

IV - LEGISLAÇÃO AMBIENTAL E PLANOS, PROGRAMAS E PROJETOS CO-LOCALIZADOS

IV.1 - Legislação Ambiental

Neste item são apresentados os principais marcos legais e normativos associados ou pertinentes ao empreendimento, considerando-se os âmbitos federal, estadual (Estado do Rio de Janeiro) e municipal (Município do Rio de Janeiro).

No que se refere a esse estudo, destaca-se, em âmbito federal, a Resolução CONAMA nº 001/1986, que estabelece as definições, responsabilidades, critérios básicos e diretrizes para o uso e implementação da Avaliação de Impacto Ambiental, e em âmbito estadual, a Lei nº 1.356/1988, que dispõe sobre os procedimentos vinculados à elaboração, análise e aprovação dos Estudos de Impacto Ambiental e a Diretriz DZ-041.R-13 – Diretriz para Implementação do Estudo de Impacto Ambiental – EIA e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, aprovada pela Deliberação CECA 3.667/97.

IV.1.1 - Federal

Marco Legal ou Normativo	Escopo
Constituição Federal 1988	Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público o dever de defendê-lo e de preservá-lo para as presentes e futuras gerações.
Res. CONAMA nº. 001/1986	Estabelece as definições, as responsabilidades, os critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da Avaliação de Impacto Ambiental.
Res. CONAMA nº 020/1986	Estabelece a classificação das águas, doces, salobras e salinas do Território Nacional.

Marco Legal ou Normativo	Escopo
Res. CONAMA nº. 237/1997	Regulamenta os procedimentos e os critérios para o licenciamento. De acordo com o Artigo 23 da Constituição Federal.
Res. CONAMA nº 344/1998	Estabelece as diretrizes gerais e os procedimentos mínimos para a avaliação do material a ser dragado em águas jurisdicionais brasileiras.
Res. CONAMA nº 357/2005	Dispõe sobre a classificação dos corpos de água e diretrizes ambientais para o seu enquadramento, bem como estabelece as condições e padrões de lançamento de efluentes, e dá outras providências.
Res. CONAMA nº 371/2006	Estabelece diretrizes aos órgãos ambientais para o cálculo, cobrança, aplicação, aprovação e controle de gastos de recursos advindos de compensação ambiental, conforme a Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (Snuc).
Res. CONAMA nº 398/2008	Dispõe sobre o conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual (PEI) para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, originados em portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, sondas terrestres, plataformas e suas instalações de apoio, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares, e orienta a sua elaboração.
MARPOL 73/78	Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios modificada pelo Protocolo de 1978.
Lei nº 6.938/1981	Art 1º - Esta lei, com fundamento nos incisos VI e VII do art. 23 e no art. 235 da Constituição, estabelece a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA).
Lei nº 8.630/1993	Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações.
Lei nº 9.537/1997	Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.

Marco Legal ou Normativo	Escopo
Lei nº 9.605/1998	Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Popularmente chamada de “lei de crimes ambientais”.
Lei nº 9.966/2000	Dispõe sobre a prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências.
Lei nº 9985/2000	Institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (Snuc).
Lei nº 11.518/2007	Acresce e altera dispositivos das Leis nos 10.683/2003, 10.233/2001, 10.893/2004, 5.917/1973, 11.457/2007, e 8.630/1993, para criar a Secretaria Especial de Portos (SEP/PR), e dá outras providências.
Lei nº 11.610/2007	Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária.
Norma nº 11/1999	Normas da autoridade marítima para obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas jurisdicionais Brasileiras.
Norma nº 17/1999	Normas da autoridade marítima para a sinalização náutica, indicando a natureza da sua atividade.
Decreto nº 87.648/1982	Regulamento do tráfego marítimo.
Decreto nº 3.665/2000	Nova redação do Regulamento para a fiscalização de produtos controlados (R-105).
Decreto 4.136/2002	Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional.
Decreto nº 4340/2002	Regulamenta artigos da Lei no 9.985, de 18 de julho de 2000, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (Snuc).

Marco Legal ou Normativo	Escopo
Decreto nº 6.514/2008	Revoga a Lei nº 3.179/1999. Dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente, estabelece o processo administrativo federal para apuração destas infrações, e dá outras providências.
Medida Provisória nº 369/2007	Acresce e altera dispositivos da Lei no 10.683/2003, para criar a Secretaria Especial de Portos (SEP/PR), e dá outras providências. Foi convertida na Lei nº 11.518/2007.
Resolução RDC nº 217/2001	Aprova o Regulamento Técnico, com vistas à promoção da vigilância sanitária nos Portos de Controle Sanitário instalados no território nacional.
Resolução RDC nº 056/2008	Dispõe sobre o Regulamento Técnico de Boas Práticas Sanitárias no Gerenciamento de Resíduos Sólidos nas áreas de Portos, Aeroportos, Passagens de Fronteiras e Recintos Alfandegados.

