



PortosRio
AUTORIDADE PORTUÁRIA



Plano de Negócios

2024

Sumário

INTRODUÇÃO	4
1 Novos Negócios	5
1.1. Novos arrendamentos.....	5
1.1.1. Porto do Rio	6
1.1.2. Porto de Itaguai.....	11
1.1.3. Porto de Angra dos Reis	13
1.1.4. Contratos de Uso temporário	13
1.2. Cessões onerosas	14
1.2.1 Porto do Rio	14
1.2.2. Porto de Itaguai.....	15
1.2.3. Porto de Angra dos Reis	16
2 Gestão Portuária	18
2.1 Porto do Rio.....	18
2.1.1. Elaboração e execução de projeto e obras de dragagem para viabilizar a operação de navios de até 366m	18
2.1.2. Dragagem de manutenção	19
2.1.3. Executar as obras de modernização e ampliação do Cais da Gamboa	19

2.1.4. Dragagem no canal comercial, bacia de evolução e berços do cais da Gamboa e de São Cristóvão.....	19
2.1.5. Implantação do Calado Dinâmico.....	20
2.1.6. Implantação do VTMS.....	21
2.2. Porto de Itaguaí.....	22
2.2.1. Viabilizar a expansão e melhorias das linhas férreas.....	22
2.2.2. Dragagem de aprofundamento e alargamento do Canal Derivativo	22
2.2.3. Área de fundeio para navios com calado de 18,30m.....	22
2.2.4. Estudo para a implantação de áreas dedicadas ao descomissionamento de embarcações e plataformas de petróleo.....	23
2.3. Porto de Niterói.....	23
2.3.1. Dragagem do Canal de São Lourenço.....	24
3 Investimentos.....	25
3.1 Investimentos da administração portuária.....	25
3.2 Investimentos dos arrendatários.....	26
4 Projeções.....	28
4.1. Projeções de cargas.....	28
4.2. Projeções de receitas tendenciais.....	30
4.3. Projeções de receitas incrementais.....	31
5 Sustentabilidade.....	33
5.1 Ações de Sustentabilidade.....	33



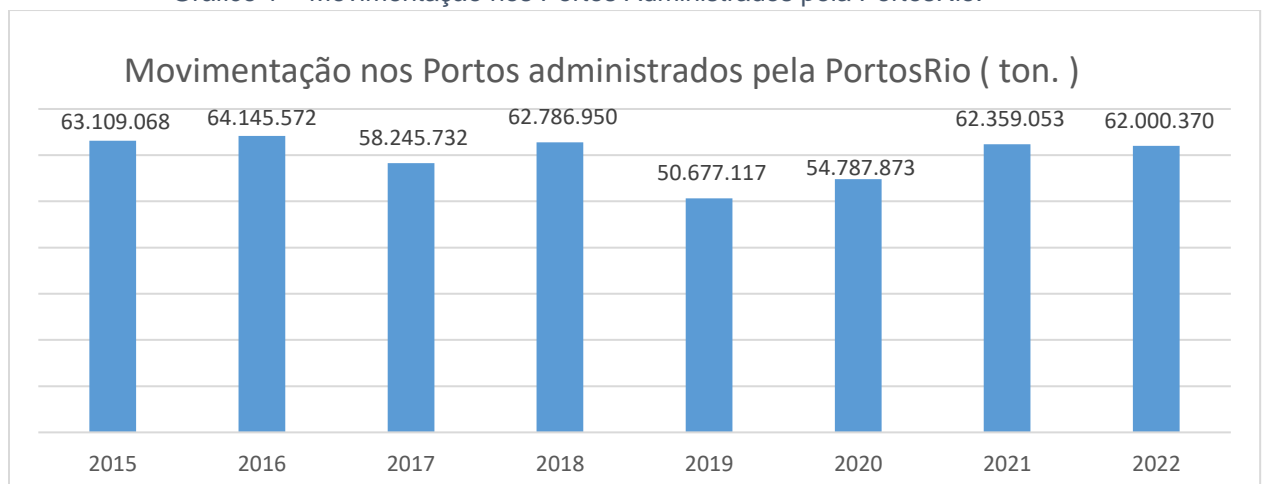
INTRODUÇÃO

A elaboração anual do Plano de Negócios tornou-se uma obrigação legal das empresas estatais a partir do estabelecidas pela Lei nº 13.303, de 2016, em especial no que tange ao disposto no § 1º, inciso I, do seu art. 23. Mas, para além da obrigação legal, o Plano é um importante instrumento de formalização das diretrizes da estratégia de negócios da empresa, sendo, desde muito antes da edição da Lei nº 13.303, uma boa prática das corporações para orientar sua atuação no seu mercado alvo.

