

Curitiba, 13 de outubro de 2014.

**CÓPIA**

À

**CAPITANIA DOS PORTOS DO PARANÁ**

A/C Ilustríssimo Senhor Capitão dos Portos do Paraná  
Francisco Dantas de Almeida Filho - Capitão de Mar e Guerra



Prezados Senhores,

A empresa **NOVO PORTO TERMINAIS PORTUÁRIOS MULTICARGAS E LOGÍSTICA LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no C.N.P.J./M.F. sob o nº 18.648.563/0001-56, com endereço para correspondência na Av. Presidente Getúlio Vargas, 3345, CEP 80.240-041, Curitiba, Paraná, vem respeitosamente à presença de Vossas Senhorias, expor e requerer o que segue:

**1. Contextualização**

Encontra-se em trâmite junto ao Instituto Ambiental do Paraná – IAP, o processo administrativo de licenciamento ambiental nº 12.142.195-0, referente à Licença Prévia – LP do empreendimento intitulado “Novo Porto Terminais Portuários Multicargas e Logística Ltda. – Condomínio Portuário Sustentável”.

Após a apresentação do Estudo Prévio de Impacto Ambiental – EIA/Relatório de Impacto Ambiental – RIMA do empreendimento ao IAP, a audiência pública referente ao respectivo processo de licenciamento ocorreu no dia 26/11/2013. Destaca-se que o evento que foi honrado com a ilustre presença do Primeiro Tenente Sr. Vicente Amadori, o qual, representando a Marinha do Brasil em gentil atenção ao convite enviado à Capitania dos Portos do Paraná em 20/11/2013 (**Anexo 1**), pôde acompanhar a apresentação do empreendimento e os esclarecimentos prestados na ocasião.

No dia 22/09/2014, o IAP enviou à empresa empreendedora o Ofício nº 688/2014/IAP/GP, contendo o seguinte:

*“Apresentar a Manifestação da Capitania dos Portos quanto à navegabilidade”.*

Sendo assim, a empresa vem, nesta oportunidade, submeter à apreciação de Vossas Senhorias mais alguns esclarecimentos técnicos acerca de seu empreendimento, de modo a subsidiar a análise da douta Capitania com vistas ao atendimento da sobredita solicitação do IAP.

## **2. O empreendimento**

O empreendimento será localizado no Município de Paranaguá, na foz do Rio Embocuí, em área destinada à expansão portuária tanto pelo Plano Diretor de Paranaguá quanto pelo PDZPO da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA (conforme anuência constante no **Anexo 2**). O objetivo do projeto é atender demandas logísticas de diversos segmentos de mercado, considerando, para tanto, as sinergias com rotas marítimas, infraestruturas locais, canal da Baía de Paranaguá, eixos rodoviário e ferroviário e apoio existente à atividade portuária.

A implantação considerou, em sua concepção, os eixos marítimo, rodoviário e ferroviário, um calado de 12,30 m para embarcações e uma cota geral 8,5 m e 4,00 m píer, significando inclinação de 0,3% para a orla, bem como a utilização do material a ser dragado no aterro.

As atividades portuárias que se pretende desenvolver visam à exportação e importação, destacando-se: (i) Píer, (ii) Docagem e Estaleiragem, (iii) Contêineres, (iv) Granéis Sólidos, (v) Granéis Líquidos, (vi) Cargas Gerais, (vii) Veículos.

O Apoio Logístico, além do Sistema Aduaneiro Portuário, contará com: (i) triagem de caminhões para granéis sólidos, (ii) triagem de caminhões para granéis líquidos, (iii) triagem de caminhões para contêineres e cargas gerais, (iv) triagem ferroviária, (v) sistema de transbordo de contêineres em vagões.

O empreendimento, nesse contexto, estará focado em (i) Agilidade, (ii) Sustentabilidade e (iii) Atitude Inovadora, harmonizando os aspectos econômicos, sociais e ambientais a ele inerentes.

