	IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO				Nº	PL-FR-RG01-DIS-001-0			
	FÓRUM REGIONAL:						FOLHA:		
	Rio Grande						1 de 28		
	COORDENADOR DO FÓRUM REGIONAL:						ENTIDADE:		
Alexandre Garcia						Petrobras			
COORDENADOR DO PROJETO:						ENTIDADE:			
Paulo Renato de Moura Cuchiara						Sec Mun Coordenação e Planejamento			
CÓDIGO DO PROJETO:		TÍTULO DO DOCUMENTO:							
XXXX-00		RELATÓRIO FINAL							
NOME DO PROJETO:									
PLANO DIRETOR DO POLO NAVAL DO RIO GRANDE									
ÍNDICE DE REVISÕES									
REV	DESCRIÇÃO E/OU FOLHAS ATINGIDAS								
0 A B									
CONTROLE		REV. 0		REV. A		REV. B		REV. C	
		DATA	ASSINATURA	DATA	ASSINATURA	DATA	ASSINATURA	DATA	ASSINATURA
EMISSÃO (Coordenador do Projeto)									
APROVAÇÃO (Coordenador do Comitê Regional)									
As aprovações abaixo serão aplicáveis quando da emissão dos produtos finais									
APROVAÇÃO (Coordenador do Comitê Setorial)									

**IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO****Nº****PL-FR-RG01-DIS-001-0****REV.
X**

CÓDIGO DO PROJETO:

RG - 01

FOLHA:

2 de 25

TÍTULO DO DOCUMENTO:

RELATÓRIO FINAL

Plano Diretor do Polo Naval Rio Grande-RS

Paulo Renato de Moura Cuchiara**Resumo Executivo**

Este relatório aborda o trabalho desenvolvido pelo Grupo RG-1, do Foro Regional do Prominp – Rio Grande/RS.

Tendo como tema o “projeto do Plano Diretor do Polo Naval de Rio Grande”, o relatório especifica o objetivo a ser alcançado, a justificativa para a sua elaboração, a metodologia aplicada, a mobilização da equipe no desenvolvimento do relatório, o tratamento das informações e documentos coletados, a indicação de áreas possíveis de serem utilizadas na implantação dos empreendimentos do Polo Naval, as conclusões do grupo e as recomendações a serem consideradas para que o Polo Naval de Rio Grande cresça de forma sustentável preservando e incentivando as riquezas e as potencialidades locais e regionais.

**ÍNDICE**

1	INTRODUÇÃO	4
1.1	INTRODUÇÃO	4
1.2	OBJETIVO	5
1.3	JUSTIFICATIVA	5
2	METODOLOGIA	6
2.1	METODOLOGIA	6
2.2	ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES	6
2.3	PRODUTO PRETENDIDO	6
2.4	TRATAMENTO DAS INFORMAÇÕES	6
3	DESENVOLVIMENTO DO PLANO DIRETOR	7
3.1	MOBILIZAÇÃO DA EQUIPE E ESTRUTURA DO PROJETO	7
3.2	LEVANTAMENTO DE FONTES DE CONSULTA	8
3.3	ANÁLISE DOS DOCUMENTOS COLETADOS	7
3.4	PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DO RIO GRANDE	8
3.5	PLANO MUNICIPAL AMBIENTAL	10
3.6	PLANO DE ZONEAMENTO DAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO DE RIO GRANDE	14
3.7	DISTRITO INDUSTRIAL DO RIO GRANDE – DIRG	17
3.8	ZONA DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO DO RIO GRANDE - ZPE	18
4	ÁREAS POSSÍVEIS DE UTILIZAÇÃO	20
4.1	PORTO ORGANIZADO DO RIO GRANDE	20
4.2	DISTRITO INDUSTRIAL DO RIO GRANDE – DIRG	20
4.3	ZONA DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO - ZPE	20
4.4	OUTRAS ÁREAS	20
4.5	MAPAS DO MACROZONEAMENTO DO POLO NAVAL	21
5	CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	22
5.1	DEFINIR ÁREA PORTUÁRIA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO NORTE	22
5.2	DEFINIR BARREIRAS DE USO DO SOLO	22
5.3	DEFINIR TENDÊNCIA AO CRESCIMENTO URBANO	22
5.4	DEFINIR USOS E OCUPAÇÃO DO SOLO NAS ÁREAS PRIORITÁRIAS	24
5.5	DEFINIR SISTEMA VIÁRIO	24
5.6	DEFINIR ÁREA PARA NOVO AEROPORTO	24
5.7	RECOMENDAR A ELABORAÇÃO DO PLANO DIRETOR DO POLO NAVAL DE RIO GRANDE	24
6.	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	25

**IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO****Nº****PL-FR-RG01-DIS-001-0****REV.
X**

CÓDIGO DO PROJETO:

RG - 01

FOLHA:

4 de 25

TÍTULO DO DOCUMENTO:

RELATÓRIO FINAL**1. INTRODUÇÃO****1.1 INTRODUÇÃO**

A cidade de Rio Grande está localizada na costa do Estado do Rio Grande do Sul, na região adjacente à Lagoa dos Patos, interrupção significativa desta linha de costa onde está localizado o único porto marítimo do Estado. Devido a sua localização geográfica representa uma importante zona de produção de alimentos para a população mundial através da agropecuária, pesca e aquicultura, oferecendo ainda facilidades para o desenvolvimento industrial, portuário e de modais de transporte. As pressões exercidas por estas atividades têm gerado a necessidade de ações de gerenciamento costeiro integrado, como os adotados para as áreas continentais interiores, visando a ocupação racional da região litorânea, bem como um melhor aproveitamento dos recursos ali existentes.

Os vários investimentos que ocorreram e que estão acontecendo na cidade de Rio Grande e região, descritos abaixo, indicam como consequência a instalação de um Polo Naval e Offshore.

Em 2008 foi batizada em Rio Grande, com o nome de P-53, a plataforma de petróleo do tipo Unidade de Produção Flutuante (FPU), construída pela QUIP-SA, com 75% de conteúdo nacional, que gerou cerca de 4.500 mil empregos diretos e 15 mil indiretos. Ela foi construída para operar com capacidade para produzir 180.000 barris de petróleo por dia (bpd) e comprimir 6 milhões de m³ por dia de gás.

Em construção na área do Superporto, pela Wtorre Engenharia e Construção S.A., situa-se o Estaleiro Rio Grande (ERG1 – 440.000m²), uma infra-estrutura destinada à construção naval e offshore, da ordem de R\$ 439 milhões, dotada de um dique seco, um estaleiro naval e uma estrutura de apoio, que permite, simultaneamente, atender à construção, conversão e reparo de Unidades Estacionárias de Produção (UEPs), dos tipos semi-submersíveis, mono coluna e FPSO. O estaleiro naval (ERG2 - 255.000 m²) que é uma fábrica de estruturas de aço, tubulações e acessórios de casco, complementará as necessidades industriais e de cais de atracação do dique seco, adicionando a capacidade de processamento de 4.500 toneladas de aço. A complementação da infraestrutura, ainda inclui a estrutura de apoio (ERG3-110.000m²) para a instalação de uma área industrial focada na prestação de serviços, equipamentos, acessórios e materiais para o Polo Naval.

O grupo Wilson & Sons implantará em Rio Grande um estaleiro destinado à construção de pequenas e médias embarcações de apoio marítimo e portuário. O projeto prevê a construção de um dique, cais e estruturas de apoio. Ao todo deverão ser investidos R\$ 180 milhões e gerados 1,2 mil empregos, entre diretos e indiretos.

Será realizado em Rio Grande, no Estaleiro Rio Grande (ERG1), pelo consórcio Top-55, formado pela Construtora Queiroz Galvão, UTC Engenharia e IESA Óleo e Gás S.A., a integração do casco com os módulos da plataforma de petróleo P-55, no valor de US\$ 857 milhões.


A QUIP (Queiroz Galvão, Ultratec e Iesa) pretende construir os diferentes módulos de processo da P-63, do tipo FPSO (Floating Production, Storage and Offloading), e fazer a integração destes ao casco em sua área industrial localizada no Porto Novo do município.

Os investimentos acima descritos atestam ser esta uma situação concreta, em que se observam grandes investimentos, num primeiro momento do segmento *offshore*, com alto padrão tecnológico, que alteram significativamente o perfil produtivo da metade sul, bem como suas condições socioeconômicas.

Há ainda a possibilidade de Rio Grande receber outros investimentos complementares as atividades principais já implantadas, que, conseqüentemente, alavancarão a necessidade de novas áreas e infraestrutura disponíveis para este fim.

No município, o uso e ocupação do solo, estão descritos no Plano Diretor, que estabelece as normas, princípios e diretrizes para o desenvolvimento urbano e às ações de planejamento municipal aplicáveis a toda extensão territorial do município. No entanto, as áreas do Município com maior potencial para aproveitamento na implantação do Polo Naval, são classificadas como Áreas Funcionais, requerendo regime próprio de uso e ocupação, por estarem localizadas no interior do Porto Organizado do Rio Grande, no Distrito Industrial e na Zona de Processamento de Exportação, administrações próprias vinculadas ao Governo do Estado.

Dentro deste contexto o presente trabalho tem como objetivo estabelecer o macrozoneamento de áreas no Município do Rio Grande e região, com potencial de aproveitamento para a implantação e ampliação do Polo Naval, de forma a compatibilizar estas com as áreas já destinadas no Plano Diretor do Município, no

	IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO		Nº	PL-FR-RG01-DIS-001-0	REV. X
	CÓDIGO DO PROJETO:				FOLHA:
	RG - 01				5 de 25
TÍTULO DO DOCUMENTO:					
RELATÓRIO FINAL					

Zoneamento e Ocupação do Distrito Industrial de Rio Grande - DIRG, no Plano de Zoneamento das Áreas do Porto Organizado de Rio Grande e no Plano Municipal Ambiental, identificando-as e demarcando-as graficamente.

