



PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO

PORTO DE FORTALEZA

DEZEMBRO/2022



INTRODUÇÃO

Um Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) bem estruturado tem sido uma ferramenta fundamental para administração portuária, capaz de orientar o desenvolvimento de um Porto e otimizar a exploração de suas áreas, evitando eventuais conflitos de interesse decorrentes da falta de um planejamento claro.

Recentemente, no entanto, tem ganhado ainda mais importância. Em um contexto de desburocratização da exploração de áreas dos Portos Organizados, de forma a atrair cada vez mais investimentos para o setor, o PDZ tem assumido um papel chave para a garantia do uso racional de recursos e investimentos e da otimização da exploração das áreas dos portos.

A aderência ao PDZ tem figurado como importante critério, seja para a elaboração da versão simplificada de estudos prévios de viabilidade técnica, conforme regulamenta a Resolução ANTAQ nº 7.821, de 19 de junho de 2020, para a flexibilização da exploração indiretas de áreas não afetadas às operações portuárias, conforme prevê a Portaria do Ministério da Infraestrutura nº 51, de 23 de março de 2021, ou ainda pela recente previsão de dispensa de licitação para uso temporário de áreas com movimentação de cargas com mercado não consolidado, promovida pelo Decreto nº 10.672, de 12 de abril de 2021.

Ao mesmo tempo que deve garantir continuidade de projetos e prezar pela relação harmoniosa entre os diferentes entes interessados e impactados pela operação portuária, o instrumento não pode servir de entrave para o uso otimizado dos ativos dos portos. Neste sentido, a edição da Portaria MINFRA nº 61, de 10 de junho de 2021, que regulamenta a elaboração dos instrumentos de planejamento do Setor Portuário, representou um significativo avanço em direção à modernização do PDZ, com a otimização do conteúdo mínimo exigido e com a previsão de procedimento simplificado para alterações pontuais no instrumento.

Entendendo este contexto, a Companhia Docas do Ceará (CDC) promoveu, a atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Fortaleza tendo como principal diretriz a simplificação do conteúdo e a apresentação de informações de forma objetiva para facilitar a compreensão geral do

documento pelos interessados e dinamizar o processo de revisão em decorrência de fatos novos que possam surgir durante o acompanhamento da execução do Plano.

O alinhamento estratégico foi outra importante diretriz que orientou a elaboração deste documento. Buscou-se aproveitar ao máximo as premissas e diretrizes dadas pelo Plano Mestre do Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém, publicado pelo Ministério da Infraestrutura em fevereiro de 2020¹, incluindo a projeção de demanda e o plano de ações e investimentos propostos pelo Poder Concedente, sem deixar de considerar a aderência aos objetivos definidos o Planejamento Estratégico da CDC e as ações do Plano de Ações da Companhia.

Com a atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, a CDC dá mais um importante passo em direção à modernização da Companhia, de forma que possa cumprir seu propósito de oferecer serviços e infraestrutura eficientes, bem como ser indutora do comércio e do desenvolvimento econômico com responsabilidade socioambiental para, em 2024, ser reconhecida como Autoridade Portuária referência no Nordeste pela gestão portuária eficiente e ambientalmente sustentável.

¹ O Plano Mestre do Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém encontra-se disponível tanto no Site do Ministério da Infraestrutura (<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/planejamento-e-gestao/planos-mestres-portos>) e no site da CDC (<http://www.docasdoceara.com.br/acoes-e-programas>).

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	2
1. INFORMAÇÕES GERAIS.....	6
1.1. LOCALIZAÇÃO	6
1.2. DADOS CADASTRAIS	7
1.3. MARCOS LEGAIS	8
1.4. DELIMITAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO (POLIGONAL)	9
1.5. ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E DE GESTÃO	10
2. ZONEAMENTO	11
2.1. ÁREAS E INSTALAÇÕES AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIA.....	11
2.2. ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS ARRENDADAS	19
2.3. ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA ARRENDAMENTO	23
2.4. ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS	27
2.5. ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS EM EXPLORAÇÃO INDIRETA.....	32
2.6. ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA EXPLORAÇÃO INDIRETA.....	36
2.7. TERMINAIS DE USO PRIVADO DENTRO DA POLIGONAL DO PORTO	41
2.8. ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS.....	41
2.9. ÁREAS DE INTERESSE PORTUÁRIO FORA DO PORTO ORGANIZADO	42
3. INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO	44
3.1. ENERGIA ELÉTRICA	44
3.2. ABASTECIMENTO DE ÁGUA	45
4. RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO	46
4.1. TRÁFEGO AQUAVIÁRIO	46
4.2. TRÁFEGO TERRESTRE	47

5. LICENCIAMENTO AMBIENTAL	48
6. ISPS CODE.....	49
7. VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO	51
7.1. VIAS DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA.....	51
7.2. VIAS DE CIRCULAÇÃO FERROVIÁRIA.....	53
8. ACESSOS TERRESTRES	55
8.1. RODOVIÁRIOS	55
8.2. FERROVIÁRIOS.....	58
8.3. DUTOVIÁRIOS	61
9. ACESSOS AQUAVIÁRIOS	63
9.1. CANAL DE ACESSO	63
9.2. BACIA DE EVOLUÇÃO.....	65
9.3. ÁREAS DE FUNDEIO.....	66
10. INTERFERÊNCIA DO PLANO DIRETOR URBANO DO MUNICÍPIO NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO	68
11. PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS	73
11.1. MELHORIAS OPERACIONAIS.....	74
11.2. INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS	78
11.3. ACESSOS AO PORTO	81
11.4. GESTÃO PORTUÁRIA	86
11.5. MEIO AMBIENTE.....	92
11.6. PORTO-CIDADE	95

1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1. LOCALIZAÇÃO

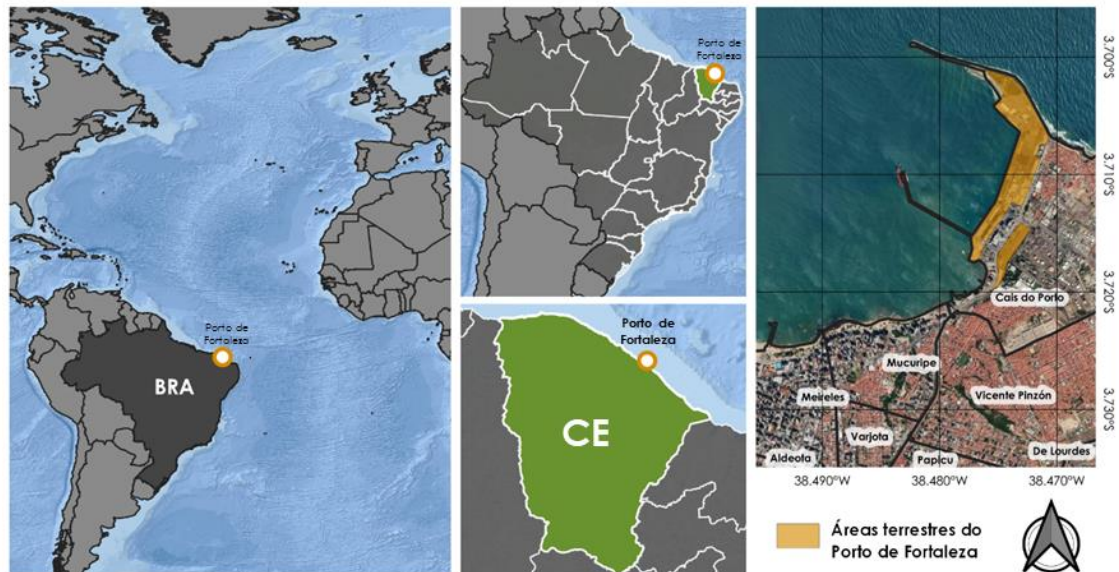


Figura 1 - Localização do Porto de Fortaleza²

O Porto de Fortaleza está situado na Enseada de Mucuripe, em Fortaleza, capital do Estado do Ceará, em local de destaque por sua proximidade com grandes centros do mercado mundial, como a Europa e a América do Norte, e com o Canal do Panamá.

Tabela 1 - Coordenadas e Endereço do Porto de Fortaleza

Coordenadas Geográficas	Latitude 03° 42' 27,8" S Longitude 038° 28' 30" W
Endereço	Praça Amigos da Marinha s/n, Mucuripe Fortaleza/CE CEP 60180-422

² Todos os mapas deste documento adotam o Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas (SIRGAS 2000) como Sistema de Referência de Coordenadas.

1.2. DADOS CADASTRAIS

O Porto é administrado pela Companhia Docas do Ceará (CDC), empresa pública vinculada ao Ministério da Infraestrutura que tem como missão desenvolver e administrar o Porto de Fortaleza, oferecendo serviços e infraestrutura eficientes, bem como ser indutor do comércio e do desenvolvimento econômico com responsabilidade socioambiental.

Tabela 2: Dados cadastrais do Porto de Fortaleza

Administração	Companhia Docas do Ceará (CDC)
CNPJ	07.223.670/0001-16
E-mail	codcon@docasdoceara.com.br
Telefones	(85) 3266-8800 (Sede Administrativa) (85) 3266-8831 (Portão 24h – Operacional)
Página web	http://www.docasdoceara.com.br/
Regime de exploração	Empresa pública vinculada ao Ministério da Infraestrutura (MInfra)

1.3. MARCOS LEGAIS

Tabela 3 - Legislação vigente que regulamenta a exploração do Porto de Fortaleza

Instrumento Legal	Ementa
Lei Federal nº 12.815 de 5 de junho de 2013	Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.
Decreto nº 8.033 de 27 de junho de 2013	Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.
Portaria Mlnfra nº 61 de 10 de junho de 2020	Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário: Planos Mestres (PM), Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e Plano Geral de Outorgas (PGO).
Portaria Mlnfra nº 51 de 23 de março de 2021	Disciplina a exploração direta e indireta de áreas e instalações não afetadas às operações portuárias, e dá outras providências.
Portaria MTPA nº 574 de 26 de dezembro de 2018	Disciplina a descentralização de competências relacionadas à exploração indireta das instalações portuárias dos portos organizados às respectivas administrações portuárias, e cria o Índice de Gestão da Autoridade Portuária IGAP.
Portaria Mlnfra nº 530 de 13 de agosto de 2019	Estabelece normas para alterações em contratos de arrendamento portuário.
Portaria Mlnfra nº 512 de 5 de junho de 2019	Define a área do Porto Organizado de Fortaleza, no Estado do Ceará.
Resolução Normativa ANTAQ nº 7 de 30 de maio de 2016	Aprova a norma que regula a exploração de áreas e Instalações Portuárias sob gestão da Administração do Porto, no âmbito dos Portos Organizados.
Resolução ANTAQ nº 7.821 de 19 de junho de 2020	Dispõe sobre os procedimentos para elaboração da versão simplificada dos estudos prévios de viabilidade técnica mencionados no art. 6º, § 1º, inciso IV do Decreto nº 8.033, de 2013, limitando para esses casos, o prazo contratual em 10 anos e a receita bruta máxima em R\$ 330 milhões.
Lei nº 13.303 de 30 de junho de 2016	Dispõe sobre o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.
Decreto nº 9.660 de 1º de janeiro de 2019	Dispõe sobre a vinculação das entidades da administração pública federal indireta.

1.4. DELIMITAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO (POLIGONAL)

A área do Porto Organizado de Fortaleza encontra-se definida na Portaria do Ministério da Infraestrutura nº 512, de 5 de junho de 2019. As coordenadas dos 724 vértices que delimitam a área estão descritas nos quatorze anexos da Portaria³ e abrangem tanto as áreas terrestres, com extensão de 474.341,35 m², quanto as marítimas, com 8.755.233,46 m².



Figura 2 - Poligonal do Porto Organizado de Fortaleza

A parte terrestre pode ser dividida em duas: a primeira, chamada de Área Principal, abrange todas as áreas contíguas ao cais, do cais pesqueiro ao sul à praia mansa ao norte; a segunda está localizada mais ao sul onde opera o parque ferroviário de triagem do Mucuripe e outras atividades não operacionais. A parte marítima, por sua vez, abrange os elementos do acesso aquaviário como canal de acesso, bacias de evolução e fundeadouros.

³ Tanto a Portaria do Ministério da Infraestrutura nº 512/2019, com a descrição das coordenadas dos vértices da área do porto organizado, quanto o arquivo georreferenciado da poligonal encontram-se disponíveis no site do Ministério da Infraestrutura (<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/poligonais>, acesso em abril de 2021), além de estarem reproduzidas na base de dados georreferenciada anexa a este PDZ.

1.5. ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E DE GESTÃO

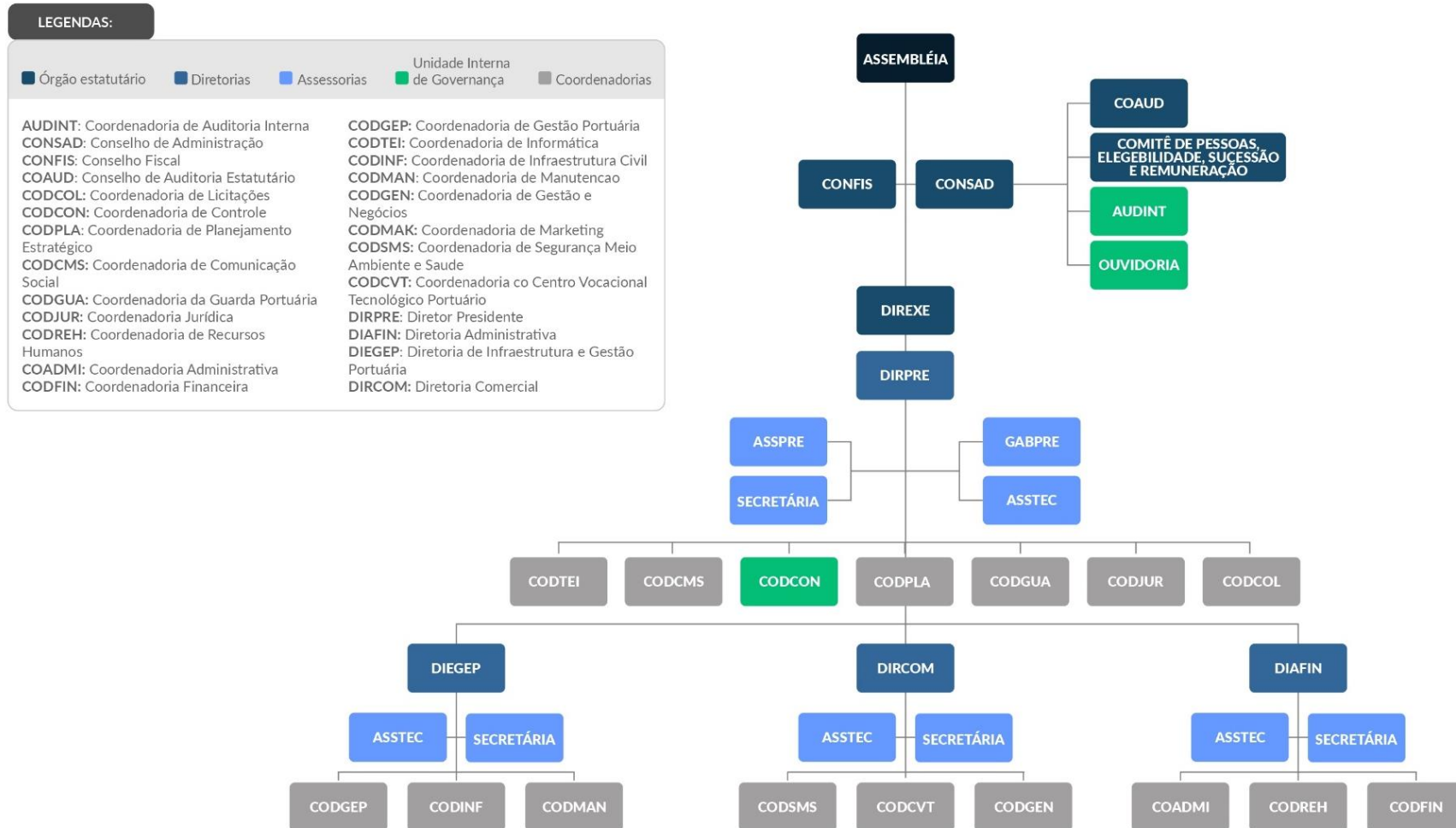


Figura 3 – Estrutura Organizacional da Companhia Docas do Ceará

2.ZONEAMENTO

2.1. ÁREAS E INSTALAÇÕES AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIA

As áreas afetadas às operações portuárias são aquelas localizadas dentro da poligonal do porto organizado que são diretamente destinadas ao exercício das atividades de armazenagem de cargas ou movimentação de cargas ou passageiros, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, conforme definições do Decreto nº 8.033/2013 e da Portaria Mlnfra nº 61/2020.

A área do Porto de Fortaleza dispõe de cais, armazéns, pátios e píer petroleiro destinados a movimentação de Granéis Sólidos Vegetais e Minerais, Carga Geral Solta, Contêineres e Granéis Líquidos, além de um Terminal de Passageiros.

Nestas áreas em 2020 foram movimentadas 4,9 milhões de toneladas, registrando um aumento de 12% com relação à movimentação do ano anterior. A distribuição percentual de cada natureza de carga movimentada em 2020 e os principais produtos para cada natureza de carga encontram-se apresentadas na Tabela 4.

Tabela 4 - Participação dos perfis de cargas na movimentação em 2020

Natureza de Carga	Principais Produtos	Participação em 2020
Granel Líquido	Gasolina Diesel GLP Petróleo Bruto Etanol Lubrificantes Óleo de Palma	45,3%
Granel Sólido Vegetal	Trigo	24,4%
Granel Sólido Mineral	Escória Clínquer Coque de Petróleo Minério de Manganês	22,2%
Carga Geral	Contêineres	8,1%

Comparando-se o resultado atingido com a Projeção de Demanda do Plano Mestre do Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém, considerando apenas o Porto de Fortaleza, observa-se a participação das naturezas de carga na

movimentação total manteve-se dentro do esperado para os Granéis Sólidos Vegetais e para os Granéis Líquidos. Já a participação Granéis Sólidos Minerais foi maior que o esperado: o Plano Mestre previa 11,0% enquanto o registrado foi 22,2%. Por outro lado, a participação de Carga Geral obtida em 2020, de 8,1%, foi menor que a esperada de 19,8%.

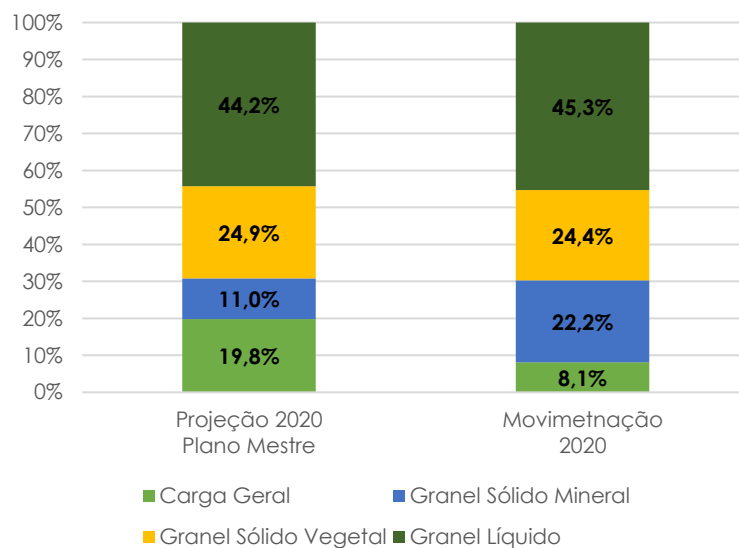


Figura 4 – Participação percentual dos perfis de carga na movimentação total do Porto de Fortaleza projetado e movimentado.

As áreas atualmente destinadas para a armazenagem e movimentação de cargas e passageiros encontram-se apresentadas na Figura 5 e descritas na Tabela 5.

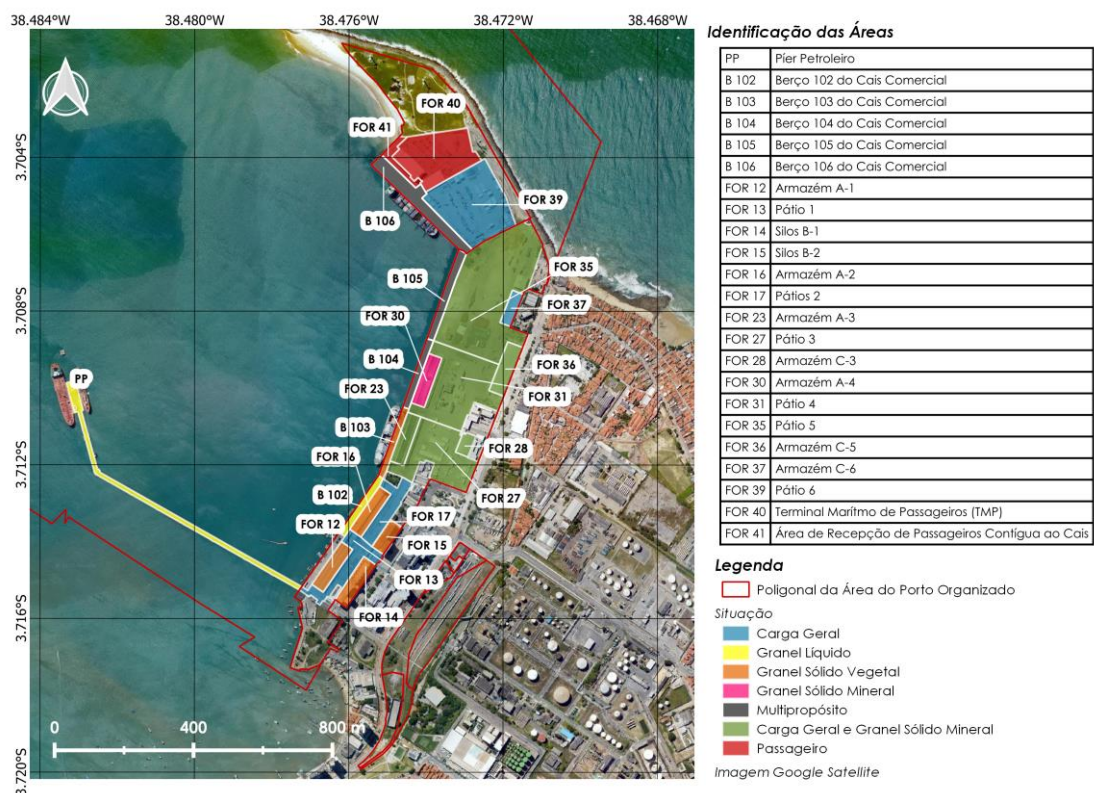


Figura 5 - Áreas e instalações afetadas às operações portuárias – situação atual.

Tabela 5 - Características das áreas e instalações afetadas às operações portuárias – situação atual

Número da Área/Instalação	Nome/Identificação da área	Área (m ²)	Perfil de Carga	Tipo de instalação
PP	Pier Petroleiro	12.455,02	Granel Líquido	Acostagem
B 102	Berço 102 do Cais Comercial	3.871,03	Granel Líquido	Acostagem
B 103	Berço 103 do Cais Comercial	3.679,59	Granel Sólido Vegetal	Acostagem
B 104	Berço 104 do Cais Comercial	3.901,85	Multipropósito	Acostagem
B 105	Berço 105 do Cais Comercial	5.830,15	Multipropósito	Acostagem
B 106	Berço 106 do Cais Comercial	13.448,94	Multipropósito	Acostagem
FOR 12	Armazém A-1	6.000,00	Granel Sólido Vegetal	Armazenagem
FOR 13	Pátio 1	12.255,46	Carga Geral	Armazenagem
FOR 14	Silos B-1	6.000,00	Granel Sólido Vegetal	Armazenagem

Número da Área/Instalação	Nome/Identificação da área	Área (m ²)	Perfil de Carga	Tipo de instalação
FOR 15	Silos B-2	3.885,00	Granel Sólido Vegetal	Armazenagem
FOR 16	Armazém A-2	6.174,00	Granel Sólido Vegetal	Armazenagem
FOR 17	Pátios 2	9.326,08	Carga Geral	Armazenagem
FOR 23	Armazém A-3	6.023,50	Granel Sólido Mineral e Carga Geral	Armazenagem
FOR 27	Pátio 3	27.455,53	Granel Sólido Mineral e Carga Geral	Armazenagem
FOR 28	Armazém C-3	2.397,46	Granel Sólido Mineral e Carga Geral	Armazenagem
FOR 30	Armazém A-4	6.016,03	Granel Sólido Mineral	Armazenagem
FOR 31	Pátio 4	36.742,01	Carga Geral e Granel Sólido Mineral	Armazenagem
FOR 35	Pátio 5	71.074,65	Carga Geral e Granel Sólido Mineral	Armazenagem
FOR 36	Armazém C-5	6.835,84	Carga Geral e Granel Sólido Mineral	Armazenagem
FOR 37	Armazém C-6	3.301,47	Carga Geral	Armazenagem
FOR 39	Pátio 6	38.412,21	Carga Geral	Armazenagem
FOR 40	Terminal Marítimo de Passageiros (TMP) ⁴	27.640,09	Passageiro	Terminal de Passageiros
FOR 41	Área de Recepção de Passageiros Contígua ao Cais	3.655,94	Passageiro	Terminal de Passageiros

⁴ Todas as áreas afetadas à operação portuária encontram-se em imóvel registrado na Secretaria de Patrimônio da União (SPU) sob o Registro Imobiliário de Patrimônio (RIP) nº 1389 0002141-55, com exceção do Terminal Marítimo de Passageiros (FOR 40) que faz parte do imóvel de RIP nº 07223670/0001-16.

2.1.1. Reorganização das áreas

Atualmente não são esperadas alterações importantes nos perfis de cargas a serem movimentadas no Porto de Fortaleza. O crescimento médio de movimentação total esperado de 2,7% ao ano até 2040, conforme projeção de demanda do Plano Mestre do Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém, será sustentado pela atração de mais cargas em todos os perfis já movimentados e por melhorias operacionais e investimentos portuários nas áreas já existentes, priorizando-se o investimento privado decorrente de arrendamento. É importante destacar que, por ser um porto urbano, a expansão da atividade portuária em novas áreas também é dificultada.

Com relação a variação na participação percentual dos perfis de carga movimentados no Porto de Fortaleza observada em 2020 quando comparada aos anos anteriores, evidenciada na Figura 4, é importante destacar que boa parte da infraestrutura utilizada para movimentação e armazenagem de Cargas Gerais é compartilhada com Granéis Sólidos Minerais, como os Pátios 4 e 5 (FOR 31 e FOR 35), o Armazém A-3 (FOR 23) e o Berço 105. Como a variação foi observada apenas para estes perfis, não são esperadas alterações significativas que justifiquem mudanças de perfil no zoneamento.

Sendo assim, nos horizontes dos próximos quatro anos (curto prazo), dez anos (médio prazo) e vinte anos (longo prazo), as únicas alterações de áreas operacionais esperadas são decorrentes de ajustes de geometria prevendo a incorporação de áreas atualmente consideradas não afetadas às operações portuárias e outros projetos de utilização das áreas, conforme demonstrado na Figura 6 e descrito na Tabela 6. Na Tabela 7 são apresentadas as características das áreas após sofrerem alteração no curto prazo. Destaca-se que não são esperadas alterações nas áreas afetadas às operações portuárias para o médio prazo (até 2031) e longo prazo (até 2041).

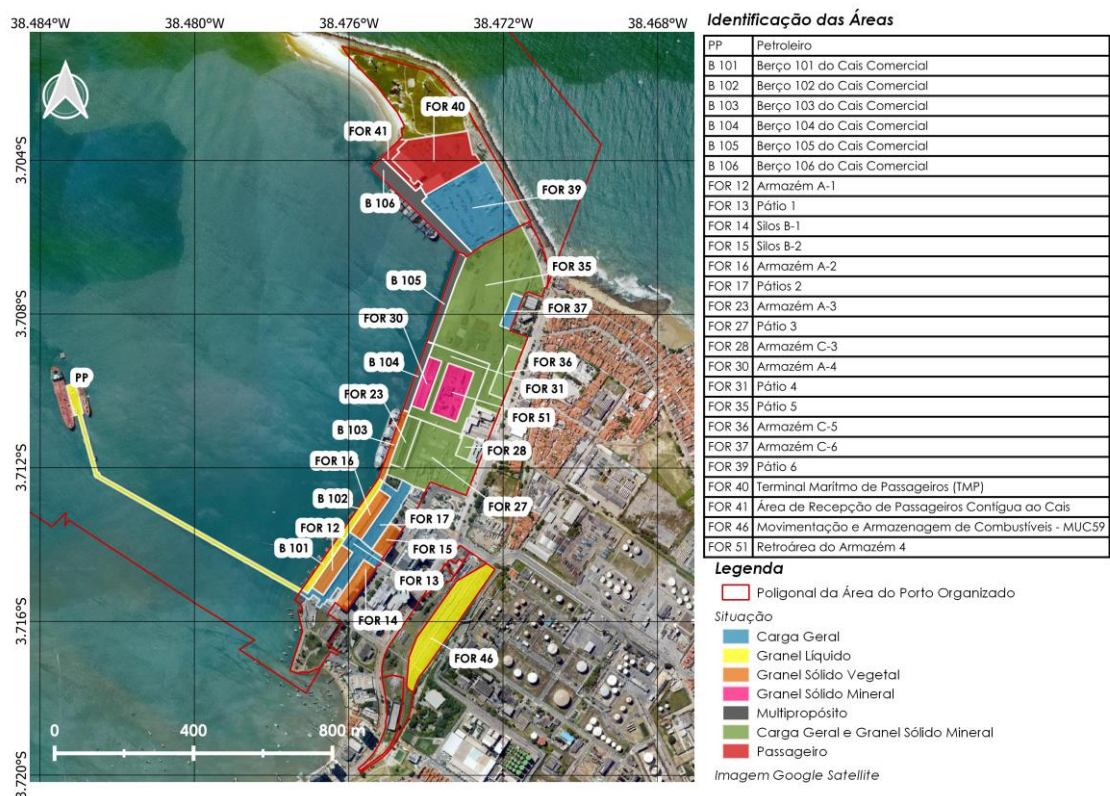


Figura 6 – Reorganização das áreas afetas às operações portuárias no curto prazo (2025), médio prazo (2031) e longo prazo (2041).