Assim, considerando a relevância desse instrumento para o negócio da empresa e levando em conta que os projetos do setor de infraestrutura de transportes têm longo prazo de maturação e de execução este Plano de Negócios (PN) descreve os projetos, mas a execução e a receita de novos negócios ocorrem ao longo dos anos, tendo como objetivo conciliar a estratégia com o ambiente de negócios da empresa. Neste sentido, o plano pode ser considerado um documento que deve ser constantemente atualizado para que seja útil à obtenção dos objetivos propostos.

O PN é um instrumento relevante que permite à Companhia lidar com as mudanças do meio ambiente interno e externo, contribuindo sobremaneira para o sucesso da empresa. Esse é um documento multidisciplinar, que foi produzido com a contribuição de colaboradores das diversas áreas da PortosRio.

Gráfico 1 – Movimentação nos Portos Administrados pela PortosRio.





1

Novos Negócios

Com objetivo de melhorar o desempenho da Companhia, a empresa vem buscando junto ao mercado desenvolver seus ativos para atividades operacionais e não operacionais.

Na sequência do documento, são apresentadas as principais ações em andamento e planejadas nos portos administrados pela PortosRio.

Antes de apresentar o detalhamento dos novos arrendamentos, é importante destacar que, no momento da elaboração deste plano, está em andamento a proposta dos novos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) dos portos administrados pela PortosRio, portanto, a classificação e a destinação de áreas poderão sofrer alterações que serão incorporadas em eventuais revisões do plano.

1.1. **N**ovos arrendamentos

Uma das principais formas de atrair novos entrantes e, conseqüentemente, fontes adicionais de recursos, são os arrendamentos que podem ser conduzidos nos ritos ordinário ou simplificado. Nessa modalidade de contrato, as áreas devem ser destinadas às operações portuárias, ou seja, movimentação de cargas descarregadas ou carregadas em embarcações.

A PortosRio vem trabalhando para que áreas ainda não arrendadas e que, por consequência, não proporcionam o devido retorno econômico para Companhia, passem a gerar resultado financeiro com novos contratos de arrendamento. Nesse contexto, a seguir, são apresentadas oportunidades de novos

arrendamentos para os portos do Rio e Itaguaí, uma vez que os portos de Angra dos Reis e Niterói já estão totalmente arrendados.

1.1.1. Porto do Rio

Considerado um dos principais portos brasileiros, o Porto do Rio está situado na Baía de Guanabara, numa área que se estende da região central da cidade até o bairro do Caju.

Possui uma área de aproximadamente 1,514 milhão m², entre terminais arrendados e arrendáveis, dos quais ainda estão disponíveis cerca de 290 mil m², além dos 6 contratos de arrendamentos de longo prazo e 3 contratos de arrendamento transitório em vigor.

No que diz respeito a novos arrendamentos de longo prazo, destaca-se que este documento considera o cenário de concretização da substituição total de áreas do contrato da Triunfo, que desloca o atual arrendamento do cais de São Cristóvão para cais da Gamboa, onde atualmente já ocorrem parte das operações daquela arrendatária.

Feita essa observação, os novos arrendamentos contemplam as seguintes cargas:

Terminal de Granel Líquido



Terminal de Granel Sólido



Terminal de Carga Geral



Apoio logístico offshore



Figura 1 - Localização dos novos arrendamentos previstos para o Porto do Rio.



Fonte: Google Earth. Adaptação

Conforme pode ser observado na Figura 1, o Porto do Rio possui ainda 8 áreas nas quais podem ser realizados novos arrendamentos. Somados aos 6 arrendamentos de longo prazo em vigor, o Porto do Rio poderá ter uma nova configuração de 14 contratos de arrendamento de longo prazo. A seguir, este plano apresenta informações sobre cada dessas áreas.