Para o desenvolvimento desta atividade foi criado um Grupo de Trabalho que além do Coordenador, Paulo Renato de Moura Cuchiara, representante da Prefeitura Municipal do Rio Grande, é formado pelos seguintes componentes: Roberto Dieckmann, representando a Petrobras; Marcelo Vinicius de la Rocha Domingues, representando a FURG; Michele Dutra da Silveira, representando o SEBRAE; Daniel Silveira, representando a Superintendência do Porto; Jairo Fonseca de Azevedo e Marisa Bittencourt Forneck, representando a SEDAI; Edes Andrade Filho, e Daniel Cougo Cardoso, representando também a Prefeitura Municipal do Rio Grande.

1.2 OBJETIVO

Identificar áreas adjacentes ao Polo Naval, no Município do Rio Grande e região, com potencial de aproveitamento para a implantação e ampliação do Polo Naval, compatibilizando estas com as áreas já destinadas para diversos fins no Plano Diretor do Município, no Zoneamento e Ocupação do Distrito Industrial de Rio Grande - DIRG, no Plano de Zoneamento das Áreas do Porto Organizado de Rio Grande e no Plano Municipal Ambiental, de forma a fornecer subsídios para atrair novas empresas e propor incentivos para alavancar o desenvolvimento da região.

1.3 JUSTIFICATIVA

Sabe-se que em regiões onde existem polos navais, naturalmente várias outras empresas se instalaram com o objetivo de fornecer um suporte tecnológico e de mão-de-obra especializada necessária a este tipo de investimento. Em consequência, do ponto de vista de planejamento, ocorreram ocupações desordenadas, já que para este fim são necessárias áreas específicas. O Polo Naval do Rio Grande também receberá outros investimentos que complementarão as atividades principais em implantação. Dentro deste contexto este trabalho mostra a preocupação dos governantes municipais em evitar problemas relacionados ao uso e ocupação do solo, estabelecidos pelo Plano Diretor. Dessa forma serão identificados vetores de expansão territorial da cidade, determinando normas e diretrizes de uso e ocupação do solo, provendo de infraestrutura as novas áreas, com transporte público e suprimento das necessidades sociais decorrentes, sem descuidar-se das questões ambientais. Esse tipo de ação favorecerá a atração de novas empresas propiciando incentivos para alavancar o desenvolvimento da região.

**IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO****Nº****PL-FR-RG01-DIS-001-0****REV.
X**

CÓDIGO DO PROJETO:

RG - 01

FOLHA:

6 de 25

TÍTULO DO DOCUMENTO:

RELATÓRIO FINAL**2. METODOLOGIA****2.1 METODOLOGIA**

A metodologia escolhida pelo Grupo de Trabalho, para alcançar o objetivo proposto, baseou-se em:

- a) Levantar fontes disponíveis de consulta;
- b) Analisar e compilar os documentos existentes;
- c) Propor a readequação dos planos e programas vigentes;
- d) Discutir com as instituições detentoras dos Planos as readequações propostas; e
- e) Elaborar a proposta final do trabalho.

Foi estabelecido um prazo para execução de cada etapa, com a especificação das datas de início e término.

A obtenção dos documentos e das informações foi facilitada em razão do Grupo de Trabalho ser composto por membros que representam a maioria das instituições detentoras das áreas de interesse disponíveis.

2.2 ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES

O Grupo de Trabalho, de posse dos documentos reunidos, deteve-se na análise de cada um, sobre os aspectos de identificação de áreas ocupadas, de áreas disponíveis, restrições de uso das mesmas e potencialidades para suas utilizações no desenvolvimento do Polo Naval de Rio Grande.

2.3 PRODUTO PRETENDIDO

Como produto final será obtido o mapeamento de áreas no Município do Rio Grande e região, com potencial de aproveitamento para a implantação e ampliação do Polo Naval e empreendimentos afins.

2.4 TRATAMENTO DAS INFORMAÇÕES

As informações disponíveis foram tratadas seguindo a ordem descrita abaixo:

- a) Foi definido o mapa do município e região, tomado como mapa básico;
- b) Neste mapa foram inseridas todas as informações gráficas levantadas;
- c) Foram desenhadas no mapa as áreas ocupadas;
- d) Foram identificadas graficamente no mapa as áreas disponíveis;
- e) Foi então desenhado o mapa com as áreas de interesse;
- f) Foram analisadas as restrições geográficas e ambientais das áreas;
- g) Foram identificadas as áreas disponíveis para a evolução do Polo Naval.

**IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO****Nº****PL-FR-RG01-DIS-001-0****REV.
X**

CÓDIGO DO PROJETO:

RG - 01

FOLHA:

7 de 25

TÍTULO DO DOCUMENTO:

RELATÓRIO FINAL**3. DESENVOLVIMENTO DO PLANO DIRETOR****3.1 MOBILIZAÇÃO DA EQUIPE E ESTRUTURA DO PROJETO**

Para cumprir o cronograma estabelecido, o Grupo de Trabalho se reuniu 9 (nove) vezes, às 16:00h dos dias 11 e 28/5, 1 e 15/6, 6 e 27/7, 10/8, 28/9 e 5/10, na Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento, rua Marechal Floriano, 248; além de ter participado das reuniões mensais do Foro Regional do Prominp Rio Grande.

O RG01 estabeleceu os marcos, os produtos e o cronograma para elaboração do projeto:


Marcos	Produtos	Datas Previstas para Início	Datas Previstas para Término
Mobilização da equipe e reunião inicial	Relação de premissas do plano	11-mai-09	18-mai-09
Levantamento de fontes de consulta	Relação de documentos levantados	18-mai-09	25-mai-09
Análise dos documentos coletados	Macrozoneamento do DIRG, Plano Diretor do Porto, Plano Diretor do Município e Plano Ambiental	25-mai-09	22-jun-09
Proposição de readequação dos Planos Vigentes	Relatório inicial de proposições ao Plano Diretor	22-jun-09	20-jul-09
Discussão das readequações propostas com as instituições detentoras dos Planos vigentes.	Relatório Parcial incluindo as proposições das instituições envolvidas	20-jul-09	24-ago-09
Elaboração da proposta final do Plano	Formatação do Relatório Final	24-ago-09	14-set-09
Relatório final	Plano Diretor do Polo Naval do Rio Grande-RS	14-set-09	28-set-09
Apresentação do Plano Diretor	Divulgação	28-set-09	31-out-09

3.2 LEVANTAMENTO DE FONTES DE CONSULTA

Os planos e programas institucionais, que foram levantados como fontes de consulta e que incidem sobre as áreas do Município do Rio Grande e região, são os seguintes: Zoneamento e Ocupação do Distrito Industrial de Rio Grande - DIRG, Plano de Zoneamento das Áreas do Porto Organizado de Rio Grande, Plano Diretor do Município, Plano Municipal Ambiental, Lei Federal nº 11.508/2007, Decreto Federal nº 6.814/2009, Licença de Operação, sob nº 03/1997 e Licença de Operação, sob nº 2370/2007.

3.3 ANÁLISE DOS DOCUMENTOS COLETADOS

A análise das fontes coletadas, separadamente, propiciou ao Grupo de Trabalho, levantar a atual e futura ocupação das áreas de interesse, estabelecendo a demarcação das restrições físicas e ambientais incidentes sobre as mesmas e, conseqüentemente, identificar as áreas disponíveis e adequadas para a evolução do Polo Naval.

	IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO		Nº	PL-FR-RG01-DIS-001-0	REV. X
	CÓDIGO DO PROJETO:				FOLHA:
	RG - 01				8 de 25
	TÍTULO DO DOCUMENTO:				
	RELATÓRIO FINAL				

3.4 PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DO RIO GRANDE

O Plano Diretor Participativo do Município do Rio Grande, adequado às diretrizes e instrumentos da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade, e ao estabelecido na Constituição Estadual, Constituição da República e Lei Orgânica Municipal, estabelece as normas, princípios e diretrizes aplicáveis a toda a extensão territorial do município.

O Plano Diretor Municipal do Rio Grande, Lei nº 6.585, de 20 de agosto de 2008, visa a propiciar melhores condições para o desenvolvimento integrado e harmônico e o bem-estar social da comunidade do Rio Grande e é o instrumento básico, global e estratégico da política de desenvolvimento urbano determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no município.

Integram o Plano Diretor as leis municipais que tratam da: Divisão Distrital; Perímetro Urbano; Regime Urbanístico, normatizando o zoneamento de uso e ocupação do solo e os dispositivos de controle das edificações; Parcelamento do Solo Urbano e Rural; Sistema Viário, que será instituído através de lei complementar; leis integrantes do Plano Diretor, que são complementares ao mesmo; o Código de Obras e Código de Posturas municipais e outras leis, que poderão vir a integrar ou complementar o Plano Diretor, desde que tratem de matéria pertinente ao desenvolvimento urbano e às ações de planejamento municipal.

A política de desenvolvimento municipal pauta-se pelos princípios da função social da cidade, função social da propriedade, sustentabilidade e gestão democrática e participativa. A função social da cidade, no Município do Rio Grande, corresponde ao direito à cidade, nele compreendidos os direitos a terra urbanizada, à moradia, à qualidade ambiental, à infraestrutura e serviços públicos, ao transporte coletivo, à mobilidade urbana e acessibilidade, ao trabalho, à cultura e ao lazer.

A propriedade urbana e rural cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais da ordenação do município expressas no Plano Diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas na legislação urbanística e quando for utilizada para habitação, especialmente de interesse social, atividades econômicas geradoras de trabalho, emprego e renda, proteção e preservação do meio ambiente, proteção e preservação do patrimônio histórico e cultural, equipamentos e serviços públicos, e usos e ocupações do solo compatíveis com a infraestrutura disponível.