IV.1.2 - Estadual

Marco Legal ou Normativo	Comentário
Constituição do Estado do Rio de Janeiro, de 1989 - capítulo VIII	Art. 261 - Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente saudável e equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à qualidade de vida. Merecem igualmente destaque os artigos 268 e 269, que definem a Baía da Guanabara como área de preservação permanente (APP) e área de relevante interesse ecológico, respectivamente.
Decreto Lei nº 134/1975	Dispõe sobre a prevenção da Poluição do Meio Ambiente no Estado do Rio de Janeiro e dá outras providências.
Decreto Lei nº 1.633/1975	Regulamenta, em parte, o Decreto-Lei nº 134, de 16.06.75, e institui o Sistema de Licenciamento de Atividades Poluidoras (SLAP).
Lei nº 3.467/2000	Dispõe sobre as sanções administrativas derivadas de condutas lesivas ao meio ambiente no Estado do Rio de Janeiro.

Marco Legal ou Normativo	Comentário
Lei nº 1.356/1988	Dispõe sobre os procedimentos vinculados à elaboração, análise e aprovação dos Estudos de Impacto Ambiental.
Lei nº 1.700/1990	Estabelece medidas de proteção ambiental da Baía da Guanabara com destaque para o Art. 1º no qual fica proibida a execução de qualquer obra que signifique aterro na Baía de Guanabara, independente do volume do mesmo, sem que o interessado haja obtido manifestação favorável do Ministério da Marinha e prévia e expressa licença ambiental concedida pela Comissão Estadual de Controle Ambiental (CECA).
Lei nº 1.476/1997	Dispõe sobre o despejo de óleo e lixo da Baía de Guanabara.
Diretriz 1310. R-7/2004	Estabelecer a metodologia do Sistema de manifesto de resíduos, de forma a subsidiar o controle dos resíduos gerados no RJ.
Norma Técnica - 202. R-10/1986	Estabelece critérios e padrões para o lançamento diretos e indiretos de efluentes líquidos, provenientes de atividades poluidoras.

IV.1.3 - Municipal

Marco Legal ou Normativo	Comentário
Lei Orgânica Municipal (Rio de Janeiro)	Estabelece a Baía da Guanabara como área de relevante interesse ecológico – ARIE - visando à sua conservação, restauração ou recuperação.
Lei Complementar nº 101/2009	Autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada – OUC - da Região do Porto do Rio de Janeiro.
Lei Complementar nº 111/2011	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro
Decreto nº 11.860/1992	Cria e delimita a Área de Especial Interesse Urbanístico da Zona Portuária e dá outras providências.

Marco Legal ou Normativo	Comentário
Decreto nº 14.464/1995	Determina o tombamento dos imóveis no CAJU, I Região Administrativa
Decreto nº 20.687/2001	Estabelece normas de uso e ocupação do solo da Comunidade de Quinta do Caju.
Decreto nº 23.226/2003	Estimula o uso residencial e misto nas Áreas Central e Portuária da Cidade e sua periferia imediata.
Decreto n.º 28329/2007	Regulamenta critérios e procedimentos destinados ao Licenciamento Ambiental, à Avaliação de Impactos Ambientais e ao Cadastro Ambiental de atividades e empreendimentos.
Decreto nº 30.610/2009	Dispõe sobre a concessão de licenças na Área Portuária do Rio de Janeiro.
Decreto nº 31.878/2010	Constitui comissão para análise e aprovação dos projetos incluídos na Área de Especial Interesse urbanístico - AEIU do Porto do Rio, criada na Lei Complementar n.º 101/2009.
Decreto nº 32.551/2010	Autoriza a utilização da outorga onerosa de alteração de uso do solo na Área de Especial Interesse Urbanístico - AEIU da Região do Porto do Rio, durante a vigência da Operação Urbana Consorciada - OUC - da Região do Porto do Rio de Janeiro.
Decreto nº 33.770/2011	Regulamenta a aplicação do artigo 18 da Lei Complementar n.º 101, de 23 de novembro de 2009, que dispõe sobre o enquadramento das atividades nos usos do solo na Área de Especial Interesse Urbanístico - AEIU da Região do Porto do Rio.

