

# **SISTEMA FIRJAN**

## **Necessidade de adequação da acessibilidade ao Porto do Rio de Janeiro**

Outubro - 2011

## Expediente

**Sistema FIRJAN** | Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro  
PRESIDENTE: Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira

Conselho Empresarial de Infraestrutura  
PRESIDENTE: Mauro Ribeiro Viegas Filho

Diretoria Geral do Sistema FIRJAN  
DIRETOR: Augusto Franco Alencar

Diretoria de Desenvolvimento Econômico e Associativo  
DIRETORA: Luciana Costa M. de Sá

Gerência de Competitividade Industrial e Investimentos  
GERENTE: Cristiano Prado M. Barbosa

Equipe Técnica:  
André August Souza Herzog  
Gisah Brandão Correa  
Júlia Nicolau Butter  
Lívia Cecília Machado  
Riley Rodrigues de Oliveira  
Tatiana Lauria Vieira da Silva

Estagiária:  
Ana Thereza Carvalho Costa  
Mariana Finello Correa  
Karinna Ribeiro Di Iulio

---

### Contato

[www.firjan.org.br](http://www.firjan.org.br) | [gci@firjan.org.br](mailto:gci@firjan.org.br)  
Av. Graça Aranha, 1 / 10º andar  
Cep: 20030-002  
Rio de Janeiro - RJ  
Tel: + 55 (21) 2563-4691  
Fax: + 55 (21) 2563-4061

## **A importância do Porto do Rio de Janeiro**

O Porto do Rio de Janeiro tem como área de influência os estados de Minas Gerais, Espírito Santo, São Paulo e áreas do sudoeste de Goiás e do sul da Bahia. Em menor intensidade, o porto do Rio tem participação no comércio exterior de outros 22 estados brasileiros, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Indústria, Desenvolvimento e Comércio Exterior (MIDC).

Em 2010 o porto registrou crescimento de 11% no total movimentado, superando 10,3 milhões de toneladas (5,1 milhões de toneladas em exportação e 5,2 milhões de toneladas em importações). A corrente de negócios atingiu US\$ 16,3 bilhões, resultado em um valor médio de US\$ 1.577/ton (US\$ 1.333/ton na exportação e US\$ 1.820/ton na importação). O valor médio da carga movimentada no porto do Rio de Janeiro ficou 226,5% acima da média nacional, de US\$ 483/ton. Em relação à movimentação de carga geral, que compreende os produtos de maior valor agregado, o Rio de Janeiro registrou a 4ª maior movimentação em 2010.

O Porto do Rio de Janeiro é ainda o maior arrecadador de ICMS do estado, com R\$ 1,67 bilhão em 2010, o terceiro maior porto gerador de ICMS do país. Estimativas do governo do estado indicam que cerca de R\$ 95 milhões teriam sido repassados ao governo municipal. O município recebeu ainda, segundo estimativas da Companhia Docas/RJ, cerca de R\$ 250 milhões em ISS. Dessa forma o porto gerou, comente para o município do Rio de Janeiro, em ICMS e ISS, R\$ 345 milhões em 2010.

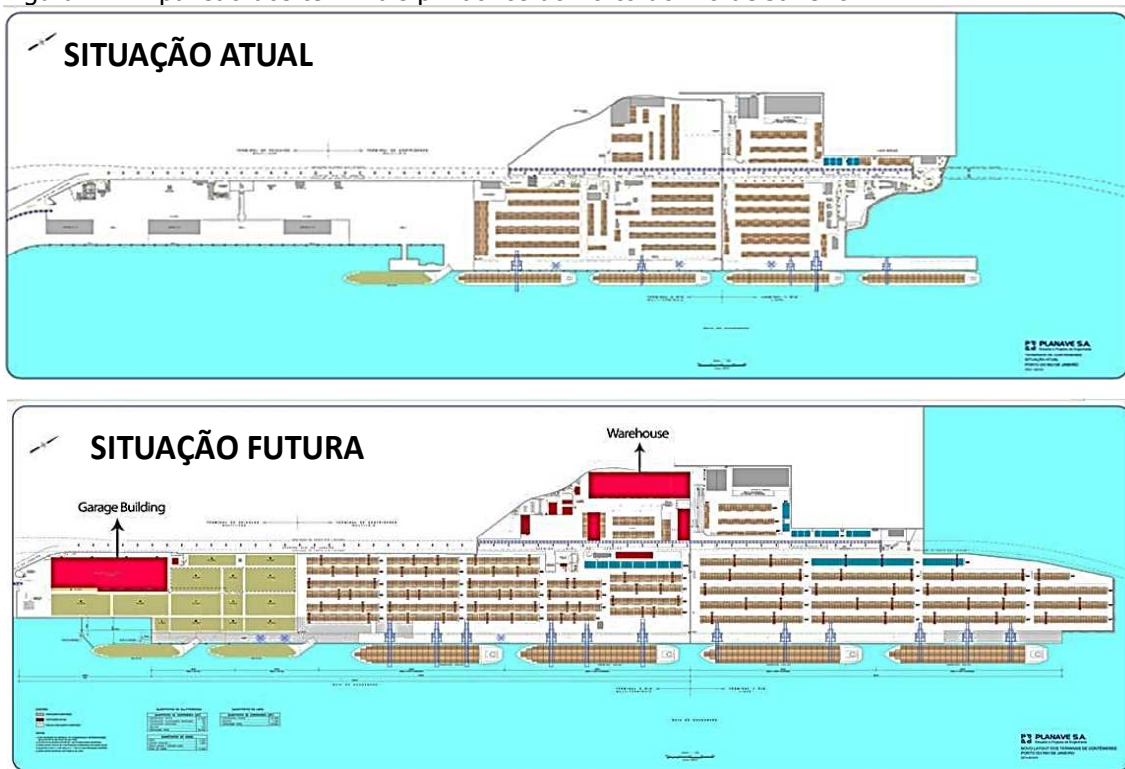
## **Expansão do Porto do Rio de Janeiro**

