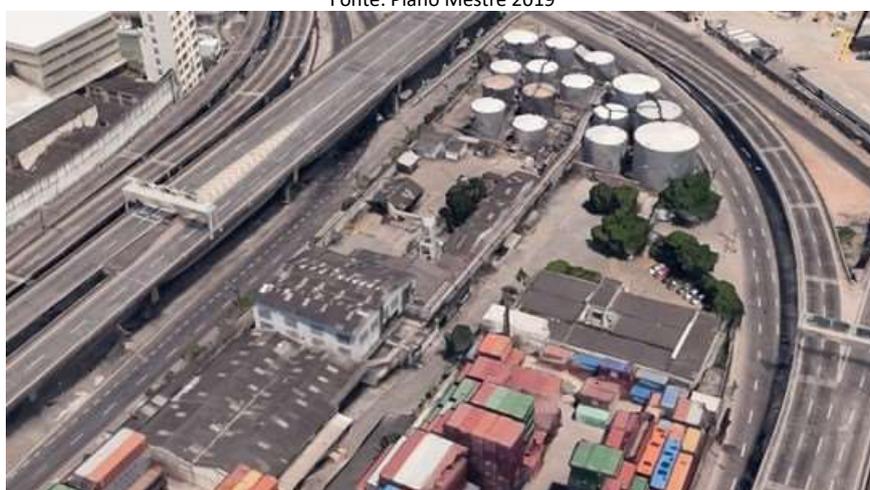


Figura 14 – Instalações da ICONIC de Armazenagem - ZPS
Fonte: Google Earth

A Tabela 4 mostra a destinação operacional, área e capacidade estática dos armazéns e parque de tancagem do Porto do Rio de Janeiro.

Armazém/ Tancagem	Utilização	Destinação operacional	Área (m ²)	Capacidade estática
Armazéns 1 ao 5 e Anexo 4	Pier Mauá	Passageiros	-	-
Armazém 6 e Anexo 5	Utopia	Eventos	-	-
Armazém 7	Público	Carga geral	3.550	12.425 t
Armazém 8	Público	Carga geral	3.500	12.250 t
Armazém 10	Público	Carga geral	3.500	
Terminal de Trigo	Terminal de Trigo – Logística S/A	Trigo		
Anexo 12	Público	Carga geral	-	-
Armazém 13	Público	Carga geral	3.550	12.425 t
Armazém 14	Público	Carga geral	3.550	12.425 t
Anexo 14	Público	Carga geral	-	-
Armazém 15	Público	Carga geral	3.550	12.425 t
Armazém 16	Público	Carga geral	3.550	12.425 t
Armazém 17	Público	Carga geral	3.550	12.425 t

Seção A – Apresentação

Armazém 18	OGMO	-	-	-
Armazém Lonado	Público	Concentrado de zinco	7.000	25.000 t
Armazém Metálico	Triunfo	Carga geral	8.116	100.000 t
Edifício Garagem	MultiCar	Veículos	-	7.000 un
Armazém Norte	MultiCar	-	-	-
Armazém Sul	MultiCar	-	-	-
Armazém de Cargas	MultiRio	Carga geral	16.760	-
Armazém de Produtos Químicos	MultiRio	Carga geral (produtos químicos controlados)	1.800	-
Armazém de Conferência Aduaneira	MultiRio	Carga geral	1.600	-
Armazém Principal	ICTSI	Carga geral	7.250	4.000 paletes e 360 paletes em área climatizada
Armazém de Químicos	ICTSI	Carga geral (produtos químicos controlados)	250	720 paletes
Armazém de Bagagem	ICTSI	Carga geral	1.500	500 paletes
Armazém de Perdimento	ICTSI	Carga geral	800	240 paletes
Armazém Ponte	ICTSI	Carga geral	450	90 paletes
RDJ06	Iconic	Granel Líquido	12.755 m ³	11,480 t
Terminal Caju	Ultracargo	Granel Líquido	17.248 m ³	23.100 t

NOTA: (-) informação não disponível, ou não aplicável

Tabela 4 – Destinação operacional, área e capacidade estática das instalações de armazenagem

Fonte: Plano Mestre – agosto 2019

Por fim, o Porto do Rio Janeiro possui diversos pátios para armazenagem. Suas características e destinações operacionais são descritas na NOTA: (-) informação não disponível, ou não aplicável

Tabela 5.