## **3. Localização**

A área na qual se pretende implantar o empreendimento está localizada na foz do Rio Embocuí, às margens da Baía de Paranaguá, com as referências geográficas nos pontos extremos da orla do terreno:

- Ponto A - Extremo oeste da orla, coordenadas [N 7.175.203,023; E 742.909.118] e [LAT 25o31'13,9528"S; LONG 48o34'58,7158"W]

- Ponto B - Extremo leste da orla, coordenadas [N 7.175.852,540; E 744.351,157] e [LAT 25o30'52,0020"S; LONG 48o34'58,7158"W]



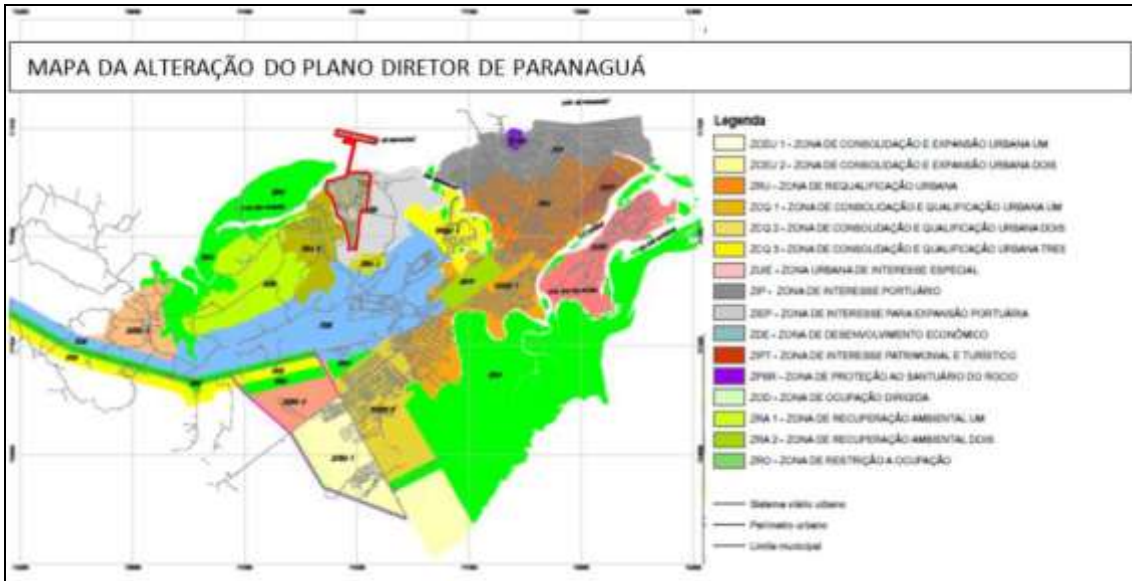
#### 4. Situação

A área do empreendimento pode ser acessada pela Rodovia BR 277, pelo acesso ao Porto de Paranaguá, entrando-se na Avenida Senador Atílio Fontana e seguindo-se pela Estrada do Embocuí e Estrada da Fazenda Areia Branca.

