



PORTOSRIO
DIRETORIA DE GESTÃO PORTUÁRIA
SUPERINTENDÊNCIA DE GESTÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO E NITERÓI
GERÊNCIA DE ACESSO AQUAVIÁRIO - PORTO DO RIO DE JANEIRO

INSTRUMENTO NORMATIVO - CDRJ

Rio de Janeiro, 04 de janeiro de 2023.

Diretoria Responsável: DIRGEP	Gerência Responsável: GERQUA	Elaboração: GERQUA	
Data de criação: 27/12/2022	Início da vigência: 29/12/2022	Próxima revisão: 29/12/2024	Validação: DIRGEP
Assunto: Calados de Operação e Procedimentos Técnico-operacionais do Porto do Rio de Janeiro		Código: 14.001.08	Versão: 4.0

CALADOS DE OPERAÇÃO E PROCEDIMENTOS TÉCNICO-OPERACIONAIS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

1. OBJETIVO

1.1. Divulgar os calados máximos de operação dos navios, nos diversos trechos dos canais de acesso, nos berços dos diversos trechos de cais acostáveis e boias de amarração do Porto do Rio de Janeiro.

1.2. Instituir procedimentos para o acesso aquaviário ao Porto do Rio de Janeiro, com base em critérios técnico-operacionais.

2. ABRANGÊNCIA

Este instrumento normativo abrange a Infraestrutura Aquaviária do Porto do Rio de Janeiro, ou seja, canal de acesso à baía de Guanabara, canal de acesso ao Porto do Rio de Janeiro, canal de acesso ao Cais Comercial (Cais da Gambôa e Cais de São Cristóvão) e seus berços de atracação, canal de acesso aos Terminais de Contêineres / Roll-on Roll-off (TECON-RJ) e seus berços de atracação, além do quadro de boias de Manguinhos.

3. DEFINIÇÕES

- **Atalaia** - É a estrutura operacional e administrativa organizada de forma a prover, coordenar, controlar e apoiar o atendimento do Prático à embarcação em uma Zona de Praticagem (ZP). Também é denominada de Estação de Praticagem.
- **Automatic Identification System (AIS)** - É um sistema de monitoração de curto alcance utilizado em navios e Serviços de Tráfego de Embarcações (VTS). O sistema serve para identificar e localizar

embarcações por intermédio da troca eletrônica de dados com outros navios e estações VTS. Informações tais como identificação, posição, curso e velocidade podem ser exibidas em uma tela.

- **Autoridade Marítima (AM)** – Autoridade atribuída ao Comando da Marinha, a fim de regular embarcações, aquaviários, armadores, auxílios à navegação, atividades de meteorologia marítima, levantamentos hidrográficos, serviço de tráfego de embarcações (Vessel Traffic System - VTS), navegação, cartas náuticas e recolhimento da Tarifa de Utilização de Faróis (TUF). Tais normas têm como principais objetivos a salvaguarda da vida humana no mar, a garantia da segurança do tráfego aquaviário e a prevenção da poluição hídrica.
- **Autoridade Portuária (AP)** – Entidade do poder público federal com jurisdição em um local específico para administrar, fiscalizar e operar portos e outras infraestruturas de transporte.
- **Baixa-mar de Sizígia** – Nível mínimo que a maré pode atingir em maré vazante.
- **Berço de atracação** – Consiste em um local específico no terminal marítimo ou Porto, onde o navio atraca para realizar os serviços de embarque e desembarque de cargas, e passageiros, dentre outros, tais como: troca de tripulação, abastecimentos, inspeção sanitária, receber consumo de bordo, retirada de resíduos e demais que busquem atender as demandas das operações e das embarcações.
- **Calado** – Profundidade em que cada navio está submerso na água. Tecnicamente, é a distância da lâmina d'água até a quilha do navio.
- **Calado Dinâmico** – Denominação usual para Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (FDAQ).
- **Calado Máximo Operacional (CMO)** – É o calado máximo para o qual uma embarcação pode ser carregada em um dado conjunto de condições, mantendo a suficiente Folga Abaixo da Quilha (FAQ), para garantir a passagem segura através de um canal de acesso, canais internos ou de aproximação, bacias de evolução e dos berços, e cujo valor é determinado pela AP, sob coordenação da AM, consoante a Lei dos Portos e a NORMAM.
- **Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ)** - Organização Militar responsável pela segurança do tráfego aquaviário no estado do Rio de Janeiro, subordinada ao Comando do 1º Distrito Naval (Com1ºDN) da Marinha do Brasil (MB).
- **Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN)** – Órgão da Marinha do Brasil, responsável em produzir e divulgar informações de segurança da navegação e do ambiente marinho, a fim de contribuir para a salvaguarda da vida humana e nas atividades relacionadas com a hidrografia, oceanografia, cartografia náutica, meteorologia marinha, navegação aquaviária e auxílios à navegação.
- **Folga Abaixo da Quilha (FAQ)** – Distância entre o ponto mais baixo da quilha e o fundo marinho. Representa a margem de segurança para evitar o encalhe ou a colisão com o relevo submarino ou com objetos submersos.
- **Gerência de Acesso Aquaviário dos Portos do Rio de Janeiro e Niterói (GERQUA)** – Gerência responsável pelo Acesso Aquaviário dos Portos do Rio de Janeiro e Niterói.
- **Gestor de VTMS (CONRIO)** - responsável pelo Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (*Vessel Traffic Management Information System* – VTMS) dos Portos do Rio de Janeiro e Niterói.
- **LOA (*Length Overall*)** – comprimento total do navio.
- **Maré** – Fenômeno cíclico que causa alterações no nível das águas do mar devido à interferência gravitacional da Lua e do Sol.
- **Normas da Autoridade Marítima (NORMAM)** – Conjunto de normas estabelecidas pela Autoridade Marítima (Marinha do Brasil), visando à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição ambiental por parte das embarcações no meio aquaviário.