IV.2 - Planos, Programas e Projetos governamentais e privados na área de influência do empreendimento

IV.2.1 - Planos e programas de nível federal

Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC)

Instituído através da Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, e revisado pela Resolução CIRM nº 5, de 3 de dezembro de 1997, o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) constitui um conjunto de diretrizes que tem como principal objetivo “planejar e gerenciar, de forma integrada, descentralizada e participativa, as atividades socioeconômicas na Zona Costeira, de forma a garantir sua utilização sustentável, por meio de medidas de controle, proteção, preservação e recuperação dos recursos naturais e ecossistemas costeiros”. As diretrizes definidas pelo PNGC são implementadas através das ações do Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro (GERCO)

Plano de Ação Federal para a Zona Costeira (PAF-ZC)

O Plano de Ação Federal para a Zona Costeira (PAF-ZC), aprovado em 2005 pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), corresponde “a um amplo espectro de projetos voltados para o ordenamento ambiental territorial, a conservação e proteção do patrimônio natural e cultural, o controle e o monitoramento de fenômenos e dinâmicas e processos incidentes na costa brasileira” Sob a coordenação do Ministério do Meio Ambiente (MMA), os projetos previstos pelo plano estão a cargo de distintas unidades de governo, exigindo para sua plena implementação a articulação entre os dezessete estados e os aproximadamente quatrocentos municípios situados na costa brasileira.

Subsidiado pelo Macrodiagnóstico da Zona Costeira e Marinha do Brasil lançado em 2009 pelo MMA, os projetos que integram o PAF-ZC visam responder a vetores de pressão distribuídos ao longo da costa brasileira. Dentre os vetores

pressão identificados, destacam-se o turismo de sol e mar e a aquicultura na região Nordeste; as grandes estruturas industriais, portuárias e logísticas ligadas à exploração petrolífera offshore, concentradas no Sudeste; além da própria pressão da urbanização no litoral, que concentra cerca de 25% da população em apenas 7% dos municípios do País.

Programa de Gerenciamento Costeiro (GERCO)

O Programa de Gerenciamento Costeiro (GERCO) é a principal ação identificada na esfera federal que visa o ordenamento do uso e ocupação do solo na zona costeira pertinente a atividade em questão, tendo vinculado em suas diretrizes várias iniciativas, como a geração e atualização de um sistema de informações geográficas com o objetivo de balizar as políticas estaduais de Gerenciamento Costeiro, o monitoramento regular de indicadores ambientais e o desenvolvimento de Planos Municipais de Gerenciamento Costeiro em atendimento às diretrizes federais e estaduais para a zona costeira.

O GERCO responde pela elaboração de relatórios de monitoramento (Relatórios da Qualidade Ambiental da Zona Costeira – RQA-ZC) que visam aferir a eficácia das ações de gerenciamento costeiro. Estes dados são utilizados para balizar o Zoneamento Ecológico Econômico da Zona Costeira (ZEEC) que orienta o processo de ordenamento territorial, necessário para a obtenção das condições de sustentabilidade do desenvolvimento da zona costeira, em consonância com as diretrizes do Zoneamento Ecológico-Econômico do território nacional, como mecanismo de apoio às ações de monitoramento, licenciamento, fiscalização e gestão, e com o Plano de Gestão da Zona Costeira (PGZC) que contempla as ações para o ordenamento territorial nessa área.

Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – Dragagem do Porto do Rio de Janeiro

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal tem como um de seus objetivos estimular a eficiência produtiva dos principais setores

da economia brasileira, impulsionando a modernização tecnológica, acelerando o crescimento em áreas que estão em expansão e reativando setores deprimidos da economia. De acordo com informações da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República existe uma série de investimentos previstos no PAC para o setor portuário, que visam à manutenção, ampliação e recuperação da infraestrutura portuária nacional.

Dentre as ações do PAC para a estruturação do setor portuário, está o Plano Nacional de Dragagem (PNG), criado pela Lei Federal nº 11.610 de dezembro de 2007, que contempla a dragagem do Porto do Rio de Janeiro e de outros quinze portos situados nas regiões sul, sudeste e nordeste do país. A dragagem dos acessos aquaviários do Porto do Rio possibilitará o aumento da profundidade de 10 metros para 13,5 metros, no cais comercial da Gamboa, e de 13,5 metros para 15,5 metros, no cais do Caju.

A partir das obras, o cais do Caju passará a ter 240 metros de largura e 15,5 metros de profundidade, permitindo dessa forma o cruzamento de embarcações com até 32,2 metros de largura e a operação de navios com capacidade de transporte de até oito mil TEU. A medida possibilitará o crescimento da movimentação de cargas e o aumento da competitividade do complexo portuário.

As restrições de calado do cais da Gamboa provocaram a quase paralisação da movimentação de açúcar no terminal e ainda restringiram as operações com outros tipos de carga, gerando baixos índices de operação. A retomada da movimentação de açúcar pelo Porto do Rio representará uma redução nos custos de produção, tendo em vista que a produção proveniente da região norte fluminense, uma das maiores produtoras de cana-de-açúcar do país, tem sido deslocada para portos fora do estado. A previsão da SEP/PR é de que as intervenções no cais da Gamboa irão aumentar a movimentação do terminal em 8%.