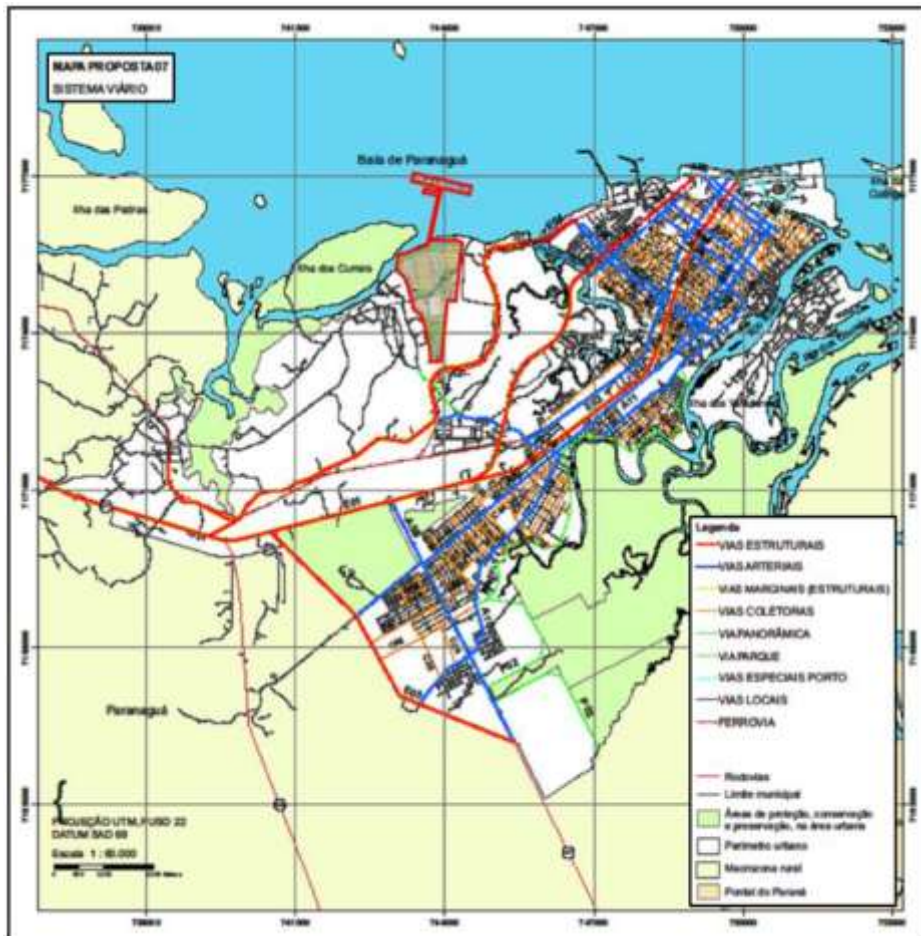


## 5. Plano Diretor de Paranaguá e PDZPO da APPA

O Plano Diretor da Cidade de Paranaguá, em sua Lei de Zoneamento e Ocupação do Solo, define a área na qual se pretende implantar o empreendimento como “Zona de Interesse para a Expansão Portuária”. Observe-se, neste sentido, o mapa abaixo:



O Plano Diretor também define, em seu Projeto de Infraestrutura Viária, um novo acesso para a Região Portuária, o qual se dará pela Estrada que se inicia na BR 277, na Comunidade de Alexandra, margeando a lateral sul do Empreendimento do Novo Porto, cruzando o Rio Emboguaçu e seguindo para o Porto de Paranaguá. Confira-se:



Por sua vez, conforme Ofício nº 249/2014 (**Anexo 2**), a APPA assim já se manifestou acerca da compatibilidade entre o empreendimento e o PDZPO:

Com relação ao projeto, conforme manifestação da Diretoria Técnica da APPA, faz-se necessário informar que após análise do material, constatamos que o empreendimento proposto não possui óbices técnicos para sua execução, e, em especial quanto ao layout proposto, denota-se que a proposta está compatível com o PDZPO do Porto, principalmente no tocante as atividades pretendidas de serem desenvolvidas pelo Condomínio Portuário, demonstrando plena compatibilidade e aderência ao planejamento do Porto, bem como todos os elementos apresentados demonstram, também, estar em consonância com o PDZPO, haja vista tratar-se de empreendimento operacional com a implantação de um Condomínio Portuário na região, que vem ao encontro do Planejamento do Porto para a região.

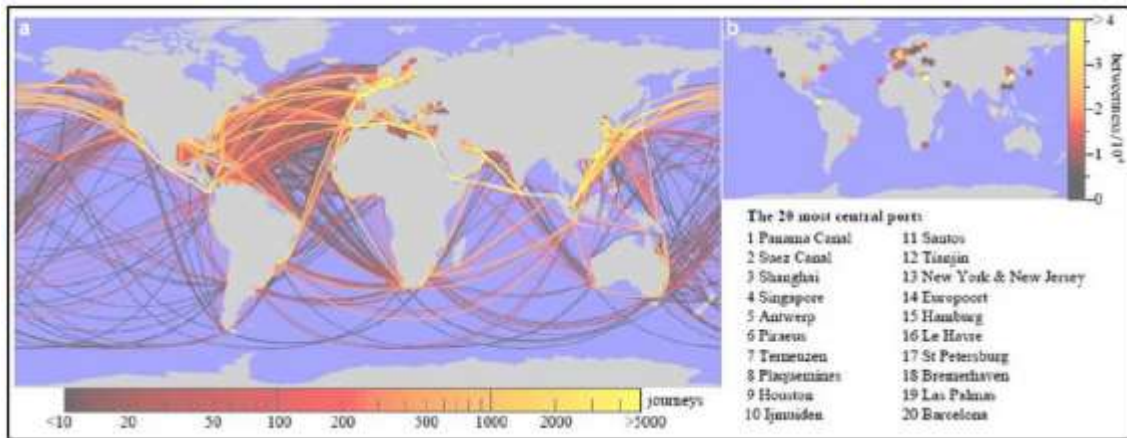
Com relação à solicitação do Instituto Ambiental do Paraná – IAP/PR, após apreciação e análise pelo Núcleo de Arrendamentos da APPA, verificamos que o projeto da empresa NOVO PORTO TERMINAIS PORTUÁRIOS MULTICVARGAS E LOGÍSTICA LTDA demonstra compatibilidade com o Planejamento do Porto, especificamente o PDZPO, e em especial quanto à área do Imbocui/Emboguaçu, prevista no planejamento como “área de interesse para expansão portuária”