- **Praticagem** – É o conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação. É constituído de Prático, de Lancha de Prático e de Atalaia.
- **Prático (PRT)** – É o profissional aquaviário não tripulante que presta Serviços de Praticagem embarcado.
- **Ramp-Up** – Procedimento de manobras experimentais ("corridas") com navios de LOA e boca pré-determinados, visando uma avaliação técnica quanto à viabilidade do incremento gradual das dimensões das embarcações que navegam nos canais de acesso, bacias de evolução e áreas marítimas dos terminais do Porto Organizado, a fim de garantir que o processo de transição para operar navios de maior porte ocorra de forma progressiva e segura.
- **Terminais de containers (TECON-RJ)** Terminais de containers do Porto do Rio de Janeiro.
- **Terminal Roll-on e Roll-off (MCAR)** Terminal de Roll-on e Roll-off do Porto do Rio de Janeiro.

4. POLÍTICAS

- 4.1. Lei 12.815/2013, artigo 18, Inciso I, Alínea d.
- 4.2. Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro - NPCP /RJ.
- 4.3. Regulamento de Exploração dos Portos do Rio de Janeiro (REP).
- 4.4. NORMAM-12 / DPC.
- 4.5. NORMAM-26 / DPC.
- 4.6. NORMAM-33 / DPC.

5. DIRETRIZES

5.1. Divulgação dos calados máximos de operação de embarcações do Porto do Rio de Janeiro:

5.1.1. O calado operacional permitido nos berços de atracação dos diversos trechos de cais acostáveis e das boias de amarração do Porto do Rio de Janeiro estão dispostos no ANEXO desta norma.

5.1.2. Seguem as condicionantes para utilização dos berços de atracação:

a) No trecho entre os cabeços 36 e 129, no instante previsto para manobra dos navios, os calados máximos de operação dos berços serão os constantes da tabela do item 5.1.1, acrescidos da altura de maré de enchente, limitada ao máximo de 0,70m, somente permitido aos navios que necessitem desatracar utilizando-se da referida maré de enchente (navios na saída);

b) Entre os cabeços 129 e 216, no instante previsto para manobra dos navios, os calados máximos de operação dos berços, constantes do item 5.1.1, acrescidos da altura da maré de enchente, poderão ser acrescidos de uma altura correspondente ao da altura da maré ao nível de redução da DHN, desde que esta não exceda ao limite de 1,00m, somente permitido aos navios que necessitem desatracar utilizando-se da referida maré de enchente (navios na saída);