Entre os objetivos gerais do Plano Diretor do Município, destacam-se: o exercício da cidadania no planejamento urbano e rural do município; fomento as atividades portuárias, industriais, comerciais e de serviços, artesanais, serviços públicos, agropecuárias, pesqueiras e o turismo para gerar emprego e renda aos cidadãos do município; a organização e o controle do uso e ocupação do solo no território municipal, de modo a evitar e corrigir as distorções do processo de desenvolvimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente, desenvolvimento econômico e social e a qualidade de vida da população; a orientação a política de desenvolvimento do município, considerando os condicionantes ambientais e utilizando adequadamente as potencialidades do meio natural, social e econômico do município e região; a garantir a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes das obras e serviços de infraestrutura urbana; e o reconhecimento da diversidade espacial como elemento da paisagem urbana e rural.

Os objetivos do Plano Diretor serão atendidos com base na implementação de políticas setoriais integradas para ordenar a expansão e o desenvolvimento do município, permitindo seu crescimento planejado e ambientalmente sustentável, com melhoria da qualidade de vida.

A política de promoção do desenvolvimento social e econômico do Município do Rio Grande terá por fim a geração de emprego, a proteção do meio ambiente, a redução das desigualdades sociais e a melhoria da qualidade de vida da população.

No incentivo a política de promoção do desenvolvimento social e econômico, o município deve incentivar a produção industrial, observando diretrizes que visem: manter a articulação permanente com as empresas de modo a permitir ações de planejamento integrado e sustentável de forma a gerar melhoria na qualidade de vida, preservando e incentivando as riquezas e as potencialidades locais e regionais; implantação de melhorias e alteração da circulação viária, definindo as rotas para veículos de carga de forma a minimizar a interferência com o sistema viário urbano; incentivar a qualificação tecnológica e organizacional das empresas; incentivar a formação, qualificação e especialização de mão-de-obra local para aproveitamento no setor produtivo.

Cabe, também, ao Poder Executivo formular políticas e diretrizes para o desenvolvimento e fomento das atividades portuárias, como fator estratégico de desenvolvimento econômico e social, visando estimular o investimento e a integração do sistema portuário com o município. Para incentivar a atividade portuária no

	IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO		Nº	PL-FR-RG01-DIS-001-0	REV. X
	CÓDIGO DO PROJETO:				FOLHA:
	RG - 01				9 de 25
TÍTULO DO DOCUMENTO:					
RELATÓRIO FINAL					

município, devem ser observadas as seguintes diretrizes: incentivo a regularidade dos serviços de manutenção e aprofundamento do calado dos canais de acesso ao porto; incentivo a manutenção e qualificação da sinalização dos canais de acesso ao porto; incentivar a continuidade das obras de ampliação dos Molhes da Barra; incentivo a manutenção e modernização das instalações do porto público e terminais privados; revitalização do Porto Velho; aumentar a participação do município na gestão do porto; incentivo a navegação lacustre; contribuir com a divulgação do potencial do Porto do Rio Grande.

O Plano Diretor estabeleceu que o município promove o ordenamento territorial (FIG. 01) de forma a organizar e controlar o uso e ocupação do solo no território municipal, de modo a evitar e corrigir as distorções do processo de desenvolvimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente, o desenvolvimento econômico e social e a qualidade de vida da população. No entanto, remeteu para os órgãos encarregados pelo Porto Organizado do Rio Grande, pelo Distrito Industrial e pela Zona de Processamento de Exportação, a responsabilidade de estabelecer as normas e diretrizes de uso e ocupação do solo, nas suas respectivas áreas de competência.

As diretrizes gerais do ordenamento territorial, devem: abranger todo o território municipal, envolvendo áreas urbanas e rurais; definir o perímetro urbano; estabelecer as áreas de urbanização específica e unidades de planejamento do município; definir áreas especiais que, pelos seus atributos, são adequadas à implementação de determinados programas de interesse público ou que necessitam de programas especiais de manejo e proteção; organizar, integrar e compatibilizar o uso e a ocupação do solo entre a área urbana e a área rural do município; identificar vazios urbanos, terrenos baldios, edificações subutilizadas ou abandonadas, desenvolvendo políticas específicas que priorizem a função social da propriedade; definir diretrizes viárias; combater e evitar a retenção especulativa de imóvel urbano; qualificar os usos que se pretendem induzir ou restringir em cada área da cidade; promover o adensamento compatível com a infraestrutura em regiões de baixa densidade e/ou com presença de áreas vazias ou subutilizadas; preservar, recuperar e sustentar as regiões de interesse histórico, paisagístico, cultural e ambiental; urbanizar e qualificar a infraestrutura e a habitabilidade nas áreas de ocupação precária e em situação de risco; combater e evitar o uso inadequado dos espaços públicos; e combater e evitar a poluição e a degradação ambiental.

O ordenamento territorial define diretrizes para a utilização dos instrumentos de ordenação territorial e de zoneamento de uso e ocupação do solo.

As áreas territoriais do município são classificadas, como: Áreas Urbanas; Áreas Rurais; e Áreas Funcionais.

A Área Urbana é a prioritária para fins de urbanização e abrange a área urbana contínua com os limites definidos pelas Unidades de Planejamento como constantes nas plantas do Plano Diretor.

As Áreas Rurais abrangem a área territorial do município compreendida entre os limites das áreas territoriais integrantes da Área Urbana, as divisas do município e o Oceano Atlântico, bem como a área territorial das ilhas na Laguna dos Patos, por seus limites naturais.

As Áreas Funcionais são as que requerem regime urbanístico especial, condicionando às suas peculiaridades no que se refere às características de localização, situação, condição topográfica, proteção à saúde pública e ao patrimônio ambiental, nos seus aspectos ecológicos, paisagísticos e culturais, equipamentos urbanos, programas e projetos governamentais implantados em sua área; urbanização, regularização e produção de habitação de interesse social.

As áreas do Porto Organizado, do Distrito Industrial e da Zona de Processamento de Exportação são classificadas pelo Plano Diretor, como Áreas Funcionais e, por esta razão, requerem regime urbanístico especial, condicionando às suas peculiaridades no que se refere às características de localização, situação, condição topográfica, nos seus programas e projetos governamentais implantados em suas áreas. O município não estabeleceu as normas, princípios e diretrizes para o desenvolvimento urbano e as ações de planejamento municipal aplicáveis a estas Áreas Funcionais, remetendo aos Órgãos que as administram a competência de estabelecer critérios de uso e ocupação do solo, compatibilizando-os com os demais planos e sua destinação específica.

**IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO****Nº****PL-FR-RG01-DIS-001-0****REV.
X**

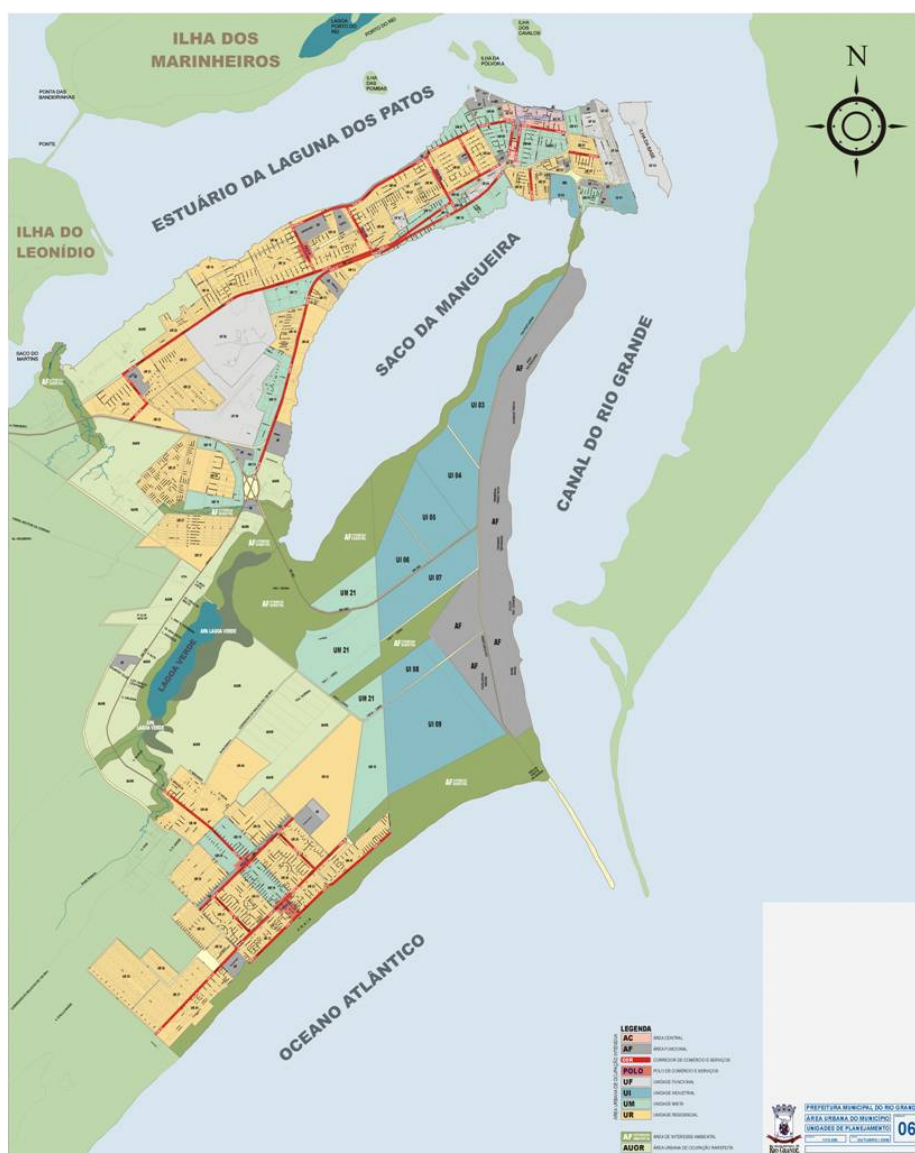
CÓDIGO DO PROJETO:

RG - 01

FOLHA:

10 de 25


TÍTULO DO DOCUMENTO:

RELATÓRIO FINAL**FIG. 1 – Planta das Unidades de Planejamento do Plano Diretor****3.5 PLANO MUNICIPAL AMBIENTAL**

O Grupo de Trabalho analisou o Plano Ambiental (PLAM) de Rio Grande, considerando os seus objetivos, suas diretrizes gerais, seus princípios básicos e, também, os mapas temáticos que o compõem: Mapa Base do Município (FIG. 02), Mapa do Uso do Solo (FIG. 03), Mapa de Conflitos de Uso (FIG. 04), Mapa de Zoneamento (FIG. 05) e Mapa das Áreas de Interesse Público (FIG. 06).