## **6. Sinergias**

A Região Portuária de Paranaguá já se destaca no serviço logístico para granéis (sólidos e líquidos), contêineres, veículos e cargas gerais. Nesse contexto, o empreendimento, além de aproveitar as demandas, infraestruturas, rotas marítimas, rodoviárias e ferroviárias existentes, também servirá de suporte para a dinamização da economia local, atuando sinergicamente com outros empreendimentos e serviços já implantados, a eles agregando conceitos inovadores orientados à sustentabilidade.

### **6.1. Rotas Marítimas**

As rotas continentais, e transcontinentais de todas as tipologias, diretamente porto a porto, ou rotas multiportos, em padrões Panamax e inferiores, já estão estabelecidas na Região Portuária, podendo ser observadas na figura abaixo:



## 6.2. Canal da Baía

A área de evolução do empreendimento é acessada através do canal navegável já consolidado da Baía de Paranaguá.

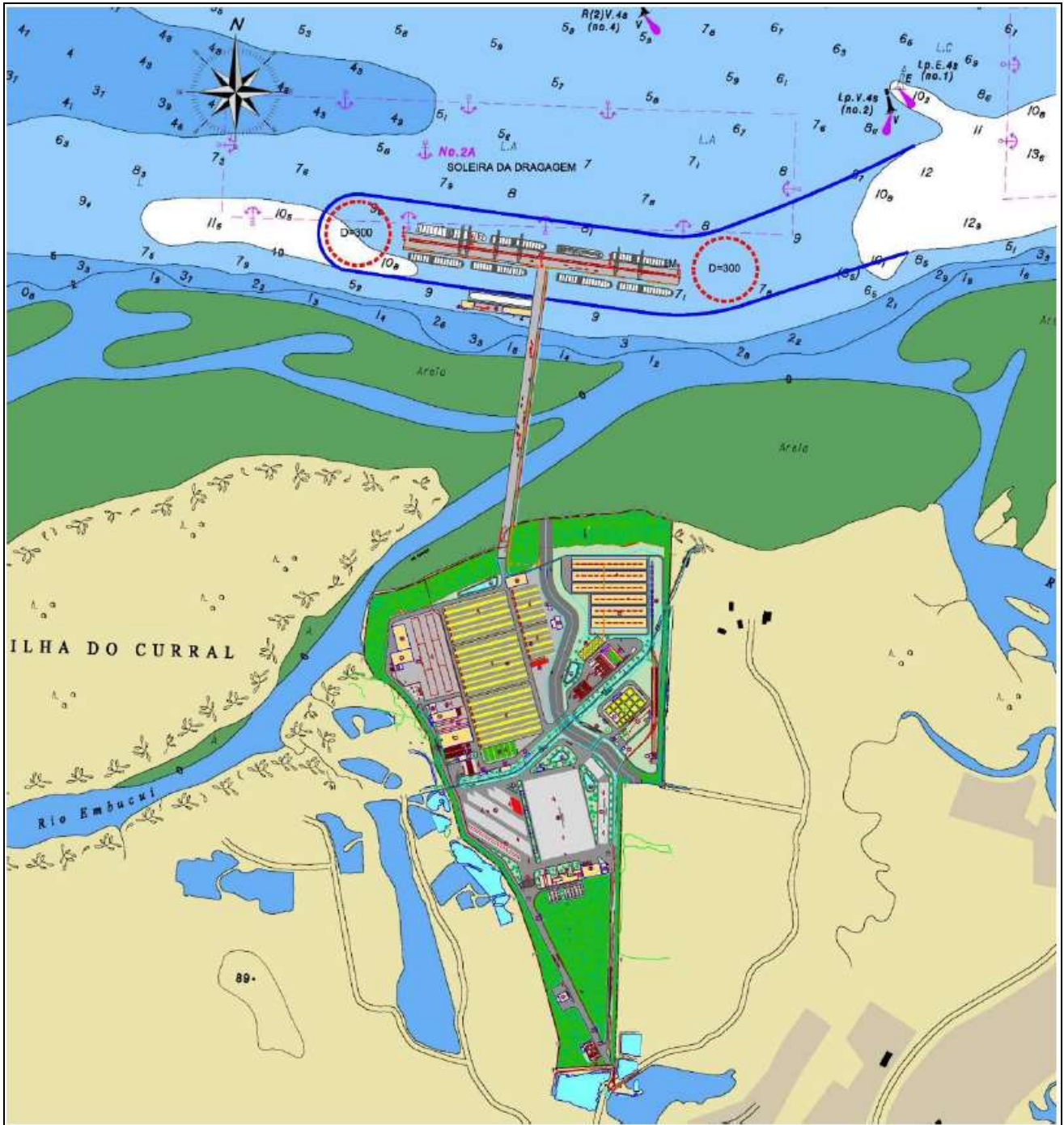


## 7. Dragagem

O empreendimento foi concebido com um píer de extensão total de 1.300 m, no qual se desenvolverão operações para navios de até 330 m de comprimento.

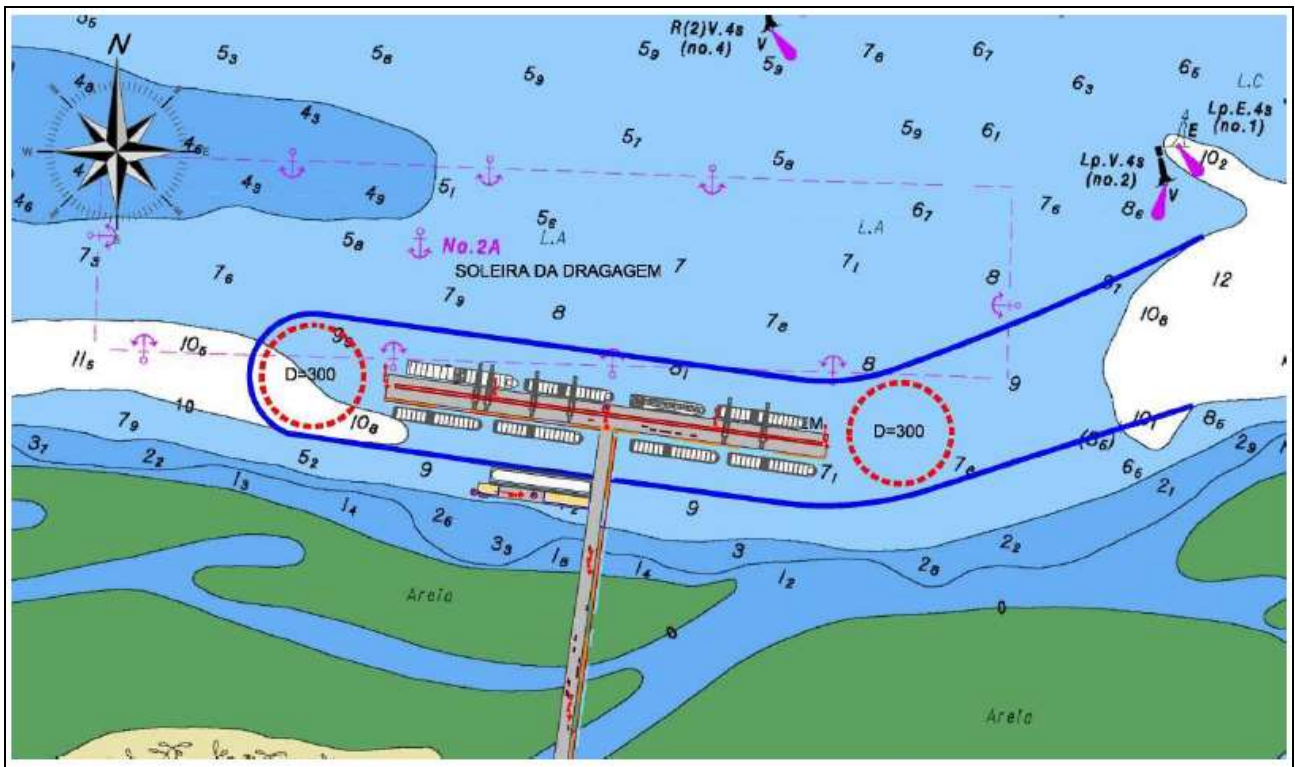
Assim, para se operacionalizar tal configuração, a dragagem considerou o comprimento total do píer, duas bacias de evolução (uma em cada cabeceira do píer) e a interligação da área dragada a outras de mesmo calado, de modo a se permitir a navegabilidade das embarcações.