- c) Os calados máximos de operação dos berços de atracação, acima listados, acrescidos de maré de enchente, conforme itens a e b, ficam limitados aos calados máximos para tráfego nos respectivos canais de acesso;
- d) Para esses navios, terá necessariamente que ser elaborado e apresentado, o plano de carga/embarque da embarcação, contendo a previsão de carga por dia e as etapas da sequência de embarque, até o término, assinado pelo responsável pela operação (operador portuário) e plano de reboque do navio, com PRT à bordo, em caso de avaria nos seus sistemas de governo e/ou propulsão, para a área de fundeio. As operações deverão estar paralisadas e navio pronto para desatracação, quando do embarque do PRT;
- e) Os navios que operam no Cais Comercial do Porto do Rio de Janeiro (Cais da Gamboa e Cais de São Cristóvão) deverão realizar o giro leve, (com pouca ou nenhuma carga), sempre que possível;
- f) No Cais da Gamboa, se atracar para carregar, gira leve na entrada e atraca por BE (Boreste). Se atracar para descarregar, atraca por BB (Bombordo) e gira leve na saída;
- g) No Cais de São Cristóvão, dependendo dos calados operacionais de entrada e saída, e quando estiver entrando ou saindo pelo Canal Comercial ou pelo Canal do Tecon, a condição será sempre girando leve;
- h) Caso haja alguma restrição operacional do navio, devido à posição dos guindastes à bordo ou devido à alguma característica da operação, tais como a posição da carga ou o tamanho da lança, admite-se a não observação dessa recomendação.

5.1.3. A navegação no canal de acesso ao Porto do Rio de Janeiro, deverá obedecer às seguintes condições:

- a) O canal de acesso ao Porto do Rio de Janeiro é monovia, independente do sentido de acesso. É caracterizado pelo trecho delimitado por boias laterais, localizado entre o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e a Ilha das Enxadas;
- b) A preferência será dos navios que saem do canal, caso não tenha sido combinada a manobra entre navios;
- c) O canal de acesso ao TECON-RJ é monovia e, conforme balizamento, ele é preferencial em relação ao canal de acesso ao Cais Comercial;
- d) Para navios, exceto os de apoio marítimo com LOA até 120m, de forma a salvaguardar a segurança das manobras “de e para” o canal de acesso aos Cais Comercial (da Gamboa e de São Cristóvão), pela extensão do canal de acesso ao TECON-RJ, não poderá haver navios atracados de popa (em mediterrâneo) ao longo da sua passagem “de e para” o Cais de São Cristóvão;
- e) As manobras utilizando-se a extensão do canal do TECON-RJ ao Cais de São Cristóvão ficam limitadas às restrições já estabelecidas nesta Instrução Normativa e LOA de 185m. Para navios, exceto os de apoio marítimo com LOA de até 120m, há a necessidade de não haver navios atracados de popa (em mediterrâneo) ao longo de sua passagem “de e para” o Cais de São Cristóvão.

5.1.4. Divulgação dos calados máximos e regras para tráfego de embarcações nos canais de acesso, conforme segue:

- a) O calado para tráfego de embarcações no canal de acesso às instalações do Cais Comercial, compreendidas entre os cabeços 36 e 110, é de 10,30m, podendo ser acrescido de maré de enchente de 0,70m, limitado ao máximo de 11,00m;