Tabela 6 – Descrição das alterações de áreas afetas às operações portuárias esperadas para o curto prazo (2025).

B 101 – Berço 101 do Cais Comercial	Apesar de ser considerada área não afeta a operação portuária no cenário atual, dedicada a receber embarcações de apoio portuário, existe a expectativa de que o Berço 101 possa ser parcialmente ocupado por embarcações de Granéis Líquidos, especialmente combustíveis com destaque para o GLP. Sendo assim, no curto prazo prevê-se a inclusão desta parte do cais comercial dentre as áreas afetas à operação portuária.
FOR 13 – Pátio 1	O Pátio 1 deve sofrer uma pequena redução de área no curto prazo , sem impacto significativo em sua capacidade, pela expansão esperada da área destinada ao Centro de Controle Operacional (FOR 07) utilizado para movimentação de Granéis Líquidos e atualmente explorado pela Petrobrás. O interesse na expansão foi manifestado pela empresa e está sendo considerado no processo atual de revisão do contrato de exploração da área.

FOR 27 – Pátio 3	Encontra-se prevista a ampliação do Pátio 3 pelo adensamento das áreas não afetadas à operação portuária atualmente ocupadas pelo Estacionamento Sede Norte (FOR 24), pelo Almoxarifado (FOR 25) e pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) de Fortaleza (FOR 26), que deverão estar disponíveis no curto prazo (até 2025). Mais informações sobre a disponibilidade dessas áreas são apresentadas no item 2.4 que trata das ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS.
FOR 28 – Armazém C-3	Buscando a otimização operacional das oportunidades de negócio do Porto de Fortaleza, é prevista no curto prazo a incorporação ao Armazém C-3 de área não afetada à operação da Sala Laboratório (FOR 52).
FOR 31 – Pátio 4	Encontra-se em fase de realização de estudos uma proposta de arrendamento do Armazém A4 (FOR 30), prevendo a incorporação de parte do Pátio 4 para permitir a instalação de empreendimento destinado à movimentação de granéis sólidos minerais. Além disso, para permitir a operação do Pátio 5 (FOR 35) de forma combinada com o Armazém C-5 (FOR 36), está prevista a incorporação de outra parte deste pátio ao Pátio 5 (FOR 35). Sendo assim é esperada a redução da área do Pátio 4 no curto prazo .
FOR 35 - Pátio 5	No curto prazo (até 2025) é esperada a alteração da geometria do Pátio 5 para possibilitar a duplicação do acesso ao Terminal Marítimo de Passageiros (TMP) conforme previsto no Acordo de Cooperação firmado entre os a CDC, a Prefeitura Municipal de Fortaleza e o Governo do Estado do Ceará firmado em novembro de 2019. Para compensar as perdas, é prevista ainda a incorporação de parte da área antigamente ocupada pelo Corpo de Bombeiros (FOR 38). Mais informações sobre o projeto são apresentadas no item 2.4 que trata das ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS. Também se encontra prevista a ampliação do Pátio 5 por incorporação de parte do Pátio 4 (FOR 31) com o objetivo de permitir a operação do pátio de forma combinada com o Armazém C-5 (FOR 36).
FOR 39 – Pátio 6	Em função da remoção do parque eólico que se encontra em andamento em 2021, no curto prazo será possível ampliar a área do Pátio 6 juntamente com a ampliação do acesso ao TMP (FOR 42).
FOR 46 – Movimentação e Armazenagem de Granéis Líquidos	Encontra-se em andamento o processo de arrendamento desta área, denominada também como MUC 59, destinada à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos combustíveis. O estudo considerado no arrendamento prevê o uso operacional desta área no curto prazo , até 2025, a partir da realocação dos trilhos do atual Terminal Ferroviário do Mucuripe que opera no local para área contígua (FOR 45).
FOR 51 – Retroárea do Armazém A-4	Conforme mencionado ao descrever as alterações previstas no Pátio 4 (FOR 31), os estudos para arrendamento do Armazém A-4 para movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais preveem também a utilização de parte do Pátio 4. Sendo assim, espera-se que uma nova área seja criada no curto prazo , prevendo a movimentação de granéis sólidos minerais.

Tabela 7 - Características das áreas afetadas à operação portuária após sofrerem alterações

#	Horizonte de Alteração	Nome/Identificação da área	Área (m ²)	Perfil de Carga	Tipo de instalação
B 101	Curto Prazo	Berço 101 do Cais Comercial	3.863,71	Granel Líquido	Acostagem
FOR 13	Curto Prazo	Pátio 1	11961,58	Carga Geral	Armazenagem
FOR 27	Curto Prazo	Pátio 3	30.411,17	Carga Geral e Granel Sólido Mineral	Armazenagem
FOR 28	Curto Prazo	Armazém C-3	2449,18	Carga Geral e Granel Sólido Mineral	Armazenagem
FOR 31	Curto Prazo	Pátio 4	19.326,34	Carga Geral e Granel Sólido Mineral	Armazenagem
FOR 35	Curto Prazo	Pátio 5	76.724,52	Carga Geral e Granel Sólido Mineral	Armazenagem
FOR 39	Curto Prazo	Pátio 6	39.145,2	Carga Geral	Armazenagem
FOR 46	Curto Prazo	Movimentação e Armazenagem de Granéis Líquidos – MUC 59	25.628,00	Granéis Líquidos	Armazenagem
FOR 51	Curto Prazo	Retroárea do Armazém A-4	11.767,54	Granéis Sólidos Minerais	Armazenagem

2.2. ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS ARRENDADAS

Atualmente o Porto de Fortaleza conta com dois arrendamentos vigentes que preveem a exploração de três das áreas afetadas às operações portuárias para movimentação ou armazenagem de granéis sólidos vegetais, conforme apresentado na Figura 7. Detalhes dos contratos de arrendamento encontram-se descritos na Tabela 8.

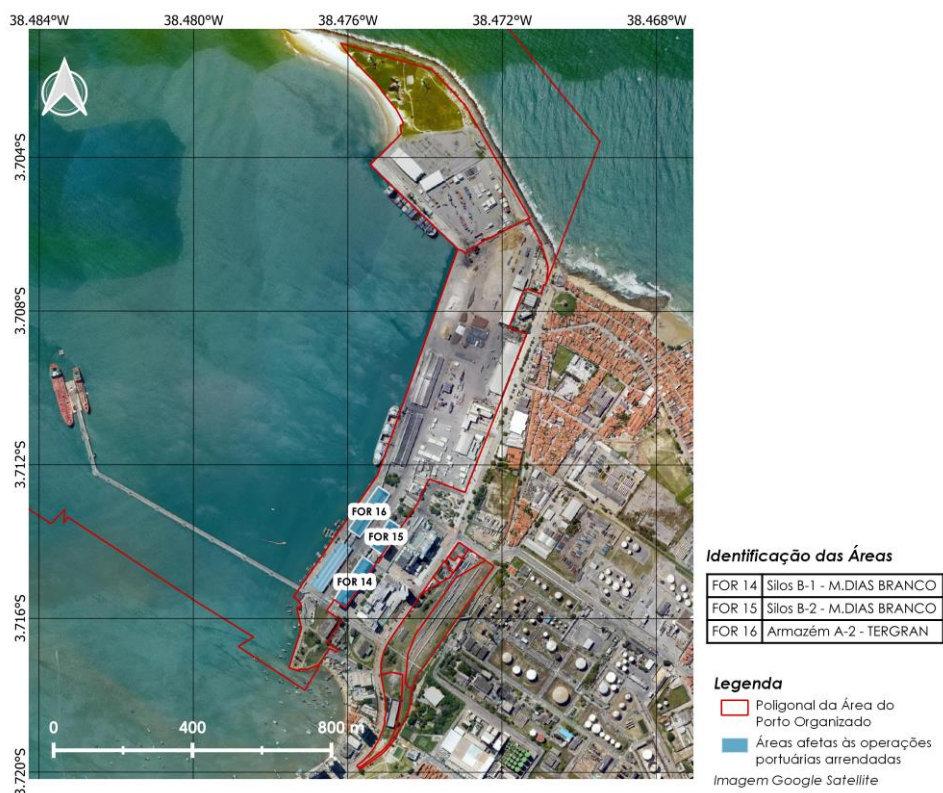


Figura 7 – Áreas e instalações afetadas às operações portuárias arrendadas – situação atual.

Tabela 8 - Características das áreas e instalações afetas às operações portuárias arrendadas – situação atual

Número da Área e Identificação	Área (m ²)	Nº do Contrato	Arrendatária	Objeto	Tipos de Produtos Movimentados	Data de Início do Contrato	Data de Término do Contrato	Possibilidade e de Prorrogação
FOR 16 - Armazém A-2	6.174,00	Contrato de Arrendamento nº 001/97	TERGRAN - TERMINAIS DE GRÃOS DE FORTALEZA	Arrendamento do Armazém A-2 do porto de fortaleza, para uso exclusivo de armazenamento de granéis sólidos	Granel Sólido Vegetal - Trigo	01/04/1998	31/03/2028	Sim
FOR 14 - Silos B-1	6.000,00	Contrato de Arrendamento nº 001/91	M. DIAS BRANCO	Implantação de um conjunto de silos para cereais a granel e moinho para industrialização de trigo e seus derivados. Pátio B1 e Pátio B2 lote 1 e lote 2.	Granel Sólido Vegetal - Trigo	12/05/1992	11/05/2032	Não
FOR 15 - Silos B-2	3.885,00							

2.2.1. Reorganização das áreas

A expectativa da CDC é de que o número de áreas afetadas às operações portuárias arrendadas do Porto de Fortaleza aumente nos próximos anos. Encontram-se em andamento três processos de arrendamento pelo poder concedente para exploração de três áreas disponíveis no Porto:

- Terminal para movimentação de granel sólido (trigo em grãos) no Armazém A-1 (FOR 12), denominado MUC 01 para fins de arrendamento;
- Área destinada à Movimentação e à Armazenagem de Granéis Líquidos (FOR 46), denominada MUC 59 para fins de arrendamento;
- Terminal Marítimo de Passageiros (FOR 40).

Além disso, encontra-se em elaboração os estudos para arrendamento do Armazém A-4 (FOR 30) e da retroárea constituída de parte do Pátio 4 (FOR 51), destinadas à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais.

A situação do arrendamento de cada uma dessas áreas, bem como a expectativa para conclusão do processo licitatório encontra-se detalhada na tabela.

Tabela 9 – Arrendamentos de áreas do Porto de Fortaleza atualmente previstos

#	Nome/Identificação da área	Área (m ²)	Situação	Previsão de arrendamento
FOR 12	Armazém A-1 - Terminal para movimentação de granel sólido (trigo em grãos) – MUC 01	6.000,00	Elaboração de Edital	4ºTRI/2020
FOR 40	Terminal Marítimo de Passageiros (TMP)	27.640,09	Leilão Suspenso	Curto Prazo
FOR 46	Movimentação e Armazenagem de Granéis Líquidos – MUC 59	25.628,00	Consulta Pública Concluída	Curto Prazo
FOR 30	Armazém A-4	6.016,03	Estudos em elaboração	Curto Prazo
FOR 51	Retroárea do Armazém A-4	11.767,54		

Neste item, no entanto, segundo especificações da Portaria MInfra nº 61/2020, são apresentadas apenas as alterações decorrentes do vencimento dos prazos dos contratos de arrendamento vigentes, que gerarão alteração de zoneamento apenas nos horizontes de médio e longo prazos conforme consta na Figura 8 e na Tabela 10.

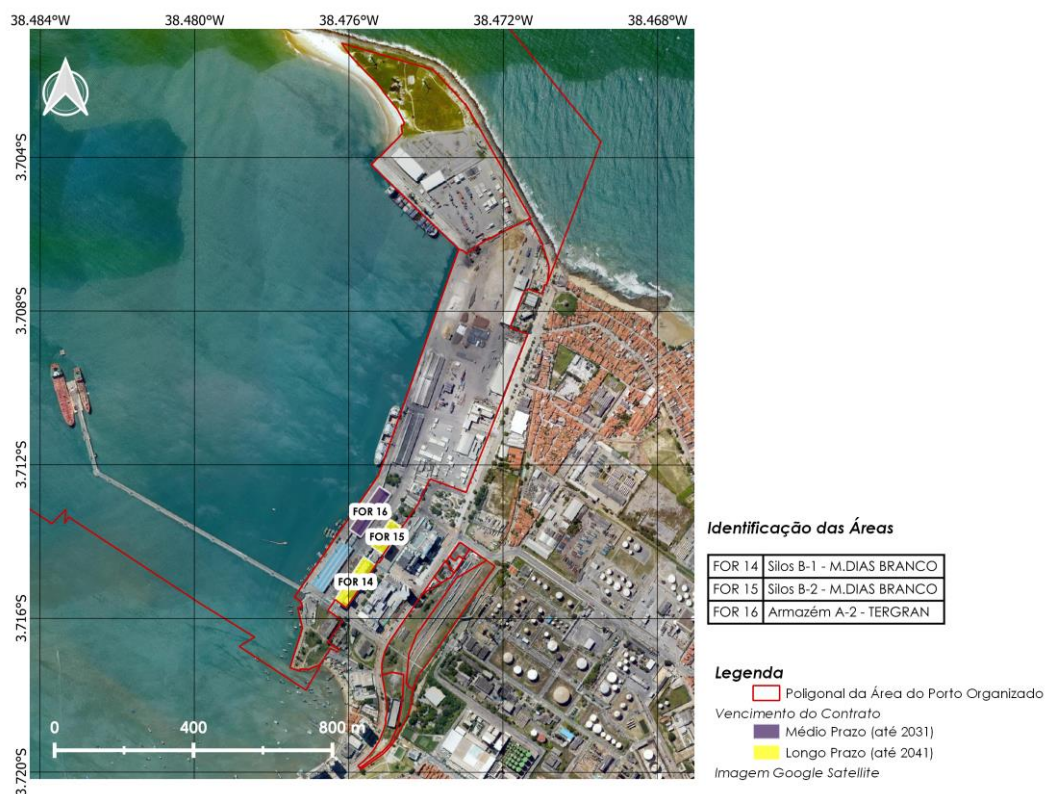


Figura 8 – Áreas e instalações afetadas às operações portuárias arrendadas que se tornarão disponíveis para arrendamento no médio (2031) e longo prazo (2041).

Tabela 10 - Descrição das alterações de áreas afetadas às operações portuárias arrendadas esperadas para o médio prazo (2031) e longo prazo (2041)

FOR 14 - Silos B-1 FOR 15 - Silos B-2	O contrato de arrendamento dos Silos B-1 e Silos B-2 tem prazo de vencimento previsto para 2032, sem possibilidade de prorrogação, e deverão estar disponíveis para arrendamento no longo prazo .
FOR 16 – Armazém A-2	O contrato de arrendamento do Armazém A-2 tem prazo de vencimento previsto para 2028, com possibilidade de prorrogação. Caso não haja prorrogação, deverão estar disponíveis para arrendamento no médio prazo .

2.3. ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA ARRENDAMENTO

De forma alinhada ao Planejamento Estratégico da Companhia Docas do Ceará para o período de 2020 a 2024⁵, com vistas ao atingimento do Objetivo Estratégico nº 4 de “Potencializar as alternativas de negócio dos ativos do porto”, a CDC considera que todas as suas áreas afetadas à operação portuária não arrendadas encontram-se disponíveis para arrendamento já no cenário atual. As únicas exceções são os berços do cais comercial, respeitando a característica atual de exploração de forma compartilhada.

As áreas consideradas disponíveis para arrendamento atualmente encontram-se apresentadas na Figura 9, com suas características descritas na Tabela 11.

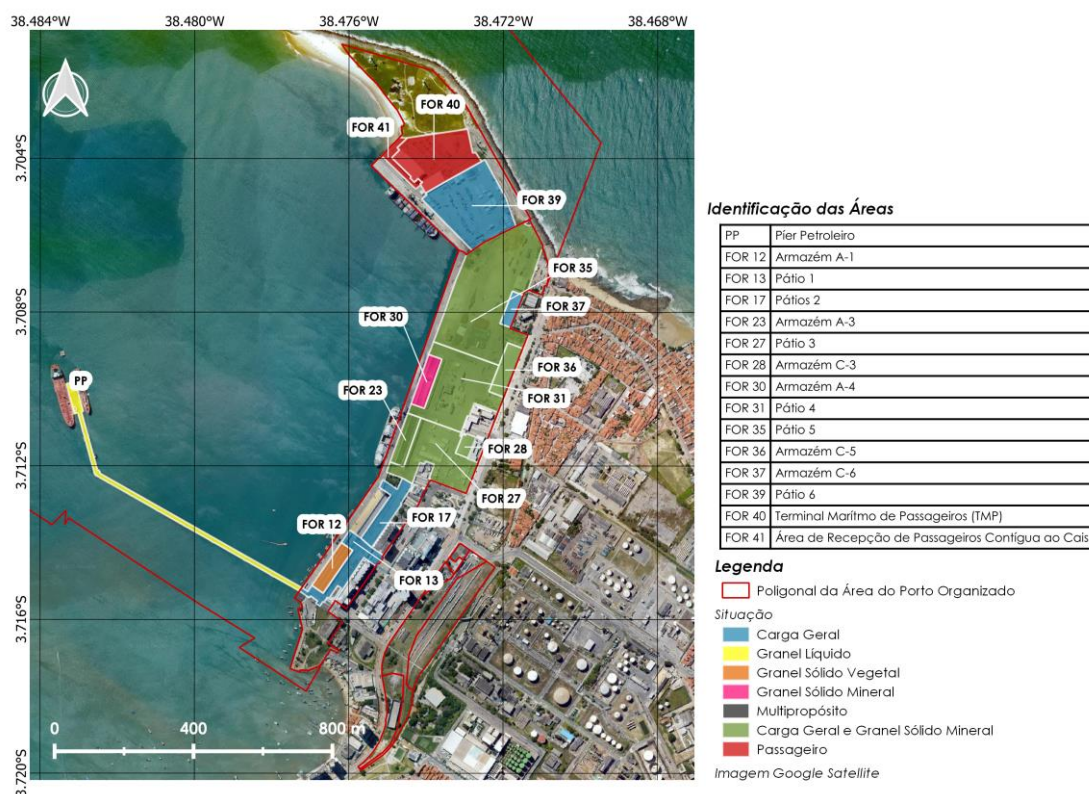


Figura 9 – Áreas e instalações afetadas às operações portuárias disponíveis para arrendamento – situação atual.

⁵ O Planejamento Estratégico da Companhia Docas do Ceará, bem como os Planos de Negócios que indicam o desdobramento estratégico de curto prazo, encontram-se publicados no site da CDC e podem ser acessados na página <http://www.docasdoceara.com.br/acoes-e-programas> (acesso em 16/02/2022).

Tabela 11 - Características das áreas e instalações afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento – situação atual⁶

Número da Área/Instalação	Nome/Identificação da área	Perfil de carga movimentado / armazenado	Área (m ²)
PP	Pier Petroleiro	Granel Líquido	12.455,02
FOR 12	Armazém A-1 (MUC 01)	Granel Sólido Vegetal	6.000,00
FOR 13	Pátio 1	Carga Geral	12.255,46
FOR 17	Pátios 2	Carga Geral	9.326,08
FOR 23	Armazém A-3	Granel Sólido Mineral e Carga Geral	6.023,50
FOR 27	Pátio 3	Granel Sólido Mineral e Carga Geral	27.455,53
FOR 28	Armazém C-3	Granel Sólido Mineral e Carga Geral	2.397,46
FOR 30	Armazém A-4	Granel Sólido Mineral	6.016,03
FOR 31	Pátio 4	Carga Geral e Granel Sólido Mineral	36.742,01
FOR 35	Pátio 5	Carga Geral e Granel Sólido Mineral	71.074,65
FOR 36	Armazém C-5	Carga Geral e Granel Sólido Mineral	6.835,84
FOR 37	Armazém C-6	Carga geral	3.301,47
FOR 39	Pátio 6	Carga Geral	38.412,21
FOR 40	Terminal Marítimo de Passageiros (TMP)	Passageiros	27.640,09
FOR 41	Área de Recepção de Passageiros Contígua ao Cais	Passageiros	3.655,94

Destaca-se que para o Armazém A-3 (FOR 23), Pátio 4 (FOR 31), Pátio 5 (FOR 35) e Armazém C-5 (FOR 36) foi prevista a destinação à movimentação de mais de um perfil de carga (Carga Geral e Granel Sólido Mineral). Esta característica, além de acompanhar o uso atual destas áreas em exploração direta pela CDC, tem como objetivo flexibilizar a modelagem e incrementar a atratividade para exploração indireta destas áreas.

⁶ O uso atual e o pretendido são equivalentes para todas as áreas atualmente disponíveis para arrendamento, considerando que atualmente estas são diretamente exploradas pela CDC.

2.3.1. Reorganização de Áreas

As modificações esperadas nas áreas disponíveis para arrendamento no curto prazo (até 2025) decorrem da disponibilização dos berços do cais comercial (B101 a B106) para arrendamento e da alteração de geometria e incorporação de áreas atualmente consideradas não afetadas à operação portuária. Elas encontram-se representadas na Figura 10 e consideram as alterações e incorporações descritas na Tabela 6, do item 2.1.1. Destaca-se que não estão previstas alterações efetivas de uso com relação às áreas disponíveis na situação atual.

Para o médio prazo (até 2031) considera-se disponível também o Armazém A-2 (FOR 16) em decorrência do vencimento do Contrato de Arrendamento nº 001/97, da TERGRAN, em 2028 caso não haja prorrogação. No longo prazo (até 2041) estarão disponíveis, ainda, os Silos B-1 e B-2 (FOR 14 e FOR 15) pelo vencimento do Contrato de Arrendamento nº 001/91 da M. DIAS BRANCO em 2032, para o qual não há mais possibilidade de prorrogação.

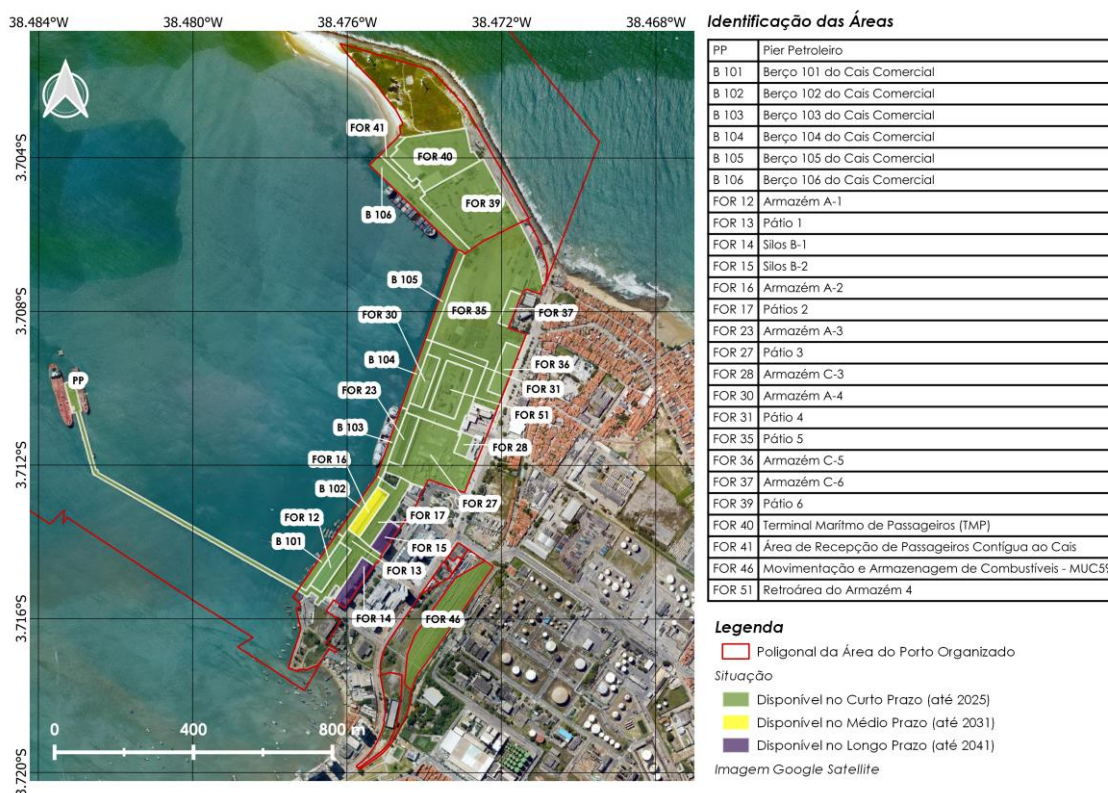


Figura 10 - Áreas e instalações afetadas às operações portuárias disponíveis para arrendamento – curto prazo (2025), médio prazo (2031) e longo prazo (2041).

Tabela 12 - Características das áreas afetadas à operação portuária disponíveis para arrendamento após sofrerem alterações

#	Horizonte de Alteração	Nome/Identificação da área	Área (m²)	Perfil de Carga
B 101	Curto Prazo	Berço 101 do Cais Comercial	3.863,71	Granel Líquido
B102	Curto Prazo	Berço 102 do Cais Comercial	3.871,03	Granel Líquido
B 103	Curto Prazo	Berço 103 do Cais Comercial	3679,59	Granel Sólido Vegetal
B 104	Curto Prazo	Berço 104 do Cais Comercial	3.901,85	Multipropósito
B105	Curto Prazo	Berço 105 do Cais Comercial	5.830,15	Multipropósito
B 106	Curto Prazo	Berço 106 do Cais Comercial	13.448,94	Multipropósito
FOR 13	Curto Prazo	Pátio 1	11.961,58	Carga Geral
FOR 27	Curto Prazo	Pátio 3	30.411,17	Carga Geral e Granel Sólido Mineral
FOR 28	Curto Prazo	Armazém C-3	2.449,18	Carga Geral e Granel Sólido Mineral
FOR 31	Curto Prazo	Pátio 4	19.326,34	Carga Geral e Granel Sólido Mineral
FOR 35	Curto Prazo	Pátio 5	76.724,52	Carga Geral e Granel Sólido Mineral
FOR 39	Curto Prazo	Pátio 6	39.145,25	Carga Geral
FOR 46	Curto Prazo	Movimentação e Armazenagem de Granéis Líquidos – MUC 59	25.628,00	Granéis Líquidos
FOR 51	Curto Prazo	Retroárea do Armazém A-4	11.767,54	Granéis Sólidos Minerais
FOR 16	Médio Prazo	Armazém A-2	6.174,00	Granel Sólido Vegetal
FOR 14	Longo Prazo	Silos B-1	6.000,00	Granel Sólido Vegetal
FOR 15	Longo Prazo	Silos B-2	3.885,00	Granel Sólido Vegetal

2.4. ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

As áreas afetadas às operações portuárias são aquelas localizadas dentro da poligonal do porto organizado que não são diretamente destinadas ao exercício das atividades de armazenagem de cargas ou movimentação de cargas ou passageiros, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, conforme definições do Decreto nº 8.033/2013 e da Portaria Mlnfra nº 61/2020.

O Porto de Fortaleza conta atualmente com 35 áreas não afetadas às operações portuárias onde são desempenhadas tanto atividades administrativas e de apoio à operação portuária, quanto de comércio, logística e apoio à pesca. A localização destas áreas encontra-se apresentada na Figura 11 enquanto na Tabela 13 são apresentadas as atividades desempenhadas ou pretendidas e outras características.