Pátio	Utilização	Destinação operacional	Área (m ²)	Capacidade estática
Pátio 6/7	Público	Carga geral	2.093	9.418 t
Pátio 7/8	Público	Carga geral	2.340	-
Pátio 8	Público	Carga geral	992	4.464 t
Pátio 8/9	Público	Ferro-gusa	6.500	45.500 t
Pátio 9	Público	Granel sólido	9.800	48.020 t
Pátio 10	Público	Carga geral	950	4.275
Pátio 15/16	Público	Carga geral	906	-
Pátio 16/17	Público	Carga geral	945	-
Pátio 22	Público	Carga geral	4.687	-
Pátio Triunfo	Triunfo	Produtos siderúrgicos e Carga geral	48.645	150.000 t
Pátio de Veículos	MultiCar	Veículos	-	5.000 un
Pátios MultiRio	MultiRio	Contêineres e Carga geral	-	30.680 TEUs
Pátio ICTSI	ICTSI	Contêineres e Carga geral	-	13.800 TEUs

NOTA: (-) informação não disponível, ou não aplicável

Tabela 5 – Características dos Pátios Públicos no Porto do Rio de Janeiro

Fonte: Plano Mestre – agosto 2019

4. Descrição da Área de Arrendamento

A área de arrendamento a que se refere este estudo de viabilidade, denominada **RDJ06**, está localizada dentro da poligonal do Porto do Rio de Janeiro, em terreno na zona retro portuária do cais de São Cristóvão, entre a Avenida Rio de Janeiro e a Avenida Brasil, possui **13.560,00 m²**, e será destinada à

Seção A – Apresentação

movimentação, armazenagem e expedição de granel líquido, especialmente óleos básicos, exceto produtos inflamáveis. A sua localização está indicada na figura a seguir:



Figura 15: Localização da área **RDJ06** a ser arrendada
Fonte: Elaboração própria

A seguir tem-se as coordenadas georreferenciadas da área:

VÉRTICE	LATITUDE	LONGITUDE
1	682942,292	7467534,549
2	682964,539	7467483,627
3	682926,007	7467466,429
4	682920,281	7467463,906
5	682895,626	7467523,093
6	682884,376	7467546,16
7	682862,992	7467589,42
8	682848,737	7467617,043
9	682843,204	7467626,384
10	682839,114	7467635,948
11	682838,636	7467641,67
12	682840,865	7467648,055
13	682845,23	7467653,355
14	682851,974	7467656,561
15	682857,333	7467657,023
16	682865,963	7467654,772
17	682883,104	7467649,256
18	682903,556	7467639,973
19	682921,129	7467630,167
20	682934,062	7467619,91
21	682975,152	7467577,144
22	682992,747	7467560,101

Tabela 6 – Coordenadas georreferenciadas da área RDJ06
Fonte: Portos Rio

Seção A – Apresentação

A área é classificada como *brownfield*, uma vez que possui estruturas de operação. Dessa forma o **RDJ06** possui em seu layout de área diversas construções e equipamentos operacionais, necessitando de recuperação e modernização, mas também possui estruturas desativadas, as quais devem ser demolidas.

O terminal é composto por um conjunto de 15 tanques verticais, em aço carbono e com teto fixo, apropriados para armazenamento de óleos em geral com capacidade total para **12.755 m³**. O terreno é totalmente cercado por muros, dispondo de uma portaria para acesso rodoviário, localizada na Avenida Rio de Janeiro.

As instalações operacionais incluem um parque de bombas, uma plataforma com duas baias para enchimento de caminhões tanque, uma segunda plataforma com uma baia para enchimento de caminhões tanque, uma balança rodoviária, dutos, válvulas, bem como os demais equipamentos e instrumentos necessários para a movimentação de produtos.

Atualmente o terminal é interligado ao berço de atracação por meio de dois dutos de propriedade da Portos Rio, com dutovia subterrânea e com afloramento localizado na área arrendada pela Triunfo Logística. Estes dutos também são interligados à fábrica de São Cristóvão da Iconic, externa à poligonal do Porto, sendo, portanto, de uso compartilhado. A seguir tem-se uma ilustração desta interligação.