- b) O calado para tráfego de embarcações no canal de acesso às instalações do Cais Comercial, compreendidas entre os cabeços 110 e 129, é de 9,00m, podendo ser acrescido da altura de maré de enchente, de 0,70m, limitado ao máximo de 9,70m;
- c) O calado para tráfego de embarcações no canal de acesso às instalações do Cais Comercial compreendidas entre os cabeços 129 e 202, é de 7,60m, podendo ser acrescido de maré de enchente de 0,70m, limitado à 8,30m. Somente no caso específico de embarcações de apoio marítimo (Off Shore), plenamente operacionais, poderá ser acrescido de maré de enchente até 0,90m, limitado ao valor de 8,50m;
- d) O calado para tráfego de embarcações no canal de acesso às instalações do Cais Comercial compreendidas entre os cabeços 202 ao 205, é de 6,60m, podendo ser acrescido de maré de enchente de 1,00m, limitado à 7,60m;
- e) Em face ao contido na alínea anterior, o tráfego de embarcações com calado superior à 6,60m, pode ser realizado via TECON-RJ, sendo o calado para o tráfego, entre os cabeços 205 ao 216, de 8,20m, podendo ser acrescido de maré de enchente, limitado ao máximo de 9,0m, com LOA limitado à 185m e demais restrições previstas. *Neste caso, as embarcações deverão realizar Programação Prévia junto à Autoridade Portuária, por meio da Gerência de Acesso Aquaviário, de forma a evitar interferências com a manobra de outros navios, em prol da segurança da navegação e do tráfego aquaviário;*
- f) O calado para o tráfego de embarcações no canal de aproximação ao berço compreendido entre os cabeços 216 e 237 é de 8,20m, podendo ser acrescido de maré de enchente de 0,80m, limitado ao valor de 9,00m;
- g) O calado para o tráfego de embarcações no canal de aproximação ao berço 2R12, compreendido entre os cabeços 237 a 244 do TECON 4 - MCAR, é de 12,50m, podendo ser acrescido de maré, limitado ao máximo de 13,00m;
- h) O calado para de o tráfego embarcações no canal de aproximação ao berço 2R11, compreendido entre o Dolfim de Amarração (DMC1) e o cabeço 237 do TECON 5 – MCAR, é de 12,20m, podendo ser acrescido de maré, limitado ao máximo de 12,70m;
- i) O calado para o tráfego de embarcações de até 340 metros de LOA no canal de acesso ao TECON-RJ e sua bacia de evolução será de até 13,80m, podendo chegar até 14,60m com emprego de maré, de acordo com as regras vigentes no ramp-up em curso;
- j) O calado para tráfego de embarcações no canal de acesso de Cotunduba (Canal Varrido) é de 15,85m;
- k) Navios Contêineres com calado até 12,60m, desde que o estado do mar seja até 1(um) na escala *Beaufort*, e demais navios com calado menor ou igual a 11,50m, podem demandar o Porto do Rio de Janeiro pelo Canal de Santa Cruz (Barra Grande ou Canal Norte-Sul), durante o período diurno/noturno.

5.2. A manobra de entrada ou saída de embarcação, sem PRT, destinada ou procedente do Cais de São Cristóvão, com calado máximo igual ou inferior à 6,60m, conforme estabelecido no item 5.1.4, letra c, será realizada pelo canal de acesso às instalações do Cais Comercial.

5.3. A manobra de entrada ou saída de embarcação, sem PRT, destinada ou procedente do Cais de São Cristóvão, com calado máximo entre 6,60m e 7,60m, conforme estabelecido no item 5.1.4, letra d, será realizada preferencialmente pelo Canal do Cais Comercial, podendo ocorrer excepcionalmente pelo canal do TECON-RJ, desde que previamente solicitado e autorizado pela GERQUA, com LOA limitado a 185m e demais restrições previstas.

5.4. O tráfego de embarcações com calado superior à 6,60m, conforme estabelecido no item 5.1.4, letra e, pode ser realizado via TECON-RJ, sendo o calado para o tráfego, entre os cabeços 216 ao 206,

de 8,20m, podendo ser acrescido de maré de enchente, limitado ao máximo de 9,0m, com LOA limitado à 185m e demais restrições previstas. Sendo ainda:

- a) Navios $120m \leq LOA \leq 150m$ – Sem restrição (manobras diurna ou noturna);
- b) Navios $150m < LOA \leq 185m$ – Apenas manobras diurnas;
- c) Estas condicionantes não eximem o Comandante da embarcação, devidamente assessorado pelo PRT da manobra, das responsabilidades em avaliar a segurança da realização da passagem, levando-se em consideração os fatores ambientais e operacionais envolvidos, tais como baixa visibilidade, ou embarcações atracadas à Mediterrâneo (de Popa) no Cais de São Cristóvão.

5.5. A manobra de entrada ou de saída de embarcação destinada ou procedente do Cais de São Cristóvão, através da extensão do canal de acesso ao TECON-RJ, será permitida desde que observadas as seguintes condicionantes:

- a) O calado máximo da embarcação deverá atender aos limites estabelecidos no item 5.1.4, letra d;
- b) Devido às restrições de calado, a prioridade de navegação e manobra no canal do TECON-RJ serão dos navios porta-contentores do TECON-RJ e *Roll-On/Roll-Off do MCAR*;
- c) Embarcações não praticadas até 5.000 de AB, que intencionarem utilizar o canal do TECON-RJ, tanto para entrada quanto para saída, deverão realizar Programação Prévia junto à AP, e informar sua intenção de manobra à Praticagem (por meio da Atalaia), conforme estabelecido na NORMAM 12, capítulo 4, item 0404 – subitem d, com 30 minutos de antecedência, de forma a evitar interferências com a manobra de outros navios em prol da segurança da navegação e do tráfego aquaviário;
- d) O descumprimento do contido no item “c” implicará em falta gravíssima e seus responsáveis estarão sujeitos às punições previstas em ordenamento vigente.