1.1.1.1. RDJ06

É um dos dois terminais de graneis líquidos instalados no Porto do Rio, voltado para atender a movimentação de lubrificantes, com 13.570 m². Atualmente, a área está sob contrato de transição junto à empresa Iconic, que opera tanques de armazenagem de óleo lubrificante recebidos via dutos desde o ponto de atracação localizado no Cais de São Cristóvão, no berço do Terminal de Óleo.

O contrato de transição recentemente firmado permite que a empresa explore a área por um período de seis meses, podendo haver sucessivas celebrações de novos contratos com o arrendatário transitório até que haja a licitação em definitivo, cujo processo está em trâmite junto à Antaq.

1.1.1.2. RDJ06A

Compreende área de 13.453 m², na qual estão instalados tanques de armazenagem de óleo lubrificante e produtos químicos, que recebem, via dutos a carga proveniente das atracções realizadas em berço localizado no cais do terminal Rio Brasil Terminal 1.

Esse terminal é operado pela empresa Ultracargo, que tem contrato de transição para exploração da área, em condições similares às da Iconic, descritas no item anterior. No caso dessa área, o processo para o novo arrendamento de longo prazo tende a seguir o rito ordinário, sendo que o estudo de viabilidade para embasar a licitação está em elaboração por consultoria contratada pela PortosRio.

1.1.1.3. RDJ07

Esta área de 71.945 m², localizada no cais de São Cristóvão e da Gamboa, explorada pela Petrobras para atividades de apoio à operação offshore sob

contrato de transição, nos mesmos moldes dos casos já mencionados das áreas RDJ 06 e RDJ 06A. Numa parte dessa área, também está instalado um armazém lonado, onde acontece a operação de armazenagem de concentrado de zinco, da empresa Nexa Resources.

A empresa recebeu doação de um estudo de viabilidade para implantação de um arrendamento para o novo terminal de apoio às operações offshore. Atualmente o estudo foi concluído pela Infra S.A. e o processo será encaminhado para consulta pública.

1.1.1.4. RDJ09

Localizada no cais de São Cristóvão, esta área de 48.488 m² é atualmente explorada pelo Terminal de Produtos Siderúrgicos da empresa Triunfo Logística. A arrendatária apresentou pleito de substituição total da área, para deslocar seu terminal para a faixa de cais da Gamboa, onde realiza parte de suas operações de produtos siderúrgicos.

Considerando o possível cenário de efetivação da substituição de áreas cujo processo estava em curso na Secretaria no momento de elaboração deste documento, o estudo de novo arrendamento considera migrar a operação de offshore, que ocorre parte no cais da Gamboa e parte no cais de São Cristóvão, para as áreas RDJ07 e RDJ09. Isso proporciona ganhos operacionais de uma operação alocada numa só faixa de cais. Esse estudo havia sido encaminhado pela SNPTA à Infra S.A. para adequações e subsequente prosseguimento do processo de arrendamento ordinário.

1.1.1.5. RDJ10

Outro terminal que já teve sua licitação incluída no rol de áreas arrendáveis pela SNPTA, é o trecho do Cais da Gamboa compreendido entre o pátio 12 e o final do armazém 14, para o qual a PortosRio recebeu manifestações de interesse por empresas do mercado, inclusive com a doação de estudos de viabilidade, os quais haviam sido enviados à SNPTA no momento da elaboração deste documento e posteriormente encaminhados à Infra S.A.

A demanda potencial identificada para a área é a armazenagem de carga geral e apoio à operação offshore.

1.1.1.6. RDJ011

Área com 7.697 m², localizada na retroárea do porto, vizinha ao RDJ06A, com a perspectiva de novos investimentos da MRS nas linhas ferroviárias internas do porto, inclusive nas proximidades dessa área, surge a possibilidade de recebimento e/ou escoamento de carga direto da composição ferroviária para pátio de estocagem que pode ser construído nessa área. Nesse sentido, a PortosRio recebeu a doação de EVTEA por empresa do mercado e encaminhou à SNPTA visando a licitação de arrendamento em formato simplificado.

1.1.1.7. RDJ012 (Ilha da Pombeba)

Como apresentado anteriormente, o porto do Rio de Janeiro não possui grandes áreas disponíveis para novos arrendamentos, tornando-se um gargalo para expansão terrestre do porto após a realização dos arrendamentos já planejados. Por isso, um projeto de longo prazo a ser desenvolvido pela PortosRio é a utilização da Ilha da Pombeba, localizada a cerca de 500 m do cais de atracação.