A dragagem do Porto do Rio de Janeiro, com previsão de investimentos de R\$159,2 milhões, teve início em fevereiro de 2010. A previsão é de um volume de 4 milhões de m³ nos canais interno e externo, bacias de evolução e berços de atracação dos cais de São Cristóvão, da Gamboa e do Caju, autorizada pelo Instituto Estadual do Ambiente (INEA).

IV.2.2 - Planos e programas de nível estadual

Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro (PEGC)

De acordo com o estabelecido pelo Instituto Estadual do Ambiente- INEA, o Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro “deve explicitar os desdobramentos do PNGC, visando a implementação da Política Estadual de Gerenciamento Costeiro, incluindo a definição das responsabilidades e procedimentos institucionais para a sua execução”. O Plano de Gestão Costeira da Baía de Guanabara (PGCB) está inserido no PEGC.

Zoneamento Ecológico-Econômico da Zona Costeira (ZEEC/RJ)

O Zoneamento Ecológico Econômico da Zona Costeira – ZEEC/RJ, como instrumento da Política Estadual do Meio Ambiente, objetiva organizar, de forma articulada, as decisões dos agentes públicos e privados quanto aos planos, programas, projetos e atividades que, direta ou indiretamente, utilizem recursos naturais, assegurando a plena manutenção do capital e dos serviços ambientais dos ecossistemas. O ZEEC/RJ está em consonância com o Zoneamento Ecológico-Econômico do território nacional.

Programa de Despoluição da Baía de Guanabara (PDBG)

Criado na década de 90 pelo governo do Estado do Rio de Janeiro, o Programa de Despoluição da Baía de Guanabara (PDBG) objetiva planejar e coordenar um conjunto de ações visando à despoluição da Baía de Guanabara, de forma a beneficiar a população da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e recuperar seus ecossistemas extremamente degradados por décadas de despejo de resíduos e efluentes residenciais e industriais.

O PDBG é composto por cinco componentes principais: (i) saneamento (coleta e tratamento de esgotos sanitários e racionalização do abastecimento de água), (ii) coleta de lixo, (iii) controle de inundações, (iv) mapeamento digital da região e (v) programas ambientais.

Parte das obras do programa referentes ao componente “saneamento” foi paralisada durante alguns anos, tendo sido retomadas e concluídas no período entre os anos de 2007 e 2009. Dentre as ações realizadas no âmbito no PDBG pela CEDAE neste período, destacam-se:

- Sistema de Tratamento Alegria, com a construção da E.T.E. Alegria, de nível de tratamento secundário;
- Sistema de Tratamento Sarapuí, com a construção da E.T.E. Sarapuí, de nível de tratamento secundário, e do Tronco Coletor de Sarapuí;
- Sistema de Tratamento de São Gonçalo, com a construção E.T.E. São Gonçalo, de nível de tratamento primário.

Estão em execução no momento a seguintes obras:

- Complementação do Tronco Interceptor de Esgotos de Sarapuí
- Estação Elevatória de Esgotos de Santo Elias, em Mesquita

Estão previstas, ainda, as seguintes ações:

- Conclusão da unidade de tratamento secundário da E.T.E. Alegria;
- Construção do Tronco Coletor Faria Timbó - Manguinhos;
- Implantação do Sistema de Esgotamento Pavuna;
- Complementação do Sistema de Esgotamento Sarapuí.

Integra o PDBG o Programa de Recuperação e Revitalização do Canal do Fundão e seu entorno. Através do programa será realizada a dragagem de 3,2 milhões de m³ de sedimentos dos canais do Fundão e do Cunha. O projeto de dragagem prevê o alargamento do Canal do Fundão para mais de 80 metros em

uma extensão de 6 km, chegando a uma profundidade média de 4,5 metros. Na foz do canal junto ao Porto do Rio de Janeiro, o calado chegará a 8 metros para permitir a circulação das águas e de embarcações que acessarão os terminais e estaleiros situados na área. A obra, iniciada em 2009, conta com recursos da Petrobras, do governo do Estado e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo Federal.

Projeto Porto do Rio – Século XXI: Desenvolvimento e a Integração Porto/Cidade

Idealizado em 2006, o conjunto de projetos "*Porto do Rio - Século XXI: Desenvolvimento e a Integração Porto/Cidade*", tinha como objetivo alavancar o desenvolvimento, fazendo com que o porto duplicasse a movimentação até 2010, passando da 4ª para a 2ª posição (em valores totais) no ranking dos portos do comércio internacional brasileiro (PORTO DO RIO – SÉCULO XXI, 2011).