5.6. Estabelecer as seguintes regras com base em critérios técnicos e operacionais para o acesso marítimo ao TECON-RJ:

- a) O diâmetro da bacia de evolução é de 509m, guardado o afastamento de 60m em relação ao parâmetro vertical do cais;
- b) O LOA das embarcações autorizadas a operar no TECON-RJ, é de 340 metros;
- c) O canal de acesso aos berços do TECON-RJ poderá ser demandado por embarcações com boca de até 48,50m e LOA de até 340m, sendo que, para navios de 335,10m até 340m, a boca máxima é de 45,60m;
- d) As manobras de atracação e desatracação das embarcações no TECON-RJ deverão ocorrer em condições meteorológicas consideradas seguras pelo Comandante e PRT, devendo servir como parâmetros vento de intensidade máxima de 15 nós (sem considerar rajadas) e visibilidade mínima de 2,00 milhas náuticas;
- e) Com o intuito de mantermos sempre atualizados as manobras de Ramp-Ups e as dimensões das embarcações (Navios Tipo), que estariam habilitadas a trafegarem pelos canais de acesso, bacia de evolução e demais áreas marítimas do Porto Organizado, em condições especificadas pela CPRJ, serão publicadas no site da PortosRio, no menu “Programação de Navios”, com a identificação “Ramp Up’s de embarcações – Porto do Rio de Janeiro”, todas as atualizações providas da mesma Capitania dos Portos, sobre o aludido tema.

5.7. A manobra de qualquer embarcação na área do porto organizado deverá ser previamente programada junto à AP.

5.8. Com o propósito de garantir a melhoria da consciência situacional, da segurança e da gestão do tráfego aquaviário no porto, as embarcações empregadas nas navegações de longo curso, cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário, como também as unidades e plataformas, como Floating Production Storage and Offloading (FPSO), Floating Storage Unit (FSU), Plataformas Móveis e Unidades Móveis de Perfuração Marítimas, somente poderão demandar ou permanecer na área do porto organizado com o equipamento AIS ativo.

5.9. O equipamento AIS deverá estar permanentemente ligado durante o tempo em que a embarcação se encontrar dentro da área do porto organizado, nas seguintes condições: navegando, fundeada, atracada, amarrada a uma boia, com capacidade de manobra restrita, sem governo ou encalhada.

5.10. Qualquer manobra, ou mesmo a permanência de embarcação na área do porto organizado com o AIS inativo, somente poderá ocorrer com expressa autorização da AP, mediante prévia solicitação do armador ou seu preposto.

5.11. A manobra ou permanência de embarcação na área do porto organizado com o AIS inativo e sem a expressa autorização da AP, representará falta gravíssima, ficando o infrator sujeito as penalidades previstas no ordenamento vigente.

5.12. O armador ou seu preposto deverá encaminhar solicitação para manobrar ou permanecer na área do porto organizado com o AIS inativo, seja por problemas técnicos ou de segurança, diretamente à GERQUA, com as devidas justificativas.

5.13. A GERQUA, em conjunto com a CONRIO, avaliará o pleito, considerando os riscos envolvidos, e se manifestará expressamente em resposta a solicitação apresentada.

6. PAPÉIS E RESPONSABILIDADES

GERQUA – Analisar se as embarcações que solicitam acesso ao Porto do Rio de Janeiro possuem o calado de operação, LOA e boca condizentes ao estabelecido nesta Instrução Normativa.

7. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

Tabela de calados dos berços dos diversos trechos de cais acostáveis e boias de amarração colocados à disposição dos usuários do Porto do Rio de Janeiro.

8. NOTAS EXPLICATIVAS

8.1. Este Instrumento Normativo possui validade de 2 (dois) anos, podendo ser revisada em menor tempo, sempre que houver necessidade, objetivando a melhoria constante das condições operacionais do porto e a Segurança da Navegação.