Conforme projeto conceitual já desenvolvido, o desenvolvimento de novos terminais na Ilha da Pombeba é uma alternativa potencialmente viável para ampliar a área de expansão do Porto do Rio. Entretanto, devem ser elaborados estudos mais detalhados que confirmem a viabilidade de uso da ilha para implantação de novos terminais no futuro.

1.1.1.8. RDJ12 (Ilha do Braço Forte)

Outro local que futuramente poderá ser explorado é a Ilha do Braço Forte. Com 32 mil m², a ilha situada a aproximadamente 13km do porto do Rio, está disponível para o desenvolvimento de atividades operacionais.

Visando operacionalizar o funcionamento do local, a PortosRio tem buscado junto ao mercado formas que possam viabilizar o uso da ilha. Uma das ações discutidas é a possibilidade de implantar instalações voltadas à armazenagem

de combustível (GNL) para abastecimento de embarcações. Contudo, para que essa ideia possa avançar, são necessários estudos mais aprofundados.

1.1.2. Porto de Itaguaí

Distante aproximadamente 75km da capital, Itaguaí é considerado o segundo maior porto público do país em volume de carga movimentada. Concebido como “Porto-Indústria”, possui ampla área terrestre, tendo sob sua gestão cerca de 2 milhões de metros quadrados, nos quais podem-se instalar os mais diversos tipos de empresas. Diferentemente do porto do Rio, Itaguaí ainda possui inúmeras áreas a serem concedidas para novos arrendamentos, as quais são apresentadas na Figura 2.



Figura 2 - Localização dos novos arrendamentos previstos para o Porto do Rio.

Fonte: Google Earth. Adaptação PortosRio.

Cabe ressaltar que algumas das áreas apresentadas na figura 2 já estão com processos de arrendamentos junto ao Poder Concedente e outras ainda em fase de estudos técnicos.

1.1.2.1. Área Multiuso 1 e 2

Área com 1.122.943 m² designada como não afeta à operação portuária e com perspectiva no longo prazo para implantação de planta industrial.

1.1.2.2. Área Multiuso 3

Considerando o potencial do Porto de Itaguaí no mercado de óleo e gás, para esta área está prevista, no médio prazo, a implantação de planta industrial desse ramo. A área é designada à atividade não afeta à operação portuária e possui 966.949 m².

1.1.2.3. Área Multiuso 4

Atualmente, estuda-se a implantação de projetos ligados a transição energética no local, como por exemplo, uma planta de produção de hidrogênio verde e em outra parte atividade afeta à operação portuária. A área possui um total de 583.376 m².

1.1.2.4. ITG02

Área de 255.548 m² localizada entre os terminais de minério de ferro da CSN e da Vale, para a qual está em andamento processo de arrendamento de longo prazo para um novo terminal de minério, apontado como um dos maiores arrendamentos já realizados pelo Governo Federal, com estimativa de investimentos de cerca R\$ 2,7 bilhões para sua implantação.

Quando entrar em operação, o terminal deverá movimentar cerca de 5 milhões de toneladas nos primeiros anos, chegando até 30 milhões de toneladas no longo prazo. O projeto já passou pela fase de consulta pública e foi encaminhado ao TCU pela secretaria de Portos, onde encontrava-se em análise quando da elaboração do presente documento.

1.1.2.5. ITG03

Área de 22.564 m², incluindo a área do berço 201, de 2.585 m², a qual foi arrendada à empresa VALESUL até 2012, para movimentação, armazenagem e expedição de granéis minerais sólidos. O terminal possui em seu layout de área diversas construções e equipamentos necessitando de manutenções, reparos, substituições e reformas.

Em 2021, foi conduzido um processo de arrendamento simplificado da área, que chegou à etapa de Aviso de Convocação, por meio do qual a Antaq tornou público que realizaria o leilão no dia 19/11/2021. Entretanto, ao

identificar que não houve demanda de mercado com a modelagem feita, a licitação foi cancelada.

Novos estudos passaram a ser desenvolvidos com a modelagem de arrendamento ordinário, a partir da identificação de demanda para movimentação de granéis sólidos. Atualmente, o EVTEA que a PortosRio recebeu como doação está em análise na Antaq.