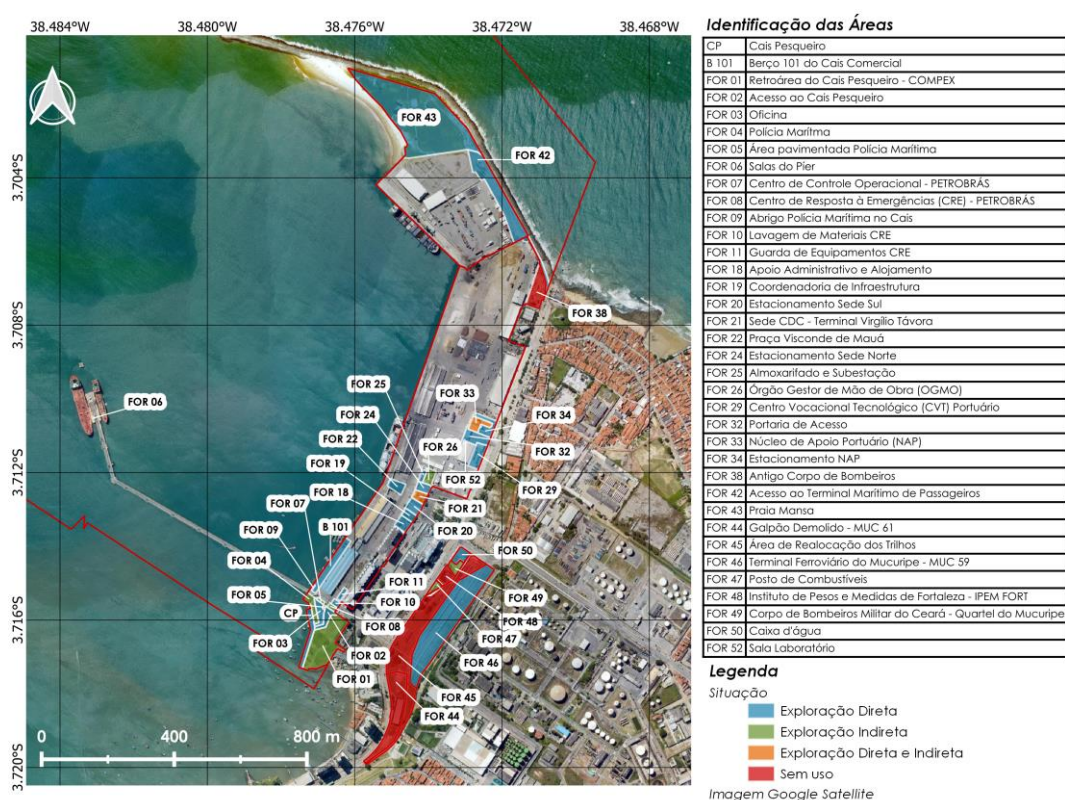


Figura 11 – Áreas não afetadas às operações portuárias – situação atual

Tabela 13 – Características das áreas não afetadas à operação portuária – situação atual⁷

#	Nome/Identificação da área	Área (m ²)	Cedida?	Disponível para Cessão?
CP	Cais Pesqueiro	2.444,70	Não	Sim
B 101	Berço 101 do Cais Comercial	3.777,96	Não	Não
FOR 01	Retroárea do Cais Pesqueiro - COMPLEX	11.963,00	Sim	Não
FOR 02	Acesso ao Cais Pesqueiro	1.419,14	Não	Sim
FOR 03	Oficina	1.558,31	Não	Não
FOR 04	Núcleo Especial de Polícia Marítima - NEPOM	1.608,43	Sim	Não
FOR 05	Área Pavimentada da Polícia Marítima	84,00	Sim	Não
FOR 06	Salas do Pier	40,00	Não	Sim
FOR 07	Centro de Controle Operacional - PETROBRAS	200,00	Sim	Não
FOR 08	Centro de Resposta à Emergências (CRE) - PETROBRAS	438,00	Sim	Não
FOR 09	Abrigo da Polícia Marítima no Cais	84,00	Sim	Não
FOR 10	Lavagem de Materiais CRE	420,00	Não	Sim
FOR 11	Guarda de Equipamentos CRE	520,00	Não	Sim
FOR 18	Apoio Administrativo e Alojamento	1.474,73	Não	Não
FOR 19	Coordenadoria de Infraestrutura	978,84	Não	Não
FOR 20	Estacionamento Sede Sul	1.631,39	Não	Não
FOR 21	Sede CDC - Terminal Virgílio Távora	1.231,94	Não	Não
FOR 22	Praça Visconde de Mauá	1.468,02	Não	Não
FOR 24	Estacionamento Sede Norte	1.156,12	Não	Não
FOR 25	Almoxarifado e Subestação	515,89	Não	Não
FOR 26	Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO)	1.278,75	Sim	Não
FOR 29	Centro Vocacional Tecnológico (CVT) Portuário	2.479,19	Não	Não
FOR 32	Portaria de Acesso	2.703,76	Não	Não
FOR 33	Núcleo de Apoio Portuário (NAP)	1.786,70	Parcialmente ⁸	Em parte
FOR 34	Estacionamento NAP	2.098,72	Não	Não
FOR 38	Antigo Corpo de Bombeiros	4.264,98	Não	Sim
FOR 42	Acesso ao Terminal Marítimo de Passageiros	12.572,19	Não	Não
FOR 43	Praia Mansa ⁹	44.906,85	Não	Sim
FOR 44	Galpão Demolido - MUC 61	10.579,67	Não	Sim
FOR 45	Área de Realocação dos Trilhos	25.132,90	Não	Sim
FOR 46	Terminal Ferroviário do Mucuripe - MUC 59	25.628,00	Não	Não
FOR 47	Posto de Combustíveis	1.029,00	Sim	Não
FOR 48	Instituto de Pesos e Medidas de Fortaleza - IPEM FORT ¹⁰	1.868,74	Não	Sim
FOR 49	Corpo de Bombeiros Militar do Ceará - Quartel do Mucuripe	1.319,11	Sim	Não
FOR 50	Caixa d'água	1.586,42	Não	Não
FOR 52	Sala Laboratório	51,70	Não	Sim

⁷ Todas as áreas fazem parte do imóvel registrado na Secretaria de Patrimônio da União (SPU) sob o Registro Imobiliário de Patrimônio (RIP) nº 1389 0002141-55, com exceção da Praia Mansa (FOR 43) e área ocupada pelo IPEM (FOR 48).

⁸ O Núcleo de Apoio Portuário (NAP) é classificado como parcialmente cedido por se tratar de edifício onde parte das salas são cedidas a atividades administrativas de outros órgãos ou entidades públicas e privadas, parte são exploradas diretamente pela CDC e parte encontra-se atualmente sem uso e disponíveis para cessão.

⁹ Área da Praia Mansa registrada na SPU sob o RIP nº 1389.0002473-20

¹⁰ Área IPEM registrada na SPU sob o RIP nº 1389 0002505-42

2.4.1. Reorganização de Áreas

A reorganização das áreas não afetadas às operações portuárias está concentrada no curto prazo, até o ano de 2025, quando é esperada a implantação de projetos que alterarão a geometria das áreas, incluindo a incorporação às áreas operacionais do Porto do Berço 101 (B 101), do antigo corpo de bombeiros (FOR 38), da área onde atualmente funciona o OGMO (FOR 26), do almoxarifado (FOR 25), do estacionamento ao norte da sede (FOR 24), do atual Terminal Ferroviário do Mucuripe (FOR 46 ou MUC59) e da Sala Laboratório (FOR 52). O zoneamento esperado considerando essas alterações encontra-se na Figura 12 e a descrição detalhada das alterações esperadas no curto prazo é apresentada na Tabela 14.

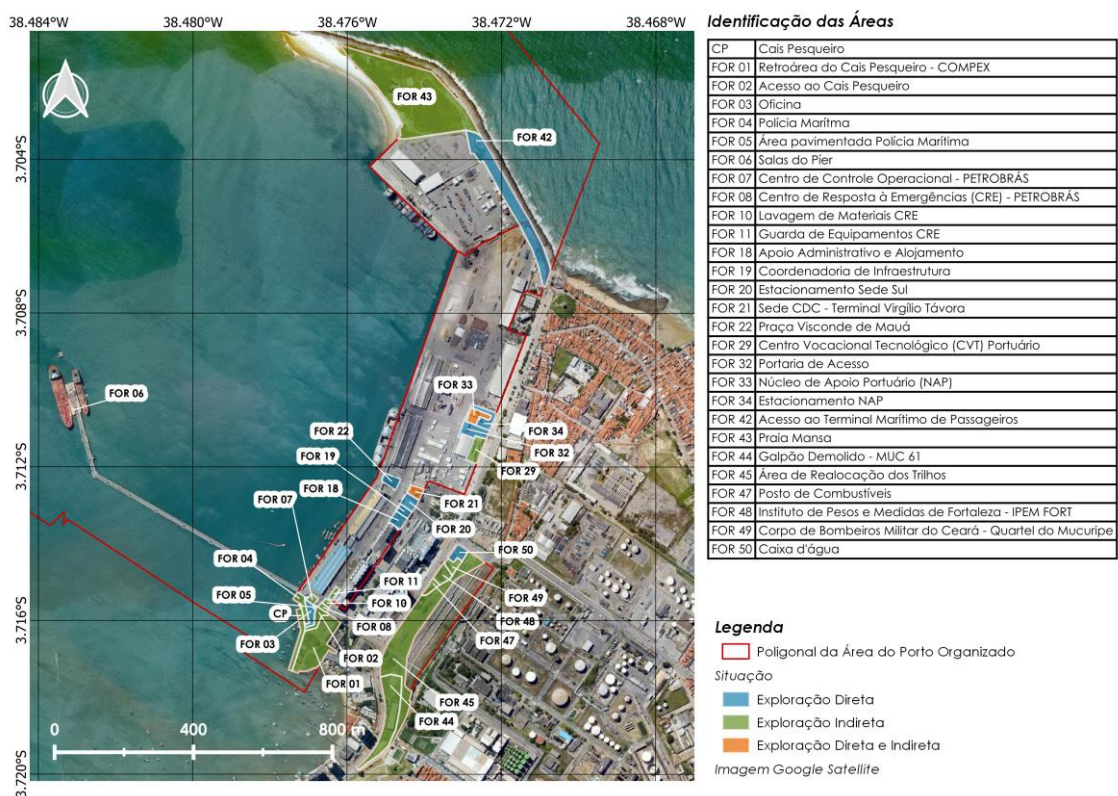


Figura 12 - Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias – curto prazo (2025), médio prazo (2031) e longo prazo (2041)

Tabela 14 – Descrição das alterações de áreas não afetadas às operações portuárias esperadas para o curto prazo (2025).

B 101 – Berço 101 do Cais Comercial	Atualmente utilizado para atracações não operacionais, de embarcações da praticagem, polícia marítima e suprimentos, existe a expectativa de que no curto prazo o Berço 101 possa ser ocupado, mesmo que parcialmente, por navios de graneis líquidos, principalmente de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), sendo necessária, portanto, sua descaracterização como área não operacional até 2025.
FOR 03 – Oficina	A oficina deve sofrer uma pequena redução de área no curto prazo, pela expansão esperada da área destinada ao Centro de Controle Operacional (FOR 07) utilizado para movimentação de Graneis Líquidos e atualmente explorado pela Petrobrás. O interesse na expansão foi manifestado pela empresa e está sendo considerado no processo atual de revisão do contrato de exploração da área.
FOR 07 – Centro de Controle Operacional	Encontra-se em andamento na CDC processo para revisão do instrumento contratual de exploração indireta da área do Centro de Controle Operacional (CCO) da Petrobrás com a previsão de ampliação do objeto para contemplar área destinada a guarda de equipamentos. A expectativa é de no curto prazo a área total passe a ter 589,30 m ² de extensão.
FOR 24 – Estacionamento Sede Norte	Com a perspectiva de disponibilidade no curto prazo de outras áreas não operacionais para incorporação das mesmas ao Pátio 3 (FOR 27), foi identificada a oportunidade de que um dos estacionamentos da sede seja também adensado ao pátio, para incrementar sua capacidade de armazenagem, melhorar o fluxo logístico e ampliar suas possibilidades de exploração. As intervenções recentes na Praça Amigos da Marinha que melhoraram a qualidade do acesso e a segurança da região como um todo, bem como a tendência de redução do transporte individual também foram levadas em consideração para esta análise.
FOR 25 - Almoarifado e Subestação	Com a implantação do Sistema Eletrônico de Informações como meio oficial para autuação e tramitação digital de processos na Companhia, já vem sendo observada uma redução na quantidade de papéis gerados na CDC. Espera-se que no curto prazo a necessidade de arquivos e almoarifados na companhia reduza significativamente e esta área seja disponibilizada para adensamento ao Pátio 3 (FOR 27).

FOR 26 – Órgão Gestor de Mão de Obra	O Órgão Gestor de Mão de Obra do Fortaleza tem apresentado nos últimos anos avanços significativos na digitalização de seus serviços, com a automatização da chamada, que agora é realizada por meio do aparelho celular. Além disso, foi observada uma tendência de redução do efetivo em trabalho presencial e houve a terceirização de arquivo da entidade. Todas essas ações acabaram por reduzir a necessidade de área do OGMO, que já tem manifestado interesse em devolver parte da área ocupada à CDC. Diante deste cenário e considerando as dimensões e a localização da área atualmente ocupada, que favorece um adensamento ao Pátio 3 (FOR 27) com ganhos operacionais por simplificar a geometria do pátio, a CDC espera que no curto prazo seja possível ceder outra área para a entidade de forma que a área FOR 26 torne-se disponível para atividade de operação portuária.
FOR 42 – Acesso ao Terminal Marítimo de Passageiros (TMP)	Com a perspectiva de arrendamento do Terminal de Passageiros no curto prazo e diante da celebração de Acordo de Cooperação com o Governo do Estado do Ceará e a Prefeitura de Fortaleza, cujo objeto prevê a duplicação do acesso ao Terminal, espera-se que até 2025 a geometria desta área sofra alterações de forma a permitir a execução deste projeto. A ampliação da área deve ocorrer pelo adensamento de parte do Pátio 6 (FOR 39), parte da área antigamente ocupada pelo Corpo de bombeiros (FOR 38).
FOR 38 - Antigo Corpo de Bombeiros	Esta área, que atualmente encontra-se sem uso, deverá ter uma parte incorporada no curto prazo à via de acesso ao TMP, para viabilizar sua duplicação, e outra ao Pátio 6 (FOR 39).
FOR 41 - Movimentação e Armazenagem de Granéis Líquidos	A área anteriormente ocupada pelo Terminal Ferroviário do Mucuripe deve sofrer uma alteração de destinação para permitir sua exploração operacional por meio do arrendamento que prevê a Movimentação e Armazenagem de Granéis Líquidos Combustíveis (MUC 59). O processo de arrendamento encontra-se em fase de consulta e audiência pública e deve ser concluído no curto prazo. O estudo considerado prevê a realocação dos trilhos para a área contígua FOR 45. Desta forma, no curto prazo prevê-se que esta área não figure mais como não afeta à operação portuária.
FOR 52 – Sala Laboratório	Encontra-se prevista no curto prazo a incorporação desta área ao Armazém C-3 (FOR 28) com o objetivo de otimização operacional do uso do armazém, ampliando as oportunidades de negócio para arrendamento de áreas no Porto de Fortaleza.

Tabela 15 - Característica da área não afetadas às operações portuárias após alterações

Número da Área/Instalação	Horizonte de Alteração	Nome/Identificação da área	Área (m²)
FOR 03	Curto Prazo	Oficina	1.448,69
FOR 07	Curto Prazo	Centro de Controle Operacional (CCO) - PETROBRAS	589,30
FOR 42	Curto Prazo	Acesso ao Terminal Marítimo de Passageiros	16.104,75

Não são esperadas alterações na geometria das áreas não afetadas às operações portuárias para o médio (até 2031) e longo prazo (até 2041).

2.5. ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS EM EXPLORAÇÃO INDIRETA

Atualmente o Porto de Fortaleza conta com nove áreas não afetadas às operações portuárias integralmente cedidas para a exploração indireta. Além delas, existem contratos de cessão de uso para exploração de salas nos prédios da Sede Administrativa da CDC, do Núcleo de Apoio Portuário (NAP) e do Terminal Marítimo de Passageiros (TMP), este último majoritariamente definido como área afeta a operações portuárias. A identificação das áreas e a descrição dos contratos que regem a exploração são apresentados na Figura 13 e na Tabela 16.

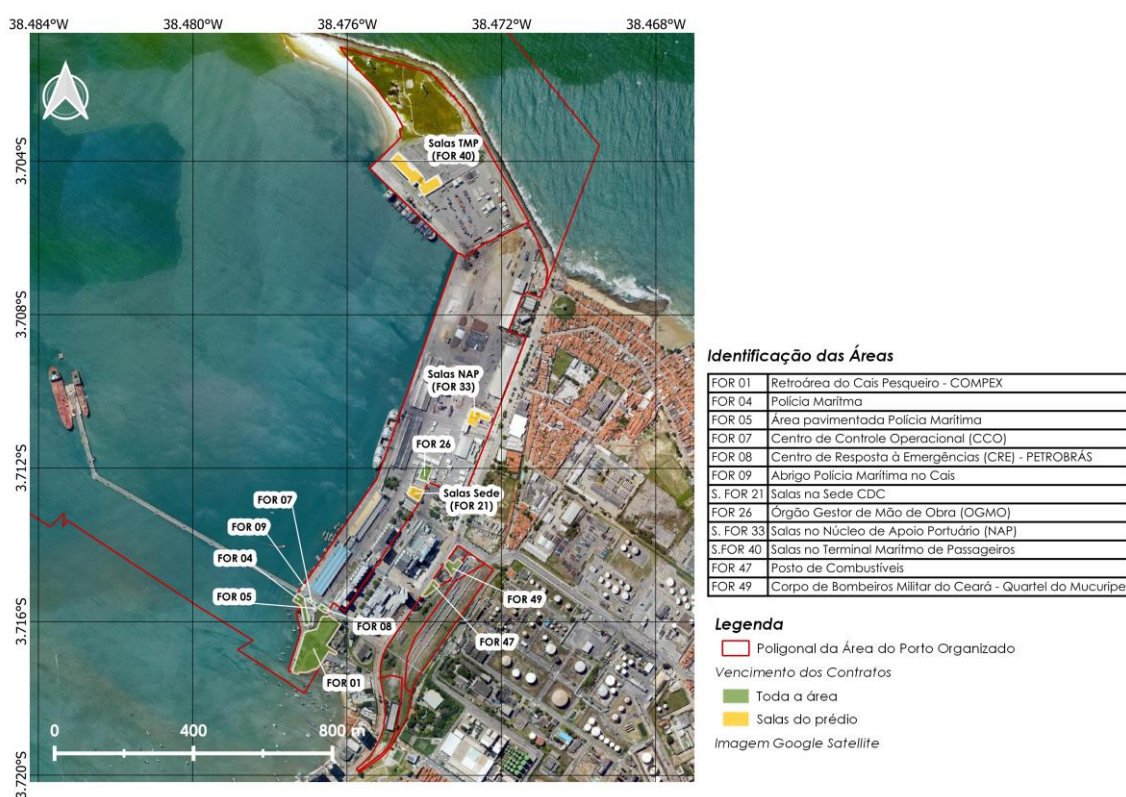


Figura 13 – Áreas não afetadas às operações portuárias em exploração indireta – situação atual

Tabela 16 – Características das áreas não afetadas às operações portuárias em exploração indireta – situação atual

#	Nome/Identificação da área	Nome do Responsável	Modalidade de Contratação	Onerosa?	Data de Início do Contrato	Data de Término do Contrato	Área (m²)	Atividade Desenvolvida
FOR 01	Retroárea do Cais Pesqueiro	COMPLEX INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE PESCA E EXPORTAÇÃO LTDA	Cessão de Uso	Sim	16/04/2020	15/04/2040	11.963,00	Indústria de Beneficiamento de Pescados
FOR 04	Polícia Marítima						1608,43	
FOR 05	Área Pavimentada da Polícia Marítima	POLÍCIA FEDERAL	Cessão de Uso	Não	29/10/2015	28/10/2025	84,00	Policiamento Marítimo
FOR 09	Abrigo da Polícia Marítima no Cais						84,00	
FOR 07	Centro de Controle Operacional de Granéis Líquidos	PETROBRÁS	Cessão de Uso	Não	25/09/2009	24/09/2029	200,00	Controle das operações
FOR 08	Centro de Resposta à Emergências (CRE)						438,00	Proteção contra acidentes ambientais
S. FOR 21	Salas na Sede da CDC	AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ)	Cessão de Uso	Não	07/07/2020	06/01/2023	158,00	Administrativa
FOR 26	Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO/FORTALEZA	ORGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA - OGMO FORTALEZA	Cessão de Uso	Não	21/10/2013	19/10/2021	1.278,75	Gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso

#	Nome/Identificação da área	Nome do Responsável	Modalidade de Contratação	Onerosa?	Data de Início do Contrato	Data de Término do Contrato	Área (m²)	Atividade Desenvolvida	
S. FOR 33	Salas do Núcleo de Apoio Portuário (NAP)	Sala 02	TERMINAIS MARÍTIMOS DE CONTEINERES - TERMACO	Cessão de Uso	Sim	13/05/2008	12/05/2023	14,32	Administrativa
		Sala 03	MULTILOG LOCAÇÕES E SERVIÇOS LOGÍSTICA LTDA	Cessão de Uso	Sim	04/05/2015	03/05/2025	14,32	Administrativa
		Sala 04	UNILINK TRANSPORTES INTEGRADOS LTDA	Cessão de Uso	Sim	25/04/2008	24/04/2023	14,32	Administrativa
		Sala 06	EMPRESA V.CASTRO E CIA LTDA	Cessão de Uso	Sim	29/09/2017	28/09/2022	14,32	Administrativa
		Térreo 01	SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO DO ESTADO DO CEARÁ	Cessão de Uso	Não	01/04/2008	31/03/2023	101,85	Administrativa
		Térreo 02	MINISTÉRIO DA AGRICULTURA	Cessão de Uso	Não	13/02/2015	12/02/2025	101,85	Administrativa
		Térreo 03 e Pav. Superior	SECRETARIA DA FAZENDA DO ESTADO DO CEARÁ	Cessão de Uso	Não	01/07/2014	16/06/2024	274,49	Administrativa
		Pav. Superior 01	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO TRABALHO NO CEARÁ	Cessão de Uso	Não	13/05/2008	01/04/2024	67,98	Administrativa
		Pav. Superior 02	AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA - ANVISA	Cessão de Uso	Não	27/08/2013	26/08/2023	131,03	Administrativa
S. FOR 40	Salas no Terminal Marítimo de Passageiros (TMP)	POLÍCIA FEDERAL	Cessão de Uso	Não	01/07/2016	30/06/2021	66,60	Policiamento Marítimo	
FOR 47	Posto de Combustíveis	H.A MEIRELES	Arrendamento	Sim	01/08/1996	31/07/2021	1.029,00	Venda de Combustíveis	
FOR 49	Corpo de Bombeiros	CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DO CEARÁ	Cessão de Uso	Não	21/03/2016	09/12/2033	1.319,11	Corpo de Bombeiros	

2.5.1. Reorganização de Áreas

Para os cenários de curto (até 2025), médio (até 2031) e longo prazo (até 2041) foram consideradas as datas de término de vigência dos contratos de exploração das áreas não afetadas às operações portuárias existentes. Desta forma, em 2025 espera-se que quatro áreas ainda estejam sendo exploradas por contratos vigentes, enquanto em 2031 apenas dois contratos atuais ainda estarão vigentes, conforme apresentado nas Figura 14. Em 2041 nenhum dos contratos atuais de exploração indireta de áreas não afetadas às operações portuárias deve estar vigente. Também foi considerada a alteração de geometria da área do Centro de Controle Operacional de Granéis Líquidos (FOR 07), conforme mencionado na Tabela 14 e na Tabela 15.

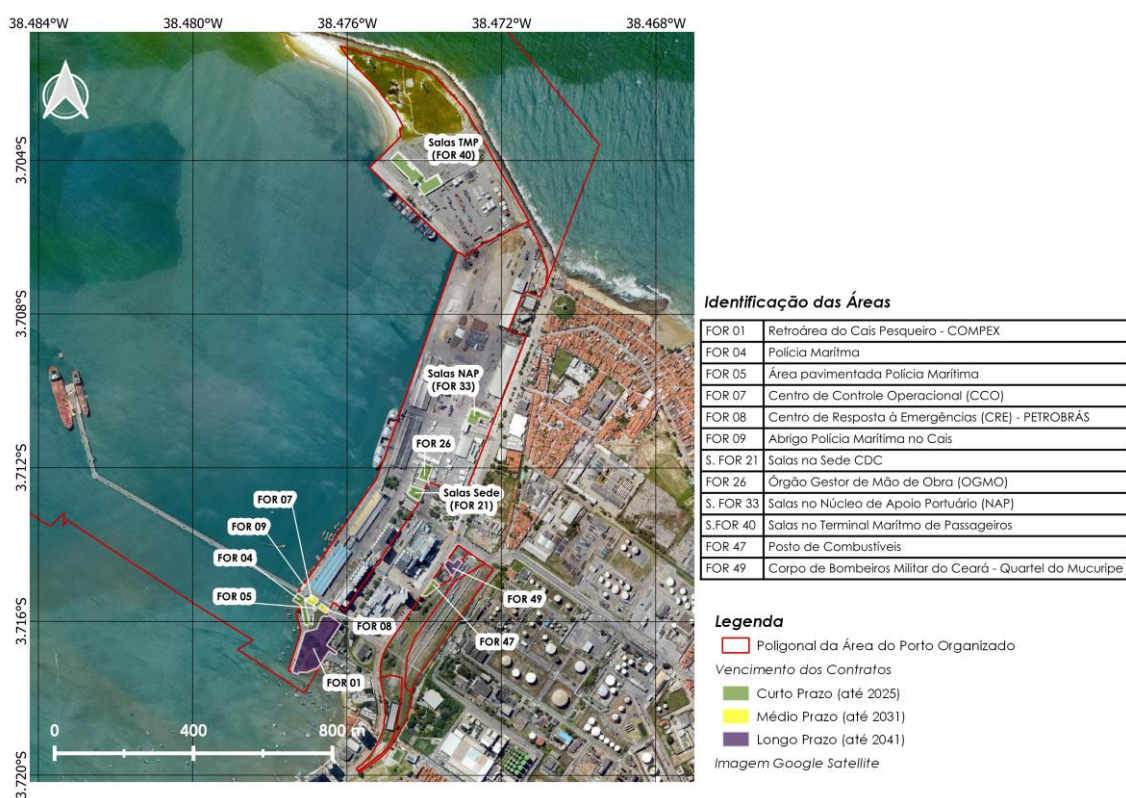


Figura 14 – Áreas não afetadas às operações portuárias em exploração indireta com vencimento no curto prazo (até 2025), médio prazo (até 2031) e longo prazo (até 2041)

2.6. ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA EXPLORAÇÃO INDIRETA

De forma alinhada ao Planejamento Estratégico da Companhia Docas do Ceará¹¹ para o período de 2020 a 2024, com vistas ao atingimento dos objetivos estratégicos nº 1 de “Buscar a sustentabilidade financeira” e nº 4 de “Potencializar as alternativas de negócio dos ativos do porto”, a CDC tem buscado explorar ao máximo suas instalações não afetadas às operações portuárias objetivando dinamizar as atividades internas e desenvolver novas fontes de receita e/ou reduzir as despesas, tendo como diretriz a priorização das explorações de caráter oneroso das áreas atualmente sem uso e o aprimoramento dos editais de concessão para gerar concorrência e proporcionar maior rentabilidade contratual.

Atualmente são identificadas dezesseis áreas não afetadas às operações portuárias, incluindo seis salas no NAP, que estão disponíveis para exploração indireta e cujas dimensões e destinações pretendidas são apresentadas na Figura 15 e na Tabela 17.

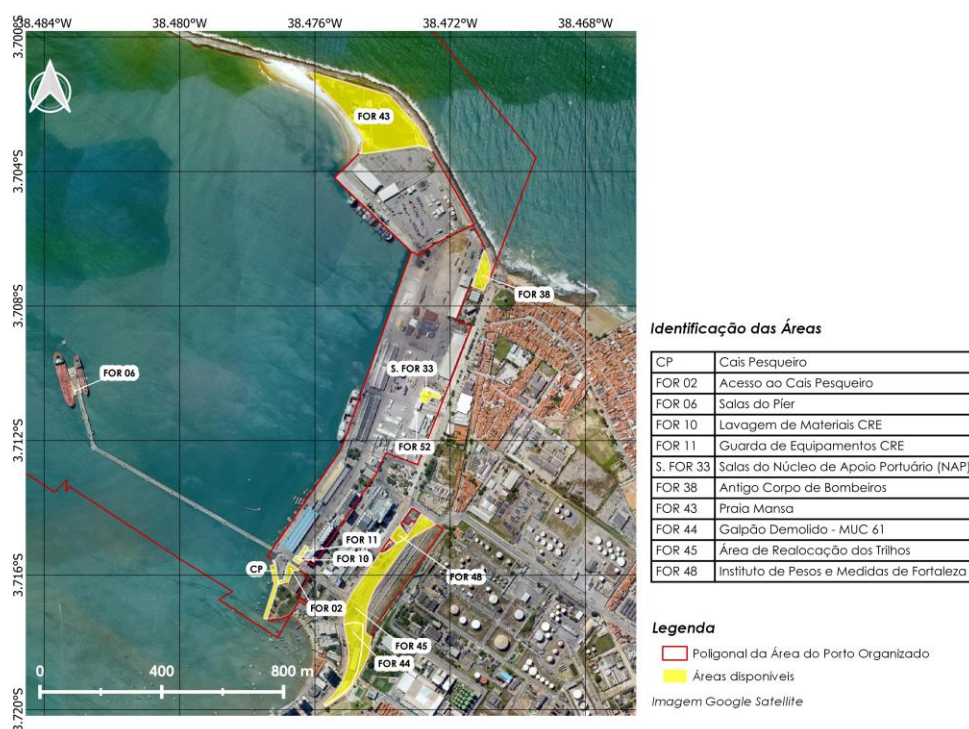


Figura 15 - Áreas não afetadas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta – situação atual

¹¹ O Planejamento Estratégico da Companhia Docas do Ceará, bem como os Planos de Negócios que indicam o desdobramento estratégico de curto prazo, encontram-se publicados no site da CDC e podem ser acessados na página <http://www.docasdoceara.com.br/acoes-e-programas> (acesso em 16/02/2022).