A montagem ilustrativa da figura abaixo indica, com o auxílio gráfico da Carta Náutica local, a geometria da soleira de dragagem.



A próxima figura indica graficamente, por sua vez, a soleira de dragagem representada pelas cores de azul profundo, de modo a possibilitar duas bacias de evolução de diâmetro de 300 m.





A limpeza e dragagem da área em frente à futura implantação do empreendimento são indicadas como necessárias porque o local pretendido para ocupação de um píer portuário, ligado a terra por uma ponte, encontra-se em área de solo marinho de cotas aproximadas de -7,00 m a -9,00 m, denominadas de calado, ao tempo em que a necessidade, para operação da navegação e atracação, será de calado mínimo de -12 m. Coincidentemente, à montante (à esquerda da figura acima) e a jusante (à direita da figura acima), existem áreas (marcadas em branco na figura acima) com cotas de fundo muito próximas a -12 m, ou seja, próximas à cota pretendida para a dragagem.

Assim, os movimentos de terra de dragagem pretendem interligar duas áreas de calado parecido, em cota -12 metros (39 pés).

A concepção da implantação adotou como conceito a realização do depósito de todo o material dragado temporariamente em bacia(s) de contenção (“lago/bacia de sedimentação”), em terra, na área do empreendimento, com dispositivos de redução de velocidade para devolução da água dragada ao mar (chicanes).

O levantamento hidrográfico batimétrico e posterior projeto de dragagem aponta um volume de material mineral a ser retirado de aproximadamente 3.570.000,00 m<sup>3</sup>, segundo a última revisão de projeto.

Prevendo-se a operação em dois turnos de 12 h trabalhadas por dia, a 500 m<sup>3</sup>/h de sólido por uma draga, calcula-se uma produção de 12.000 m<sup>3</sup>/dia, com coeficiente de eficiência de 70%, reduzindo-se a produtividade para 8.400 m<sup>3</sup>/dia. Considerando-se o volume total a remover de 3.570.000,00 m<sup>3</sup>, uma draga finalizaria os trabalhos em 425 dias. Não obstante, também poderiam ser mobilizadas 3 dragas de mesma capacidade, o que finalizaria os trabalhos em 141 dias.

A bacia de sedimentação (em terra, na área do empreendimento) para o material dragado foi dimensionada com área total de estocagem de pelo menos 50.000,00 m<sup>2</sup> e com a capacidade de estocagem de 150.000,00 m<sup>3</sup>, contando com uma média de altura de estocagem de 3,00 m e altura total no centro da pilha de 4,00 m de altura. Foram considerados taludes da pilha em torno de 1:3 (h:d). A área de 50.000,00 m<sup>2</sup> não inclui as áreas de chicanas.

O movimento de terra necessário para a construção da bacia de sedimentação é de 22.000 m<sup>3</sup> em corte e de 18.500 m<sup>3</sup> em aterro, compensável e de DMT não superior a 200 m.

A figura abaixo indica a forma geométrica da lagoa e das chicanas, com deságuage posterior ao corpo receptor da Baía de Paranaguá.



Este estoque, tal como concebido, permitirá uma reposição de 25 vezes. Assim, o período de sedimentação e secagem é calculado pelo período previsto pela produtividade do equipamento dividido pela reposição.

## **8. Pedido**

Em vista de todo o exposto, a empresa, com vistas ao atendimento do Ofício nº 688/2014/IAP/GP/IAP anteriormente referido, vem respeitosamente solicitar os préstimos dessa doura Capitania no sentido de fornecer manifestação quanto à navegabilidade em relação ao empreendimento.

A empresa, ao tempo em que se coloca à disposição para prestação de outros esclarecimentos que por ventura venham a ser fazer necessários, subscreve-se e apresenta votos de estima e consideração.

Atenciosamente,

**p/ NOVO PORTO TERMINAIS PORTUÁRIOS MULTICARGAS E LOGÍSTICA  
LTDA.**

Cesar Loureço Soares Neto  
Coordenação-Geral