1.1.2.6. Terminal Multiuso 1

Áreas *greenfield*, localizadas em Área de Proteção Ambiental, disponíveis para arrendamento no longo prazo, com perspectiva de movimentação de Carga Geral e Granéis Líquidos e Sólidos. As duas áreas juntas possuem um total de 119.943 m².

1.1.2.7. Terminal Multiuso 3

Área com 67.972 m² e que atualmente não possui exploração comercial. Vislumbra-se, no longo prazo, a implantação de Terminal de Carga Geral e Granel Sólido.

1.1.3. Porto de Angra dos Reis

O contrato de arrendamento vigente vence em dezembro de 2023 e a PortosRio comunicou a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários a intenção de realizar licitação para novo arrendamento. Portanto, para o ano de 2024 a área do Porto de Angra dos Reis está disponível para exploração por meio de novo contrato de arrendamento. A expectativa é que o processo licitatório seja concluído ainda no ano de 2024.

1.1.4. Contratos de Uso temporário

A Antaq divulgou que haverá alteração na Resolução Normativa nº7/2016, criando a possibilidade de formalização de contratos pelo uso do “espelho d’água”. Com isso, em 2024, a Companhia tem a expectativa de melhor explorar as áreas de fundeio com a formalização de contratos para atividades específicas que remunerem melhor a empresa ao invés da tarifa portuária.

1.2. Cessões onerosas

As cessões onerosas são concessões de áreas relacionadas a atividades não operacionais, cujo processo licitatório fica a cargo da própria Autoridade Portuária.

Assim, as explorações das áreas nesta modalidade podem ser destinadas ao suporte à operação portuária em atividades como truck center; Áreas de Apoio Logístico (AALP); depósitos de contêineres vazios (Depot), além de atividades industriais ou de desenvolvimento imobiliário.

1.2.1 Porto do Rio

Quando produzido este documento, no Porto do Rio havia algumas áreas que foram identificadas pela equipe de novos negócios sendo passíveis de formalização de instrumento contratual de cessão onerosa.

Alguns imóveis que podem ser destinados a atividades não operacionais, localizados nas proximidades do Porto do Rio de Janeiro são:

Tabela 1. Avaliação imobiliária de áreas destinadas as cessões onerosas.

Localização	Área (m ²)	Valor Locativo Mensal
Rua da Igrejinha, 01/Rua Benedito Otoni, 52/60 e 62/64	6.020,73	49.200,00
Avenida Rodrigues Alves, 827, Santo Cristo	1.590,00	27.900,00
TOTAL	7.526,34	88.100,00

Fonte: PortosRio.

Além dessas áreas, o Armazém 18, atualmente utilizado para atividades administrativas internas e também locado para o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), é outra área com potencial de mercado para cessão onerosa, devido à sua localização vizinha às áreas operacionais do porto e à faixa de cais.

1.2.2. Porto de Itaguaí

Assim como o Porto do Rio, o Porto de Itaguaí possui áreas que podem ser destinadas ao suporte às operações portuárias, a quais são apresentadas na imagem abaixo.

Figura 3 - Localização das áreas para cessão onerosa no Porto de Itaguaí.



Fonte: Google Earth. Adaptação PortosRio.

Buscando entender o potencial retorno de cada uma das áreas listada acima, na sequência são apresentadas informações acerca dos locais descritos na Figura 3.

1.2.2.1 Área de Apoio Operacional 1

Trata-se de uma área *greenfield* que não gera nenhum retorno financeiro à Companhia. Até por isso a empresa tem buscado formas de viabilizar a operacionalidade do local. Uma dessas ações é a cessão onerosa da área por um período de 20 anos.

Na área será permitido explorar atividade de depósito de contêiner vazio, armazenagem e estufagem de cargas, além do cessionário poder implantar

um desvio ferroviário para dentro da área e pleitear junto à Receita Federal autorização para transformar a área em recinto alfandegado para exportação.

1.2.2.2 Área de Apoio Operacional 2

Com a finalidade de organizar o fluxo de cargas, minimizar o conflito portocidade, bem como prover uma estrutura adequada aos caminhoneiros e usuários do porto de Itaguaí, estão em andamento estudos para a implantação de um pátio de estacionamento de caminhões. A área em questão possui 38.934m². Após a conclusão dos trabalhos, o pátio de estacionamento deve estar apto a receber cerca de 260 carretas, número que pode vir a ser ajustado durante a elaboração do projeto.