Num raio de 500 km em torno do porto estão localizados 32% da população do país, 65% do volume de comércio e serviços, 40% da produção agrícola, 70% da movimentação de carga e 67% do PIB brasileiro. Somente considerando as exportações brasileiras, anualmente o Porto do Rio movimenta 35% dos produtos siderúrgicos acabados, 25% dos veículos, 11% do granito (sendo a maioria de produtos beneficiados) e 13% do café. É importante ressaltar que mais de 50% das cargas movimentadas no Porto do Rio têm como origem ou destino outras unidades da Federação.

Quanto ao fluxo de passageiros de cruzeiros marítimos, o Porto do Rio é o segundo em movimentação geral e o primeiro do país na movimentação de passageiros internacionais, sendo considerado o “home port” nacional, um poderoso atrativo para o segmento turístico brasileiro.

De acordo com levantamentos oficiais, o Estado do Rio de Janeiro deveria receber cerca de R\$ 60 bilhões em investimentos produtivos até 2010. Neste montante estaria incluída uma série de novos grandes projetos siderúrgicos que elevariam a produção de aço para mais de 18 milhões de toneladas/ano nos cinco

anos seguintes, gerando um aumento significativo na movimentação de cargas no Porto do Rio.

Considerando tamanha importância, a sociedade organizada do Rio de Janeiro, capitaneada pelos Comitês de Logística da Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) e da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), com suporte financeiro do Sindicato dos Operadores Portuários do Rio de Janeiro (SINDOPERJ) e do Sindicato das Agências de Navegação Marítima e Atividades Afins do Estado do Rio de Janeiro (SINDARIO) e com apoio do Governo do Estado, Prefeitura Municipal e Companhia Docas, estudou e projetou um conjunto de 17 soluções logísticas para melhoria do acesso marítimo, ferroviário e rodoviário, além de contribuir para o projeto de revitalização da Zona Portuária, que promoverá uma maior integração porto/cidade. O valor estimado dos investimentos (públicos e privados) para a implementação destes projetos na época era de R\$ 286 milhões.

Dentre as principais ações contempladas pelo projeto, destacam-se:

Acesso Marítimo

Melhoria e aprofundamento dos canais de acesso, bacias de evolução e berços de atracação, permitindo a operação de navios de maior capacidade. Com a dragagem, os berços terão profundidade variando entre 10 e 13,5 m, exceto nos terminais de contêineres, em que a profundidade alcançará 15 m, capacitando-os a receber navios de até 6.500 TEUs. O canal de acesso principal será alargado para permitir mão dupla no tráfego de embarcações. Este projeto foi contemplado pelo PAC do governo federal através do Plano Nacional de Dragagem (PND), já mencionado anteriormente.

Acesso Ferroviário

No Brasil, somente os portos do Rio e de Santos são servidos por acessos em bitola larga e estreita. Prevê-se a interligação de bitolas, com implantação de trechos em bitola mista e construção de novo pátio ferroviário. Estas mudanças permitirão maior eficiência do sistema e menor interferência nos centros urbanos,

triplicando a capacidade ferroviária do porto, passando dos atuais 150 vagões/dia para 450 vagões/dia.

Acesso Rodoviário

Construção de dois novos acessos ao porto na área do Caju. Um deles, a “Avenida Alternativa”, levaria atividade econômica a uma região em processo de favelização e permitiria criar áreas de apoio logístico (pátios de estocagem e estacionamento de caminhões), concentrando operações que hoje estão dispersas por vários bairros. A primeira etapa da “Avenida Alternativa” foi finalizada (construção da Avenida Prefeito Júlio Coutinho, alça rodoviária de acesso ao Porto do Rio de Janeiro, ligando a pista sentido Zona Oeste da Avenida Brasil à área de contêineres do porto), tendo sido incorporada ao Projeto Porto Maravilha, da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, com o nome de “Novo Acesso Rodoviário do Porto do Rio de Janeiro”. O outro, a “Avenida Portuária”, será um acesso novo e totalmente independente da circulação viária local, ligando diretamente a Av. Brasil ao porto, verdadeira via expressa portuária em linha paralela ao acesso ferroviário do Arará.

Projeto de Revitalização da Zona Portuária

Estão previstas quatro ações no Projeto de Revitalização da Zona Portuária, desenvolvido pela Prefeitura Municipal:

- o Terminal de Passageiros será transferido para o Armazém 4, liberando os Armazéns 1, 2 e 3 e o antigo prédio do Touring Club para a realização de feiras e eventos. As fachadas dos armazéns antigos serão restauradas e os anexos demolidos.
- o muro externo do porto será remodelado, com menor altura, arejando e iluminando a Av. Rodrigues Alves.
- na fachada do Armazém 18, respeitadas as características arquitetônicas e mantida a operação do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), responsável pela escalação de trabalhadores avulsos para o trabalho portuário, serão instaladas lojas em substituição ao comércio

informal que lá existe, oferecendo maior conforto aos usuários das linhas de ônibus que servem o local.