Cabe salientar, que as questões ambientais que serão geradas pela implementação do Polo Naval, necessariamente, deverão explicitar desdobramentos da integração das seguintes políticas públicas incidentes na zona costeira do Rio Grande e região: Política Nacional para os Recursos do Mar – PNRM, Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC, Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro – PEGC, Sistema Nacional de Unidades de Conservação - SNUC, Estatuto da Cidade; Política Nacional de Recursos Hídricos – PNRH; Política Nacional de Educação Ambiental e o Plano Diretor Municipal.

O Porto Organizado possui Licença de Operação, emitida pelo IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, já o Distrito Industrial e a Zona de Processamento de

	IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO		Nº	PL-FR-RG01-DIS-001-0	REV. X
	CÓDIGO DO PROJETO: RG - 01			FOLHA: 11 de 25	
	TÍTULO DO DOCUMENTO: RELATÓRIO FINAL				

Exportação, possuem licenciamentos ambientais emitidos pela FEPAM – Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Roessler. Mesmo assim, todos os empreendimentos que se implantarem nestas áreas funcionais, deverão submeter seus projetos ao processo de licenciamento ambiental no órgão ambiental competente.

Valendo-se do Código Estadual de Meio Ambiente - Lei Estadual nº 11520, de 03 de agosto de 2000, que estabelece em seu artigo 69, "cabera aos municípios o licenciamento ambiental dos empreendimentos e atividades consideradas como de impacto local, bem como aquelas que lhe forem delegadas pelo Estado por instrumento legal ou Convênio", o Município do Rio Grande habilitou-se a proceder estes licenciamentos. Os impactos estritamente locais, que estão descritos no Anexo I da Resolução 102/2005 do Conselho Estadual do Meio Ambiente (CONSEMA), nos seus Anexos II e III, referentes a manejo florestal - adicionados pela Resolução 110/2005, nas atividades adicionadas pela Resolução 111/2005, bem como nas adições relativas ao licenciamento de atividades de mineração descritas pela Resolução 168/2007. A Resolução CONSEMA 167/2007, que dispõe sobre a qualificação dos municípios, atualiza os critérios e as diretrizes para o exercício da competência do licenciamento ambiental das atividades de impacto local, bem como sobre a gestão ambiental compartilhada no Estado.

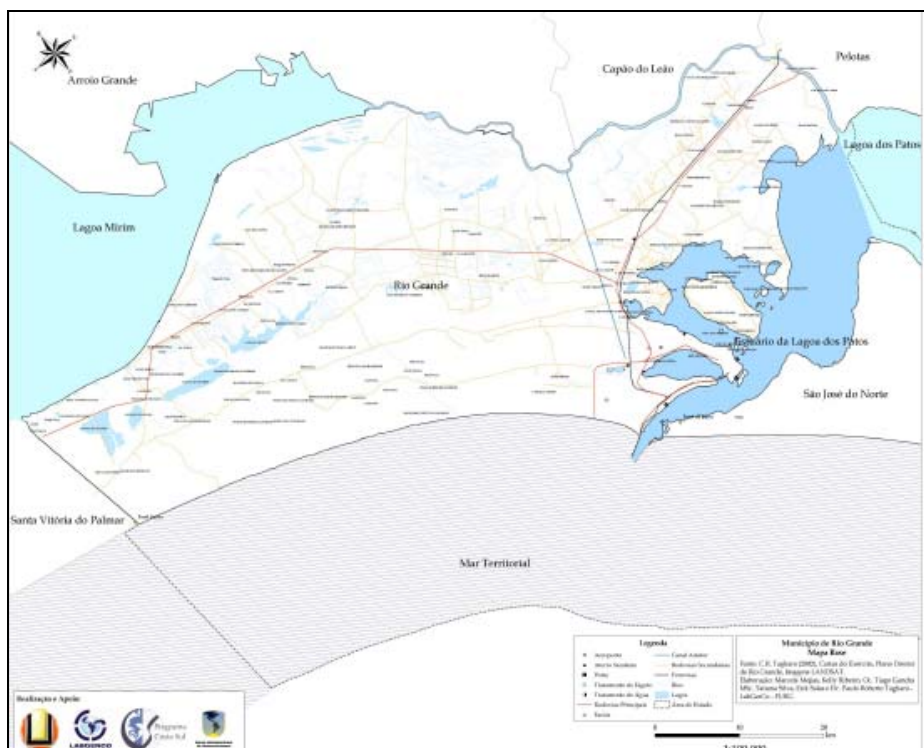


FIG. 02 - Mapa Base do Município do Rio Grande



IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO

Nº

PL-FR-RG01-DIS-001-0

REV.
X

CÓDIGO DO PROJETO:

RG - 01

FOLHA:

13 de 25

TÍTULO DO DOCUMENTO:

RELATÓRIO FINAL

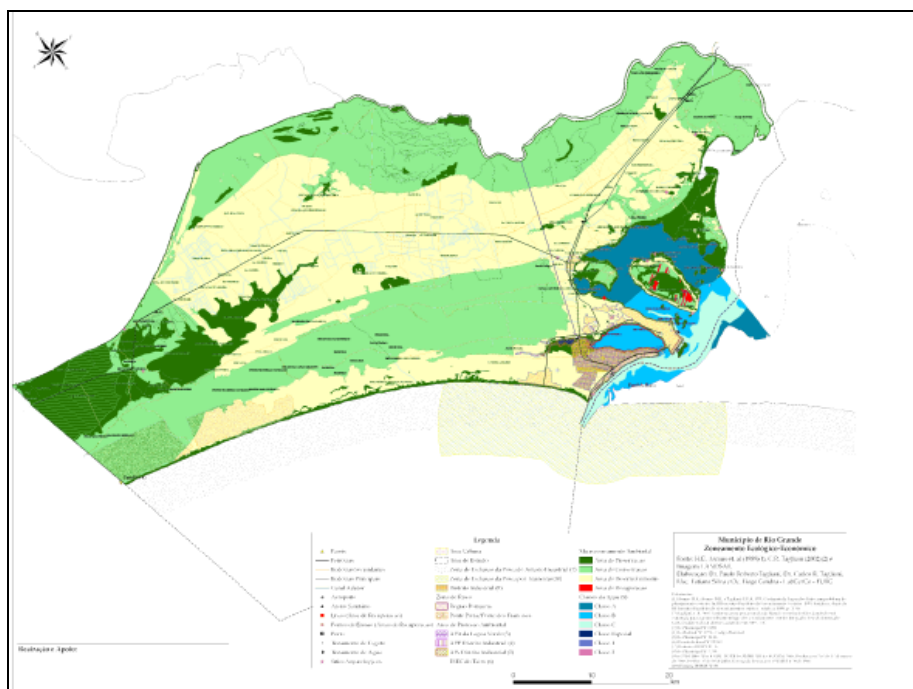


FIG. 05 - Mapa Zoneamento do Município do Rio Grande

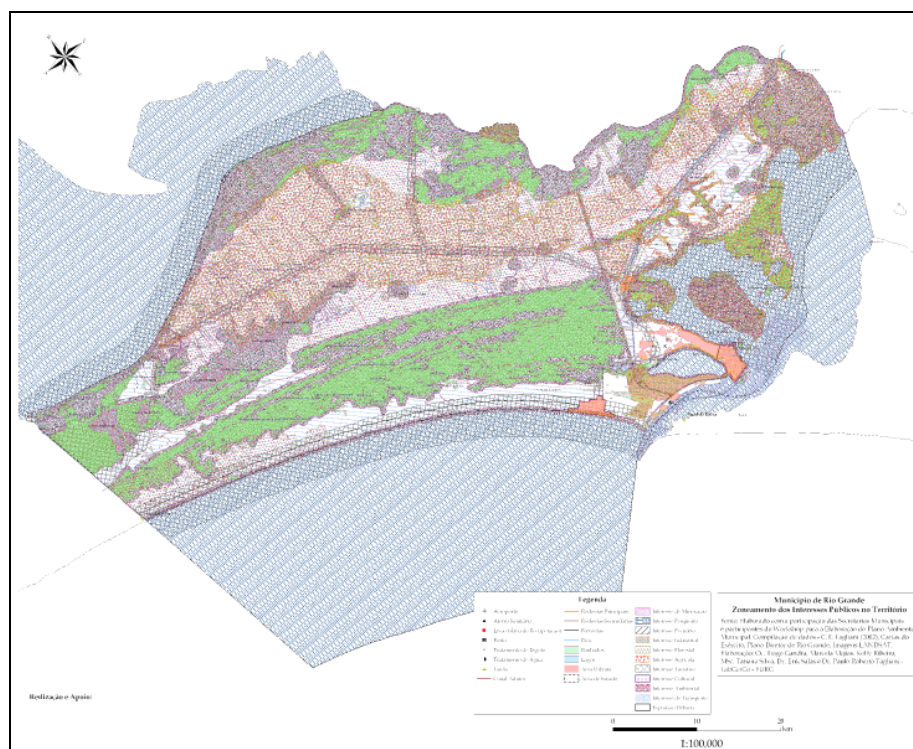



FIG. 06 - Mapa das Áreas de Interesse Público do Município do Rio Grande

	IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO		Nº	PL-FR-RG01-DIS-001-0	REV. X
	CÓDIGO DO PROJETO:				FOLHA:
	RG - 01				14 de 25
TÍTULO DO DOCUMENTO:					
RELATÓRIO FINAL					