1.2.2.3 Área do Estacionamento

A área de estacionamento próxima à administração portuária vinha sendo ocupada há anos pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), através de cobrança por tarifa. Para prover a regularização da ocupação da área, a PortosRio realizou o Regime de Contratações das Estatais (RCE) 01/2020, em que apenas a CSN apresentou lance. Concluídos os processos de adjudicação da licitação, será firmado o contrato de cessão onerosa para a área.

1.2.3. Porto de Angra dos Reis

Uma das regiões mais demandadas no Rio de Janeiro para turismo é Angra dos Reis. Conhecida pelas belezas naturais, o local está sendo objeto de estudos conduzidos pela Secretaria Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões (SNAIC) do Ministério do Turismo e Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União (SPU) do Ministério da Economia.

A PortosRio, por sua vez, possui imóveis que estão situados próximos à beira-mar, localizados em áreas estratégicas, que têm sinergias com os estudos em condução pela União, com potencial para celebração de contratos de cessões onerosas para empreendimentos voltados ao desenvolvimento imobiliário.

Figura 4 - Localização das áreas para cessão onerosa no Porto de Angra.



Fonte: Google Earth. Adaptação PortosRio.

Com base nas avaliações encomendadas pela PortosRio, os imóveis possuem os seguintes valores imobiliários:

Tabela 2 – Avaliação dos imóveis em Angra dos Reis.

Imóveis	Área (m ²)	Valor Locativo
Lote 1 - Av. Oswaldo Martins	4.120	55.700,00
Lote 2 - Av. Oswaldo Martins	2.247	36.000,00
Lote 8 - Alameda Industrial (sub-lotes 1 e 10)	17.223	193.000,00
Total	38.201	284.700,00

Fonte: PortosRio.



2

Gestão Portuária

A gestão portuária tem como um dos principais objetivos gerenciar as diversas atividades correlacionadas aos portos da PortosRio, compreendendo desde as operações de logística, gestão e controle do fluxo de cargas passageiros, interface com as empresas de transportes fluviais e agências marítimas, além das de identificar e executar as obras necessárias para o bom funcionamento dos terminais. Nessa linha de atuação, a seguir são apresentados os principais projetos a serem desenvolvidos pelos portos.

2.1 **P**orto do Rio

2.1.1. **Elaboração e execução de projeto e obras de dragagem para viabilizar a operação de navios de até 366m**

Nos últimos tempos tem sido cada vez mais divulgado o interesse por parte dos armadores em empregar embarcações cada vez maiores nas rotas marítimas.

Seguindo nesta linha, com o objetivo de atender ao mercado, a gestão do porto do Rio iniciou os estudos necessários para prover a infraestrutura aquaviária adequada para o recebimento de navios com até 366 metros de comprimento.

Como consequência, após processo licitatório, foi contratada a obra de dragagem que tem como escopo a retirada de aproximadamente 2,1 milhões m³, com um investimento em torno de R\$160 milhões com o objetivo de adequar o canal de acesso para o recebimento dessas embarcações de grande porte.

Estima-se a conclusão da obra no início do 2º semestre de 2024.

2.1.2. Dragagem de manutenção

Visando garantir que as manobras ocorram sem interrupções por falta de profundidade, alinhado ao aumento da segurança marítima, está em estudo a contratação dos serviços de dragagem de manutenção periódica nos portos do Rio de Janeiro e Niterói, ação que também será executada nos demais portos sob administração da PortosRio. O início do processo de contratação desse serviço está previsto para o 1º semestre de 2024.

2.1.3. Executar as obras de modernização e ampliação do Cais da Gamboa

Com investimentos da ordem de R\$ 140 milhões, é uma das principais obras para o Porto do Rio de Janeiro.

Após a execução dos trabalhos, a profundidade de projeto, do respectivo trecho de cais do Porto, aumentará da cota -8,00 m para a cota -13,50 m.

As condições atuais de infraestrutura não atendem a necessidade das grandes embarcações, que demandam aproximadamente 12 a 13 metros de calado operacional.

Conseqüentemente, o Porto do Rio de Janeiro deixa de incrementar os mercados já existentes e de explorar novas possibilidades. Os serviços tiveram início em junho de 2022, com expectativa de conclusão em até 18 meses.