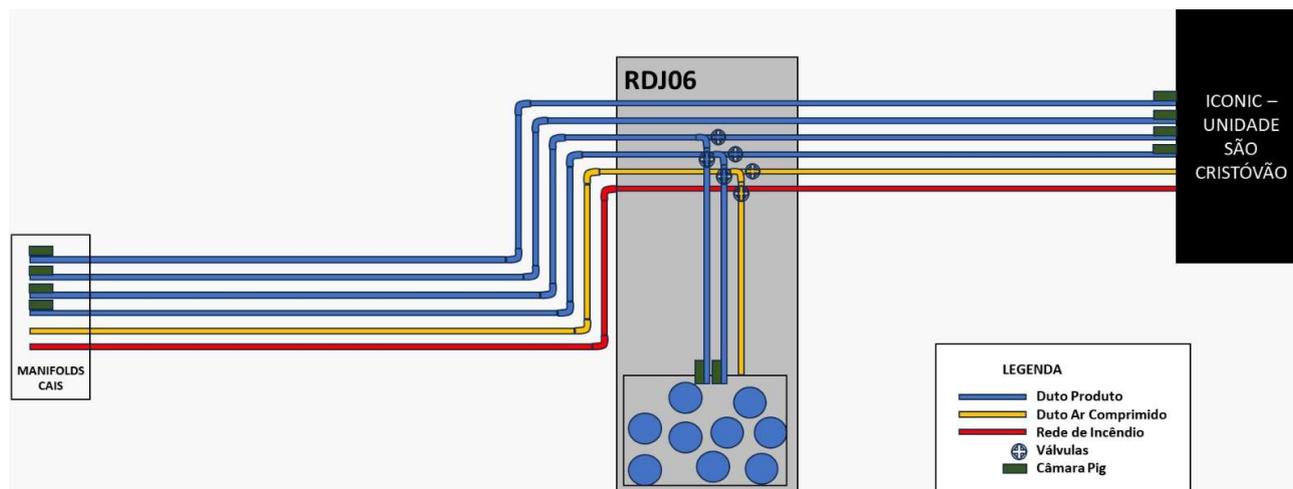


Figura 16 - Passagem dos 4 dutos de produto e 2 dutos de utilidades entre o cais, terminal RDJ06 e fábrica da Iconic Lubrificantes S/A
Fonte: Elaboração própria

A futura arrendatária deverá celebrar um contrato com a empresa Iconic Lubrificantes, atual operadora dos dutos, conforme previsão no art. 58, da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, e Resolução ANP nº 716, de 17 de Janeiro de 2018. Não há previsão de construção de novos dutos para o arrendamento.

O contrato obedecerá os valores de mercado, estando sujeito aos normativos da ANP, assim como à regulação e fiscalização da Agência dos direitos e obrigações das partes.

Internamente ao terminal RDJ06 também existe a passagem de outros dois dutos de produto, um duto de ar comprimido e outro de água de combate a incêndio, os quais interligam o berço à fábrica da Iconic. Os dutos de produto enviam a carga diretamente para a fábrica, e os dutos de utilidades (ar comprimido e água) possuem o sentido inverso, com o objetivo de atender o sistema de combate a incêndio do berço.

Seção A – Apresentação

Existe uma ramificação do duto de ar comprimido para o terminal RDJ06, o qual é utilizado para a limpeza das tubulações, com *pig*. Nesse caso, há necessidade de remuneração à Iconic, pelo fornecimento do ar comprimido. O ar comprimido também é utilizado para limpeza das tubulações que seguem do cais até o pé dos tanques, com lançamento do *pig* a partir do cais. Nesse caso, o serviço de limpeza deve estar incluso no valor pago para recebimento do produto.

Tendo em vista que a Iconic permanecerá responsável pela operação dos dois dutos de produto que interligam o RDJ06 ao berço, esta empresa também será a responsável pela operação do sistema de combate a incêndio da estrutura dutoviária do berço.

Ou seja, os dutos de utilidades fazem parte da operação dutoviária que será objeto de contrato entre a Iconic e a futura arrendatária, regulado e fiscalizado pela ANP.