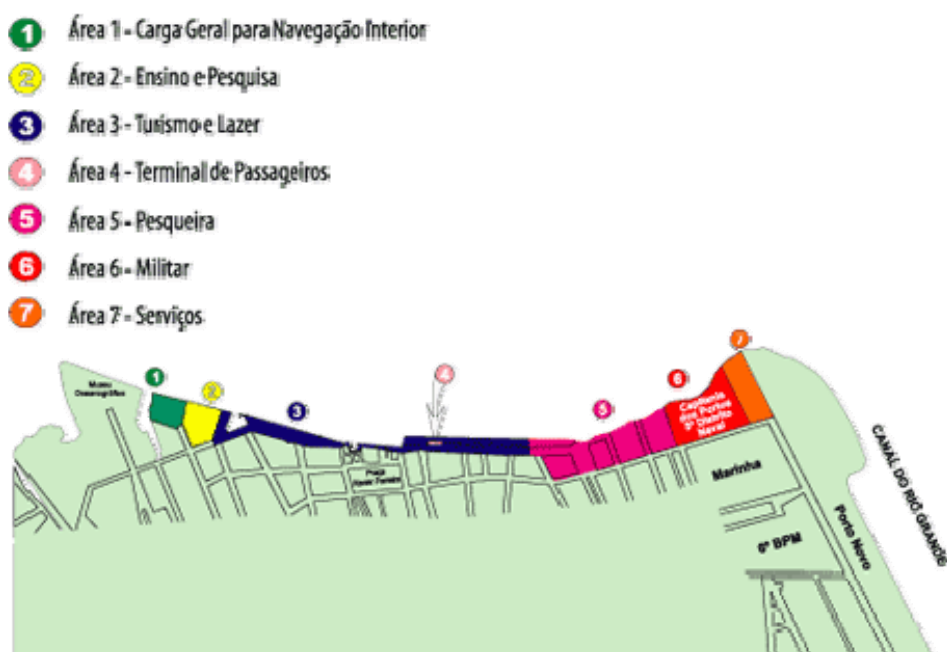
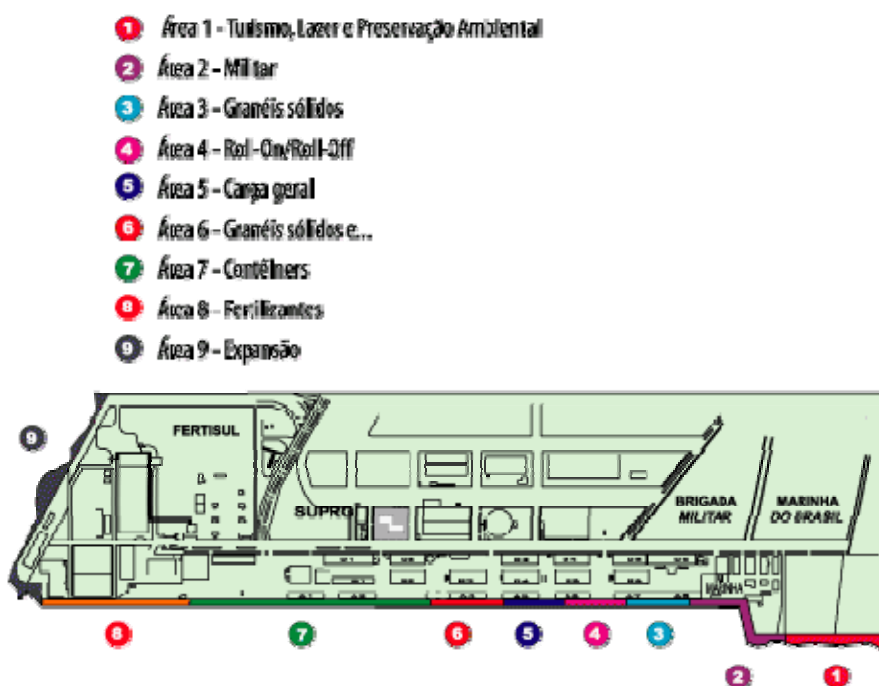
3.6 PLANO DE ZONEAMENTO DAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO DE RIO GRANDE

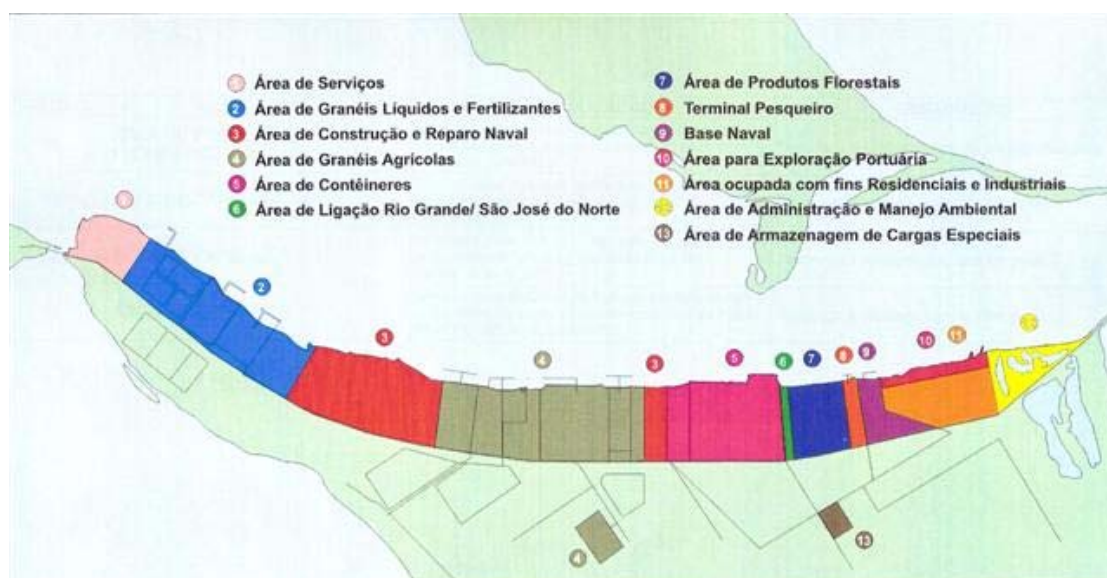
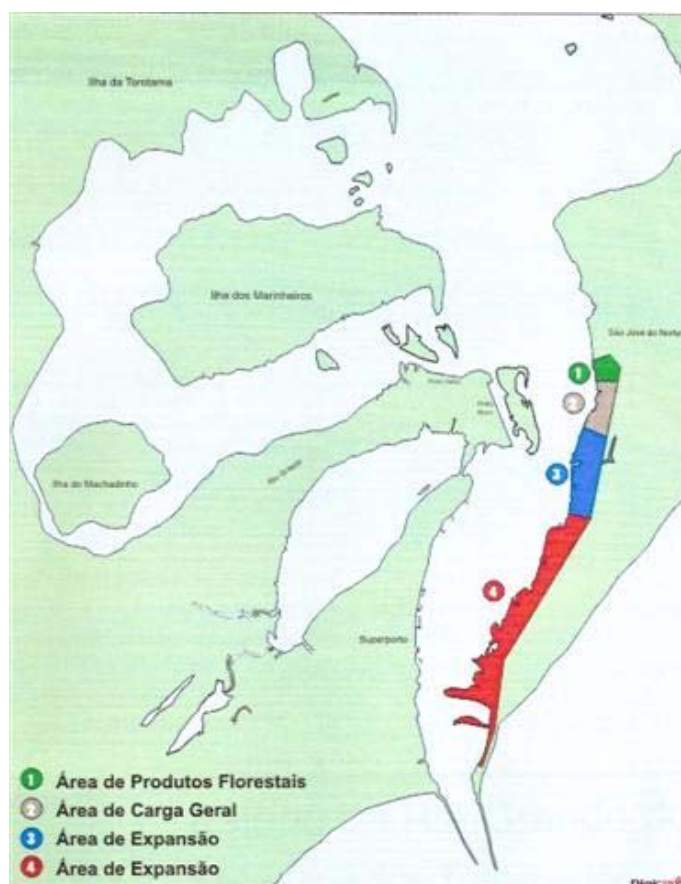
Sendo o único porto marítimo do estado, sua participação dentro da economia estadual é imprescindível, constituindo-se, em nível nacional, no 2º porto em escoamento da produção agropecuária. Cerca de 90% das exportações gaúchas se realizam pelo porto local, o que o transforma no principal gerador de empregos e arrecadação de impostos no município. Em 2007, o porto ficou em terceiro lugar na movimentação nacional de contêineres, tendo movimentado 607.275 TEUs, e quanto a tonelagem total, o porto se consolidou na 9ª. posição no ranking portuário nacional, tendo movimentado 26,6 milhões de toneladas de cargas diversas. Polifuncional quanto a tipologia de cargas que movimenta (granéis leves - cereais, carga geral, granéis líquidos, contêineres, carga seca – insumos para fertilizantes), mas também, quanto às funções que desempenha (comercial, industrial, militar, pesqueira e turística), o Porto do Rio Grande tende a aprofundá-las nos próximos anos, caracterizando-se como um típico concentrador de cargas regional, isto é, um porto que movimenta vários tipos de cargas geradas principalmente na economia regional a qual presta serviços marítimos.


Segundo especialistas, é o complexo portuário que possui a melhor oferta de áreas portuárias para a implantação de novos projetos, podendo vir a constituir-se no maior porto da América Latina em área construída. É o único porto marítimo do Brasil servido pelos três modais de transporte interno, que permite ao usuário condição de acesso pelas vias rodoviária, ferroviária e hidroviária disponíveis no Rio Grande do Sul, bem como acesso marítimo aos demais estados costeiros da federação, países do Mercosul e principais portos do mundo.