Tabela 17 – Característica das áreas não afetadas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta – situação atual

#	Nome/Identificação	Destinação	Área (m ²)	Utilização atual	Caráter da Atividade Pretendida
CP	Cais Pesqueiro	Cessão de uso onerosa	2.444,70	Apoio à pesca	Comercial, Social e Recreativo
FOR 02	Acesso ao Cais Pesqueiro	Cessão de uso onerosa	1.419,14	Acesso de veículos ao Cais Pesqueiro	Comercial, Social e Recreativo
FOR 06	Salas do Pfer	Cessão de uso onerosa	40,00	Apoio Operacional	Apoio à atividade portuária
FOR 10	Lavagem de Materiais	Não onerosa	420,00	Apoio Operacional	Apoio à atividade portuária
FOR 11	Guarda de equipamentos Pátio 1	Não onerosa	520,00	Apoio Operacional	Apoio à atividade portuária
FOR 38	Antigo Corpo de Bombeiros	Cessão de uso onerosa	4.264,98	Sem uso	Comercial
FOR 43	Praia Mansa	Cessão de uso onerosa	44.906,85	Sem uso	Comercial, Social e Recreativo
FOR 44	Galpão Demolido - MUC 61	Cessão de uso onerosa	10.579,67	Sem uso	Comercial
FOR 45	Área de Realocação dos Trilhos	Cessão de uso onerosa	25.132,90	Sem uso	Comercial
FOR 48	Instituto de Pesos e Medidas de Fortaleza - IPEM FORT	Cessão de uso onerosa	1.868,74	Ocupada pelo IPEM mas com decisão judicial favorável à reintegração pela CDC	Comercial e Institucional
FOR 52	Sala Laboratório	Não onerosa	51,70	Sem uso	Comercial e institucional
S. FOR 33	Sala 01	Cessão de uso onerosa	14,32	Sem uso	Comercial e institucional
	Sala 05	Cessão de uso onerosa	14,32	Sem uso	Comercial e institucional
	Sala 07	Cessão de uso onerosa	14,75	Sem uso	Comercial e institucional
	Sala 08	Cessão de uso onerosa	14,75	Sem uso	Comercial e institucional
	Sala 09	Cessão de uso onerosa	14,75	Sem uso	Comercial e institucional
	Térreo 04 - Antiga Marinha Mercante	Cessão de uso onerosa	103,68	Sem uso	Comercial e institucional

2.6.1. Reorganização de Áreas

Nos horizontes de planejamento foi considerada a disponibilidade de novas áreas em decorrência do término de vigência dos contratos de exploração das áreas não afetadas às operações portuárias existentes atualmente. Para o curto prazo, foi prevista ainda a disponibilização do Centro Vocacional Tecnológico Portuário (CVT-Portuário), que atualmente é explorado pela CDC, além da indisponibilidade das áreas do antigo corpo de bombeiros (FOR 38) e da realocação dos trilhos da ferrovia (FOR 45) por serem consideradas em outros projetos já descritos. Desta forma, espera-se que doze áreas estejam disponíveis no curto prazo (até 2025), além de todas as salas da Sede, do NAP e do TMP. No médio prazo (até 2031) é esperado que sejam disponibilizadas mais duas áreas (FOR 07 e FOR 08) e, no longo prazo (até 2041), outras duas áreas deverão estar disponíveis (FOR 01 e FOR 49), conforme apresentados na Figura 16.

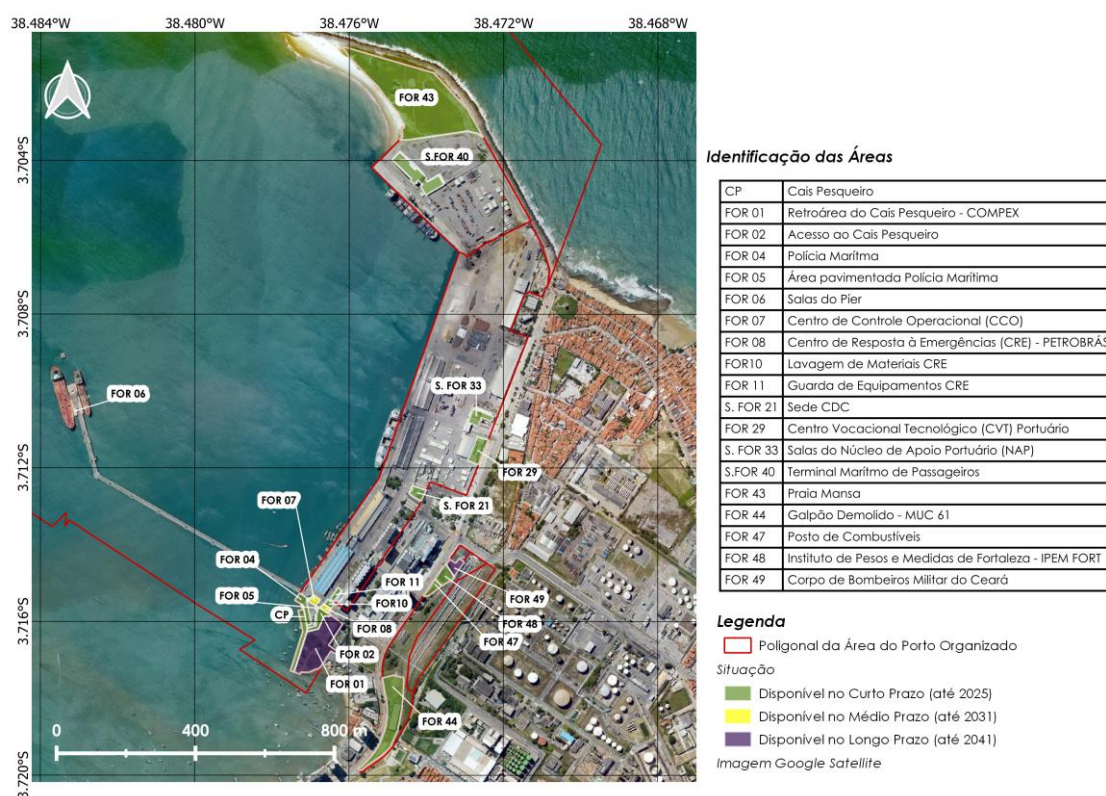


Figura 16 - Áreas não afetadas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta – curto prazo (2025), médio prazo (2031) e longo prazo (2041).

Tabela 18 – Características das áreas não afetadas às operações portuárias que se tornaram disponíveis para exploração indireta no curto prazo (2025), médio prazo (2031) e longo prazo (2041).

#	Nome/Identificação da área	Horizonte de Disponibilização	Destinação	Área (m ²)	Utilização atual	Caráter da Atividade Pretendida	
FOR 04	Polícia Marítima	Curto Prazo	Cessão de Uso Não Onerosa	1.608,43	Policiamento Marítimo	Institucional	
FOR 05	Área Pavimentada da Polícia Marítima	Curto Prazo	Cessão de Uso Não Onerosa	84,00	Policiamento Marítimo	Institucional	
S. FOR 21	Salas na Sede da CDC	Curto Prazo	Cessão de Uso Não Onerosa	158,00	Administrativa	Institucional	
FOR 29	Centro Vocacional Tecnológico (CVT) Portuário	Curto Prazo	Cessão de Uso Onerosa	2.479,19	Qualificação profissional	Social e Comercial	
S. FOR 33	Salas do Núcleo de Apoio Portuário (NAP)	Sala 02	Curto Prazo	Cessão de Uso Onerosa	14,32	Administrativa	Comercial e Institucional
		Sala 03	Curto Prazo	Cessão de Uso Onerosa	14,32	Administrativa	Comercial e Institucional
		Sala 04	Curto Prazo	Cessão de Uso Onerosa	14,32	Administrativa	Comercial e Institucional
		Sala 06	Curto Prazo	Cessão de Uso Onerosa	14,32	Administrativa	Comercial e Institucional
		Térreo 01	Curto Prazo	Cessão de Uso Onerosa	101,85	Administrativa	Comercial e Institucional
		Térreo 02	Curto Prazo	Cessão de Uso Onerosa	101,85	Administrativa	Comercial e Institucional
		Térreo 03 e Pav. Superior	Curto Prazo	Cessão de Uso Onerosa	274,49	Administrativa	Comercial e Institucional
		Pav. Superior 01	Curto Prazo	Cessão de Uso Onerosa	67,98	Administrativa	Comercial e Institucional
		Pav. Superior 02	Curto Prazo	Cessão de Uso Onerosa	131,03	Administrativa	Comercial e Institucional

#	Nome/Identificação da área	Horizonte de Disponibilização	Destinação	Área (m ²)	Utilização atual	Caráter da Atividade Pretendida
S. FOR 40	Salas no Terminal Marítimo de Passageiros (TMP)	Curto Prazo	Cessão de Uso Não Onerosa	66,60	Policiamento Marítimo	Institucional
FOR 47	Posto de Combustíveis	Curto Prazo	Cessão de Uso Onerosa	1.029,00	Venda de Combustíveis	Comercial
FOR 07	Centro de Controle Operacional de Granéis Líquidos	Médio Prazo	Cessão de Uso Onerosa	589,30	Controle das operações	Apoio à atividade portuária
FOR 08	Centro de Resposta à Emergências (CRE)	Médio Prazo	Cessão de Uso Não Onerosa	438,00	Proteção contra acidentes ambientais	Apoio à atividade portuária
FOR 01	Retroárea do Cais Pesqueiro	Longo Prazo	Cessão de Uso Onerosa	11.963,00	Indústria de Beneficiamento de Pescados	Industrial e Comercial
FOR 49	Corpo de Bombeiros	Longo Prazo	Cessão de Uso Não Onerosa	1.319,11	Corpo de Bombeiros	Comercial e Institucional

Destaca-se que o abrigo da Polícia Marítima no cais (FOR 09), o OGMO (FOR 26) e a Sala Laboratório (FOR 52) não estão listados entre as áreas disponíveis no curto prazo em função da incorporação às áreas afetas às operações portuárias.

Em conformidade com o Planejamento Estratégico da CDC, de forma alinhada ao Objetivo 1 de “promover a sustentabilidade financeira” e ao Objetivo 4 de “potencializar as alternativas de negócio dos ativos do porto”, bem como considerando a localização do Porto, em área urbanizada da cidade de Fortaleza, foi priorizado o caráter comercial para as atividades pretendidas para as áreas.

2.7. TERMINAIS DE USO PRIVADO DENTRO DA POLIGONAL DO PORTO

Não existem Terminais de Uso Privado na área abrangida pela Poligonal do Porto Organizado de Fortaleza.

2.8. ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS

O Alfandegamento do Porto de Fortaleza está definido pelo Ato Declaratório Executivo da Superintendência Regional da Receita Federal da 3ª Região (SRRF03) nº 1, de 08 de julho de 2019. Segundo o instrumento, a área alfandegada do porto é composta por um único recinto com as seguintes características:

Tabela 19 – Características do Recinto Alfandegado do Porto Organizado de Fortaleza segundo ADE SRRF03 nº 1/2019

Código do Recinto	Descrição do Recinto	Área (m²)
3.91.13.019	Cais e águas para atracação, carga, descarga ou transbordo de embarcações no transporte internacional, pátio de contêiner, pátio de carga solta, píer petroleiro, píer de atracação de carga geral e de passageiros, armazéns de importação e exportação, préstacking e stacking, armazém da estação de passageiros e área de conferência de bagagem de passageiros, área de conferência física de mercadorias e área de conclusão de trânsito.	275.280,86

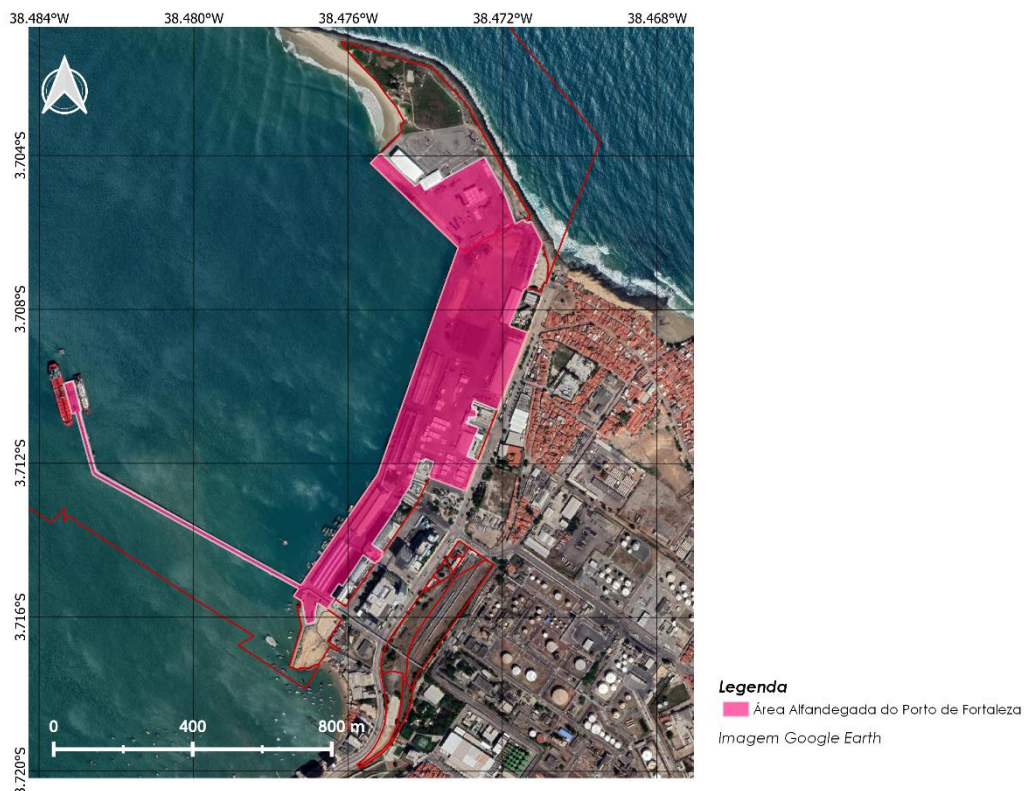


Figura 17 – Área Alfandegada do Porto de Fortaleza

2.9. ÁREAS DE INTERESSE PORTUÁRIO FORA DO PORTO ORGANIZADO

São consideradas áreas de interesse aquelas situadas no seu entorno que são destinadas para armazenagem e distribuição dos produtos movimentados no Porto de Fortaleza, bem como aquelas cujas atividade podem impactar no acesso ao Porto. Na Figura 18 são identificadas as áreas mapeadas e na Tabela 20 são descritas suas características.

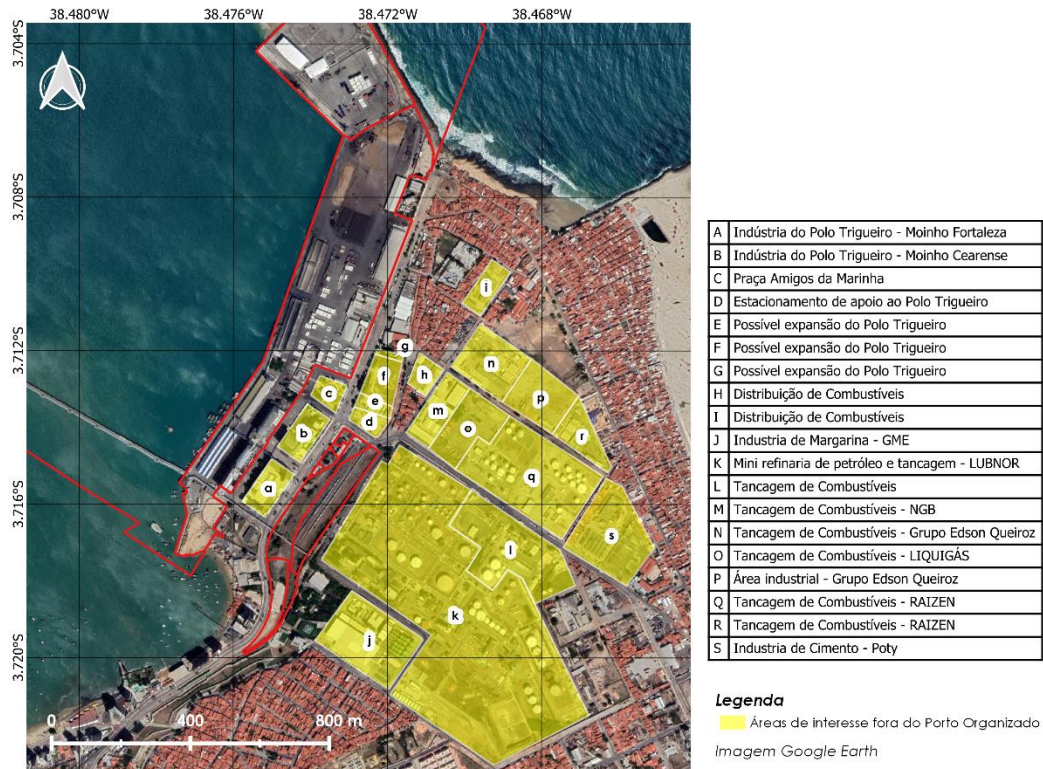


Figura 18 – Localização das áreas de interesse portuário fora do Porto Organizado

Tabela 20 – Características das áreas de interesse portuário fora do Porto Organizado

#	Atividade / Finalidade	Empresa Responsável	Área (m ²)
a	Indústria do Polo Trigueiro - Moinho Fortaleza	M. DIAS BRANCO	11.985,36
b	Indústria do Polo Trigueiro - Moinho Cearense	GRANDE MOINHO CEARENSE	12.126,71
c	Praça Amigos da Marinha	PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA	6.371,06
d	Estacionamento de apoio ao Polo Trigueiro	M. DIAS BRANCO	5.529,24
e	Possível expansão do Polo Trigueiro	-	4.120,61
f	Possível expansão do Polo Trigueiro	-	11.362,89
g	Possível expansão do Polo Trigueiro	M. DIAS BRANCO	1.385,08
h	Distribuição de Combustíveis	SOBRAL E PALÁCIO	6.909,04
i	Distribuição de Combustíveis	PETROLUSA	9.781,21
j	Industria de Margarina - GME	M. DIAS BRANCO	45.093,75
k	Mini refinaria de petróleo e tancagem	LUBNOR	322.175,82
l	Tancagem de Combustíveis	BR DISTRIBUIDORA	55.844,60
m	Tancagem de Combustíveis	NACIONAL GÁS BUTANO	16.771,80
n	Tancagem de Combustíveis	NACIONAL GÁS	27.111,99
o	Tancagem de Combustíveis	LIQUIGÁS	24.967,35
p	Área industrial	GRUPO EDSON QUEIROZ	24.476,96
q	Tancagem de Combustíveis	RAÍZEN	75.050,03
r	Tancagem de Combustíveis	LIQUIGÁS	14.902,86
s	Industria de Cimento	POTY S/A	43.689,94

3. INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO

3.1. ENERGIA ELÉTRICA

O sistema elétrico do Porto de Fortaleza, que tem carga total instalada de 2.400 kVA, é constituído por três subestações e três centros de medição alimentados por uma rede de distribuição primária de 13.8KV de topologia radial. Uma subestação abaixadora externa da ENEL com capacidade total de 11.025MVA abastece a área do porto e parte do bairro do Mucuripe.

Dentre as subestações internas, uma de capacidade de 1MVA atende 200 tomadas frigoríficas, e outra, de 1.5MVA, atende mais 300 tomadas todas com capacidade para atender contêineres refrigerados de 10 KVA.

A demanda atual e previstas para o curto, médio e longo prazos, bem como a capacidade existente do sistema encontra-se apresentada na Tabela 21.

Tabela 21 - Projeção de Demanda para Consumo de Energia e Capacidade de Atendimento

	Atual (2021)	Curto Prazo (até 2025)	Médio Prazo (até 2031)	Longo Prazo (a partir de 2031)
Demanda	1,8MVA	1,8MVA	5,86MVA	5,86MVA
Capacidade	10,8 MVA	10,8 MVA	10,8 MVA	10,8 MVA

Apesar da capacidade atual ser suficiente para atendimento da demanda no longo prazo, vale destacar a existência de projeto para implantação de uma subestação de 69KV, necessária para o cumprimento das normas da concessionária de energia e importante para garantir melhorias operacionais do porto como a ampliação do número de tomadas e a redução de custos de distribuição. O projeto, no entanto, tem alto custo de implantação e aguarda disponibilidade de orçamento sua para execução.

3.2. ABASTECIMENTO DE ÁGUA

O abastecimento de água é realizado pela fornecedora local, a Companhia de Água e Esgoto do Estado do Ceará (CAGECE). O sistema de abastecimento tem capacidade de armazenagem total de 1.100 m³, obtida por meio de três reservatórios de água, localizados na área FOR 50 ao lado do Corpo de Bombeiro, sendo dois subterrâneos com capacidade de 500 m³ cada, e um reservatório elevado, com capacidade de 100 m³.

A distribuição é feita por meio de tubulações com diâmetros que variam de 200 mm (inicial) a 150 mm (final) e que levam água a vinte pontos de abastecimento localizados ao longo do cais comercial e do píer petroleiro. Para abastecer as embarcações, a CDC disponibiliza 10 tomadas automatizadas, que têm capacidade de até 3 l/s, e 15 tomadas manuais.

Existe na CDC um projeto de ampliação da armazenagem em 1.000 m³, com instalação de outra cisterna em parte da área FOR 38, que antigamente era ocupada pelo Corpo de Bombeiros. A ampliação permitiria o abastecimento de navios do Terminal Marítimo de Passageiros, que atualmente é realizado por meio de caminhões pipa, e possibilitaria a utilização de reserva para combate a incêndio. Não existe, no entanto, perspectiva para implantação do projeto até o momento.

Tabela 22 - Histórico de Consumo de Água no Porto de Fortaleza

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Consumo Mensal Médio (m³/mês)	5.568	4.789	5.068	4.982	5.481	7.022
Demanda Máxima (m³/mês)	7.551	7.347	6.889	5.620	11.322	8.892

Tabela 23 - Projeção de Demanda para Consumo de Água

	Atual (2021)	Curto Prazo (até 2025)	Médio Prazo (até 2031)	Longo Prazo (a partir de 2031)
Demanda Máxima (m³/mês)	8.014	10.560	11.088	11.642

4.RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO

4.1. TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

Atualmente não existem Sistemas de Monitoramento do Tráfego Aquaviário próprios do Porto de Fortaleza. O acompanhamento da localização de navios com destino ao Porto é realizado com a utilização de sistemas que disponibilizam online informações transmitidas pelas embarcações por meio de Sistemas de Identificação Automática (Automatic identification System - AIS).

Com o objetivo de permitir o monitoramento ativo do tráfego aquaviário, ampliando a segurança da navegação, a eficiência das operações portuárias e as manobras, além de possibilitar a proteção do meio ambiente, foram disponibilizados pelo Ministério da Infraestrutura à CDC estudo e anteprojeto para a implantação de um Sistema de Monitoramento, do tipo *Local Port Services (LPS)*, no Porto de Fortaleza.

O anteprojeto apresentado previa a instalação, no Porto de Fortaleza, de LPS composto por um total de seis estações remotas de monitoramento e um Centro de Controle Operacional (CCO). O projeto apresentando previa a instalação de Radar para monitoramento ativo de embarcações, além de Sistema de Identificação Automática (AIS), Circuito Fechado de Televisão (CFTV) e sensores de coleta de dados ambientais.

Em virtude de não haver capacidade operacional e condições financeiras para realizar os aportes necessários para execução do projeto no momento, por decisão da Diretoria Executiva da CDC não há previsão de continuidade da implantação do sistema LPS no Porto de Fortaleza em 2021, sem prejuízo a sua retomada em momento oportuno.

Para permitir a comunicação direta entre as embarcações que navegam na bacia de evolução, encontra-se previsto o reestabelecimento do sistema de radiocomunicação VHF no Porto de Fortaleza.

4.2. TRÁFEGO TERRESTRE

O controle do acesso rodoviário ao Porto de Fortaleza é realizado na portaria principal, que conta com câmeras para sistemas de Reconhecimento Óptico de Caracteres (*Optical Character Recognition* – OCR) e Circuito Fechado de Televisão (CFTV) instaladas nos *gates* de entrada e saída e nas balanças de pesagem de veículos, que operam por meio do Sistema de Gestão Portuária (SISPORT) da Companhia.

O SISPORT é composto pelos módulos de Atracação, Operação e Segurança, e é por este último módulo que é feito o controle de acesso de pessoas e veículos no Porto de Fortaleza. Atualmente, no entanto, devido aos ataques cibernéticos sofridos pelos sistemas da Companhia, a integração do módulo de segurança com o sistema OCR ainda não foi retomada, havendo licitação em curso para implantação com previsão de contratação até o terceiro trimestre de 2021.

Prevendo racionalizar o tráfego de veículos no entorno portuário, com agendamento e sequenciamento do acesso, e realizar monitoramento das cargas desde a sua origem, fornecendo informações à comunidade portuária com antecedência, o Ministério da Infraestrutura disponibilizou à administração do Porto de Fortaleza estudos e anteprojeto para implantação do Projeto Cadeia Logística Portuária Inteligente (CLPI).

O projeto prevê a execução de obras de adequação do acesso ao Porto de Fortaleza e o incremento do sistema de CFTV, do sistema de OCR, do sistema de balanças rodoviárias, além da implantação de Sistema de Identificação por Radiofrequência (RFID) tanto na portaria como em vias do entorno portuário.

Assim como o projeto LPS, em virtude de não haver capacidade operacional e condições financeiras para realizar os aportes necessários para execução do projeto, por decisão da Diretoria Executiva da CDC não há previsão de continuidade da implantação do projeto CLPI no Porto de Fortaleza em 2021, sem prejuízo a sua retomada em momento oportuno.

5. LICENCIAMENTO AMBIENTAL

O Porto de Fortaleza tem sua operação regularmente licenciada por meio da Licença de Operação nº 104, de 08 de março de 2019, emitida pela Superintendência Estadual do Meio Ambiente (SEMACE). Da mesma forma, as arrendatárias do porto apresentam sua operação regular. Detalhes das licenças vigentes para ambos os casos são apresentados na tabela a seguir.

Tabela 24 – Característica das Licenças Ambientais para áreas do Porto de Fortaleza

Empresa	Licença	Data de Emissão	Escopo	Órgão Emissor	Data de Validade
Companhia Docas do Ceará	Licença de Operação nº 104/2019	08/03/2019	Renovação da Licença de Operação referente à operacionalização das atividades administrativas e das operações portuárias do porto de fortaleza, abrangendo o terminal marítimo de passageiros, pátio de armazenamento de contêineres, da companhia docas do Ceará, localizada na praça amigos da marinha, s/n, bairro cais do porto, no município de fortaleza, estado do Ceará.	SEMACE	07/03/2022
M. Dias Branco	Licença de Operação nº 200/2017	17/03/2021	Armazenagem de Granel Sólido Vegetal e Processamento de Trigo para transformação em Farinha	SEMACE	16/03/2021
TERGRAN - Terminais de Grãos de Fortaleza LTDA	Licença de Operação nº 369/202020	17/08/2020	Transporte e Armazenagem de Graneis Sólidos Vegetais	SEMACE	15/08/2019

Apesar do prazo de vigência inicial da Licença de Operação da empresa M. Dias Branco ter vencido, a arrendatária apresentou à CDC o comprovante de requerimento de nova licença, desta vez protocolada junto à Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente (SEUMA) de Fortaleza, que passou a ser o órgão licenciador responsável para as atividades da empresa.

6.ISPS CODE

O Porto de Fortaleza opera no Nível 1 de segurança do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (*International Ship and Port Facility Security Code - ISPS CODE*). Seu Certificado, o primeiro emitido para um porto público brasileiro, apresenta Número de Identificação do Porto 27141 e o Número Atribuído ao Porto 8500.