Entre 2011 e 2015 o Porto do Rio de Janeiro receberá mais de R\$ 1,2 bilhão em investimentos realizados por Libra Terminais, MultiRio e MultiCar nos terminais de contêineres e de roll-on roll-off (veículos). Com os investimentos a expectativa é de que o volume de movimentado pelo porto atinja 25 milhões de toneladas até 2018, um crescimento próximo de 143% nos próximos sete anos.

Com os investimentos o Porto do Rio de Janeiro terá seu cais de contêineres expandido dos 1.258 metros para 1.960 metros, um aumento de 60% que fará surgir o maior cais contínuo de contêineres da América do Sul. A capacidade de movimentação passará dos atuais 750 mil TEUs/anos para 2 milhões de TEUs/ano em 2020. Também serão adequadas novas áreas para armazenagem de contêineres. As intervenções tornarão o Porto do Rio de Janeiro o segundo do país em movimentação de contêineres.

O terminal Roll-on roll-off terá sua capacidade ampliada de 243 mil veículos/ano para 326 mil veículos/ano.

Figura 1 – Expansão dos terminais privados do Porto do Rio de Janeiro.



Fonte: Cia. Docas/RJ.

Além dos investimentos nos terminais de contêineres e roll-on roll-off, existem outros grandes projetos em execução no porto, a saber:

- ❖ Reativação dos estaleiros Caneco e Inhaúma/Petrobras (antigo Ishibras);
- ❖ Terminal externo de suporte a operações *off shore* da Petrobras;
- ❖ Desenvolvimento da base de apoio *off shore* da Brasco/OGX;
- ❖ Terminais externos de contêineres (TTC, Interportos, Depot/Libra, Sada, Carvalhão, Trans Tita);
- ❖ Canteiro para construção de plataforma (Intercan);

Para dar suporte à expansão da parte *on shore* do porto o governo federal está investindo na ampliação dos acessos marítimos. Com as obras de derrocamento e dragagem do canal de acesso o porto terá terminais de contêineres com 15 metros de

profundidade, capazes de receber a atracação de navios Super Post Panamax - de 300 metros a 347 metros de comprimento, com capacidade acima de 8 mil TEUs.

## **Impactos dos investimentos**

Esses investimentos gerarão, segundo estimativas, sete mil empregos diretos que se juntarão ao contingente empregado atualmente pelo porto, de 10 mil trabalhadores diretos e 20 mil indiretos, segundo estimativas da Cia. Docas RJ.

Como resultado, a Cia. Docas/RJ projeta que a movimentação de veículos no porto passe de 200 mil veículos/ano (548 /dia) em 2010 para 300 mil veículos/ano em 2015 (820/dia) e para 567 mil veículos/ano em 2020 (1.550/dia), a quase totalidade carretas de grande porte e bitrens.

Com base nessas projeções, são considerados fatores de alto risco para todos os empreendimentos citados, inclusive para o Porto do Rio, os seguintes fatores:

- ❖ Os constantes engarrafamentos no Caju;
- ❖ A inexistência de áreas de estacionamento para caminhões;
- ❖ A localização e funcionamento dos portões 10 (Rodrigues Alves), 24 (São Cristóvão) e 32 (Caju), fortemente impactados pelo conflito entre o tráfego de cargas e o urbano, nas avenidas Rodrigues Alves, Rio de Janeiro e Praia do Caju.
- ❖ As obras de urbanização da região através do Projeto Porto Maravilha, descasadas com a execução de obras de acessibilidade ao porto, podem inviabilizar parte de sua movimentação. É preciso integrar os projetos.