A Superintendência do Porto de Rio Grande – SUPRG, tem por incumbência administrar o Porto do Rio Grande, na qualidade de executor, da concessão da União ao Estado, como autoridade portuária executiva, coordenando e fiscalizando as diversas entidades atuantes no Porto Organizado. Sua exploração e administração foi firmada pelo Governo Federal com o Estado do Rio Grande do Sul em 1997, tendo por atribuição planejar a política portuária, estudando, melhorando e conservando os canais de acesso do Porto do Rio Grande. Destaque-se, ainda, a conservação dos Molhes da Barra, do canal de acesso ao Porto Novo e a manutenção de todo sistema hidroportuário do Porto do Rio Grande.

A área do Porto Organizado do Rio Grande é constituída pelas instalações portuárias terrestres existentes na margem direita do Canal do Norte, desde o enraizamento do Molhe Oeste até a extremidade Oeste do Cais de Saneamento, inclusive. Fazem parte desta área o Porto Velho (FIG. 7), o Porto Novo (FIG. 8) e a Quarta Secção da Barra (FIG. 9), abrangendo todos os cais, docas, píers, armazéns, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviárias e ferroviárias, os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto do Rio Grande, ou sob sua guarda e responsabilidade, bem como na margem direita do Canal do Norte, os terrenos de marinha e seus acrescidos, desde o enraizamento do Molhe Leste (FIG. 10) até o paralelo 32º Sul. Constitui-se ainda pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviários compreendendo, além do Molhe Oeste e do Molhe Leste, as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a esse, até as margens das instalações terrestres do Porto Organizado, conforme definidas anteriormente, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela administração do Porto ou outro órgão do Poder Público.


FIG. 7 - Porto Velho

FIG. 8 - Porto Novo


FIG. 9 - Porto da 4ª Secção da Barra (Superporto)

FIG. 10 - Porto em São José do Norte

	IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO		Nº	PL-FR-RG01-DIS-001-0	REV. X
	CÓDIGO DO PROJETO:				FOLHA:
	RG - 01				17 de 25
TÍTULO DO DOCUMENTO:					
RELATÓRIO FINAL					

ÁREA DO PORTO ORGANIZADO:

Através do Decreto Presidencial publicado em 25 de julho de 2005, o Governo Federal estabeleceu que a área do Porto Organizado de Rio Grande é aquela constituída:

I - pelas instalações portuárias terrestres nos Municípios de Rio Grande e São José do Norte, tais como cais, docas, píeres de atracação, armazéns, pátios, edificações em geral, vias e passeios, e terrenos ao longo das faixas marginais, abrangidos pela poligonal da área do porto organizado e destinados a atividade portuária, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Rio Grande;

II - pela infra-estrutura de proteção e acessos aquaviários, nela compreendida o canal de acesso, a bacia de evolução, a área de fundeio interna ao Porto de Rio Grande e os molhes leste e oeste;


III - pela poligonal da área do Porto Organizado de Rio Grande, que se inicia na primeira seção do Canal de Acesso ao Porto (V-01), seguindo pelo alinhamento das bóias marítimas BLV02 (V-02), BLV04 (V-03), BLV06 (V-04), BLV08 (V-05) e do farolete do Molhe Oeste (V-06), acompanhando este até alcançar a Avenida Maximiano da Fonseca, também chamada Avenida Portuária, seguindo esta Avenida (V-07,V-08,V-09,V-10,V-11, V-16 e V-17), passando pela Ponte dos Franceses (V-18), incluindo nesse percurso o Centro Rodoviário, identificado em planta como Terminal Automotivo da Barra, localizado ao longo da BR-392 (V-12,V-13,V-14 e V-15); segue da Ponte dos Franceses pela Avenida Maximiano da Fonseca (V-19) até o extremo sudoeste da área portuária do Porto Novo (V-20); daí, pela Rua Alípio Cadaval (V-21), desenvolvendo-se pela Rua dos Tupis (V-22), acompanhando a Avenida Maximiano da Fonseca e abrangendo os pátios de armazenagem portuária (V-23, V-24, V-25, V-26 e V-27), segue em linha reta ao traçado da Rua Presidente Juscelino (V-28); na esquina da Avenida Pedro Segundo (V-29), segue em direção à Avenida Honório Bicalho (V-30); daí, segue pela Avenida Honório Bicalho até a Rua Marechal Andréa (V-31); deste ponto, segue em direção ao Porto Velho pela Rua Marechal Andréa (V-32) até a beira do cais do Porto Velho (V-33); a partir deste ponto, segue o alinhamento da Rua Riachuelo (V-34, V-35, V-36, V-37 e V-38), incluindo o contorno do cais da Doca do Peixe, passando pela Avenida Vasco Vieira da Fonseca (V-39 e V-40) até chegar à esquina da Rua General Portinho (V-41), acompanhando as margens da Doca do Terminal de Hortifrutigranjeiro até a extremidade oeste do Cais de Saneamento (V-42); deste ponto, no Cais de Saneamento até o arroio do Laracha (V-43), segue em direção à ponte existente na Estrada do Mar Grosso (V-44); daí, segue até a ponte existente no trevo de acesso à Estrada da 5ª Seção da Barra (V-45); deste ponto, segue em linha reta até a Igreja Santa Teresinha (V-46); daí, acompanhando a Estrada da 5ª Seção da Barra (V-47 e V-48) até a Atalaia (V-49), segue em direção à Igreja São Pedro (V-50); deste ponto, segue até a raiz do molhe leste (V-51), acompanhando este molhe até o Farolete (V-52), seguindo pelo alinhamento das bóias marítimas BLE 05 (V-53), BLE 03 (V-54), BLE 01 (V-55), acompanhando este até alcançar a primeira seção do canal de acesso ao Porto (V-56); daí, retorna ao primeiro ponto (V-01).

Fica excluída da poligonal da área do Porto Organizado de Rio Grande a faixa de terreno localizada ao sul do Porto Novo, cuja linha limítrofe está definida pelo vértice da Rua Ver. Dr. Nilo Correia da Fonseca (P-A), seguindo em linha reta até a esquina da Avenida Maximiano da Fonseca (Av. Portuária) com a Avenida Honório Bicalho (P-B), continuando até a ponta norte do Terminal de Fertilizante em área interna do Porto Novo (P-C), contornando o Terminal (P-D, P-E, P-F, P-G e P-H) até o muro deste Terminal no extremo sul do Porto Novo (P-I), próximo do Cabeço 0 (Zero); a partir daí, contorna o lado sul dessa área (P-J, P-K, P-L, P-M e P-N) até a Rua Ver. Dr. Nilo Correia da Fonseca, às margens do Canal do Rio Grande (P-O), consoante as coordenadas referidas no Anexo I deste Decreto.

O Porto Organizado do Rio Grande possui Licença de Operação, sob nº 03/1997, emitida pelo IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, referente a continuidade das atividades de gestão e operações portuárias realizadas na área do Porto do Rio Grande, contemplando, ainda, as operações de dragagem de manutenção do calado nos canais de navegação, bacias de evolução e cais de atracação, bem como a da ampliação do Cais do Porto Novo.

3.7 DISTRITO INDUSTRIAL DO RIO GRANDE – DIRG

O Distrito Industrial do Rio Grande (FIG. 11), com área de 2.286 hectares, caracteriza-se fundamentalmente por ser uma área industrial retro-portuária destinada à implantação de todo tipo de

	IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO		Nº	PL-FR-RG01-DIS-001-0	REV. X
	CÓDIGO DO PROJETO:				FOLHA:
	RG - 01				18 de 25
	TÍTULO DO DOCUMENTO:				
	RELATÓRIO FINAL				

empreendimento que necessite de movimentação de matéria-prima e produto final, com predominância pelo modal de transporte marítimo. Restam para venda, ainda, 600 hectares.

Localizado na Av. Almirante Maximiano da Fonseca (aproximadamente, 8 Km de extensão), tendo como limites a oeste o Arroio Bolacha e o Saco da Mangueira, à leste a própria Av. Almirante Maximiano da Fonseca e parte do Superporto, ao norte a ponte dos Franceses e a malha urbana do Município do Rio Grande e ao sul, área pertencente à União, desfrutando da mesma infraestrutura de acesso pelos diversos modais de transporte que servem ao porto: hidroviário, ferroviário e rodoviário.

O zoneamento atual da área do Distrito Industrial do Rio Grande é composto de quatro tipos distintos em suas funções. São elas: área industrial, área especial, área de serviços e área de proteção ambiental.

O Distrito Industrial do Rio Grande possui Licença de Operação, sob nº 2370/2007, emitida pela FEPAM – Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Roessler, referente ao uso do solo, as questões biológicas, as questões de efluentes líquidos e quanto às tipologias industriais permitidas.

O Estado do Rio Grande do Sul, através da Secretaria de Desenvolvimento e Assuntos Internacionais – SEDAI oferece, a título de incentivo, a venda de áreas de terra localizadas no Distrito Industrial do Rio Grande, de sua propriedade, a preços subsidiados, podendo ser financiadas em até 30 meses. A empresa interessada em adquirir área de terra de propriedade do Estado deverá escolher o lote no Distrito Industrial, bem como providenciar no preenchimento da Carta-Consulta própria para esse fim, protocolando-a junto ao Departamento de Fomento aos Investimentos (DFI) da SEDAI, para que seja analisada.



FIG. 11 - Planta do Distrito Industrial do Rio Grande

3.8 ZONA DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO DO RIO GRANDE - ZPE

A ZPE do Rio Grande (FIG. 12) é uma área industrial cercada, com 543 hectares, administrada pela ZOPERG – Companhia Administradora da ZPE do Rio Grande, empresa de economia mista com capital majoritário do Estado do Rio Grande do Sul. Destina-se à instalação de empresas voltadas à produção de bens a serem comercializados no exterior, sendo consideradas zonas primárias para efeito de controle aduaneiro.