Segundo o Módulo de Segurança Marítima do Sistema de Informações Globais Integradas de Navios da Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organisation's Global Integrated Shipping Information System – GISIS/IMO*), as características da certificação do Porto de Fortaleza são as apresentadas na Tabela 25.

Tabela 25 – Características de certificação ISPS CODE e da Declaração de Cumprimento do Porto de Fortaleza

Número IMO da Instalação	BRFOR-0001
Nome da Instalação	COMPANHIA DOCAS DO CEARA S/A
Nomes alternativos	PORTO DE MUCURIBE - PORTO DE FORTALEZA
Data de Aprovação do Plano de Segurança	18/06/2004
Declaração de Cumprimento (DC)	DC nº 02/2004, concedida em 03/12/2004

A Declaração de Cumprimento nº 02/2004 conferida pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS) em 03/12/2004, no entanto, encontra-se suspensa em razão de não conformidades identificadas em auditoria realizada pela CONPORTOS no Porto de Fortaleza em 11/12/2019. O retorno da equipe técnica da CONPORTOS para avaliar a regularização das não conformidades, programada para acontecer no final do mês de abril de 2021, foi adiado em virtude do agravamento da situação de emergência em função da pandemia de COVID 19.

Dentre as medidas tomadas para atendimento das recomendações elencadas pela auditoria, destaca-se a atualização de Plano de Segurança Portuária (PSP) com elaboração do Estudo de Avaliação de Risco (EAR) para o Porto de Fortaleza, que identificam os riscos em segurança existentes nas áreas do Porto

e propõem medidas de proteção. O processo de elaboração e revisão dos referidos documentos foi concluído e o envio oficial à Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS) foi realizado no dia 08/12/2020.

7. VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO

7.1. VIAS DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA

O Porto de Fortaleza conta com acesso interno rodoviário que, assim como os pátios, encontra-se pavimentado em bloco de concreto intertravado em boas condições de conservação.

O acesso de caminhões e outros veículos de passeio aos pátios e armazéns do porto se dá pela Portaria Principal do Porto de Fortaleza. A Portaria é composta por 3 *gates*, sendo um de entrada, um de saída e um reversível para cargas de projeto. Os *gates* de entrada e saída contam com Câmeras OCR e CFTV, com controle de acesso realizado por meio do sistema SISPORT. O porto também conta com um portão que permite o acesso de veículos ao Terminal Marítimo de Passageiros (TMP) e uma via de acesso ao Cais Pesqueiro, esta última sem portaria. Na Figura 19 estão identificados os acessos, os estacionamentos e as vias atualmente existentes na área do Porto Organizado de Fortaleza.

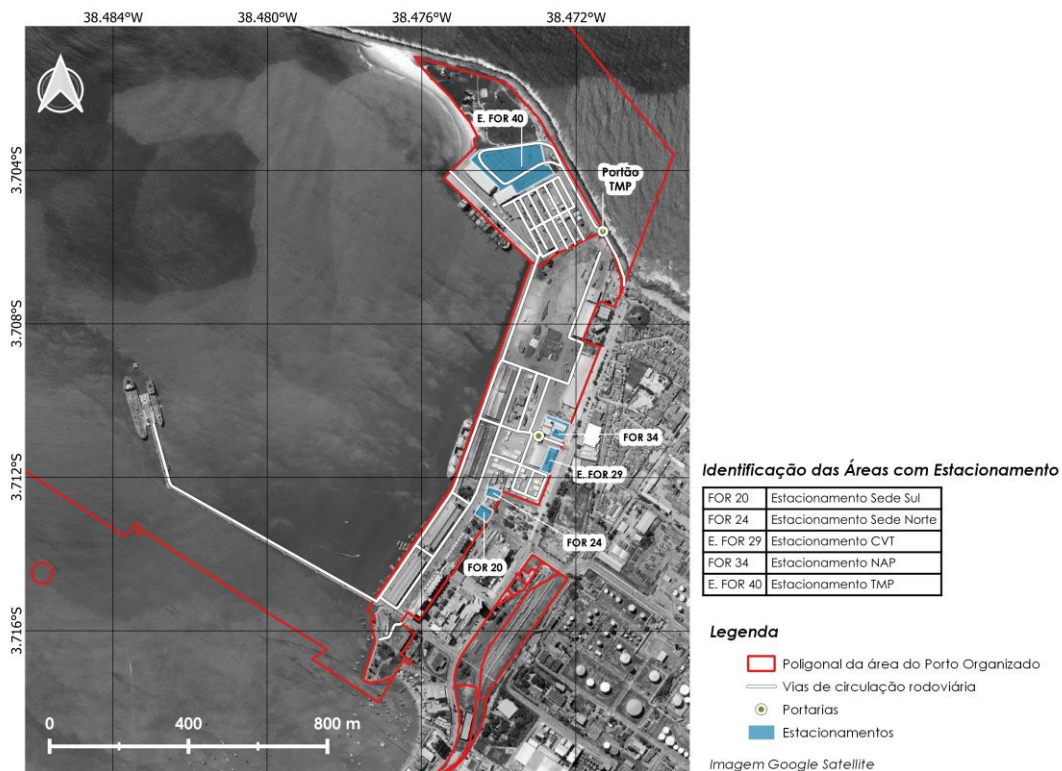


Figura 19 – Identificação das bias internas de circulação rodoviária e seus elementos

Para os cenários futuros a única alteração esperada é que o estacionamento ao norte da sede (FOR 24) se torne indisponível no curto prazo (até 2025) para ser incorporado à área do Pátio 3 (FOR 27).

As características de cada elemento de interesse dos acessos rodoviários internos ao porto encontram-se apresentadas nas tabelas a seguir.

Tabela 26 – Características das Portarias de Acesso ao Porto de Fortaleza

Identificação	Ident. Gate	Sentido	Largura (m)	Equipamentos	Nº de Acessos
Portaria Principal	1	Único - Entrada	6,70	OCR e CFTV	372 caminhões 43 carros de passeio no dia pico
	2	Único - Saída	6,0	OCR e CFTV	
	3	Reversível	6,70	Não há	
Portão TMP	Único	Mão Dupla	5,40	Não há	Não há registro de acesso pois área ainda não está operacional

Tabela 27 - Estacionamentos de Veículos no Porto de Fortaleza

Localização	Identificação	Área (m²)	Capacidade
FOR 20	SEDE SUL	1.634,9	52 veículos
FOR 24	SEDE NORTE	1.156,1	26 veículos
FOR 29	CVT	305,0	10 veículos
FOR 34	NAP	2.098,7	48 veículos
FOR 40	TMP	22.433,1	252 veículos

Tabela 28 - Vias de Circulação de Veículos no Porto de Fortaleza

Identificação da Via	Sentido	Comprimento (m)	Largura (m)
Vias de Acesso aos Armazéns, Pátios e Cais	2	4.224,9	1,0
Vias do Pátio de Contêineres	2	1.619,2	12,0
Via de Acesso ao Terminal de Passageiros	1	973,1	4,0
Via da Ponte de Acesso ao Píer Petrolero	1	864,2	3,5
Via de Acesso ao Cais Pesqueiro	2	87,1	8

7.2. VIAS DE CIRCULAÇÃO FERROVIÁRIA

As vias ferroviárias estão presentes na poligonal do Porto de Fortaleza tanto paralelamente ao cais quanto na retroárea, onde está localizado o Terminal Ferroviário de Mucuripe (BMU) da Ferrovia Transnordestina, na área FOR 46 (MUC59).

A via de acesso ferroviário interno encontra-se dividida em duas linhas: uma de acesso direto ao cais, que permite a realização de operações de carga e descarga direta, e outra paralela que dá acesso aos armazéns e pátios.

Tabela 29 – Características das Vias de Circulação Ferroviária no Porto de Fortaleza

Identificação da Via	Operador	Extensão (m)
Acesso Interno Ferroviário	FTL	3.770,4
Terminal Ferroviário de Mucuripe (BMU)	FTL	3.385,0

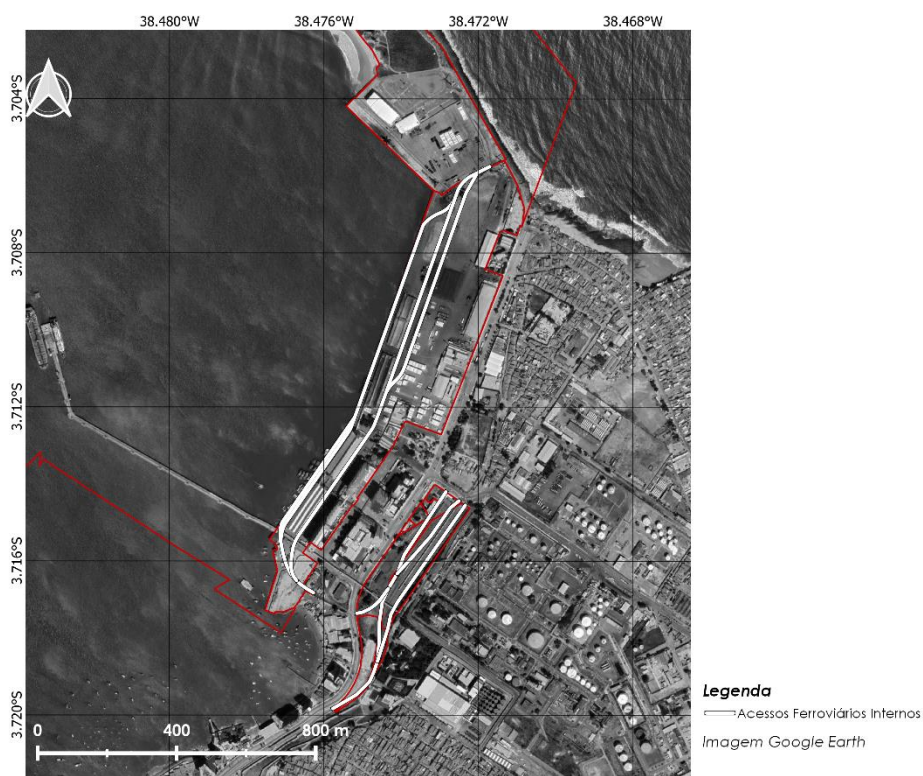


Figura 20 – Vias de Circulação Ferroviária no Porto de Fortaleza – situação atual

Vale destacar que, quando for concluído o processo de arrendamento da área MUC59 (FOR 46) no curto prazo, a empresa vencedora deverá realizar

investimentos na área para movimentação de granéis líquidos combustíveis, especialmente Nafta, que incluirão o deslocamento os trilhos do Terminal Ferroviário do Mucuripe para a área FOR 45, conforme descrito no Capítulo 2 de ZONEAMENTO.



Figura 21 – Vias de Circulação Ferroviária no Porto de Fortaleza – curto prazo

8. ACESSOS TERRESTRES

8.1. RODOVIÁRIOS

O Porto de Fortaleza está conectado com sua área de influência majoritariamente por meio de rodovias. As rodovias CE-085, BR-222, BR-020, CE-065, CE-060, BR-116 e CE-040 se distribuem radialmente a partir de Fortaleza e permitem que o Porto se conecte com os municípios a oeste, sul e leste da capital. A localização das rodovias e das vias do entorno estão apresentados nos mapas das Figuras. A Tabela 30 apresenta algumas características das principais vias do acesso rodoviário do Porto.

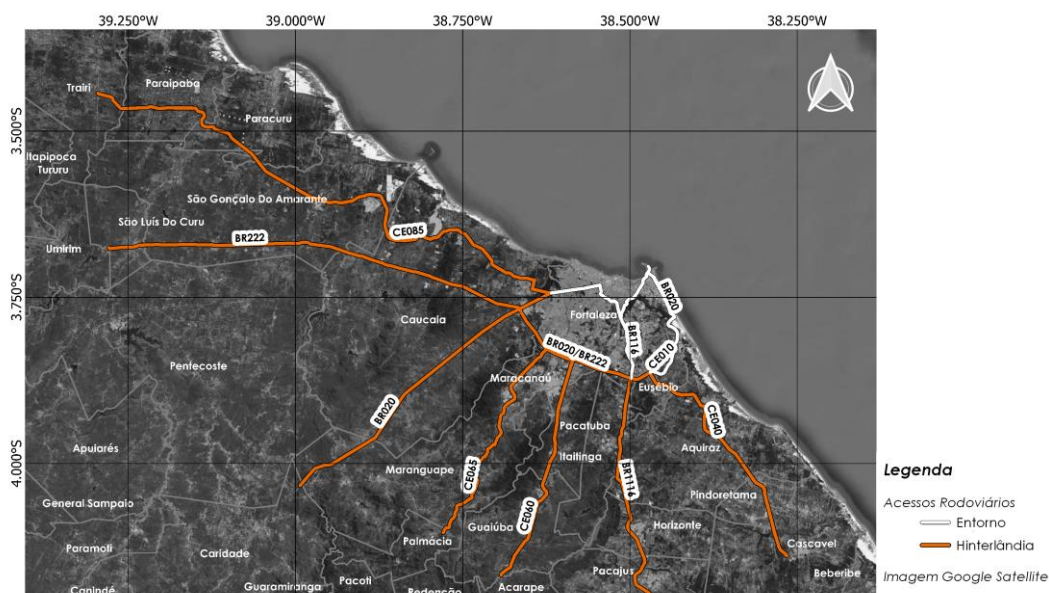


Figura 22 – Rodovias que dão acesso ao Porto de Fortaleza

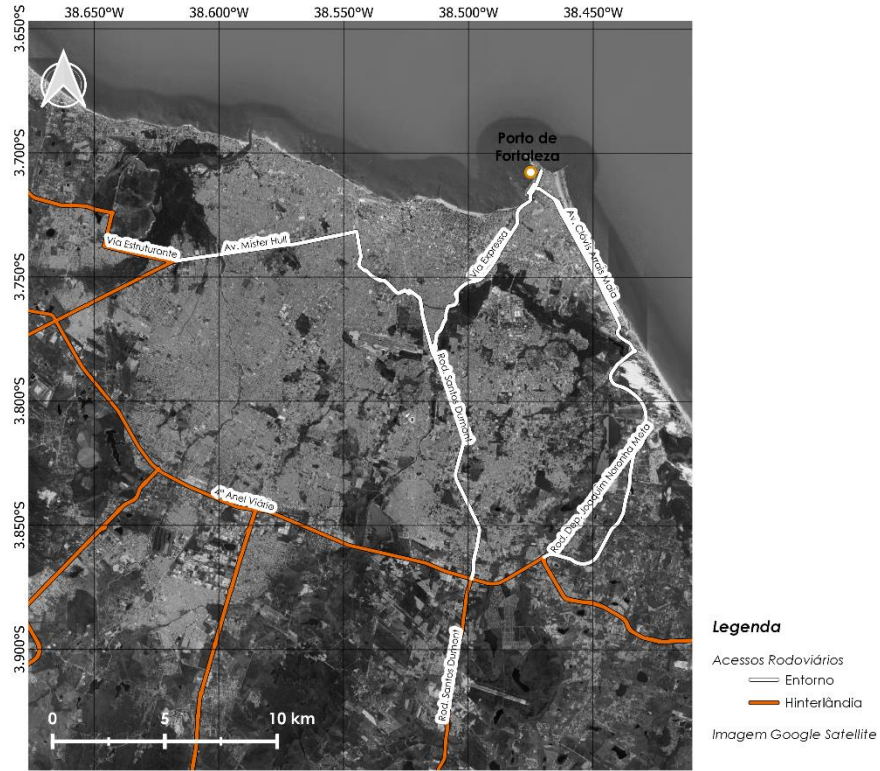


Figura 23 – Vias de acesso em Fortaleza



Figura 24 – Vias do entorno do Porto de Fortaleza

Tabela 30 – Características dos acessos terrestres rodoviários ao Porto de Fortaleza

Localização segundo Plano Mestre	Sigla	Nome	Jurisdição
Hinterlândia	BR116	Rod. Santos Dumont	Federal, administrada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)
Hinterlândia	BR020	Rod. Pres. Juscelino Kubitschek	Federal, administrada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)
Hinterlândia	BR222	-	Federal, administrada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)
Hinterlândia	CE040	-	Estadual, administrada pela Superintendência de Obras Públicas do Ceará (SOP/CE)
Hinterlândia	CE060	Estr. do Algodão ou Rod. Dr. Mendel Steinbruch	Estadual, administrada pela Superintendência de Obras Públicas do Ceará (SOP/CE)
Hinterlândia	CE065	-	Estadual, administrada pela Superintendência de Obras Públicas do Ceará (SOP/CE)
Hinterlândia	CE085	Via Estruturante	Estadual, administrada pela Superintendência de Obras Públicas do Ceará (SOP/CE)
Hinterlândia	BR020 e BR222	Anel Viário	Federal, administrada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)
Entorno Portuário	CE010	Rod. Dep. Joaquim Noronha Mota	Estadual, administrada pela Superintendência de Obras Públicas do Ceará (SOP/CE)
Entorno Portuário	-	Av. Bezerra de Menezes	Municipal, administrada pela Gestão Executiva do município através da Secretaria de Infraestrutura (SEINF)
Entorno Portuário	-	Av. José Jatahy	Municipal, administrada pela Gestão Executiva do município através da Secretaria de Infraestrutura (SEINF)
Entorno Portuário	-	Av. Eduardo Girão	Municipal, administrada pela Gestão Executiva do município através da Secretaria de Infraestrutura (SEINF)
Entorno Portuário	BR116	Rod. Santos Dumont / Rod. Estrada do Guarani	Federal, administrada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)
Entorno Portuário	-	Av. Gov. Raul Barbosa	Municipal, administrada pela Gestão Executiva do município através da Secretaria de Infraestrutura (SEINF)
Entorno Portuário	-	Via Expressa (Av. Alm. Henrique Sabóia)	Municipal, administrada pela Gestão Executiva do município através da Secretaria de Infraestrutura (SEINF)

8.2. FERROVIÁRIOS

O acesso ferroviário ao Porto de Fortaleza se dá por meio da ferrovia operada pela concessionária Ferrovia Transnordestina Logística (FTL). Segundo a Declaração de Rede do ano de 2019¹², a situação de operação dos trechos bem com características operacionais de cada linha de interesse são as apresentadas na Figura 25 e na Tabela 31.

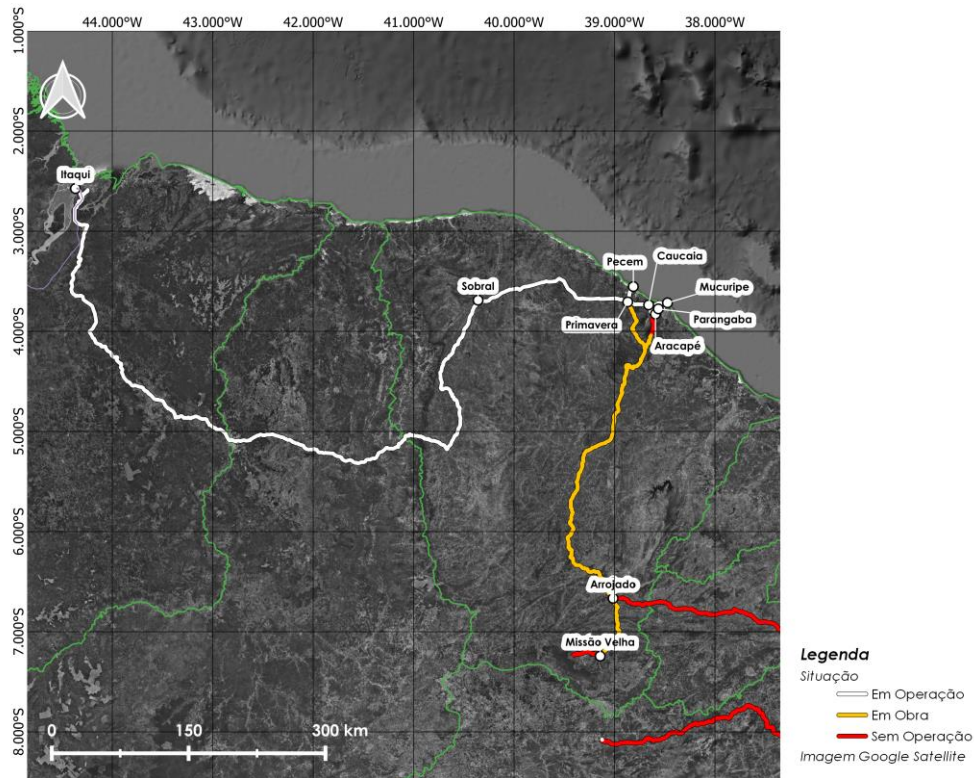


Figura 25 - Acessos terrestres ferroviários do Porto de Fortaleza

¹² A Declaração de Rede do ano de 2019 considerada encontra-se disponibilizada no site da ANTT (<https://dados.antf.gov.br/dataset/declaracao-de-rede>, acesso em (09/04/2020)

Tabela 31 – Características dos Acessos terrestres ferroviários do Porto de Fortaleza

Localização PM	Características Operacionais	Linhas	Trecho	Descrição
Entorno	Extensão 15,689 km Bitola Métrica Linha Singela Perfil do trilho TR 45 Fixação Rígida Dormente Madeira Taxa de dormentação 1.505 unidades/km Carga máxima por eixo 20 t VMC Trem carregado 25 km/h VMC Trem vazio 25 km/h VMC Produto perigoso 25 km/h	Ramal do Mucuripe	Mucuripe Parangaba	Em operação
Entorno	Extensão 6 km Bitola Métrica Linha Singela Perfil do trilho TR 32 Fixação Rígida Dormente Madeira Taxa de dormentação 1.510 unidades/km Carga máxima por eixo 20 t	Tronco Sul Fortaleza	Parangaba Aracapé	Em operação
Entorno	Extensão 16 km Bitola Métrica Linha Singela Perfil do trilho TR 37 Fixação Rígida Dormente Madeira Taxa de dormentação 1.600 unidades/km Carga máxima por eixo 20 t VMC Trem carregado 25 km/h VMC Trem vazio 25 km/h VMC Produto perigoso 25 km/h	Variante de cargas Aracapé Caucaia	Aracapé Caucaia	Em operação
Entorno	Extensão 23,62 km Bitola Métrica Linha Singela Perfil do trilho TR 37 Fixação Rígida Dormente Madeira Taxa de dormentação 1.650 unidades/km VMC Trem carregado 12 km/h VMC Trem vazio 12 km/h VMC Produto perigoso 12 km/h	Tronco Norte Fortaleza	Caucaia Primavera	Em operação
Entorno	Extensão 7,22 km Bitola Métrica Linha Singela Perfil do trilho TR 45 Fixação Rígida Dormente Madeira Taxa de dormentação 1.510 unidades/km VMC Trem carregado 25 km/h VMC Trem vazio 25 km/h VMC Produto perigoso 25 km/h	Ramal de Pecém	Primavera Fábrica Votorantin	Em operação

Localização PM	Características Operacionais	Linhas	Trecho	Descrição
Entorno	Extensão 10,77 km Bitola Métrica Linha Singela Perfil do trilho TR 45 Fixação Rígida Dormente Madeira Taxa de dormentação 1.510 unidades/km VMC Trem carregado 25 km/h VMC Trem vazio 25 km/h VMC Produto perigoso 25 km/h	Ramal de Pecém	Fábrica Votorantin Pecém	Em operação
Entorno	Extensão 190,98 Bitola Métrica Linha Singela Bitola Métrica Linha Singela	Tronco Norte Fortaleza	Primavera Sobral	Em operação
Restante da Malha	-	Tronco Norte Fortaleza	Sobral Altos	Em operação
Restante da Malha	-	Tronco São Luiz	Altos São Luís Tirirical	Em operação
Restante da Malha	-	Tronco Sul Fortaleza	Vila das Flores Souza	Em obras
Restante da Malha	-	Itabaiana Paula Cavalcanti Cabo Porto de Suape Tronco Sul Fortaleza Tronco Sul Recife Tronco Centro Recife Tronco Norte Recife Lourenco Albuquerque Jaraguá Boa Viagem Oficina de Edgard Grande Recife		Sem operação

8.3. DUTOVIÁRIOS

Os dutos que acessam o Porto de Fortaleza conectam diretamente o Píer Petrolero e o Cais Comercial a tanques de distribuidoras de combustíveis e GLP (BR Distribuidora, Raízen, Nacional Gás e Liqigás) e áreas industriais tanto da indústria de petróleo (LUBNOR) quanto da indústria alimentícia (Gorduras e Margarinas Especiais - GME). Em sua grande maioria as operações dos grânéis líquidos nos dutos são realizadas apenas no sentido de desembarque, com exceção de alguns derivados de petróleo que são movimentados em ambos os sentidos. A maior parte da movimentação de grânéis líquidos combustíveis no Porto de Fortaleza se dá nos berços 201 e 202 do Píer Petrolero, mas Gás Liquefeito de Petróleo também pode ser movimentado no Berço 102. Os dutos que ligam os demais berços são utilizados para abastecimento de embarcações.

Tabela 32 – Características dos dutos que acessam o Porto de Fortaleza

Identificação do Duto (TAG)	Produto	Origem/Destino no Porto	Origem/Destino no Entorno
10"-GLP-6112001-Cb	Gás Liquefeito de Petróleo (GLP)	Píer	NACIONAL GÁS / LIQUIGÁS / LUBNOR
12"-DS/QE-300401-Ba	Querosene de Aviação	Píer	BR / RAÍZEN
12"-GA/AL-300401-Ba	Gasolina/Etanol	Píer	BR / RAÍZEN
16"-OC/AT-300601-Ba	Óleo Comb. VLSFO	Píer	LUBNOR
18"-PE-6112001-Ba	Petróleo	Píer	LUBNOR
6"-GLV-6112001-Cb	Diesel Marítimo	Píer	LUBNOR
10"-OC-6113001-Ba	Óleo Comb. VLSFO	Cais Comercial	LUBNOR
8"-DS-6113001-Ba	Diesel Marítimo	Cais Comercial	LUBNOR
6"-HC-400214-Ba	Óleo Comb. VLSFO	Cais Comercial	LUBNOR
8"-HC-400581-Ba	Lubrificante NH-10 / ISOVOLT	Píer	LUBNOR
8"-HC-400596-Ba	Lubrificante NH-20	Píer	LUBNOR
10"-HC-400589-Ba	Lubrificante NH-140	Píer	LUBNOR
8"-HC-400598-Ba	Lubrificante NH-400	Píer	LUBNOR
12"-DS-6113-257-Ba	Diesel S10	Píer	RAÍZEN
10"-GLL-6112004-Cb	GLP	Cais Comercial	NACIONAL GÁS / LIQUIGÁS / LUBNOR
6"-Óleos Vegetais	Óleos Vegetais	Píer Petrolero	GME – Gorduras e Margarinas Especiais

Os 12 dutos que acessam o Píer Petrolero e os 4 que conectam os berços 101, 102, 103 e 104 do cais comercial convergem para o *pipe-rack* de saída, que se

encontra localizado a sul dos silos B-1 (FOR 14). A partir daí os granéis líquidos combustíveis seguem para um ponto próximo à mini refinaria LUBNOR, a leste da área FOR 46 (ou MUC59), de onde se ramificam para seus destinos, a depender do produto movimentado. O duto dedicado à movimentação de granéis líquidos vegetais, por sua vez, se direciona diretamente à fábrica de margarinas GME.

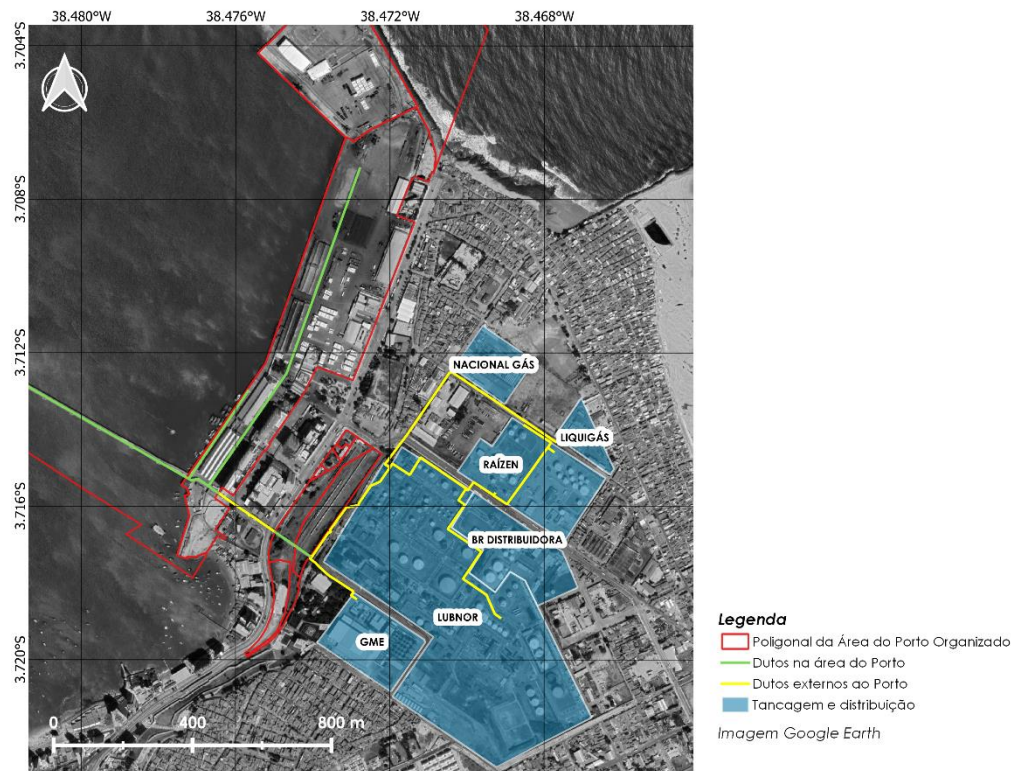


Figura 26 – Acesso dutoviário do Porto de Fortaleza

9. ACESSOS AQUAVIÁRIOS

O acesso aquaviário ao Porto de Fortaleza é composto de um canal de acesso, duas bacias de evolução e cinco áreas de fundeio. As principais características de cada um desses elementos são apresentadas nos itens seguintes, bem como a referência às publicações oficiais (cartas náuticas, normas de procedimento e regulamento de exploração) onde mais detalhes podem ser encontrados.