- implantação de nova Estação Marítima de Passageiros no Armazém 4 e integrar a Praça Mauá à linha d'água, modificando o desenho da praça. O objetivo é permitir o acesso de pedestres à beira do cais e ao próprio Píer Mauá, desenvolver novas atividades de entretenimento, lazer e turismo.

Cabe ressaltar novamente que parte das soluções logísticas idealizadas pelo projeto foi implementada ou está em processo de implementação através da iniciativa de agentes da esfera pública e privada interessados no desenvolvimento do setor portuário na cidade do Rio de Janeiro.

IV.2.3 - Planos e projetos de nível municipal

Plano Diretor Municipal do Rio de Janeiro

Em 1º de fevereiro de 2011, foi aprovada pela Câmara Municipal do Rio de Janeiro, a Lei Complementar nº 111, que atualiza o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro.

Com atraso de mais de uma década, muitas discussões e adiamentos, o documento entrou em vigor com a missão de indicar as grandes diretrizes e linhas de ação das políticas urbana e ambiental do município do Rio de Janeiro. Com relação à versão anterior, são aprofundadas as questões ambiental, habitacional, social e de transporte. Outro destaque são os instrumentos previstos no Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001) e que foram incorporados pela primeira vez ao Plano, ampliando as ferramentas com que o poder público pode planejar a cidade. A preservação da paisagem e o controle do uso e ocupação do solo para combater irregularidades e prevenir situações de risco estão contemplados de forma mais explícita e rigorosa.

O Capítulo II do Plano Diretor define o Macrozoneamento do município, referência territorial básica para orientar o controle das densidades, da intensidade e da expansão da ocupação urbana, na regulamentação e aplicação dos instrumentos da política urbana, e indicar as prioridades na distribuição dos investimentos públicos e privados. As Macrozonas foram definidas a partir da avaliação de fatores espaciais, culturais, econômicos, sociais, ambientais e de infraestrutura urbana, em função das grandes áreas diferenciadas da Cidade.

De acordo com item III do Artigo 33 do Plano Diretor, a Zona Portuária da cidade fica definida como zona de ocupação incentivada e assistida, tendo em vista a necessidade de ocupação dos vazios urbanos presentes na área. Diante disso, o adensamento populacional, a intensidade construtiva e o incremento das atividades econômicas serão estimulados e deverão ser acompanhados por investimentos públicos em infraestrutura e por medidas de proteção ao meio ambiente na região.

O Anexo III, que estabelece diretrizes para as diferentes categorias de Macrozona, define como diretriz específica para a Macrozona de Ocupação Incentivada a melhoria das condições de acesso rodoviário ao bairro do Caju e a promoção da revitalização urbana da Zona Portuária e dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, mediante: (i) renovação urbana, com investimentos em infraestrutura e produção de moradia; (ii) requalificação dos espaços públicos, ampliação das áreas verdes e da arborização; (iii) recuperação de imóveis com importância histórica, arquitetônica ou estética, do patrimônio arquitetônico e do patrimônio cultural; (iv) estímulo à implantação de hotéis, lojas, escritórios, centros culturais e de entretenimento.

Projeto Porto Maravilha

O Projeto Porto Maravilha, lançado em Julho de 2009 pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, pretende revitalizar toda a Zona Portuária da cidade, transformando-a em um pólo turístico e de investimento para empresários de vários setores tendo em vista a realização da Copa do Mundo 2014 e dos Jogos Olímpicos 2016. A fase I do projeto, com custo inicial previsto em R\$ 350 milhões,

será financiada por recursos públicos, e a fase II, por recursos privados provenientes de Operação Urbana Consorciada (PROJETO PORTO MARAVILHA, 2011).

Dentre os objetivos específicos do projeto vinculados aos diferentes aspectos da revitalização urbana da região portuária, destacam-se:

Infraestrutura

Recuperação completa da infraestrutura urbana, de transportes e de meio ambiente da região, de acordo com os novos usos do solo previstos através das seguintes ações:

- Requalificação de 1M de m² de infraestrutura urbana;
- Desenvolvimento de potencial construtivo de até 5M de m²;
- Preservação e melhoria do meio ambiente, com arborização de calçadas (aprox. 40 km), novas praças e parques, e limpeza do canal do mangue.

Para a implementação das ações descritas está prevista a criação de aproximadamente 20 mil empregos diretos nas fases I e II do projeto, e um investimento de R\$ 3 bilhões.