8.2. O não cumprimento de quaisquer dos itens descritos nesta Instrução Normativa implicará em falta grave e os responsáveis estarão sujeitos às punições previstas em ordenamento vigente.

8.3. Este Instrumento Normativo foi aprovado na 2575ª reunião da DIREXE, realizada em 29/012/2022.

ANEXOS

BERÇO	TRECHO/REFERÊNCIA	CABEÇO	CALADO (m)
2NRF	Quadro de Boias de REFIT	-	11,47
2N01	Esmapa (parte 1)	36 a 38	5,30
	Esmapa (parte 2)	38 a 43	8,90
2N02	Terminal de Passageiros 1	43 a 53	8,90
2N03	Terminal de Passageiros 2	53 a 62	8,90
2N04	Armazéns 4 e 5 (parte 1)	62 a 67	8,90
	Armazéns 4 e 5 (parte 2)	67 a 70	8,90
	Armazéns 4 e 5 (parte 3)	70 a 73	9,50
2N05	Armazém 6 (parte 1)	73 a 77	9,50
	Armazém 6 (parte 2)	77 a 79	9,60
2N06	Armazéns 7 e 8 (parte 1)	79 a 81	7,30
	Armazéns 7 e 8 (parte 2)	81 a 86	8,20
	Armazéns 7 e 8 (parte 3)	86 a 90	9,00
2N07	Pátio 8/9	90 a 100	10,50
2N08	Pátio 9	100 a 109	10,50
2N09	Armazém 10 (parte 1)	109 a 110	10,50
	Armazém 10 (parte 2)	110 a 116	9,50
2N10	Terminal de Trigo	116 a 125	9,10
2N11	Armazém 13 (parte 1)	125 a 129	9,10
	Armazém 13 (parte 2)	129 a 134	6,90
2P14	Terminal Petrobras (Armazem 14)	134 a 139	6,80
2P15	Terminal Petrobras (Armazem 15)	139 a 146	6,90
2N16	Armazém 16	146 a 152	5,00
2N17	Armazém 17	152 a 157	3,30
2N18	Armazém 18	157 a 162	2,90

2PAL	Terminal Petrobras AL (parte 1)	166 a 170	3,90
	Terminal Petrobras AL (parte 2)	170 a 175	6,00
	Terminal Petrobras AL (parte 3)	175 a 178	5,80
2P19	Terminal Petrobras SC (parte 1)	178 a 180	5,80
	Terminal Petrobras SC (parte 2)	180 a 190	8,10
2TS1	Terminal Siderúrgico (parte 1)	190 a 197	8,60
2NTO	Terminal de Óleo (parte 1)	197 a 201	8,00
	Terminal de Óleo (parte 2)	201 a 204	6,10
	Terminal de Óleo (parte 3)	204 a 205	8,00
2TS2	Terminal Siderúrgico (parte 2)	205 a 209	8,60
	Terminal Siderúrgico (parte 3)	209 a 212	9,00
2TS2	Terminal Siderúrgico (parte 4)	212 a 214	9,00
	Terminal Siderúrgico (parte 5)	214 a 215	8,60
	Terminal Siderúrgico (parte 6)	215 a 216	4,30
2R11	Terminal - MCAR 2	DMC1 a 237 Dolfim de amarração	12,20
2R12	Terminal - MCAR 1	237 a 244	12,50
2C21	TECON - MRIO 2	244 a 260	14,60 (*)
2C22	TECON - MRIO 1	260 a 277	14,60 (*)
2C11	TECON - ICTSI 2	277 a 290	14,60 (*)
2C12	TECON - ICTSI 1	290 a 304	14,60 (*)

Obs.: (*) dependendo da conclusão do ramp-up e de acordo com a alínea g do item 5.1.4, e também de acordo com o item VII do parágrafo §3º.



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Rangel De Mello, Gerente - Substituto**, em 05/01/2023, às 17:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Roque Antonio Perez Pizarroso Junior, Gerente**, em 09/01/2023, às 10:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **6690111** e o código CRC **BFD5BC8D**.



Referência: Processo nº 50905.000062/2020-58



SEI nº 6690111

Rua Dom Gerardo 35, 10º andar - Edifício Sede - Bairro Centro
Rio de Janeiro/RJ, CEP 20090-905
Telefone: 2122198600 - www.portosrio.gov.br