Para o Sistema FIRJAN é necessário que os programas Porto do Século XXI (que objetiva aumentar a competitividade fluminense através do aumento da capacidade de movimentação do Porto do Rio de Janeiro) e Porto Maravilha (que visa revitalizar a zona portuária), sejam executados de forma integrada. Apenas a execução integrada dos projetos de valorização urbana, de acessibilidade logística e de expansão da capacidade do porto evitará a ocorrência de conflitos entre os programas, garantindo que todos atinjam plenamente seus objetivos.

## Adequação da acessibilidade ao porto do Rio de Janeiro

A acessibilidade é maior desafio a ser vencido para que projetos de expansão do Porto do Rio de Janeiro sejam bem sucedidos. De fato, considerando que as obras de ampliação da capacidade do porto já começaram, é imprescindível a adoção de ações para adequar a acessibilidade ao ritmo de expansão da capacidade e, dessa forma, evitar que o acesso precário se torne uma barreira para o crescimento das atividades portuárias.

Existem quatro projetos essenciais para a adequação da acessibilidade ao porto do Rio de Janeiro.

O primeiro, a implantação da Avenida Alternativa, já foi iniciado, com a primeira fase (Trecho Av. Brasil – entroncamento com a Rua Carlos Seidl) entregue em 05 de novembro de 2010. O valor da obra foi de R\$ 24,3 milhões, recursos aplicados em parceria pelo governo municipal e pela União. Faltam ainda executar as outras fases do projeto para que a avenida garanta total da acessibilidade ao porto.

- ❖ Viabilizar a Av. Alternativa, com a conclusão das fases 2, 3, 4 e 5
- ❖ Executar a reforma geral e reurbanização da Rua Carlos Seidl;
- ❖ Implantar binário de acesso ao Porto, na Rua General Gurjão;
- ❖ Adequar alças do viaduto Ataulfo Alves;
- ❖ Construção de novo viaduto de acesso direto na Av. Brasil

Figura 2 – Projeto da Avenida Alternativa.



Fonte: Secretaria de Estado de Transportes – SETRANS/RJ

Existem ainda outros três projetos essenciais para que o Porto do Rio de Janeiro tenha uma acessibilidade compatível com sua importância.

- ❖ Implantar Centro de Apoio ao Caminhoneiro ("Truck Center"), com 40 mil m<sup>2</sup>, dotado de estacionamento para caminhões, sanitários, dormitórios, mecânico, borracheiro, electricista, refeitório, posto bancário etc., de forma a organizar a logística da região e garantir melhores condições de trabalho aos profissionais;
- ❖ Destinar área de 6.000 m<sup>2</sup> na Rua Carlos Seixas para implantação de mini-batalhão da Polícia Militar (empresários da região defendem parceria com governo do estado para viabilizar a implantação);

Imagem 1 – Localização pretendida do Truck Center e do Mini-batalhão da Polícia Militar.



- ❖ Rever a localização e funcionamento dos Portões 10, 24 e 32, duramente impactados pelo tráfego urbano. Localizados nas avenidas Rio de Janeiro, Rodrigues Alves e Praia do Caju, esses portões sofrem com os constantes congestionamentos, muitas vezes causados pelos caminhões que acessam o porto e disputam espaço com carros e, principalmente, ônibus. Já existem estudos para realocar esses portões, mas os projetos estão em fase inicial, sem previsão de quando serão executados.

## Valor estimado das intervenções de adequação da acessibilidade ao porto do Rio de Janeiro

O valor desses projetos, segundo as estimativas da Secretaria de Transportes do estado do Rio de Janeiro, é de R\$ 146 milhões, a saber:

<b>Obra</b>	<b>Valor Estimado (R\$ milhões)</b>
Conclusão da Av. Alternativa, fases 2, 3, 4 e 5	90
Adequação das alças do viaduto Ataulfo Alves	10
Implantação de viaduto de acesso direto da Av. Alternativa a Av. Brasil	20
Implantação do Truck Center	20
Realocação dos portões 10, 24 e 32	4
Implantação do mini-batalhão	2
<b>Total</b>	<b>146</b>

**Fonte: Secretaria de Estado de Transportes – SETRANS/RJ**

Para que esses projetos sejam realizados é necessário o envolvimento dos governos municipal, estadual e federal. Isso porque as áreas desejadas para a instalação do Truck Center e do mini-batalhão da PM já se encontram ocupadas pela Polícia Civil e pela Comlurb. Para que as obras sejam realizadas é preciso realocar as atividades realizadas pela Comlurb para uma área onde se localiza hoje o estande de tiro da Polícia Civil.