Habitação

Melhoria das condições habitacionais da população local e atração de novos moradores para a região, através das seguintes ações:

- Recuperação de casarios através do programa habitacional “Novas Alternativas”;
- Instalação de UPP no Morro da Providência.

A expectativa é que essas ações gerem um aumento significativo do número de moradores na região, passando de 20 mil para 100 mil (~30 mil casas).

Cultura e entretenimento

Criação de um novo Pólo Turístico para o Rio de Janeiro, com a recuperação do patrimônio histórico e cultural já existente e a implantação de novos equipamentos culturais e de entretenimento.

Comércio e indústria

Atração de sedes de grandes empresas, empresas de tecnologia e inovação, modernização e incremento da atividade portuária de carga e do turismo marítimo. Através dessas ações, a expectativa de arrecadação de impostos na região é da ordem de R\$ 200 milhões, tendo como referência o ano de 2014.

A fase I do Projeto Porto Maravilha, que receberá investimentos diretos da PCRJ, visa urbanizar e revitalizar logradouros e espaços públicos estratégicos para a região portuária. Dentre as principais intervenções previstas para a primeira fase do projeto destacam-se:

- Urbanização do Píer Mauá;
- Revitalização da Praça Mauá;
- Calçamento, iluminação pública, drenagem e arborização das vias Barão de Tefé, Camerino, Venezuela, Rodrigues Alves e Sacadura Cabral;
- Implantação do trecho inicial do Binário do Porto do Rio;
- Reurbanização do Morro da Conceição (vias locais, aterramento de rede elétrica, restauração de patrimônio histórico – Jardim do Valongo e Pedra do Sal);
- Demolição da alça de subida do viaduto da perimetral;
- Construção de garagem subterrânea na Praça Mauá para 900 veículos;
- Lançamento do programa habitacional “Novas Alternativas”;
- Construção do novo acesso viário do Porto do Rio.

Segundo informações da Secretaria Municipal de Obras do Rio de Janeiro (SMO, 2011), a construção do novo acesso ao Porto do Rio de Janeiro será dividida em três fases. A primeira fase, iniciada em junho de 2009, consiste na complementação da Rua Carlos Seixas, no Caju, até a Avenida Brasil. Com isto, as carretas não precisarão ir até o prédio do Instituto Nacional de Traumatologia e Ortopedia (INTO) para fazer o retorno e chegar ao Porto. A medida tira o trânsito pesado da Avenida Brasil nos dois sentidos e acaba com a fila de espera de caminhões no retorno do INTO. No trecho serão construídas duas pontes, sobre os rios Dom Carlos e Variante B. As obras da primeira fase já foram concluídas, tendo sido o novo acesso inaugurado no dia 05 de novembro de 2010. O custo estimado desta fase foi de R\$ 19 milhões.

Na segunda fase da obra será feita duplicação do novo trecho da Rua Carlos Seixas, criando a mão dupla na via, e também será construído um binário (pista dupla com separação no meio) no trecho antigo da Rua Carlos Seixas até a Rua Carlos Seidl. Esta etapa do projeto já possui projeto básico, tendo custo estimado em R\$ 30 milhões e duração prevista de 12 meses.

A terceira fase também já tem projeto básico, que prevê melhorias viárias (ajuste de curvas, pavimentação, drenagem, iluminação) da Rua Carlos Seidl até o acesso ao Porto. A obra deverá ter duração de 10 a 12 meses.

A fase II do Projeto Porto Maravilha será implementada através de uma Operação Urbana Consorciada, nos termos do Estatuto das Cidades e da Lei Municipal Complementar nº 101 de 23 de Novembro de 2009, envolvendo um conjunto de ações urbanísticas e financeiras que visam promover a requalificação urbana e o desenvolvimento social, ambiental e econômico da região portuária.

A Lei Municipal Complementar nº 101 autoriza o aumento do potencial construtivo na região, ou seja, a autorização para a construção de edifícios mais altos do que os limites atuais, com exceção das áreas de preservação e patrimônio cultural e arquitetônico e dos prédios destinados aos serviços públicos.

Para explorar o novo potencial construtivo da Região Portuária os interessados deverão comprar os Certificados de Potencial Adicional Construtivo – CEPAC. Os CEPACs são títulos mobiliários, regulados pela Comissão de

Valores Mobiliários (CVM), que serão negociados no mercado através de leilões. Os valores arrecadados com a venda dos CEPACs serão totalmente investidos na Região Portuária conforme previsto pela Lei Complementar nº 101.