9.1. CANAL DE ACESSO

Tabela 33 – Características do Canal de Acesso do Porto de Fortaleza

Comprimento	3.500 metros
Largura	160 metros
Profundidade: 14 metros	14 metros
Calado Máximo Recomendado (CMR)	11 metros ¹³

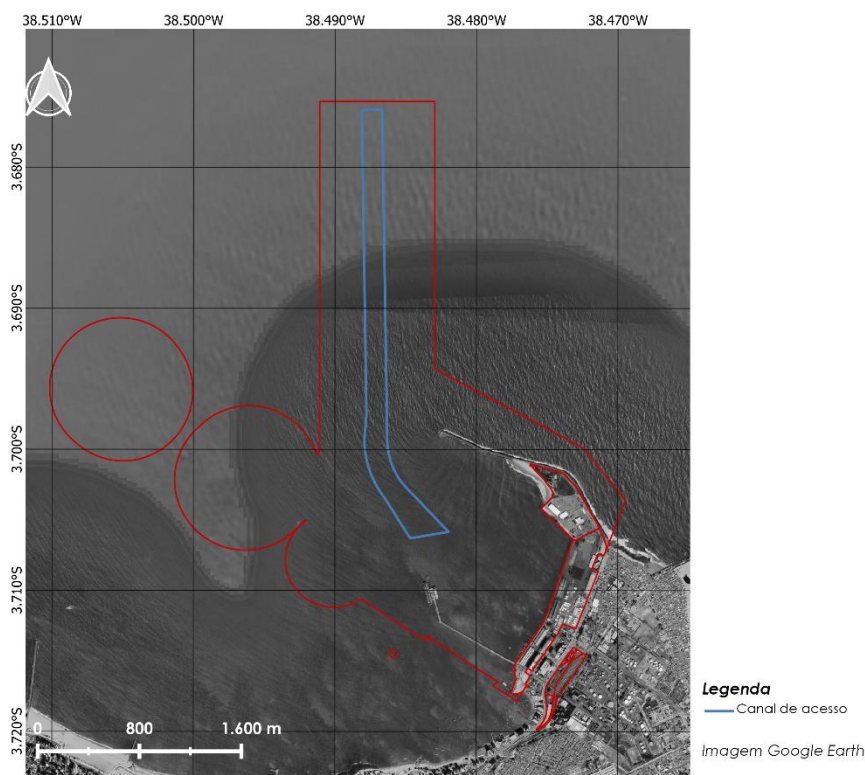


Figura 27 – Canal de Acesso do Porto de Fortaleza

¹³ Calado Máximo Recomendado para situação extraordinária. Os valores de calado operacional variam de 10,3 a 11,0 metros a depender do tipo de navio, do berço de atracação, das condições de maré, vento e outras características, conforme restrições operacionais descritas na Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Ceará (NPCP-CE).

Tanto durante a aproximação ao porto pelo canal de acesso e na bacia de evolução quanto nas manobras de atracação e desatracação propriamente ditas, o maior obstáculo à navegação é o vento predominante nas direções Leste e Sudeste. Dessa forma, recomenda-se que os navios, quando atracados, mantenham-se amarrados e fundeados devendo-se evitar fundear a W da linha de limite marítimo, sinalizada na Carta Náutica Nº 701, devido à existência de cabos submarinos. As baixas profundidades observadas na região denominada de “Área de Restinga” representam outro ponto de suma importância a ser observado.

Como restrições à navegação e manobras no canal, destaca-se que são proibidos cruzamentos e ultrapassagens e a velocidade praticada é de 6 nós. Navios de carga geral e graneleiros com calado maior ou igual a 10,6 m e navios-tanque com calado maior que 10,3 m somente poderão trafegar no canal com ventos de intensidade de, no máximo, 22 nós. Para os berços 104, 105 e 106, quando o calado do navio estiver entre 10,8 e 11 m, e para o Berço 103, independente do calado, há a necessidade de ter, pelo menos, 2 m de maré enchendo para a utilização do canal de acesso.

Tabela 34 - Normas e documentos que definem o Canal de Acesso

Norma/Documento	Data de Publicação	Escopo
Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Ceará (NPCP-CE)	19/12/2013	Detalhamento das Normas da Autoridade Marítima, ajustando-se às peculiaridades locais da área de jurisdição da Capitania dos Portos do Ceará e das suas Agências subordinadas.
Carta Náutica nº 701 do Centro de Hidrografia da Marinha (CNH)	19/10/2020	Cartas da Costa Brasileira – Costa Norte - Acessos a Portos e Terminais – Porto de Mucuripe (Fortaleza) - Escala 1:13.000 (3°42',40) considerando correções do Aviso nº 96/20
Portaria do Ministério da Infraestrutura nº 512/2019	05/06/2019	Define a área do Porto Organizado de Fortaleza, no Estado do Ceará.

9.2. BACIA DE EVOLUÇÃO

Tabela 35 – Características das Bacias de Evolução do Porto de Fortaleza

Bacia	Área	Profundidade (m)	CMR (m)	Localização	Função
Pier Petroleiro	Diâmetro: 610 m	14	11	Envolvendo a plataforma de atracação	Giro de navios oriundos ou destinados aos berços 201 e 202
Cais Comercial	Diâmetro: 610 m	13	11	Limitada a noroeste do cais no alinhamento do Armazém A-3	Giro de navios e fundeio oriundos ou destinados aos berços 102 a 106

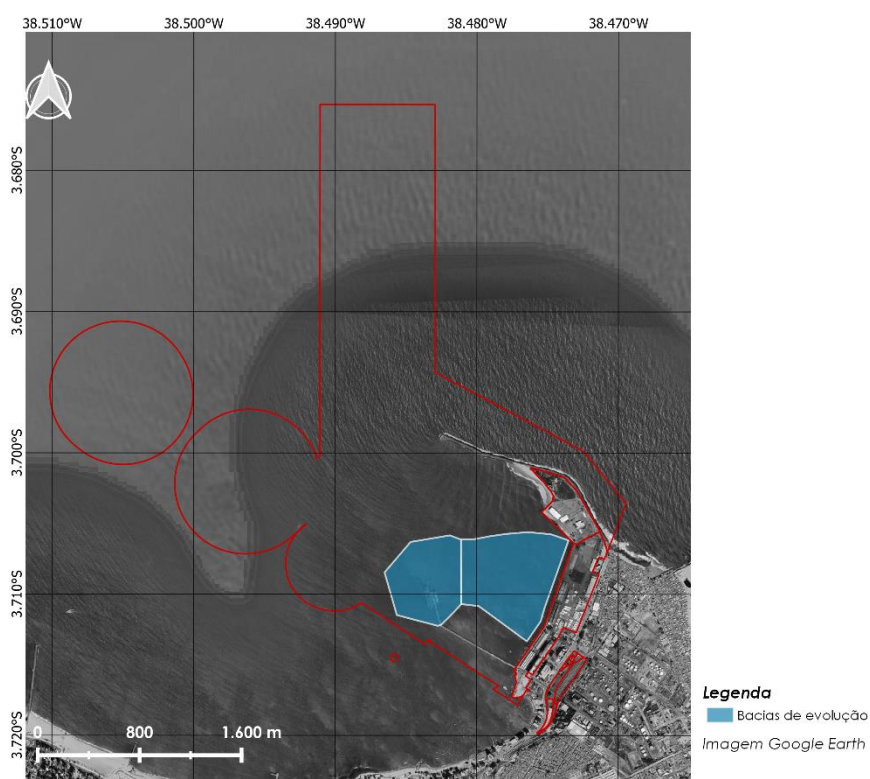


Figura 28 - Bacias de Evolução do Porto de Fortaleza

Tabela 36 - Normas e documentos que definem as Bacias de Evolução

Norma/Documento	Data de Publicação	Escopo
Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Ceará (NPCP-CE)	19/12/2013	Detalhamento das Normas da Autoridade Marítima, ajustando-se às peculiaridades locais da área de jurisdição da Capitania dos Portos do Ceará e das suas Agências subordinadas.
Regulamento de Exploração do Porto de Fortaleza	08/01/2018	Estabelece as condições básicas e disciplinadoras das atividades no Porto Organizado de Fortaleza.
Plano Mestre do Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém	02/2020	Instrumento de planejamento de Estado que considera as perspectivas do planejamento de transportes em nível estratégico, e visa a direcionar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos portos, na relação porto-cidade e em seus acessos. Apresenta imagem esquemática das bacias no item 4.1.2.1.

9.3 ÁREAS DE FUNDEIO

Tabela 37 – Características das Áreas de Fundeio do Porto de Fortaleza

Fundeadoiro	Função / Finalidade	Profundidade (m)	Calado Recomendado ¹⁴	Localização	Situação
Fundeadoiro N° 1	Navios com mais de 7m (22,97 pés) de calado.	entre 8,8 m e 11,6 m	8,0	Latitude: 3° 41' 45" S Longitude: 38° 30' 18" O	Oficial e operacional
Fundeadoiro N° 2	Navios com mais de 2.000 toneladas de arqueação bruta, inclusive para navios <i>Lash</i> , com calado de até 7m (22,97 pés)	entre 7,4 m e 10,4 m	6,0	Latitude: 3° 42' 07" S Longitude: 38° 29' 45" O	Oficial e operacional
Fundeadoiro N° 3	Embarcações de 200 a 2.000 toneladas de arqueação bruta	entre 6,1 m e 8,0 m	5,5	Latitude: 3° 42' 28" S Longitude: 38° 29' 24" O	Oficial e operacional
Fundeadoiro N° 4	Embarcações de apoio marítimo e portuário.	entre 3,6 m e 4,1 m	2,5 a 3,5	Latitude: 3°42'48"S Longitude: 38° 28' 41"O	Oficial e operacional
Fundeadoiro N° 7	Embarcações com mais de 9m (29,53 pés) de calado	entre 16,0 m e 18,0 m	12,0	Latitude: 3°39'11"S Longitude: 38° 25' 0'O	Oficial e operacional

¹⁴ Em qualquer situação deverá ser observado, enquanto o navio estiver fundeado, uma Folga Abaixo da Quilha (FAQ) de, no mínimo, 1,5 metros para os fundeadouros.

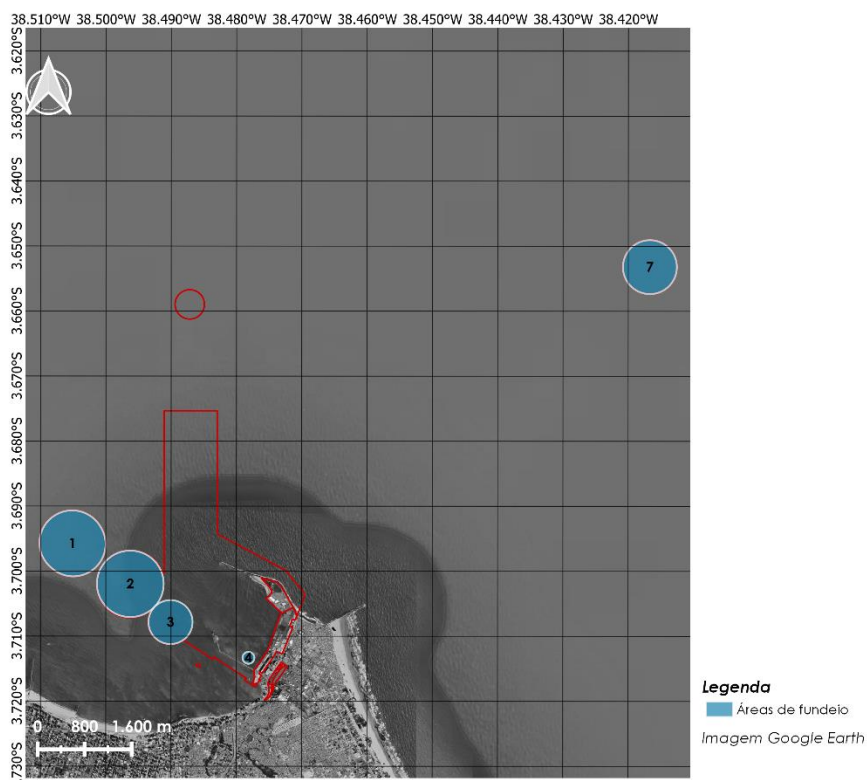


Figura 29 - Áreas de Fundeio do Porto de Fortaleza

Tabela 38 - Normas e documentos que definem as Áreas de Fundeio

Norma/Documento	Data de Publicação	Escopo
Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Ceará (NPCP-CE)	19/12/2013	Detalhamento das Normas da Autoridade Marítima, ajustando-se às peculiaridades locais da área de jurisdição da Capitania dos Portos do Ceará e das suas Agências subordinadas.
Regulamento de Exploração do Porto de Fortaleza	08/01/2018	Estabelece as condições básicas e disciplinadoras das atividades no Porto Organizado de Fortaleza.
Carta Náutica nº 701 do Centro de Hidrografia da Marinha (CNH)	19/10/2020	Cartas da Costa Brasileira – Costa Norte - Acessos a Portos e Terminais – Porto de Mucuripe (Fortaleza) - Escala 1:13.000 (3°42',40) considerando correções do Aviso nº 96/20
Carta Náutica nº 710 do Centro de Hidrografia da Marinha (CNH)	07/01/2021	Cartas da Costa Brasileira – Costa Norte - Acessos a Portos e Terminais – Proximidades do Terminal do Pecém e do Porto de Mucuripe - Escala 1:50.000 (3°37',40) considerando correções do Aviso nº 122/20

10. INTERFERÊNCIA DO PLANO DIRETOR URBANO DO MUNICÍPIO NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO

O Porto, na localização atual, está inserido no contexto da cidade de Fortaleza desde o ano de 1965. Desde então, seu desenvolvimento tem acompanhado e apoiado o desenvolvimento da cidade, sendo desenvolvida uma relação complementar entre ambos: o Porto, com sua atividade voltada ao transporte de cargas, colabora com a cadeia dos suprimentos necessários para o desenvolvimento enquanto a cidade propicia o espaço adequado para as relações e atividades sociais onde negócios acontecem.

É importante citar que a circulação de bens e trocas em todo mundo passam por mudanças econômicas, sociais e espaciais que geram novas formas no fluxo globais de mercadorias, pessoas, capital e informações¹⁵. Esse ambiente torna a atividade do Porto de Fortaleza ainda mais essencial no planejamento de cenários econômicos futuros de nossa cidade para além dos benefícios já provenientes dessa atividade como geração de empregos, arrecadação de tributos, visibilidade, turismo empresarial, abastecimento de suprimentos, dentre outros.

Essas mudanças exigem das gestões portuárias uma busca por eficiência em suas operações, tornando seus serviços competitivos de modo a suportarem um crescimento econômico pautado no aumento do comércio internacional. Para isso, além de melhorias no ambiente interno do porto e na gestão e operação portuárias, é necessário também estar atento ao ambiente onde o porto se insere, ou seja, sua relação com a cidade em diversos aspectos¹⁶.

Para avaliar a forma como essa relação ocorre, foram analisados o Plano Diretor de Fortaleza, a Lei de Uso e Ocupação do Solo e os Planos Estratégicos de Desenvolvimento da cidade de Fortaleza (Fortaleza 2040), do estado do Ceará (Ceará 2050) e o projeto de gestão integrada de ordenamento dos espaços

¹⁵ MONIÉ, F.; SILVA, G. (Orgs.). A mobilização produtiva dos territórios. Instituições e logística do desenvolvimento local. Rio de Janeiro, DP&A, 2003.

¹⁶ CORDEIRO, F. N.; CASTRO JUNIOR, O. A. Relação porto-cidade e paradigma da governança portuária no Brasil. In: Anais do VI Simpósio de Engenharia de Produção - SIMEP 2018. Anais... Salvador (BA) UNIFACS, 2018. Disponível em: <<https://www.even3.com.br/anais/6simep/80103-RELACAO-PORTO-CIDADE-EPARADIGMA-DA-GOVERNANCA-PORTUARIA-NO-BRASIL>>. Acesso em 09 fev. 2021

litorâneos sob domínio da União (Projeto Orla). Entende-se que, além do Plano Diretor, os outros instrumentos de planejamento também demonstram os alinhamentos e conflitos existentes entre a cidade, o porto e a região em que se inserem.

O Plano Diretor Municipal se consolida como o principal instrumento que norteia o desenvolvimento das cidades no País. A relação da principal legislação que regulamenta o planejamento urbano e de desenvolvimento das cidades, bem como algumas características específicas do Plano Diretor de Fortaleza, estabelecido pela Lei Complementar nº 62 de Fortaleza¹⁷, de 02 de fevereiro de 2009¹, encontram-se descritas na Figura 30.



Figura 30 – Legislação relacionada ao Planejamento Urbano e o Plano Diretor Participativo de Fortaleza

No Plano Diretor de 2009, o Porto de Fortaleza é considerado como pertencente à Zona de Orla no trecho VI – Cais do Porto (ZO-6), à Zona Especial do Projeto Orla (ZEPO) e tem uma parte de sua área, equivalente à área da Praia Mansa, definida como Zona de Preservação Ambiental da Faixa da Praia (ZPA 2). As características principais de cada uma destas zonas encontram-se apresentadas a seguir.

¹⁷ O Plano Diretor Participativo de Fortaleza encontra-se disponível no Canal de Urbanismo e Meio Ambiente da Prefeitura de Fortaleza (<https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/urbanismo-e-meio-ambiente/124-plano-diretor-de-fortaleza>, acesso em 10/04/2021)

Tabela 39 – Zonas do Plano Diretor de Fortaleza onde o Porto de Fortaleza está inserido

Zona da Orla (ZO)	Caracteriza-se por ser uma área contígua à faixa de praia, e que exige especificações urbanísticas por suas características de solo, paisagem, turismo, e sua função na estrutura urbana. Seu trecho é contemplado a região chamada de Cais do Porto e tem seus parâmetros definidos no artigo 120 da Lei Complementar.
Zona Especial do Projeto Orla (ZEPO)	Corresponde à área de implementação do Plano de Gestão Integrada (PGI) de Orla Marítima – Projeto Orla Fortaleza, com ações e acompanhamento específico.
Zona de Preservação Ambiental (ZPA)	Zona que objetiva preservação dos sistemas naturais e que prevê usos para atividades educacionais, de pesquisa ou de turismo ecológico e para garantia do uso público das praias. A subdivisão ZPA 2 contempla as áreas de faixa de praia.

Destaca-se ainda que, em seu artigo 50, a Lei Complementar nº 62/2009 trata da política de desenvolvimento econômico e menciona, no inciso IV, o Porto de Fortaleza, indicando a necessidade de serem fortalecidas as suas atividades e as de seu entorno, respeitando a disponibilidade da infraestrutura e sustentabilidade ambiental.

A Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município de Fortaleza¹⁸, Lei complementar nº 236, de 11 de agosto de 2017, também é um importante instrumento para o desenvolvimento da cidade que detalha as permissões e restrições de uso definidas no Plano Diretor. Algumas das restrições descritas para o município como um todo, para a Zona da Orla (ZO) e Zona de Preservação Ambiental 2 (ZPA2) têm impacto nas atividades do Porto de Fortaleza.

O art. 77 proíbe a instalação de Indústrias Nocivas ou Perigosas ao Meio Urbano em Fortaleza, dentre as quais estão as fábricas de produtos petroquímicos e do refino do petróleo. Define como exceção, no entanto, as atividades já instaladas no trecho VI da zona de orla, para os quais define que até 2027 deverão deixar a área. A Lei destina a Zona de Preservação Ambiental 2 (ZPA2), de Faixa de Praia, ao lazer e à prática de atividades esportivas prevendo a ocupação apenas por meio de projetos urbanísticos.

Essas proibições são consideradas conflitos com relação ao planejamento operacional e a expectativa de exploração das áreas do Porto de Fortaleza. A restrição à instalação de indústrias de produtos petroquímicos e derivados de petróleo na região do entorno portuário tem potencial para impactar a movimentação do Porto, dificultando a superação do déficit de capacidade para movimentação de Granéis Líquidos Combustíveis identificada no Plano Mestre do Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém e prejudicando a

¹⁸ A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de Fortaleza encontra-se disponível no Canal de Urbanismo e Meio Ambiente da Prefeitura de Fortaleza (<https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/urbanismo-e-meio-ambiente/124-plano-diretor-de-fortaleza>, acesso em 10/04/2021)

disponibilidade de combustíveis no estado. Apesar de não infringir o uso atual para a Praia Mansa e permitir o desenvolvimento de certas atividades compatíveis com o uso não operacional, a caracterização da área como Zona de Proteção Ambiental limita a possibilidade de exploração, além de poder gerar impacto nas operações portuária por meio da garantia de uso público.

Destaca-se que a Constituição Federal do Brasil define, no inciso X do artigo 22, que legislar sobre o regime dos Portos é competência privativa da União e, portanto, as áreas do Porto Organizado não se condicionam, a princípio, ao zoneamento municipal, devendo, apesar disso, cumprir a legislação e requisitos ambientais vigentes. A estratégia da CDC para superar estes conflitos, no entanto, tem sido o de buscar uma aproximação com a Prefeitura de Fortaleza e com o Governo do Estado, de forma alinhada com o objetivo estratégico de melhorar a comunicação institucional da Companhia e por entender o papel fundamental do Porto de Fortaleza para o desenvolvimento do município e do estado.

Neste sentido, conforme também apresentado no Plano de Ações e Investimento do Capítulo 11, a CDC tem buscado se integrar nas discussões dos instrumentos de planejamento urbano e de desenvolvimento da cidade e do município. A importância do Porto de Fortaleza para o desenvolvimento da região encontra-se contemplada nos planos estratégicos "Fortaleza 2040" e "Ceará 2050", que norteiam as visões que o setor produtivo, a Prefeitura do Município de Fortaleza e o Governo do Estado buscam para o futuro da região.

O Plano "Fortaleza 2040" apresenta estratégias a serem implementadas no curto, médio e longo prazo para o município e promove o monitoramento a execução das ações. Já o "Ceará 2050" abrange todo o estado e aborda ações de longo prazo. Os dois planos contemplam visões acerca do Porto de Fortaleza que se complementam e contam com ações que buscam torná-lo mais competitivo e cada vez mais instrumentalizado como ponte de desenvolvimento local.

Na tabela abaixo estão citadas as ações previstas em cada instrumento para o Porto de Fortaleza bem como sua situação. Destaca-se que a maioria das ações propostas estão alinhadas com projetos existentes na Companhia, apesar de alguns conflitos como a proposta de requalificação do Porto.

Tabela 40 – Ações previstas nos Planos Estratégicos Fortaleza 2040 e Ceará 2050 envolvendo o Porto de Fortaleza

Plano	Ação	Responsável	Iniciado	Prazo
Fortaleza 2040	Dragagem de aprofundamento do Terminal Multiuso	CDC	Sim	Finalizado
	Planejamento para manutenção da profundidade por 10 anos	CDC	Em estudo	2021-2024
	Alargamento do canal de acesso para navios maiores	CDC	Em estudo	2017-2020
	Pavimentação de Pátios e Arruamentos do Porto do Mucuripe	CDC	Sim	2016
	Modernização do Sistema de Descarga de Trigo	CDC	Sim	2026-2035
	Capacitação e Formação Profissional no Centro Vocacional Tecnológico Portuário do Porto do Mucuripe (CVTP)	CDC/CVTP	Sim	Sem prazo
	Recuperação da Ponte de Acesso ao Terminal de Descarga de Petróleo e Derivados	Empresa Wilson Sons	Sim	2016
	Implantação do Sistema de Monitoramento de Cargas e da cadeia logística (VTIMIS)	CDC	Suspenso	Sem prazo
Ceará 2050	Promover a integração dos portos do Mucuripe e do Pecém, com proposição, inclusive, de expansão física do Porto do Pecém com novos berços e pontes retráteis, no intuito de criar um corredor comercial estratégico do Brasil para o Oriente, via Canal do Panamá	Governo do Estado	Não	2021-2023
	Requalificar o Porto do Mucuripe para navegação de cabotagem e turismo	Governo do Estado	Não	2023-2024
	Qualificar o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto do Mucuripe e de outros terminais, e integrá-los com ações turísticas locais e regionais, para expansão da atração de cruzeiros marítimos de classe internacional	Governo do Estado	Não	2022 - 2023
	Corredor Praia do Futuro e Cais do Porto (Parque dos Faróis): vias, infraestrutura BRT, desapropriação, urbanização, parques, praças, hubs de estacionamento, implantação do Porto Turístico do Mucuripe, implantação de parque litorâneo, reurbanização da atual área de tancagem e comunidade do Serviluz	Governo do Estado	Não	2020 - 2050

11. PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS

O Plano Mestre do Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém identifica 25 ações aplicáveis ao Porto de Fortaleza nos temas de Melhorais Operacionais, Investimentos Portuários, Acessos, Gestão Portuária, Meio Ambiente e Porto Cidade.

Grande parte destas ações estão alinhadas com o Planejamento Estratégico da Companhia, uma vez que contribuem para o atingimento de seus Objetivos Estratégicos. Anualmente a CDC propõe ações em seu Plano de Negócios que levam em consideração às diretrizes do Poder Concedente e as orientações dos demais instrumentos de planejamento dos setores portuário e logístico. Para o ano de 2021 foi proposta a execução de 44 ações que se relacionam com os Objetivos Estratégicos da empresa conforme apresentado na Figura.



Figura 31 - Objetivos e ações estratégicas da CDC (fonte: Plano de Negócios 2021)

Para cada tema e ação proposta no Plano Mestre, neste capítulo são apresentadas análises que abrangem a aderência da ação aos documentos estratégicos da Companhia, a situação atual da ação e a abordagem proposta pela CDC.

11.1. MELHORIAS OPERACIONAIS

Consideram-se melhorias operacionais todas as iniciativas que aumentam a capacidade de movimentação de cargas no porto por meio de otimização de processos, com um uso mais eficiente dos recursos disponíveis. No Planejamento Estratégico da CDC as ações referentes ao tema "Melhorias Operacionais" relacionam-se ao Objetivo 7 da Companhia de "Buscar a excelência operacional".

AÇÃO Nº 01 DO PLANO MESTRE | APERFEIÇOAMENTO DO REGISTRO DAS DATA-HORAS DAS ATRACAÇÕES E OPERAÇÕES NO PORTO DE FORTALEZA

Justificativa Por meio das análises realizadas ao longo da elaboração do Plano Mestre, foi identificada a necessidade de registros mais completos de informações dos processos de recebimento e expedição de carga, de forma a contemplar os instantes de chegada, atracação, início da operação, término da operação e desatracação no porto no Sistema de Desempenho portuário (SDP) da ANTAQ, para permitir a realização de análises mais completas e confiáveis.

Situação atual Os registros dos tempos inoperantes dos navios que acessam o Porto de Fortaleza já estão sendo realizados de forma adequada no SDP da ANTAQ desde abril de 2019. Esta ação, portanto, é considerada concluída.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Aperfeiçoamento do registro das data-horas das atracações e operações no porto de fortaleza.	Concluída em abril/2019	-

AÇÃO Nº 02 DO PLANO MESTRE | MITIGAÇÃO DE LIMITAÇÕES OPERACIONAIS RELACIONADAS AOS HORÁRIOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TERCEIROS NO PORTO DE FORTALEZA

Justificativa Pelas análises realizadas no Plano Mestre, as restrições para prestação de serviços da praticagem no período noturno e o não funcionamento da Receita Federal e do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) nos finais de semana são fatores que aumentam o tempo médio de espera para atracações e para início da movimentação das cargas, onerando as operações e impactando negativamente o desempenho operacional e a competitividade do Porto de Fortaleza.

Situação atual Atualmente no Porto de Fortaleza os serviços de praticagem são também realizados no período noturno, exceto para os casos onde há necessidade de manobras. Com relação ao funcionamento da Receita Federal, a atuação já tem sido realizada aos finais de semana, ainda que restritas ao período diurno e exclusivamente para cargas no sentido de exportação. A atuação do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) aos finais de semana também já ocorre no período diurno em casos excepcionas quando é identificada esta necessidade. Considera-se que a restrições remanescentes na prestação de serviço pelos anuentes do porto não têm prejudicado significativamente as operações e o indicador de tempo de espera para atracação dos navios que o acessam. É importante, no entanto, que seja promovido o monitoramento contínuo dos indicadores operacionais com o objetivo de identificar possíveis impactos das restrições no desempenho operacional do Porto de Fortaleza.