A empresa e a Polícia Civil aceitam realizar a troca da área, desde que seja fornecido um novo local para o estande de tiro. Preferencialmente a Polícia Civil deseja utilizar o Centro de Treinamento do Exército, em Cambotá, no bairro de Deodoro. Nesse local será construído o novo autódromo do Rio de Janeiro, investimento de R\$ 150 milhões, já liberados para a prefeitura pelo governo federal. O tamanho da área desejada pela Polícia Civil, aproximadamente 60 mil/m<sup>2</sup>, corresponde a menos de 5% do Centro de Treinamento do Exército.

Nesse sentido o Sistema FIRJAN entende ser essencial a participação da Secretaria Especial de Portos como mediadora das negociações, uma vez que as intervenções demandadas terão como reflexo o aumento da competitividade de um dos principais portos do Brasil.



Além das negociações para a troca das áreas, o Sistema FIRJAN entende ser importante que se busquem alternativas que garantam a realização das obras relacionadas. Mais uma vez, nesse sentido, a participação da Secretaria Especial de Portos no processo faz-se essencial, pela existência de muitas áreas pertencentes ao poder público federal na região e no município do Rio de Janeiro que poderiam ser envolvidas nessa negociação.

## Outras intervenções essenciais para a reorganização viária do Caju

**Avenida Portuária:** Projeto incluso no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a construção da Avenida Portuária é apontada como a solução definitiva para o acesso rodoviário aos cais do Caju. A nova via tem o mesmo traçado do acesso ferroviário a partir do seu cruzamento com a Avenida Brasil, permitindo o fluxo de veículos diretamente para a área portuária.

Imagem 2 – Projeto da Avenida Portuária.



**Indenização ao Exército Brasileiro por área de 60 mil/m<sup>2</sup> do CTE:** Embora não seja uma obra logística em sua essência, a liberação de recursos para garantir o pagamento de indenização ao Exército Brasileiro pela transferência do estande de tiro da Polícia Civil do Rio de Janeiro, localizado no Caju, para o estande existente no Centro de Treinamento de Cambotá, em Deodoro. Correspondente a cerca de 5% do Centro de Treinamento, o estande

de tiro já montado reduz a necessidade de investimentos na construção de nova infraestrutura para a Polícia Civil.

<b>Obra</b>	<b>Valor Estimado (R\$ milhões)</b>
Implantação da Av. Portuária	165
Indenização pela área do Exército Brasileiro	50
<b>Total</b>	<b>215</b>

**Fonte: Secretaria de Estado de Transportes – SETRANS/RJ**

### **Valor total estimado das intervenções**

Considerando os valores totais estimados pelo governo do estado do Rio de Janeiro nos projetos relacionados nesse documento, o investimento para a construção da infraestrutura necessária para garantir a plena acessibilidade ao Porto do Rio de Janeiro totaliza R\$ 361 milhões.

<b>Obra</b>	<b>Valor Estimado (R\$ milhões)</b>
Adequação da acessibilidade ao porto do Rio de Janeiro	146
Reorganização viária do Caju	215
<b>Total</b>	<b>361</b>

**Fonte: Secretaria de Estado de Transportes – SETRANS/RJ**

## **Considerações finais**

Diante do volume de investimentos a serem realizados no Porto do Rio de Janeiro nos próximos cinco anos com o intuito de torna-lo o segundo porto nacional em volume de movimentação de contêineres, além de aumentar em 143% o volume movimentado no período de sete anos, garantir sua acessibilidade é imprescindível para que os objetivos sejam alcançados.

Destaca-se a necessidade de buscar a integração entre os projetos Porto do Século XXI e Porto maravilha, uma vez que a realização das obras de revitalização urbana na zona portuária, sendo realizadas de forma descasada das obras de acessibilidade e de expansão da capacidade do porto pode fazer com que esse venha a ser parcialmente inviabilizado. Um risco claro é a derrubada do elevador da Perimetral. Sua execução pode levar ao fechamento de dois portões de acesso ao porto, o que teria graves impactos na movimentação de cargas.

Diante do exposto, verifica-se que, sem a realização das obras de melhoria nos acessos e de construção de novas vias que mitiguem o conflito do tráfego de cargas com o tráfego urbano, o porto não atingirá sua capacidade ampliada de movimentação, resultando em prejuízos para a iniciativa privada e para o setor público, especialmente no que tange à arrecadação de impostos, especialmente o ICMS.

Desta forma, diante dos impactos das obras citadas para a competitividade empresarial fluminense e brasileira, faz-se essencial uma ação integrada dos entes federativos para garantir que sejam executadas o mais rapidamente possível.

*Sistema*  
**FIRJAN**



INFORMA, FORMA, TRANSFORMA.