A ZPE do Rio Grande atende aos requisitos locais de empreendimento, por localizar-se em privilegiada área do DIRG e dispor dos mesmos modais de transporte do porto e do distrito industrial. Recentemente, o Governo Federal regulamentou a Lei Federal nº 11.508/2007, com a publicação do Decreto nº 6.814/2009, que

**IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO****Nº****PL-FR-RG01-DIS-001-0****REV.
X**

CÓDIGO DO PROJETO:

RG - 01

FOLHA:


19 de 25

TÍTULO DO DOCUMENTO:

RELATÓRIO FINAL

dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação – ZPE e da outras providências.

**FIG. 12 - Planta da ZPE**

	IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO		Nº	PL-FR-RG01-DIS-001-0	REV. X
	CÓDIGO DO PROJETO:			FOLHA:	
	RG - 01			20 de 25	
TÍTULO DO DOCUMENTO:					
RELATÓRIO FINAL					

4. ÁREAS POSSÍVEIS DE UTILIZAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO DO POLO NAVAL

4.1 PORTO ORGANIZADO DO RIO GRANDE

O Grupo de Trabalho identificou no Porto Organizado do Rio Grande, as seguintes áreas possíveis de serem utilizadas para a implantação de empreendimentos voltados ao desenvolvimento e consolidação do Polo Naval (ver FIG. 13 – em violeta):

- Áreas respectivas na frente da Bunge e Bianchini, entre o canal e a Avenida Almirante Maximiano da Fonseca;
- Áreas utilizadas pelos clubes náuticos (Regatas e Honório Bicalho), para reavaliação de usos e ocupação;
- Área pública no DIRG, situada entre a Av. Portuária, área do estacionamento da Via 9, Área Funcional de Interesse Ambiental e Unidade Industrial 07;
- Área situada entre o Quartel dos Fuzileiros Navais e ZPE;
- Áreas disponíveis para a expansão das atividades portuário-industriais em São José do Norte, definindo o seu uso;
- Áreas a serem criadas na Ilha do Terrapleno de Leste com vistas à expansão do porto público.

4.2 DISTRITO INDUSTRIAL DO RIO GRANDE – DIRG

O Grupo de Trabalho identificou no Distrito Industrial do Rio Grande – DIRG, 600 hectares de áreas, em forma de lotes infraestruturados que desfrutam de acesso pelos diversos modais de transporte que servem ao porto: hidroviário, ferroviário e rodoviário. Sugere-se que a destinação das mesmas por parte da SEDAI leve em consideração as novas e futuras demandas do Polo Naval, o que exige um amplo estudo para a readequação dos usos do Distrito Industrial, a partir da reformulação do seu atual Plano Diretor. (ver FIG. 13 – em vermelho)

4.3 ZONA DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO - ZPE

O Grupo de Trabalho identificou na Zona de Processamento de Exportação - ZPE, 543 hectares em áreas sem infraestrutura (bruta), mas que desfrutam de acesso pelos diversos modais de transporte que servem ao porto: hidroviário, ferroviário e rodoviário. Sugere-se, também, que a destinação das mesmas por parte da SEDAI leve em consideração as novas e futuras demandas do Polo Naval, o que exige um amplo estudo para a readequação dos usos da ZPE, a partir da reformulação do seu atual Plano Diretor. (ver FIG. 13 – em vermelho)

4.4 OUTRAS ÁREAS

O Grupo de Trabalho identificou no município, outras áreas que podem ser consideradas como de potencial utilização na expansão do Polo Naval ou implantação de empreendimentos complementares a este, ou ainda, outras funções industriais, de logística e serviços, assim identificadas: (ver FIG. 13 - em amarelo)

- Áreas intermediárias entre o DIRG e o Balneário Cassino, especialmente para serviços e logística de apoio às atividades portuário-industriais;
- Áreas próximas a Vila da Quinta, para a implantação de empresas industriais, de serviços e terminais logísticos, visando tanto o apoio e abastecimento às atividades portuário-industriais, como às atividades urbanas.



IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO

Nº

PL-FR-RG01-DIS-001-0

REV.
X

CÓDIGO DO PROJETO:

RG - 01

FOLHA:

21 de 25

TÍTULO DO DOCUMENTO:

RELATÓRIO FINAL

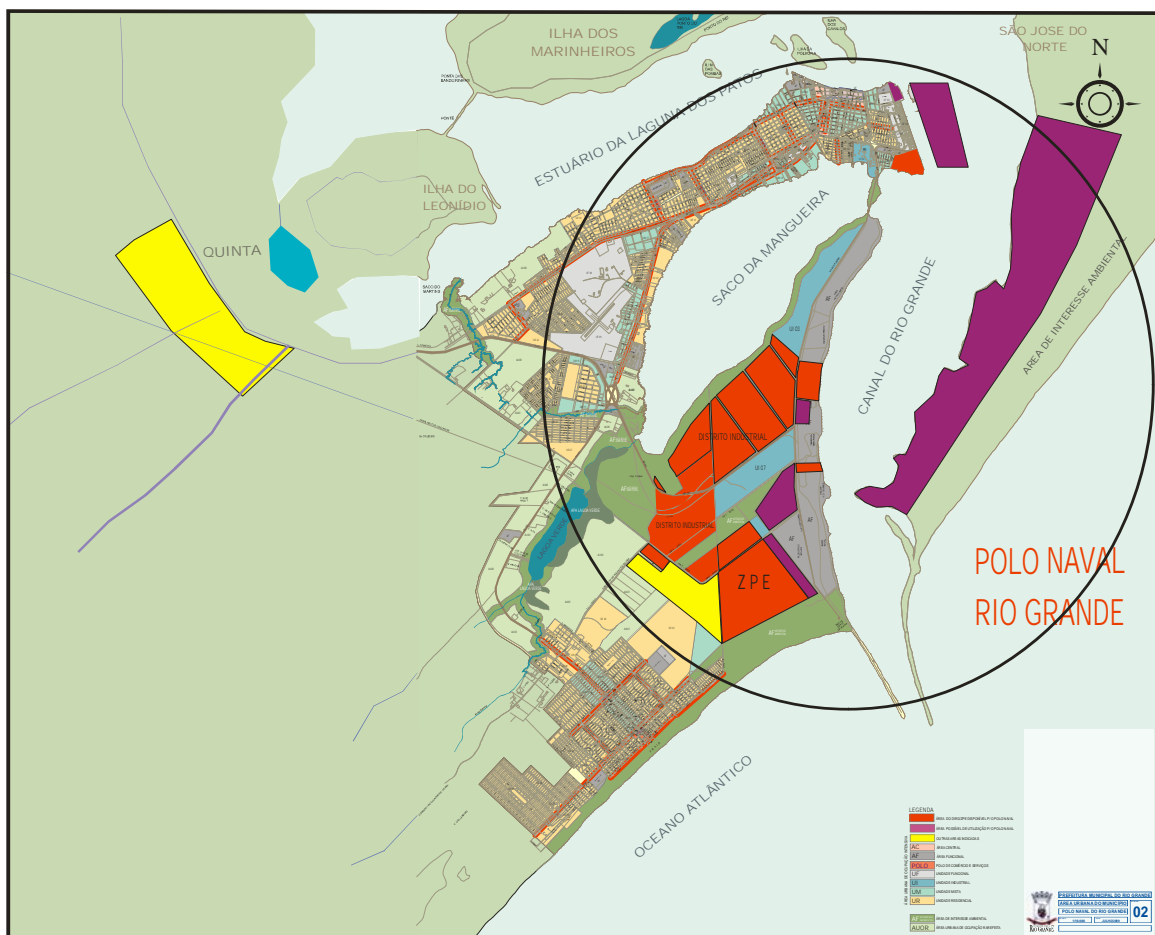



FIG. 13 - Mapa do Macrozoneamento do Polo Naval

	IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO		Nº	PL-FR-RG01-DIS-001-0	REV. X
	CÓDIGO DO PROJETO:			FOLHA:	
	RG - 01			22 de 25	
TÍTULO DO DOCUMENTO:					
RELATÓRIO FINAL					

5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

5.1 DEFINIR ÁREA PORTUÁRIA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO NORTE

Definição dos usos e ocupação de áreas disponíveis no Município de São José do Norte. Sugerir aos governos federal e estadual a decretação de utilidade pública para as áreas de interesse à expansão do Porto Organizado de Rio Grande, definidas entre a área urbana de SJN e 5ª Secção da Barra (Ponta dos Pescadores), descrita no Decreto Presidencial publicado em 25 de julho de 2005. O Grupo de Trabalho entende que esta ação deva ser precedida ou acompanhada pela contratação, por parte da Superintendência do Porto do Rio Grande, de uma Consultoria Internacional, através de licitação internacional, nos moldes da empreendida pelo Porto de Santos, com vistas a elaboração de um Plano Estratégico para o período 2010 – 2035, ao qual, o Governo do Estado deverá planejar e implantar um distrito industrial nos moldes do Distrito Industrial de Rio Grande. Justifica-se tais ações considerando-se o caráter estratégico para a economia regional das chamadas Áreas Marítimas de Desenvolvimento Industrial (Maritime Industrial Development Areas – MIDAs ou Zones Industrielles Portuaires - ZIPs). Entende-se que São José do Norte deva reproduzir o mesmo modelo de organização espacial das atividades portuário-industriais proposto nos anos 70 para Rio Grande, dado o caráter singular do sítio portuário comum a ambos os municípios.