Proposta CDC	#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
	1.	Articulação para prestação do serviço de praticagem no período noturno e atuação da Receita Federal e do MAPA aos fins de semana em caráter excepcional	Concluída	-
	2.	Monitoramento contínuo dos indicadores operacionais para identificar possíveis impactos das restrições existentes para prestação de serviço pelos anuentes	Em andamento	Contínua

AÇÃO Nº 03 DO PLANO MESTRE | ADOÇÃO DE SISTEMA DE AGENDAMENTO INTELIGENTE NO PORTO DE FORTALEZA (PORTOLOG) VINCULADO AOS EQUIPAMENTOS EXISTENTES EM SUA PORTARIA PARA AUTOMATIZAÇÃO DOS PROCESSOS

Justificativa Ao avaliar a capacidade da portaria do Porto de Fortaleza de atender à demanda de veículos pelo aumento da movimentação de cargas, o Plano Mestre identifica a possibilidade de formação de filas no acesso ao Porto em cenários futuros. Para solucionar, sugere a implantação de sistema de agendamento de acessos ao porto que permita a automatização dos procedimentos de entrada e saída de veículos da área portuária.

Situação atual Conforme descrito no item 4.2 deste PDZ, que apresenta a relação sintética dos processos e sistemas de apoio operacional relativos ao tráfego terrestre, apesar de dispor de anteprojeto para implantação do Cadeia Logística Portuária Inteligente (CLPI) no porto, prevendo a utilização do sistema Portolog, atualmente não há na CDC capacidade operacional e condições financeiras para realizar os aportes necessários para execução do projeto e, por isso, não há previsão de continuidade da implantação do CLPI no Porto de Fortaleza em 2021, sem prejuízo a sua retomada em momento oportuno. Como alternativa, a proposta da Companhia para evitar a formação de filas em cenários futuros é dar continuidade ao monitoramento da capacidade de processamento da portaria principal, descrita como Ação nº 04 do Plano Mestre, que servirá de subsídio para avaliação da necessidade de estabelecimento de regramento e sistema de agendamento para acesso ao porto.

Proposta CDC	#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
	1.	Avaliação da necessidade de estabelecimento de regramento e sistema de agendamento para acesso ao porto.	A iniciar	2025

AÇÃO Nº 04 DO PLANO MESTRE | MONITORAMENTO DA CAPACIDADE DE PROCESSAMENTO DA PORTARIA PRINCIPAL DO PORTO DE FORTALEZA

Justificativa Diante da possibilidade de formação de fila na portaria do Porto de Fortaleza em função do crescimento da movimentação, o Plano Mestre sugeriu que a Autoridade Portuária realize o monitoramento da capacidade de processamento e formação de filas na portaria.

Situação atual Desde a elaboração do Plano Mestre a Companhia tomou algumas ações para reorganização do fluxo interno, com o reposicionamento do scanner de contêineres, com vistas a melhorar o fluxo de caminhões e evitar que a operação impactasse no processamento de veículos na portaria do porto. No período, no entanto, a CDC também sofreu ataques cibernéticos que

tornaram indisponíveis diversos sistemas, incluindo o módulo de segurança do Sistema de Gestão Portuária (SISPORT), pelo qual seria realizado o controle de acessos ao Porto, com interface web para cadastro, e que permitiria a sistematização do monitoramento da capacidade de processamento da portaria. Diante deste cenário, espera-se que, a partir do reestabelecimento de funcionalidade de controle de acessos no SISPORT, seja possível dar continuidade à execução desta ação.

Proposta CDC			
#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Disponibilizar o cadastro web do SISPORT para controle de acessos	Em andamento	3º TRI/2021
2.	Monitorar indicadores de capacidade de atendimento da portaria	A iniciar	2022

AÇÃO Nº 05 DO PLANO MESTRE - FOMENTO À IMPLANTAÇÃO DE UMA ÁREA DE APOIO LOGÍSTICO PORTUÁRIO (AALP) PARA ATENDIMENTO DOS VEÍCULOS PESADOS COM DESTINO AO PORTO DE FORTALEZA

Justificativa Também buscando evitar a formação de filas no acesso do Porto, o Plano Mestre recomenda ações para implantação de AALP, que também promoveria a racionalização dos veículos no entorno portuário reduzindo a interferência com o tráfego urbano.

Situação atual Com o objetivo de diminuir a interferência no tráfego urbano dos veículos que acessam o Porto, algumas ações foram tomadas em 2019 e 2020 que possibilitaram a adequação da Avenida Vicente de Castro. Através do projeto Corredores Turísticos promovido pela Prefeitura Municipal de Fortaleza, foram concluídas em agosto de 2020 as obras de requalificação da avenida que dá acesso ao porto, que ganhou nova pavimentação, iluminação e arborização, além da adequação de calçadas. Além disso, a Companhia Docas promoveu intervenções nas vias ao redor da Praça Amigos da Marinha, que regulam o estacionamento de caminhões no acesso à sede da companhia e ao redor da praça.

Especificamente acerca da implantação de Áreas de Apoio Logístico em Fortaleza, cumpre ressaltar que a CDC conduziu levantamento de interessados em operar, que culminou na publicação de Regulamento de Exploração de Áreas de Apoio Logístico Portuário. A despeito da divulgação, houve apenas um interessado e não foi possível viabilizar a operação. Vale destacar que cerca de 60% da carga movimentada pelo Porto de Fortaleza em 2020 tem origem ou destino no município de Fortaleza, o que dificulta a instalação de área reguladora sem impacto no tráfego da cidade.

Diante do apresentado, a proposta da Companhia para evitar a formação de filas em cenários futuros é dar continuidade ao monitoramento da capacidade de processamento da portaria principal, descrita como Ação nº 04 do Plano Mestre, que servirá de subsídio para avaliação da necessidade de implantação de uma área de apoio para atendimento dos veículos pesados com destino ao porto de Fortaleza.

Devido ao fluxo de veículos que ainda são verificados nas vias de entorno do porto, principalmente nas que dão acesso aos moinhos e às distribuidoras de combustíveis, sugere-se a avaliação de implantação de uma AALP conjunta a estes outros usuários demandantes de veículos pesados.

Proposta CDC			
#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Avaliação da necessidade de estabelecimento de área de apoio para atendimento dos veículos pesados com destino ao porto de Fortaleza	A iniciar	2045

AÇÃO Nº 06 DO PLANO MESTRE - FOMENTO À REALIZAÇÃO DE MELHORIAS QUANTO AO ESTACIONAMENTO E INTENSO FLUXO DE CAMINHÕES PRÓXIMO AOS MOINHOS E ÀS DISTRIBUIDORAS DE COMBUSTÍVEIS NAS VIAS DO ENTORNO DO PORTO DE FORTALEZA

Justificativa Ao o acesso rodoviário do entorno do Porto de Fortaleza, o Plano Mestre apresenta como ponto de atenção o estacionamento e intenso fluxo de caminhões próximo aos moinhos. Ao permanecerem nas vias adjacentes aguardando a chamada para expedição de seus produtos, acabam por gerar fluxo desordenado de veículos pesados nas proximidades dos moinhos e problemas de trafegabilidade no entorno do Porto.

Situação atual A adequação da Avenida Vicente de Castro, concluída em agosto de 2020 resultou em uma considerável melhoria de ordenamento do fluxo de caminhões nas vias do entorno do Porto, sobretudo para acesso aos Moinhos, e ao redor da Praça Amigos da Marinha. Apesar da melhoria, a permanência de veículos nas vias de entorno do porto ainda é verificada, principalmente nas que dão acesso aos moinhos e às distribuidoras de combustíveis e que não acessam o Porto de Fortaleza. De forma alinhada ao Objetivo 2 de seu Planejamento Estratégico de "Melhorar a comunicação institucional", a Companhia tem buscado intensificar o contato com as partes interessadas do município e sensibilizar a Prefeitura de Fortaleza para que atue em conjunto com as empresas responsáveis pelas operações dos moinhos e distribuidoras buscando solucionar os conflitos identificados na região do entorno portuário.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Adequação da Avenida Vicente de Castro e intervenções na Praça Amigos da Marinha	Concluída	2020
2.	Sensibilização da Prefeitura Municipal de Fortaleza e as Empresas que operam os moinhos e as distribuidoras de combustíveis para que atuem buscando solucionar os conflitos identificados na região do entorno portuário	Em andamento	Contínua

AÇÃO Nº 10 DO PLANO MESTRE - MANUTENÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO INTERNO ÀS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DO COMPLEXO

Justificativa Apesar de considerar boas as condições de pavimentação e sinalização dos acessos rodoviários internos do Porto, o Plano Mestre propõe ação para manutenção periódica do pavimento da área interna portuária, a fim de se manter o bom ordenamento dos fluxos, com placas de sinalização adequadas e sinalização horizontal visível.

Situação atual A prestação de serviços de manutenção da infraestrutura civil do Porto de Fortaleza, que inclui a manutenção das condições do pavimento e da sinalização das vias internas. As boas condições do sistema viário interno, portanto, estão sendo mantidas e é considerada uma atividade contínua a ser proporcionada pela Companhia.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
---	-------------------	----------	-------

1.	Manutenção do Sistema Viário Interno do Porto de Fortaleza por meio de contratação de empresa especializada e gestão do contrato.	Em andamento	Ação Contínua
----	---	--------------	---------------

11.2. INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS

As ações consideradas como investimentos portuários são aquelas que preveem a melhoria de infraestrutura com o objetivo de aumentar a capacidade das operações portuárias para atendimento esperado da movimentação de cargas ou passageiros. No Planejamento Estratégico da CDC as ações referentes ao tema "Investimentos Portuários" relacionam-se ao Objetivo 7 da Companhia, de "Buscar a excelência operacional".

AÇÃO Nº 11 DO PLANO MESTRE | COMPATIBILIZAÇÃO ENTRE OS PROJETOS RELACIONADOS À TANCAGEM NO PORTO DE FORTALEZA E NO TPP

Justificativa O Porto de Fortaleza é responsável pelo desembarque de cerca de 60% do combustível consumido no Ceará. O restante acessa o estado pelo modal rodoviário, gerando receita para outros portos do Nordeste, como o Porto de Suape, e encarecendo o preço final ao consumidor. O Plano Mestre observa, portanto, que há déficit de movimentação de graneis líquidos combustíveis no Porto de Fortaleza e que a solução deve passar pela compatibilização dos projetos de tancagem dos portos do estado, com vistas a otimizar a exploração do potencial de movimentação deste tipo de produto e garantir a competitividade dos portos do complexo no cenário regional.

Situação atual A CDC tem ressaltado em várias oportunidades a importância da atuação complementar do Porto de Fortaleza e do Terminal Portuário de Pecém para movimentação de graneis líquidos combustíveis¹⁹. Estima-se que atualmente apenas 60% do combustível consumido no Ceará acessa o estado por modal aquaviário e a atuação complementar aumentaria a capacidade de armazenagem estadual reduzindo os custos logísticos de transporte e garantindo melhores preços aos consumidores. Além disso, busca destacar que os processos de movimentação e armazenagem de combustíveis no entorno do Porto de Fortaleza tem passado por um intenso processo de automatização que aumentam a segurança das operações. A Companhia tem frequentemente promovido esta discussão em vários ambientes, dando publicidade aos estudos promovidos nos meios de comunicação¹. Atualmente o posicionamento oficial do Governo do Estado é de buscar a migração de toda a tancagem de combustíveis para Pecém, permitindo a permanência das empresas na retroárea do Porto de Fortaleza apenas até que haja condições de transferência para o Parque de Tancagem de Pecém. Segundo nota publicada no site do Complexo do Pecém (CIPP S/A)²⁰, no entanto, houve desistência por parte da empresa vencedora de chamada pública para execução do parque de tancagem no complexo por haver inviabilidade econômica após o cenário da pandemia.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
---	-------------------	----------	-------

¹⁹ Exemplo é a matéria "Porto do Mucuripe pode perder 50% da receita sem tancagem" do Diário do Nordeste que aborda esse tema (<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/porto-do-mucuripe-pode-perder-50-da-receita-sem-tancagem-1.2183830>, acesso em 10/04/2021).

²⁰ Disponível em <https://www.complexodopecem.com.br/nota-a-imprensa-4/> (acesso em 10/04/2021).

1.	Promoção de discussões acerca da importância da complementariedade dos projetos de tancagem de combustíveis no Porto de Fortaleza e em Pecém.	Em andamento	Curto Prazo (2023)
2.	Acompanhamento da ocupação, capacidade e situação de operação e manutenção das áreas de movimentação e armazenagem de combustíveis do entorno do Porto de Fortaleza.	A iniciar	Médio Prazo

AÇÃO Nº 12 DO PLANO MESTRE | RESOLUÇÃO DO DÉFICIT DE CAPACIDADE DE CAIS PROJETADO PARA O DESEMBARQUE DE TRIGO NO PORTO DE FORTALEZA

Justificativa A análise de comparação da capacidade de cais com a demanda para o desembarque de trigo no Porto realizada pelo Plano Mestre indicou a existência de déficit a partir de 2025. O referido Plano sugere que o projeto em curso de aumento da capacidade de expedição do Armazém A2, conduzido pelo TERGRAN, reduziria esse déficit e que caberia à CDC o monitoramento de sua implantação.

Situação atual O projeto de instalação pelo TERGRAN de novas esteiras transportadoras foi concluído e teve sua operação iniciada em 01/10/2019, sendo objeto do Contrato de Passagem nº 01/2019. O projeto ampliou a capacidade de expedição do Armazém A-2 aos silos em 300 t/h. Outro projeto que contribuirá com o aumento da capacidade para movimentação de trigo, encontra-se em andamento o processo de arrendamento do Armazém A1 (MUC01) prevendo investimentos totais de R\$ 47,7 milhões. A última versão do Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) elaborado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) para arrendamento da área prevê a ampliação da capacidade de operação de trigo tanto pela aquisição de equipamentos que permitam a operação autônoma para o Armazém quanto pela antecipação de valores de arrendamento à CDC para derrocamento do Berço 103. Após aprovação dos estudos que embasam o arrendamento da área pelo TCU, em março de 2021, aguarda-se a publicação de edital, que deve ocorrer no início do segundo semestre deste ano.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Instalação pelo TERGRAN de novas esteiras transportadoras para aumento da capacidade de expedição do Armazém A2.	Concluída em 01/10/2019	-
2.	Arrendamento do Armazém A1	Em andamento	2ºTRI/2021
3.	Início de operação do Armazém A1	A iniciar	2023

AÇÃO Nº 13 DO PLANO MESTRE | RESOLUÇÃO DO DÉFICIT DE CAPACIDADE DE CAIS PARA A MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO PORTO DE FORTALEZA

Justificativa O Plano Mestre identificou que a taxa de ocupação dos berços do Píer Petroleiro supera a indicada para manutenção de um nível de serviço adequado. Sugere, portanto que este PDZ detalhe os projetos da CDC para solucionar o déficit identificado, indicando que a escassez de oferta de tancagem reduz a produtividade e é um importante fator para a alta ocupação identificada. Neste aspecto, são mencionados investimentos

previstos para ampliação da tancagem pelas empresas distribuidoras e instalação de nova área de armazenagem de granéis líquidos na área MUC59.

Situação atual Encontra-se em andamento o processo de arrendamento da área MUC59, destinada à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos combustíveis. O projeto prevê a realização de investimentos de cerca de R\$ 119,9 milhões e a instalação de tanques com capacidade de armazenagem estática de 51.377 m³. É considerada ainda a necessidade de antecipação de pagamentos pela arrendatária para realização pela Autoridade Portuária de dragagem do Berço 102, aumentando a capacidade de cais e a prancha média operacional para os granéis líquidos combustíveis. Atualmente o processo de arrendamento encontra-se na etapa de realização de Consulta e Audiência Pública, conduzida pela ANTAQ, que deve ser concluída ainda no primeiro trimestre de 2021. A expectativa é de que o contrato seja celebrado em 2022, com início a implantação efetiva dos tanques ocorra até 2025.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Arrendamento da área MUC59	Em andamento	1ºTRI/2022
2.	Início da operação de tancagem na área MUC59	A iniciar	2025

11.3. ACESSOS AO PORTO

As iniciativas relacionadas aos Acessos ao Porto são aquelas que pretendem melhorar o escoamento das cargas do Porto de Fortaleza pelos modais rodoviário, aquaviário, ferroviário ou dutoviário. No Planejamento Estratégico da CDC as ações referentes ao tema "Acessos ao Porto" relacionam-se ao Objetivo 2 de "Melhorar a comunicação institucional", ao buscar reduzir o impacto do tráfego de caminhões no entorno e promover maior integração com partes interessadas do estado e município, e ao Objetivo 4 de "Potencializar as alternativas de negócio dos ativos do porto" uma vez que a melhoria das condições de acesso impacta na competitividade do Porto de Fortaleza.

AÇÃO Nº 16 DO PLANO MESTRE | MONITORAMENTO E ESTUDO DE ALTERNATIVAS QUANTO ÀS LIMITAÇÕES DO ACESSO AQUAVIÁRIO E DAS ESTRUTURAS DE AMARRAÇÃO E ABRIGO DO PORTO DE FORTALEZA

Justificativa A partir da análise das restrições existentes no acesso aquaviário do Porto de Fortaleza, o Plano Mestre reforça a necessidade de estudos de monitoramento das condições do acesso com vistas a avaliar a necessidade de dragagem de manutenção periódica, monitorar a dinâmica sedimentar da região e avaliar alternativas para adequação das condições de abrigo, manobrabilidade e amarração aos berços. Como soluções já existentes, o Plano menciona iniciativas da Companhia de simulação para ampliação do LOA no berço 106 para 280 m, instalação de boia de amarração contígua a este berço e prolongamento do Molhe do Titã. O instrumento sugere que estudos que atestem a necessidade de dragagem de manutenção podem ser utilizados como referência para inclusão de custos na tabela tarifária.

Situação atual A fim de atender às necessidades de acesso ao porto levantadas no Plano Mestre, encontra-se prevista no Plano de Negócios da CDC a ação estratégica intitulada "Monitoramento e estudo de alternativas das limitações do acesso aquaviário e das estruturas de amarração e abrigo do Porto de Fortaleza" com o objetivo de criar as condições necessárias para permitir o acesso de navios de maior porte e garantir a segurança necessária para as operações, aumentando a competitividade do Porto. Para esta finalidade a Companhia prevê ainda em 2021 a contratação de estudos batimétrico seguindo os critérios necessários para validação pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM).

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Contratar estudo de batimetria	A iniciar	1ºTRI/2022
2.	Realizar levantamento de dados batimétricos	A iniciar	2º TRI/2022
3.	Contratar consultoria para elaboração de estudos sobre a intervenção de Swell no Porto	A iniciar	4º TRI/2022
3.	Fazer a gestão junto a Marinha/Praticagem sobre a possibilidade de ampliar as condições de operação atual	A iniciar	2022

AÇÃO Nº 21 DO PLANO MESTRE | FOMENTO À REALIZAÇÃO DE MELHORIAS NA INFRAESTRUTURA E TRAFEGABILIDADE DAS VIAS DO ENTORNO DO PORTO DE FORTALEZA

Justificativa Apesar de considerar as vias do entorno do Porto de Fortaleza em bom estado de conservação, o Plano Mestre identifica problemas nas sinalizações horizontais e verticais das ruas e avenidas nas proximidades do Porto. Propõe então articulação da CDC com a Prefeitura de Fortaleza e o Governo do Estado do Ceará para garantir a manutenção das vias que dão acesso ao Porto.

Situação atual A Prefeitura Municipal de Fortaleza concluiu em agosto de 2020 as obras de requalificação da Avenida Vicente de Castro, que ganhou nova pavimentação, sinalização, iluminação e arborização, melhorando ainda mais as condições de uma das principais vias de acesso ao Porto. Também foram concluídas recentemente outras importantes obras estruturais e de trafegabilidade em todo o entorno do Porto de Fortaleza, dentre as quais se destacam a Requalificação do Morro Santa Terezinha, finalizada em dezembro de 2019, e a Inauguração das estações "Iate" e "Mucuripe" do VLT que ocorreu em setembro de 2020.

Acerca da articulação da CDC com a Prefeitura Municipal de Fortaleza e o Governo do Estado do Ceará, destaca-se que o Acordo de Cooperação firmado entre os três entes em novembro de 2019 com os objetivos de promover melhorias na Praça Amigos da Marinha e nas vias de circulação do seu entorno, implantar o Bonde de Fortaleza e duplicar a via de acesso ao Terminal Marítimo de Passageiros. O Acordo firmado ainda se encontra vigente e a previsão da Companhia é de conclusão no curto prazo da duplicação do acesso ao TMP e a implantação do bonde no médio prazo.

De forma alinhada ao Planejamento Estratégico da Companhia, que prevê em seu Objetivo 2 a melhoria da comunicação institucional da CDC, pretende-se dar continuidade à articulação com órgão das demais esferas de governo para garantir a manutenção das condições das vias do entorno do Porto de Fortaleza.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Requalificação da Avenida Vicente de Castro, com melhoria das sinalizações horizontais e verticais.	Concluída em agosto/2020	-
2.	Assinatura de Acordo de Cooperação com Prefeitura de Fortaleza e com o Governo do Ceará para promoção de melhoria nas vias de acesso ao Porto.	Concluída em novembro/2020	-
3.	Duplicação da via de acesso ao Terminal Marítimo de Passageiros pela Prefeitura Municipal de Fortaleza	A iniciar	Curto Prazo (2025)
4.	Implantação do Bonde de Fortaleza pelo Governo do Estado do Ceará	A iniciar	Médio Prazo (2031)
5.	Manutenção de articulação com Prefeitura de Fortaleza e Governo do Estado do Ceará para manutenção das vias do entorno do Porto.	Em andamento	Contínua

AÇÃO Nº 22 DO PLANO MESTRE | FOMENTO AO AUMENTO DA PARTICIPAÇÃO DO MODAL FERROVIÁRIO NA MATRIZ MODAL DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE FORTALEZA E PECÉM

Justificativa Considerando que no ano de análise do Plano Mestre o modal ferroviário era responsável pelo transporte de apenas 1,6% da movimentação total do Porto de Fortaleza e que boa parte das mercadorias movimentadas percorriam grandes trechos rodoviários, considerou-se haver oportunidade para ampliação da participação deste modal.

Situação atual Para permitir o aumento da participação do modal ferroviário no escoamento das cargas movimentadas no Porto de Fortaleza, a Companhia considera fundamental a continuidade e conclusão das obras da Ferrovia Transnordestina e a consolidação das conexões com o Piauí e Pernambuco. As informações mais recentes* indicam que 16% das obras da ferrovia foram concluídas no Ceará, no trecho saindo de Salgueiro/PE até Missão Velha/CE. Encontra-se em execução no estado o trecho de Missão Velha até Piquet Carneiro (201 km). As obras da ferrovia são executadas pela Ferrovia Transnordestina Logística, sob supervisão do Ministério da Infraestrutura. Sobre o que compete exclusivamente à CDC, destaca-se que a companhia já conseguiu ampliar a utilização do modal ferroviário em 2020 evidenciando os esforços da Companhia em atrair parceiros comerciais que utilizem esse modal. Consideram-se necessárias, no entanto, algumas adequações internas para preparar o Porto de Fortaleza para a ampliação do recebimento de vagões, como o reparo da balança rodoferroviária do porto, que se encontra avariada.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Acompanhar a manutenção das vias ferroviárias internas do Porto.	Em andamento	Contínua
	Garantir o funcionamento da balança rodoferroviária no Porto.	A iniciar	Curto Prazo
2.	Continuidade de prospecção comercial de cargas para movimentação ferroviária.	Em andamento	Contínua

AÇÃO Nº 23 DO PLANO MESTRE | FOMENTO A CAMPANHAS DE CONSCIENTIZAÇÃO COM POPULAÇÃO ACERCA DA IMPORTÂNCIA E DOS CUIDADOS NECESSÁRIOS PARA MINIMIZAR O NÚMERO DE ACIDENTES ENVOLVENDO O MODAL FERROVIÁRIO

Justificativa Ao constatar que o crescimento da densidade populacional no entorno ferroviário do Porto de Fortaleza tem ocasionado um aumento da frequência de acidentes envolvendo pessoas, veículos e composições no entorno ferroviário do Porto de Fortaleza, o Plano Mestre propõe que a concessionária FTL e a Prefeitura de Fortaleza promovam conjuntamente campanhas de conscientização da população e que a CDC realize o acompanhamento desta ação.

Situação atual Apesar de não ser diretamente responsável pela execução desta ação, a CDC pretende monitorar o seu andamento junto à FTL e à Prefeitura Municipal de Fortaleza de forma a atender ao seu objetivo estratégico de melhorar a comunicação institucional da Companhia.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Acompanhamento das ações da FTL e da Prefeitura para a minimização do número de acidentes envolvendo o modal ferroviário	A iniciar	Curto prazo

Além das ações nas quais a Companhia Docas do Ceará aparece como responsável direta pela implantação ou acompanhamento, o Plano Mestre do Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém lista ações, especialmente para a temática de Acessos ao Porto, que são de responsabilidade de empresas ou órgãos federais, estaduais ou municipais.

Apesar de não ser diretamente responsável pela execução dessas ações, a CDC tem considerado os investimentos de terceiros que impactem na competitividade do Porto na Análise de Cenários de seu Planejamento Estratégico e, alinhado ao Objetivo 2 de “Melhorar a comunicação institucional”, tem buscado intensificar o contato da Companhia com a partes interessadas de suas atividades. Como resultado do acompanhamento das ações que impactam os negócios da CDC, apresenta-se a seguir uma atualização da situação de implementação das ações de Acessos ao Porto previstas no Plano Mestre.

Tabela 41 – Acompanhamento das Ações de Acessos Rodoviários sob responsabilidade de outros entes.

AÇÃO PM Nº	DESCRIÇÃO	RESPONSÁVEIS	SITUAÇÃO
17.	Conclusão das obras de duplicação de rodovias pertencentes à hinterlândia e ao entorno Complexo Portuário (BR-222, CE-060, 4º Anel Viário e CE-155)	DNIT, DER/CE e Governo do Estado do Ceará	<p>Projeto em andamento. A situação das obras em cada rodovia está descrita a seguir.</p> <ul style="list-style-type: none"> • BR-222: O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) assinou contrato com empresa responsável por retomar viadutos abandonados, localizados no município de Tianguá (CE) em dezembro/2020. Os serviços contratados são a execução das obras remanescentes de adequação de capacidade e eliminação de pontos críticos na região, e contempla a duplicação da BR-222/CE. A obra tem prazo de execução total de 360 dias consecutivos, contados a partir da expedição da Ordem de Início dos Serviços emitida pela Autarquia após a formalização da contratação. • CE-060: a duplicação do trecho Pacatuba-Redenção (extensão: 37,44 km); foi concluída no 1º semestre de 2020. A parte do projeto que diz respeito às obras no viaduto da rodovia sobre o Anel Viário, em Maracanaú, foram concluídas, nos dois sentidos, ainda em 2019, junto com a via que passa por baixo do viaduto. • 4º Anel Viário: Nos últimos dois anos ocorreram entregas significativas, conforme foram sendo intensificados serviços em vários trechos dos 32 KM da rodovia, tais como pavimentação e terraplanagem nos trechos entre a BR-116 e a CE-060, além do entroncamento da CE-040, no Eusébio. Em 2021, mais um intervalo foi entregue para tráfego de veículos, tratando-se das pistas sob o viaduto da CE-065 (Maranguape). A entrega completa da duplicação, executada através da Superintendência de Obras Públicas (SOP) em convênio com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), deve ocorrer ainda em 2021. • CE-155: Já foram concluídos 4 dos 20 km da rodovia. As obras de duplicação tiveram aumento no ritmo de execução a partir do 2º semestre de 2020 com a contratação de uma construtora com experiência em grandes obras rodoviárias no Nordeste, que ficou responsável por 70% das obras. O restante está sendo executado por um consórcio cearense.
18.	Conclusão das obras de restauração da CE-065	DER/CE e Governo do Estado do Ceará	Projeto concluído. Em dezembro de 2020 ocorreu a conclusão da restauração de 8,6 km da rodovia, no trecho que liga o Centro da cidade de Maranguape ao entroncamento com a CE-455.
19.	Fomento à construção do Arco Metropolitano	DER/CE e Governo do Estado do Ceará	Projeto não iniciado, mas o Governo do Estado do Ceará tem mostrado interesse em iniciar em breve este investimento. Segundo notícias veiculadas na mídia ²¹ , encontra-se em estudo a possibilidade da execução da obra ser realizada por meio de concessão em modelo de Parceria Público Privada com financiamento do BNDES.
20.	Conclusão da adequação do Viaduto do Makro	Prefeitura de Fortaleza	Projeto concluído. Obras de duplicação, com a construção de quatro pistas em cada sentido, iluminação em LED, ciclovia, sinalização horizontal e novas alças de acesso e saída finalizadas em outubro de 2020.