As instalações não operacionais incluem escritórios, oficinas, sala da Receita Federal do Brasil, pátio pavimentado e uma estrutura predial que abrigava as antigas instalações industriais para fabricação de lubrificantes, composta por um prédio industrial de dois pavimentos e um armazém. As instalações industriais estão desativadas, mas abrigam tanques para manipulação de produtos, bombas, bem como parte de demais equipamentos utilizados na fabricação.

Nesse estudo está sendo considerada a demolição de todas as estruturas desativadas, de modo a disponibilizar a área para estacionamento de caminhões e/ou eventualmente construção de novos equipamentos estáticos, a depender da estratégia de negócios da arrendatária.

Por se tratar de arrendamento que já esteve em operação por muitos anos e que será dada continuidade de sua operação, todos os equipamentos e edificações serão disponibilizados ao novo arrendatário no estado em que se encontram. Posteriormente, deverão sofrer todos os processos de revisão, manutenção, revitalização e modernização para o seu correto funcionamento.

Na imagem a seguir demonstra-se o layout conceitual da área **RDJ06**.

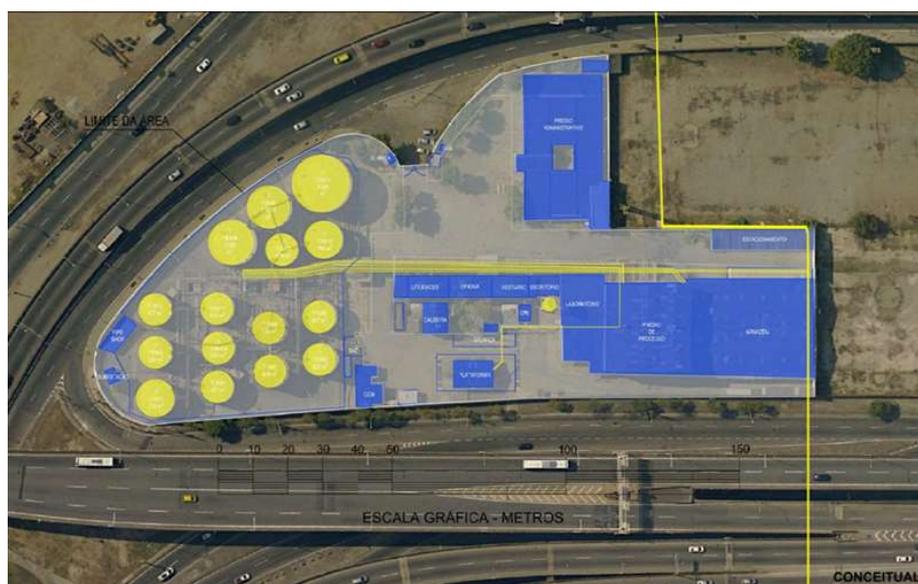


Figura 17 - Layout Geral – RDJ06 – Porto do Rio de Janeiro-RJ

Fonte: Elaboração própria com base no EVTEA doado Merco Shipping – 2021

Seção A – Apresentação

Observa-se que o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto do Rio de Janeiro (2016) não contempla o **RDJ06** interno à poligonal, o qual foi incluído na última revisão da área da poligonal do Porto do Rio de Janeiro, conforme Portaria Minfra nº 505 de julho de 2019.

No entanto, informa-se que o PDZ foi atualizado, considerando adequadamente a área RDJ06, porém, encontra-se pendente de aprovação por meio de portaria ministerial.

Importante registrar que o terminal encontra-se autorizado na ANP como instalação administrativa. Deste modo, a futura arrendatária deve solicitar junto à ANP a autorização para funcionamento do RDJ06 como Terminal Aquaviário, instalação regulada pelo SIM, nos termos definidos na Resolução ANP nº 52/2015 ou a norma que vier a substituí-la.

É imprescindível que, antes da assunção da área pela futura arrendatária, a arrendatária ou operador portuário pré-qualificado por ela contratado seja agente autorizado nos termos da regulação da ANP. Condição esta que deverá ser mantida durante toda a vigência do contrato de arrendamento.

Ademais, a arrendatária deve atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de movimentação de cargas pelo terminal, considerando as disponibilidades e as condições gerais das atividades, observada a regulação sobre o tema, em especial o disposto na Resolução ANP nº 881, de 8 de julho de 2022, e na Resolução nº 5-ANTAQ, de 2 de junho de 2022.