5.2 DEFINIR BARREIRAS DE USO DO SOLO

Estabelecer barreiras (normas e marcos físicos) de uso e ocupação do solo que inviabilize ou dificulte a expansão urbana sobre as áreas industriais, e, em especial, as áreas que serão utilizadas para a implantação e expansão do Polo Naval. Para tanto, sugere-se a construção de um grande anel viário no entorno do Distrito Industrial, iniciando junto a Ponte dos Franceses, a partir da Avenida Almirante Maximiano da Fonseca, projetando-se pela margem do Saco da Mangueira, cruzando a BR 392 e projetando-se para a sua área limítrofe com o Balneário Cassino e, a partir daí, fechando o anel viário, conectando-se novamente com a Avenida Maximiano da Fonseca na altura da 4ª. Secção da Barra. Sugere-se, também, a construção de uma rodovia paralela ao Canal Adutor, a partir da Via 7 do Distrito Industrial, projetando-a em direção ao Distrito da Quinta, onde se pretende a estruturação de um distrito industrial municipal, voltado inicialmente aos setores de serviços e logística.

5.3 DEFINIR TENDÊNCIA AO CRESCIMENTO URBANO

Identificar vetores de expansão urbana da cidade do Rio Grande, determinando às normas e diretrizes de uso e ocupação do solo, provendo de infraestrutura as novas áreas, com transporte público e suprimento das necessidades sociais decorrentes, sem descuidar-se das questões ambientais. Atualmente, a cidade apresenta uma expansão bipolar, no sentido Trevo – Balneário Cassino e Trevo – Distrito da Quinta. A partir deste distrito a cidade tenderá novamente a se bifurcar bipolarmente, espalhando-se ao longo das BRs 392 e 741, respectivamente no sentido de Pelotas e de Santa Vitória do Palmar. Espera-se que a expansão urbana no sentido de Pelotas ganhe intensidade a partir de 2013, quando da construção de um aeroporto regional no Distrito do Povo Novo e a partir da saturação do Distrito Industrial de Rio Grande, que estimulará uma ocupação industrial das margens da BR 392 que nesta época estará totalmente duplicada. Quanto a expansão urbana no sentido de Santa Vitória do Palmar, também poderá ganhar intensidade a partir de 2012, quando da definição da construção de um complexo industrial de papel e celulose ao sul do Distrito da Quinta, que implicará no asfaltamento da estrada de Santa Isabel, entre os municípios de Rio Grande e Arroio Grande, abrindo um novo eixo rodoviário com 40 km de extensão ao longo do qual deverão se instalar inúmeras atividades de serviços. (Ver FIG. 14)



IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO

Nº

PL-FR-RG01-DIS-001-0

REV.
X

CÓDIGO DO PROJETO:

RG - 01

FOLHA:

23 de 25

TÍTULO DO DOCUMENTO:

RELATÓRIO FINAL

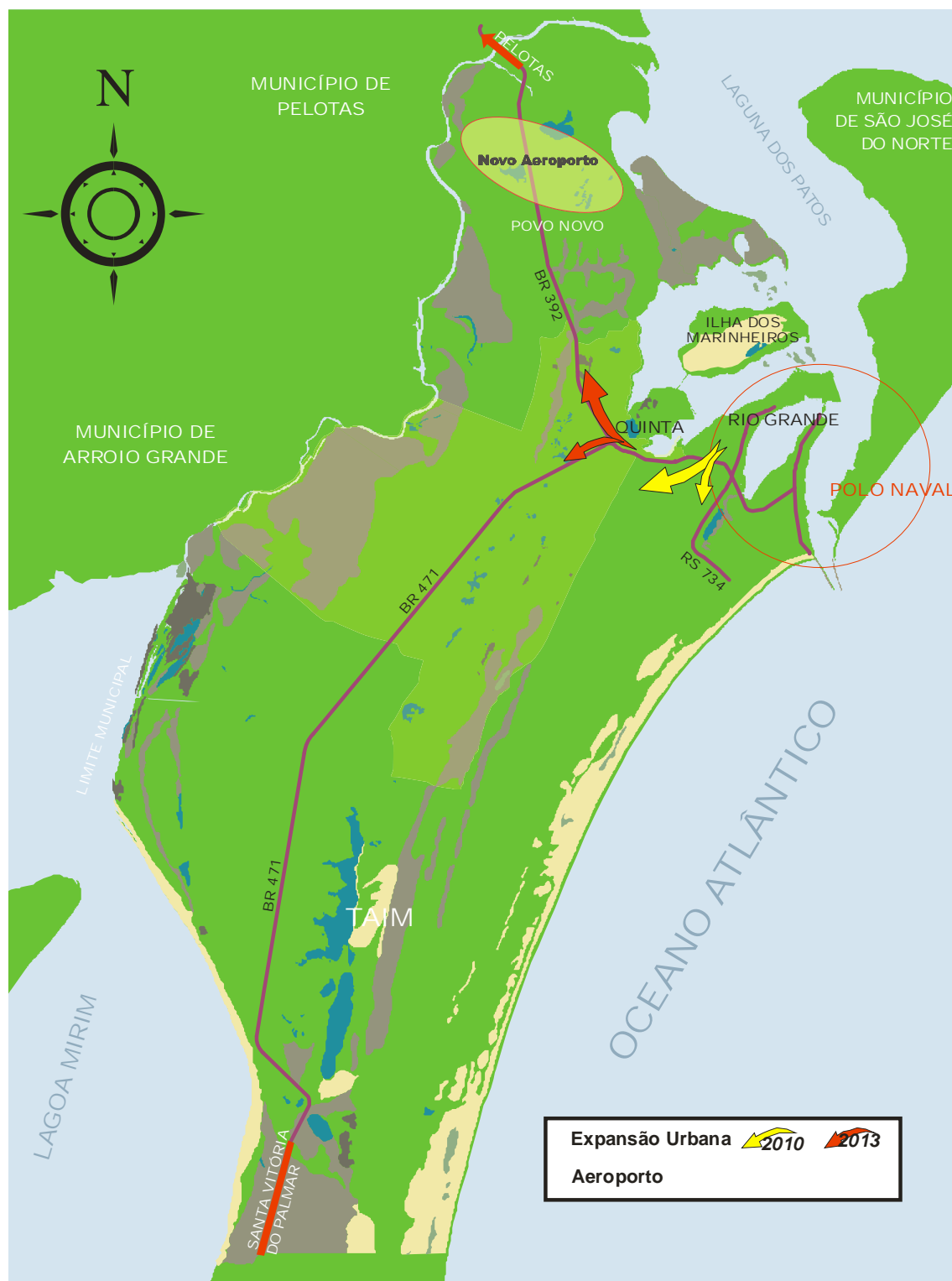



FIG. 14 – Mapa com a tendência ao crescimento urbano

	IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO		Nº	PL-FR-RG01-DIS-001-0	REV. X
	CÓDIGO DO PROJETO:				FOLHA:
	RG - 01				24 de 25
TÍTULO DO DOCUMENTO:					
RELATÓRIO FINAL					

5.4 DEFINIR USOS E OCUPAÇÃO DO SOLO NAS ÁREAS PRIORITÁRIAS

Estabelecer normas e diretrizes para a ocupação do solo no DIRG, priorizando a setorização das atividades industriais dirigidas ao Polo Naval.

Identificar atividades que sejam de interesse do Polo Naval, relacionando e priorizando a implantação junto a ZPE.

Definir áreas na Vila da Quinta, com a finalidade de constituir um distrito industrial, direcionado, especialmente, para suprir as necessidades do complexo Porto/DIRG/ZPE/Polo Naval, e também, da zona urbana de Rio Grande, com empresas de prestação de serviços e logística.

5.5 DEFINIR SISTEMA VIÁRIO

Definir o sistema viário do município, priorizando o estabelecimento do traçado das vias estruturantes, tendo como foco os investimentos no Porto, no Distrito Industrial e Polo Naval, e compatibilizando-as as vias que estruturam as funções urbanas existentes e futuras.

5.6 DEFINIR ÁREA PARA NOVO AEROPORTO

Reservar área de 1,00 x 7,00 km, localizada próxima a BR-392, entre o Povo Novo (Rio Grande) e Pelotas, para a implantação de um aeroporto regional, com capacidade de crescer mais este modal de transporte de cargas ao desenvolvimento sócio-produtivo da aglomeração urbana do sul.

5.7 RECOMENDAR A ELABORAÇÃO DO PLANO DIRETOR DO POLO NAVAL DE RIO GRANDE

Recomendar a realização de estudos técnicos mais aprofundados, para a elaboração do Plano Diretor do Polo Naval de Rio Grande, estabelecendo normas, princípios e diretrizes para o desenvolvimento do Polo, especialmente, levando em consideração os aspectos:

- a) Uso e Ocupação do Solo;
- b) Infraestrutura;
- c) Meio Ambiente;
- d) Sistema Viário;
- e) Destinação dos resíduos;
- f) Política de incentivos fiscais e regime tributário; e
- g) Outros mais específicos.

**IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO****Nº****PL-FR-RG01-DIS-001-0****REV.
X**

CÓDIGO DO PROJETO:

RG - 01

FOLHA:

25 de 25

TÍTULO DO DOCUMENTO:

RELATÓRIO FINAL**5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DO RIO GRANDE, Lei Municipal nº 6.585/2008.

PLANO MUNICIPAL AMBIENTAL, Secretaria Municipal do Meio Ambiente.

CADASTRO GERAL DE ZONEAMENTO E OCUPAÇÃO DO DISTRITO INDUSTRIAL DO RIO GRANDE, Secretaria do Desenvolvimento e dos Assuntos Internacionais – SEDAI, março de 2007.

PLANO DE ZONEAMENTO DAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO DE RIO GRANDE, aprovado pelo Conselho de autoridades portuária do Porto do Rio Grande, agosto de 2008.

LEI FEDERAL Nº 11.508/2007, dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação, e dá outras providências.

DECRETO FEDERAL Nº 6.814/2009, Regulamenta a Lei nº 11.508/2007, que dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação-ZPE.