²¹ Proposta foi objeto da matéria Arco Metropolitano: Estado planeja parceria com iniciativa privada do jornal Diário do Nordeste, disponível em <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/arco-metropolitano-estado-planeja-parceria-com-iniciativa-privada-1.2210007>, acesso em 10/04/2021)

11.4. GESTÃO PORTUÁRIA

As ações relacionadas à Gestão Portuária são aquelas que competem diretamente à Autoridade Portuária e compreendem iniciativas de aprimoramento das atividades e processos da Administração do Porto. No Planejamento Estratégico da CDC as ações referentes ao tema "Gestão Portuária" relacionam-se ao Objetivo 1 de "Promover a sustentabilidade financeira" e ao Objetivo 4 de "Potencializar as alternativas de negócio dos ativos do porto".

AÇÃO Nº 24 DO PLANO MESTRE | RESOLUÇÃO DE PENDÊNCIAS DE CONTRATOS DE ARRENDAMENTO NO PORTO DE FORTALEZA

Justificativa Quando da elaboração do Plano Mestre havia dois contratos da CDC com pendências jurídicas, firmados com as empresas J. Macedo Alimentos e De Francesco Alimentos. Desta forma, foi prevista ação para que as pendências fossem sanadas com o objetivo final de permitir a atualização dos valores cobrados nos contratos.

Situação atual Com relação ao contrato com a empresa J. Macedo, a ação ordinária contra a União/ANTAQ/CDC questionava a vigência do Contrato de Arrendamento nº 003/97 com base no Decreto nº 9.048/2017, que alterou o Decreto nº 8.033/2013, e ampliou o prazo limite para arrendamentos para 70 anos. Em agosto de 2020 a empresa desistiu da ação judicial e deixou o imóvel. A área, que engloba o Armazém A1, encontra-se em processo licitatório para arrendamento conduzido pelo poder concedente sob a nomenclatura de MUC01 com previsão de realização de leilão ainda no primeiro semestre de 2021. Em 25/06/2019 também foi concluído o processo de rescisão do Contrato nº 005/97, firmado com a empresa De Francesco Alimentos, com o trânsito em julgado da ação judicial com posicionamento favorável à CDC. Após a resolução da pendência, a área objeto do contrato tornou-se disponível para exploração e foi objeto do Termo de Cessão de Uso Onerosa nº 15/202 assinado em abril de 2020 e que prevê a instalação de indústria e beneficiamento de pescado. Atualmente, portanto, não existem pendências jurídicas nos contratos de exploração das áreas do Porto.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Solucionar pendência jurídica do Contrato de Arrendamento com J. MACEDO ALIMENTOS	Concluída em 31/08/2020	-
2.	Solucionar pendência jurídica do Contrato com a DE FRANCESCO ALIMENTOS	Concluída em 25/06/2019	-

AÇÃO Nº 25 DO PLANO MESTRE | IMPLEMENTAÇÃO DE UMA SISTEMÁTICA DE CUSTEIO NAS AUTORIDADES PORTUÁRIAS

Justificativa Por meio das análises realizadas durante a elaboração do Plano Mestre foi identificado que o Porto de Fortaleza não possui um sistema de custeio implantado. Esse fato faz com que não seja possível mensurar a representatividade dos custos de cada serviço e de cada setor nos gastos totais da Autoridade Portuária. O Plano Mestre destaca ainda que a existência da sistemática de custeio para a CDC é uma exigência prevista na Resolução Normativa nº 32 da ANTAQ, de 9 de maio de 2019, que apresenta a estrutura tarifária padronizada das administrações portuárias e os procedimentos para reajuste e revisão das tarifas nos portos organizados.

Situação atual Encontra-se em andamento na CDC o processo de contratação de um Sistema Integrado de Gestão Empresarial (*Enterprise Resource Planning – ERP*) com o objetivo de automatizar os processos das áreas da Companhia, permitindo a integração entre diferentes fases conduzidas pelos setores da companhia, sobretudo os setores financeiro, operacional e orçamentário, e oferecendo informações gerenciais para subsidiar os processos de tomada de decisão. O Sistema contemplará a implantação de sistemática de custeio que permita a avaliação e o acompanhamento da gestão orçamentária, financeira e patrimonial.

Acerca do cumprimento da Resolução Normativa nº 32 da ANTAQ e do processo de revisão tarifária do Porto de Fortaleza, o Plano de Negócios de 2021 da CDC inclui ação estratégica intitulada "Implementação e acompanhamento da NR 32 ANTAQ". A ação tem o objetivo de adequar a tabela tarifária da CDC ao padrão estabelecido pela ANTAQ, tendo como base uma estruturação de custeio tarifário e a revisão do portfólio de serviços oferecidos e cobrados pela CDC. A estruturação foi concluída e enviada à ANTAQ no primeiro trimestre 2021 e a Companhia aguarda a aprovação da Agência para que seja promovida a atualização das tarifas.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Contratação de Sistema ERP	Em andamento	4º TRI/2021
2.	Implantação e Sistema ERP	A iniciar	4º TRI/2021
3.	Apresentação de proposta de nova estrutura tarifária à ANTAQ	Concluído	1º TRI/2021
4.	Monitoramento do andamento junto à ANTAQ	Em andamento	Aguarda aprovação da ANTAQ
5.	Implementar a nova estrutura tarifária após aprovação	A iniciar	Aguarda aprovação da ANTAQ

AÇÃO Nº 26 DO PLANO MESTRE | ELABORAÇÃO DE PLANO DE AÇÃO INTEGRADO PARA EQUILIBRAR AS RECEITAS E GASTOS DA CDC

Justificativa O Plano Mestre identifica que os indicadores de margem líquida, margem operacional, rentabilidade dos investimentos e rentabilidade do patrimônio líquido da CDC apresentavam valores negativos. Sugere, portanto, que a Companhia planeje e implemente ações para equilibrar suas contas de gastos e receitas

Situação atual Desde 2019 a CDC tem priorizado em seu Planejamento Estratégico o equilíbrio das receitas e gastos da Companhia, prevendo anualmente no Plano de Negócios da companhia um conjunto de ações que considera necessárias para aumentar e diversificar as fontes de recursos, além de reduzir seus custos operacionais.

Do ponto de vista da ampliação de receitas, a CDC tem implementado as ações com os seguintes escopos:

- Avaliação dos bens da Companhia para correta destinação.
- Celebração de contratos de cessão de uso onerosa para exploração áreas não afetas às operações portuárias disponíveis.
- Revisão da Estrutura Tarifária da Companhia e do Regulamento de Exploração do Porto (REP) e de forma a adequar o portfólio de serviços oferecidos e cobrados pela CDC.
- Reorganização das áreas do porto e elaboração deste Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, tendo como objetivos principais a otimização da exploração e ampliando as possibilidades de negócios da Companhia.
- Divulgação comercial do Porto com o objetivo de melhorar a relação com os clientes e atrair novos negócios.

As ações executadas ou em execução que objetivam a redução das despesas, por outro lado, tem abordados os seguintes temas:

- Priorização e repactuação de contratos visando à otimização das contratações e redução de gastos.
- Implementação de planejamento de contratações, reavaliando os modelos de contratos e estabelecendo calendário anual.
- Melhoria nos processos de solicitação de compras / serviços - Aprimorar os processos internos para solicitação de compras / serviços
- Reestruturação administrativa dos setores da Companhia com redimensionamento das atividades e dos recursos atribuídos às áreas.

Outras ações adotadas pela Companhia e que tiveram importante impacto na promoção do equilíbrio financeiro do Porto estão relacionadas à recuperação de valores de créditos ou tributários e que são listadas a seguir:

- Realização de Planejamento Tributário para levantamento sobre possíveis créditos passíveis de recuperação tributária e reavaliação da carga tributária.
- Reestruturação do processo de cobrança judicial a inadimplentes a fim de ampliar a recuperabilidade dos ativos.

Os resultados da execução destas ações já têm sido observados pelos indicadores monitorados pela Companhia. Em 2020, além do crescimento de 12% da movimentação de cargas com relação ao ano anterior, foi observado o aumento de receitas em cerca de 5%, crescimento do indicador EBITDA em mais de 430% e o melhor resultado econômico da Companhia nos últimos 5 anos.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Reestruturar o processo de cobrança judicial a inadimplentes, alterando os procedimentos de cobrança	Em andamento	4º TRI/2021
2.	Identificar e avaliar os bens da CDC	Em andamento	4º TRI/2021

3.	Realizar a destinação adequada dos bens inservíveis da CDC	Em andamento	4º TRI/2021
4.	Qualificação de empregados que realizam solicitação de compras / serviços	A iniciar	4º TRI/2021
5.	Implementar a nova estrutura tarifária após aprovação da ANTAQ	Em andamento	4º TRI/2021
6.	Revisão do Regulamento de Exploração Portuária	A iniciar	2022
7.	Concessão de áreas disponíveis no Porto Organizado	Em andamento	Contínua
8.	Propor nova organização dos espaços operacionais e não operacionais	Concluído em abril/2020	-

AÇÃO Nº 27 DO PLANO MESTRE | ARRENDAMENTO DE ÁREAS OPERACIONAIS NO PORTO DE FORTALEZA

Justificativa A existência de áreas operacionais no Porto de Fortaleza disponíveis para arrendamento foi tratada no Plano Mestre como uma oportunidade de melhorar a exploração do espaço portuário, ampliando a capacidade e melhorando as condições operacionais.

Situação atual Como forma de dinamizar as atividades comerciais e promover o aumento da arrecadação da Autoridade Portuária, foram incluídas no atual Plano de Negócios da CDC duas ações estratégicas. A primeira, intitulada "Concessão de 03 áreas operacionais" tem o objetivo de acompanhar e dar os subsídios necessários para conclusão dos processos de arrendamento do Terminal Marítimo de Passageiros, do Armazém A1 para movimentação de granéis sólidos vegetais (MUC01) e da Área para movimentação e armazenagem de Granéis Líquidos Combustíveis (MUC59). A segunda, intitulada "Promover a elaboração de EVTEA para concessão de área operacional" prevê a elaboração de estudo para concessão de área para exportação de fosfato e importação de coque e enxofre por meio da exploração do Armazém 4 e de pequena parte do Pátio 4.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Arrendar a Área MUC01	A iniciar	3º TRI/2021
2.	Arrendar o Terminal Marítimo de Passageiros – TMP	A iniciar	Aguarda reprogramação
3.	Arrendar a Área MUC59	A iniciar	2º TRI/2022
4.	Concluir EVTEA para Armazém A4 e pátio P4	Em andamento	4º TRI/2021
5.	Solicitar autorização da ANTAQ para arrendamento do Armazém A4 e pátio P4	A iniciar	2022

AÇÃO Nº 28 DO PLANO MESTRE | ATENDIMENTO AOS REQUISITOS DA PORTARIA Nº 574, DE 26 DE DEZEMBRO DE 2018, REFERENTE À OBTENÇÃO DE NOTA NO IGAP PARA REALIZAÇÃO DA EXPLORAÇÃO INDIRETA DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Justificativa A Portaria MTPA nº 574 de 26 de dezembro de 2018 abriu a possibilidade de descentralização das atividades de exploração dos portos organizados para as respectivas administrações portuárias, a partir do atingimento de determinados critérios, incluindo pontuação mínima do Índice de Gestão da Autoridade Portuária (IGAP). Dessa forma, possibilitaria à CDC a exploração do espaço portuário, gerando potenciais ganhos em termos de eficiência e celeridade na assinatura de contratos.

Situação atual A CDC tem promovido nos últimos anos diversas iniciativas que visam qualificar a gestão da Companhia e a administração do Porto de Fortaleza, com impacto nos aspectos considerados nos indicadores que compõem o IGAP. As ações executadas até o momento já têm refletido em uma melhora no índice, que para a Companhia evoluiu de 6,5 no ciclo 2018-2019 para 7,3 no ciclo 2019-2020. Atualmente a CDC apresenta o sétimo maior índice entre todas as Autoridades Portuárias e o terceiro maior entre as empresas federais. Destaca-se que, por ser maior que seis, a Companhia já atende a um dos critérios necessários para delegação da competência de elaboração do edital e a realização de procedimentos licitatórios para o arrendamento de instalações portuárias. O Plano de Negócios da CDC prevê a execução em 2021 de ações de impacto na gestão da companhia e que devem contribuir com o crescimento do IGAP, além do atendimento de outros requisitos para as delegações previstas na Portaria MTPA nº 574/2018. A seguir são listadas as ações previstas e o impacto esperado.

- Integração dos processos financeiros com operacional e orçamentário por impactar a Eficiência Operacional (IGAP-02).
- Reestruturação do processo de cobrança a inadimplentes por impactar o retorno sobre o capital (IGAP-01), a eficiência operacional (IGAP-02) e a eficiência administrativa (IGAP-03).
- Revisão do Regulamento de Exploração do Porto – REP, por melhorar a aderência às diretrizes do poder concedente.
- Reorganização das áreas operacionais do porto, por melhorar o retorno sobre o capital (IGAP-01) e a eficiência operacional (IGAP-02)
- Monitoramento e estudo de alternativas quanto às limitações do acesso aquaviário e das estruturas de amarração e abrigo do Porto de Fortaleza, por contribuir com a manutenção dos acessos aquaviários (IGAP-07).
- Implementação e acompanhamento da Resolução Normativa nº 32 da ANTAQ que ao melhorar o controle sobre o equilíbrio econômico-financeiro da Companhia e o uso racional da infraestrutura portuária contribui com o retorno sobre o capital (IGAP-01), a eficiência operacional (IGAP-02) e a eficiência administrativa (IGAP-03).
- Concessão de 03 áreas operacionais e Concessão de 01 área não operacional por aumentarem a eficiência e o retorno dos ativos da CDC portuária contribuem com o retorno sobre o capital (IGAP-01), a eficiência operacional (IGAP-02) e a eficiência administrativa (IGAP-03).
- Melhoria da nota do Índice de Desempenho Ambiental – IDA, que também é um indicador considera no índice (IGAP-06).
- Implementação do novo site da CDC que melhorará a transparência da Companhia e prevê a Divulgação do Regulamento de Exploração do Porto (IGAP-13), Divulgação das pautas e das atas das reuniões do CONSAD e do CAP (IGAP-14), Divulgação das tabelas tarifárias, da relação dos operadores portuários pré-qualificados e dos contratos de exploração de áreas e instalações portuárias (IGAP-15).

Proposta CDC	#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
	1	Execução das ações previstas no Plano de Negócios de 2021 da CDC relacionados aos objetivos estratégicos de Promover a Sustentabilidade Financeira, Aprimorar e padronizar os processos e os instrumentos de controle e integridade, Buscar a excelência operacional, Potencializar as alternativas de negócio dos ativos do porto e Melhorar a comunicação institucional.	Em andamento	4ºTRI/2021
	2.	Articulação com as áreas técnicas responsáveis pelas ações que impactam no Indicador para melhoria constante	Em andamento	Contínua

11.5. MEIO AMBIENTE

As ações relacionadas ao Meio Ambiente são aquelas conduzidas pelas instalações portuárias para minimizar ou mitigar os impactos de suas atividades no meio em que estão inseridas buscando a conformidade da gestão ambiental da instalação e de saúde e segurança do trabalhador. No Planejamento Estratégico da CDC as ações referentes ao tema “Meio Ambiente” relacionam-se ao Objetivo 6 de “Ser eficiente na gestão socioambiental e de segurança portuária”.

AÇÃO Nº 29 DO PLANO MESTRE | IMPLANTAÇÃO E CONTINUIDADE DOS PLANOS E PROGRAMAS DE MONITORAMENTOS AMBIENTAIS

Justificativa O Plano Mestre do Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém destaca a importância da continuidade dos programas de monitoramento ambiental existentes previstos pelo licenciamento e sugere a implantação de novos programas, como o de monitoramento da água de lastro do Porto de Fortaleza, para garantir a conformidade ambiental e controlar os impactos que podem decorrer de atividades portuárias.

Situação atual A CDC tem dado continuidade a seus Planos e Programas de Monitoramento Ambiental. Em 2020 foi iniciado no Porto de Fortaleza o monitoramento da água de lastro, da biota marinha, de sedimentos marinhos e de espécies exóticas, com coletas realizadas em novembro e dezembro. Os relatórios mais atuais do Programa de Monitoramento Ambiental da Água de Lastro e Sedimentos do Porto de Fortaleza/CE, além do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS) e do Plano de Intensificação das Ações de Combate ao Mosquito *Aedes Aegypti* encontram-se disponíveis para acesso público no site da CDC²². Além dos relatórios publicados, a CDC encaminha periodicamente o Relatório de Acompanhamento e Monitoramento Ambiental (RAMA) e o Automonitoramento dos Efluentes Líquidos ao órgão ambiental licenciador.

Destaca-se que configuram entre as ações do Plano de Negócios da CDC em 2021 as ações de “Monitoramento de condicionantes da licença ambiental do Porto de Fortaleza” e “Melhoria da nota do Índice de Desempenho Ambiental – IDA”, que indicam o comprometimento da Companhia em garantir a continuidade tanto dos planos e programas ambientais de responsabilidade da Autoridade Portuária quanto das demais empresas que desempenham suas atividades no Porto de Fortaleza.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Continuidade do Programa de Monitoramento Ambiental da Água de Lastro e Sedimentos do Porto de Fortaleza/CE	Em andamento	Contínua
2.	Continuidade do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS)	Em andamento	Contínua
3.	Continuidade do envio dos automonitoramentos dos resíduos ao órgão licenciador	Em andamento	Contínua

²² Relatórios disponíveis em <http://www.docasdoceara.com.br/seguran%C3%A7a-e-meio-ambiente> (acesso em 10/04/2021)

AÇÃO Nº 30 DO PLANO MESTRE | CONTINUIDADE DO ATENDIMENTO À LEGISLAÇÃO QUANTO AO GERENCIAMENTO DE RISCOS, ATENDIMENTO A EMERGÊNCIAS E DE SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHADOR

Justificativa Considerando a operação de cargas perigosas característica do Porto de Fortaleza, o Plano Mestre destacou a necessidade de ações de prevenção, de gerenciamento de riscos e de atendimento a emergências com o objetivo de mitigar os possíveis impactos socioambientais negativos.

Situação atual O Porto de Fortaleza dispõe de Planos e Programas atualizados para gerenciamento de riscos e atendimento a emergências. Encontram-se disponíveis para acesso público no site da CDC²³ o Plano de Gerenciamento de Riscos, o Plano de Emergência Individual (PEI), o Plano de Controle de Emergência, o Plano de Área, o Plano de Ajuda Mútua (PAM) e o Relatório de 2020 do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA). Além dos documentos citados, a CDC tem mantido atualizado seu Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO), utilizando-o para a administração dos recursos humanos da companhia.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Continuidade do atendimento à legislação quanto ao gerenciamento de riscos, atendimento a emergências e de saúde e segurança do trabalhador	Em andamento	Contínua

AÇÃO Nº 32 DO PLANO MESTRE | FOMENTO À INTEGRAÇÃO DAS AÇÕES DE CONTROLE AMBIENTAL NO SISTEMA DE ARMAZENAGEM DE TRIGO NO PORTO DE FORTALEZA

Justificativa Considerando a oportunidade de redução dos custos totais e otimização de resultados com criação de banco de dados comum, o Plano Mestre propõe a integração das ações de monitoramento do controle ambiental conduzidas pelos agentes envolvidos na movimentação e armazenagem de trigo no Porto de Fortaleza, com realização de monitoramentos ambientais integrados.

Situação atual Atualmente as empresas têm promovido iniciativas complementares de controle de poluição. A TERGRAN adotou o enclausuramento da esteira de transferência do trigo dos navios para o armazém com o objetivo de reduzir a dispersão dos particulados no ambiente e instalou telas de proteção ao longo da esteira para inibir a presença de pombos. A Companhia Docas do Ceará, por sua vez, tem atuado na fiscalização da gestão condominial dos arrendamentos, onde são observadas as medidas de controle ambiental dos processos de transferência, armazenamento e moagem, de modo que na evidência de uma não-conformidade ambiental ou operacional, o agente causador é informado desta condição através do Relatório de Inspeção Portuária (RIP) com prazo para apresentar sua medida de remediação ou eliminação da situação constatada.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Promover a integração das ações de controle ambiental com as medidas já implementadas	A iniciar	Curto Prazo

²³ Relatórios disponíveis em <http://www.docasdoceara.com.br/seguran%C3%A7a-e-meio-ambiente> (acesso em 10/04/2021)

AÇÃO Nº 33 DO PLANO MESTRE | CONTINUIDADE NOS PROGRAMAS DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL E COMUNICAÇÃO

Justificativa Constatando a existência de programas de educação ambiental desenvolvidos pelas autoridades portuárias, o Plano Mestre sugere sua continuidade, destacando a importância tanto da formação interna dos trabalhadores portuárias quanto da disponibilização de informações à população externa.

Situação atual A CDC tem dado continuidade ao seu Programa de Educação Ambiental (ProEA). O relatório das ações de educação ambiental conduzidas no porto em 2020 encontra-se disponível no site da Companhia²⁴. Entre as ações executadas no último ano, tiveram destaque as campanhas de conscientização socioambiental em comemoração à Semana Nacional do Meio Ambiente, ao Dia Mundial do Meio Ambiente e Dia Nacional da Reciclagem. Outras ações de destaque que tiveram o envolvimento de colaboradores voluntários da CDC foram a limpeza da Praia Mansa, realizada no mês de outubro como parte da mobilização nacional da Semana do Lixo Zero, e a plantação de 21 mudas na praça Visconde de Mauá, interna ao Porto de Fortaleza, em comemoração ao dia da árvore. Além disso, conforme ação de "Implantação de programa de educação ambiental pelos terminais arrendados" que esteve presente no Plano de Negócios de 2020 da CDC, a Companhia buscou sensibilizar as arrendatárias sobre a necessidade da continuidade das ações de educação ambiental, solicitando o envio periódico à Autoridade Portuária de evidências de execução de seus programas. Para 2021, o Plano de Negócios da companhia prevê a "Melhoria da nota do Índice de Desempenho Ambiental – IDA", índice este que considera indicadores de execução de programas e ações de educação ambiental para o seu cálculo. A Companhia pretende utilizar desta ação para buscar promover boas práticas de educação ambiental entre as arrendatárias, requisitando periodicamente evidências das ações realizadas do programa, de modo a garantir a aderência à legislação e à Política Ambiental adotada na CDC.

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Continuidade nos programas de educação ambiental e comunicação	Em andamento	Contínua

²⁴ Relatório disponível em <http://www.docasdoceara.com.br/seguran%C3%A7a-e-meio-ambiente> (acesso em 10/04/2021)

11.6. PORTO-CIDADE

As ações relativas à relação Porto-Cidade são aquelas que pretendem mitigar os eventuais conflitos decorrentes do contexto urbano, econômico, ambiental e social municipal e regional que o Porto de Fortaleza se insere. No Planejamento Estratégico da CDC as ações referentes ao tema “Meio Ambiente” relacionam-se ao Objetivo 2 de “Melhorar a comunicação institucional” da Companhia.

AÇÃO Nº 34 DO PLANO MESTRE | FORTALECIMENTO DA COMUNICAÇÃO E AÇÕES CONJUNTAS ENTRE A AUTORIDADE PORTUÁRIA, EMPRESAS PRIVADAS E O PODER PÚBLICO

Justificativa Por considerar que uma visão compartilhada entre os entes envolvidos na atividade portuária e representantes do poder público municipal e estadual é importante na garantia do desenvolvimento de Fortaleza, o Plano Mestre sugere que haja aproximação dos envolvidos para definição de ações conjuntas nos temas de revitalização urbana ou obras de infraestrutura.

Situação atual De forma alinhada ao Planejamento Estratégico, a CDC tem estreitado sua relação com a Prefeitura Municipal de Fortaleza e com o Governo Estado do Ceará. O principal instrumento que reflete esta aproximação é o Acordo de Cooperação firmado entre os três entes em novembro de 2019, que tem os objetivos de promover melhorias na Praça Amigos da Marinha e nas vias de circulação do seu entorno, implantar o Bonde de Fortaleza e duplicar a via de acesso ao Terminal Marítimo de Passageiros. O acordo continua vigente e os signatários continuam alinhados para atendimento dos objetivos. A CDC prevê que a duplicação do Acesso ao Terminal Marítimo de Passageiros seja concluída no horizonte de curto prazo, até 2025. Além disso, a Companhia tem explorado a sua participação em conselhos e comitês setoriais para se aproximar de outros órgãos e entidades públicas e privadas.

O Conselho de Autoridade Portuária de Fortaleza, por exemplo, tem sido utilizado para que as ações da administração do Porto de Fortaleza sejam cada vez mais colaborativas e transparentes. A relação dos principais órgãos colegiados dos quais a CDC participa e a relação dos outros órgãos e entidades que o compõem encontram-se listados abaixo.

- Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de Fortaleza: órgão consultivo da autoridade portuária presidido pelo Ministério da Infraestrutura e composto por membros dos órgãos anuentes, entidades representativas do setor, sindicatos e a Prefeitura Municipal de Fortaleza.
- Câmara Setorial de Comércio Exterior e Investimento Estrangeiro (COMEX & IE) e Câmara Setorial de Economia do Mar e Águas Continentais (CS Economia do Mar): órgãos consultivos instituídos pela Agência de Desenvolvimento do Estado do Ceará (Adece) de promoção do desenvolvimento dos respectivos setores no Ceará compostos por entidades representativas, empresas privadas, instituições educacionais, além de órgãos e empresas públicas federais e estaduais. <https://www.adece.ce.gov.br/camaras/>

Proposta CDC

#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
1.	Acordo de Cooperação com a Prefeitura de Fortaleza e o Governo do Estado do Ceará para ações conjuntas na região do porto de fortaleza	Concluída em 29/11/2019	-
2.	Duplicação do Acesso ao Terminal Marítimo de Passageiros	Em andamento	2025
3.	Continuidade da participação de órgãos colegiados	Em andamento	Contínua

AÇÃO Nº 35 DO PLANO MESTRE | FOMENTO E PARTICIPAÇÃO NO PROCESSO DE ATUALIZAÇÃO DO PLANO DIRETOR DE FORTALEZA

Justificativa Com o processo de atualização do Plano Diretor do Município de Fortaleza, o Plano Mestre identifica uma oportunidade de participação dos entes envolvidos na atividade portuária, incluindo a CDC, para garantir um zoneamento urbano que reflita melhor as atividades e o uso de áreas necessários para a operação portuária. O Plano Mestre sugere a presença no encontros e audiências de elaboração do Plano Diretor.

Situação atual De forma alinhada ao Objetivo 2 de seu Planejamento Estratégico de "Melhorar a comunicação institucional", a Companhia tem buscado intensificar o contato com o município tanto para alinhamento de ações quanto para promover discussões sobre o futuro do Porto de Fortaleza. Nesse sentido foram realizadas reuniões com as equipes técnicas responsáveis pela atualização do Plano Diretor Participativo de Fortaleza e pelo Plano Fortaleza 2040, onde foram apresentados os projetos e investimentos previstos para o Porto de Fortaleza e foi destacada a importância das cargas movimentadas para o desenvolvimento local. A revisão do Plano Diretor Participativo do Município de Fortaleza foi suspensa por recomendação do Ministério Público do Ceará devido ao estado de emergência em função da pandemia de Coronavírus.

Proposta CDC	#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
	1.	Continuidade de participação no processo de atualização do Plano Diretor de Fortaleza.	Em andamento	2022

AÇÃO Nº 37 DO PLANO MESTRE | ACOMPANHAMENTO, FOMENTO E MANUTENÇÃO DE INICIATIVAS SOCIOAMBIENTAIS COM AS COMUNIDADES NO ENTORNO DO COMPLEXO PORTUÁRIO

Justificativa Considerando as características do Porto de Fortaleza, localizado em área urbana consolidada, o Plano Mestre sugere a promoção de iniciativas junto às comunidades do entorno nos segmentos de educação, meio ambiente, saúde, turismo, cultura e cidadania.

Situação atual O principal programa existente na Companhia que promove ações na comunidade do entorno do Porto de Fortaleza é o Centro Vocacional Tecnológico (CVT) portuário, que tem como objetivo a qualificação de trabalhadores informais, jovens em busca do primeiro emprego e estudantes. Em 2020, as prospecções de potenciais parceiros e identificação de demandas foram interrompidas devido as restrições impostas pelos decretos governamentais de isolamento social no combate a pandemia de COVID 19. O Plano de Negócios de 2021 da CDC prevê ação para "Viabilizar parcerias para a contribuição do Centro Vocacional Tecnológico para a comunidade do entorno".

Proposta CDC	#	PRINCIPAIS ETAPAS	SITUAÇÃO	PRAZO
	1.	Viabilizar parcerias para a contribuição do Centro Vocacional Tecnológico para a comunidade do entorno	Em andamento	4ºTRI/2021
	2.	Continuidade da operação do CVT com oferta de cursos à comunidade.	Em andamento	Contínua



DOCAS DO CEARÁ
AUTORIDADE PORTUÁRIA