O cronograma da fase II prevê o início das obras para o segundo trimestre de 2011 e seu término no final de 2015. Dentre as principais intervenções previstas para esta fase do projeto destacam-se:

- Reurbanização de aproximadamente 40 km de vias (pavimentação, drenagem, sinalização, iluminação, arborização de calçadas e canteiros), implantação de novas vias e trechos de ciclovias;
- Implantação de novas redes de esgotamento sanitário, abastecimento de água, energia elétrica, telefonia e gás encanado;
- Implantação de sistema de melhoria da qualidade das águas do Canal do Mangue;
- Implantação de via de mão dupla interna, paralela à Av. Rodrigues Alves (Binário do Porto);
- Demolição do Elevado da Perimetral no trecho entre a Praça Mauá e a Av. Francisco Bicalho;
- Construção de túnel entre a Praça Mauá e a Av. Rodrigues Alves (na altura do Armazém 5) com aproximadamente 2,0 km de comprimento (dois sentidos);
- Construção de duas rampas ligando o viaduto do Gasômetro ao Santo Cristo;
- Ampliação do atual túnel ferroviário sob o Morro da Providência para receber tráfego de automóveis;
- Implantação de mobiliário urbano, tais como abrigos para automóveis, pontos de ônibus, lixeiras, totens, painéis informativos, bicicletários, etc.

Em associação às ações de revitalização urbana da região portuária, serão construídos equipamentos culturais e de entretenimento, como o Museu do Amanhã no Píer Mauá, a Pinacoteca do Rio no Palácio D. João VI na Praça

Mauá, o AQUARIO em frente aos armazéns de embarque e desembarque do Píer Mauá, a nova sede do Banco Central na altura do Armazém 08 e o Museu de Arte do Rio (MAR), no Palacete D. João VI e no prédio da Polícia Civil na Praça Mauá.

Programa Morar Carioca – Comunidade Parque Alegria

Segundo o Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro de 14 de fevereiro de 2011, a Prefeitura inaugurou, no dia 12 de fevereiro deste ano, as obras de urbanização e implantação de infraestrutura do Programa Morar Carioca, executadas pela Secretaria Municipal de Habitação (SMH) na comunidade Parque Alegria, no Caju. Situada entre a Linha Vermelha e a Avenida Brasil, foram reassentadas na comunidade 196 famílias que moravam em áreas de risco, embaixo do viaduto da linha férrea e em outros pontos da localidade. As intervenções alcançam 6.724 habitantes, num investimento de R\$ 7,9 milhões, sendo R\$ 5,4 milhões nas obras e R\$ 2,5 milhões na transferência das famílias.

As melhorias executadas na comunidade compreendem:

- construção do Espaço de Desenvolvimento Infantil (EDI), já em funcionamento;
- implantação de redes de água, esgoto e drenagem;
- pavimentação de ruas;
- criação de áreas de lazer e de esportes, equipadas com campo de futebol, 4 quadras e praças;
- iluminação pública e coleta de lixo.

Segundo a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, o Programa Morar Carioca seria parte do legado urbano das Olimpíadas Rio 2016, sendo sua meta urbanizar todas as favelas do Rio até 2020, num investimento de R\$ 8 bilhões, sendo R\$ 2 bilhões até 2012.

IV.2.4 - Projetos promovidos pela iniciativa privada

Estaleiro Inhaúma

Em junho de 2010, a Petrobrás arrendou uma área da Briclog onde funcionava o estaleiro Ishibras, por um período de 20 anos para a instalação do Estaleiro Inhaúma. O estaleiro, com capacidade de empregar até cinco mil trabalhadores, se destina à conversão de navios em FPSOs (Sistema Flutuante de Produção e Estocagem), o que atualmente é realizado no exterior. Ainda servirá como base de apoio para balsas de propriedade da Petrobras, além de utilização da área para suporte a diversas operações. Para viabilizar o empreendimento, a estatal solicitou incentivos fiscais do governo do estado.

Expansão do Terminal I do Porto do Rio de Janeiro

Encontra-se em fase de licenciamento prévio ambiental o projeto de expansão do Terminal I do Porto do Rio de Janeiro, localizado na porção mais setentrional do cais do Caju, sob concessão da Libra Terminal Rio S/A. O empreendimento em questão contempla a ampliação do píer existente e a complementação do pátio de contêineres. A expansão do cais, última etapa do projeto tem término previsto para dezembro de 2015. Serão gerados aproximadamente 100 empregos diretos durante a fase de instalação e 150 durante a fase de operação. Estima-se que com o empreendimento serão gerados ainda cerca de 350 empregos indiretos.

Expansão do Terminal II do Porto do Rio de Janeiro

Em terreno contíguo ao Terminal I, também em fase de licenciamento prévio ambiental, situa-se a Multiterminais: MultiRio e MultiCar. São previstas para 30 meses as obras de expansão do cais e readequação da retroárea. Serão gerados aproximadamente 300 empregos diretos em cada fase (instalação e de operação).