O valor mencionado no início desse item contempla as obras de reforço e melhoria do cais, necessitando de uma posterior dragagem para atingir a nova cota de profundidade estabelecida, cuja previsão de realização está para 2024.

2.1.4. Dragagem no canal comercial, bacia de evolução e berços do cais da Gamboa e de São Cristóvão.

Está prevista para o 1º semestre de 2024 a conclusão do projeto de dragagem para o canal comercial, bacia de evolução e berços do Cais da Gamboa, com

vistas a posterior elaboração de Termo de Referência objetivando a contratação das respectivas obras.

2.1.5. Implantação do Calado Dinâmico

No processo de implantação do Calado Dinâmico no Porto do Rio de Janeiro, optou-se pela utilização do software ReDRAFT®, da empresa ARGONAUTICA, vinculada à Universidade de São Paulo (USP), para cálculo da Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (FDAQ), o qual já é utilizado como uma ferramenta de apoio à tomada de decisões operacionais (“GO/NO GO”) no caso de navios contêineres de maior calado que venham a navegar no Canal “Norte-Sul”, bem como no planejamento das manobras por parte da Praticagem. No porto do Rio de Janeiro já foram concluídas as corridas de verificação para atestar a confiabilidade da modelagem matemática do software ReDraft®.

Pretende-se, ao final, implantar, no âmbito desta Autoridade Portuária, uma sistemática para uso de um software de calado dinâmico com vistas ao incremento dos calados operacionais bem como das janelas de operação do porto. Ou seja, oferecer a seus usuários condições de infraestrutura aquaviária que induzam o aumento do volume de carga transportada, que possibilitem menor estadia, bem como diminuam o risco de pagamento de *demurrage*.

Atualmente, o ReDRAFT® recebe informações das boias meteo-oceanográficas RJ3 e RJ4 do SiMCosta, bem como os dados advindos de um marégrafo e um anemômetro instalados na ICTSI-Rio (antiga Libra Terminais), além de um perfilador hidroacústico de correntes (*Acoustic Doppler Current Profiler - ADCP*) instalado na boia nº 02 do Canal do TECON. Adicionalmente, o *software* incorpora os dados meteo-ocenográficos do Subsistema de Monitoramento Ambiental (SMA) do Vessel Traffic Maritime Information System (VTMIS) dos Portos do Rio de Janeiro e Niterói.

O efetivo uso e prática do Calado Dinâmico no Canal “Norte-Sul” está prevista para o 1º trimestre de 2024, posto que a Autoridade Marítima estabelece como



pré-requisito à homologação do uso do *software*, a prontificação dos dados gerados pelo Sistema de Monitoramento Ambiental - SMA, cuja implantação foi concluída pela PortosRio em dezembro de 2022. Ato contínuo à conclusão desse processo de homologação, dar-se-á início à etapa de *ramp up* das manobras, com elevação gradual dos calados operacionais dos navios nesse canal, a partir dos dados gerados pelo ReDRAFT®. Projeta-se também implantar o uso do ReDRAFT® no Canal de Cotunduba dentro dessa mesma moldura temporal.

2.1.6. Implantação do VTMISS

O projeto de Implementação do Sistema de Informação e Gerenciamento do Tráfego de Embarcações (VTMISS) da PortosRio encontra-se em curso nos portos do Rio de Janeiro, Niterói e Itaguaí. Em um primeiro momento o VTMISS será implantado nos portos do Rio de Janeiro e Niterói, para posteriormente ser também implementado no porto de Itaguaí.

A implantação do VTMISS será feita de forma modular, sendo dividida em 3 (etapas), a saber: 1ª Fase - ativação de Local Port Services (LPS); 2ª Fase - ativação de Vessel Traffic Services (VTS); e 3ª Fase - ativação de Vessel Traffic Management Information System (VTMISS). O objetivo desta decisão foi compartimentar o projeto de forma a tornar sua implantação mais eficaz e acessível até que sejam atingidos os níveis exigidos por um VTMISS. Atualmente, a 1ª Fase (LPS) do projeto encontra-se em curso, com seu prazo de ativação atualmente previsto para o 2º semestre de 2024.

O projeto do VTMISS se baseia na aquisição, instalação e integração de diversos equipamentos de alta complexidade tecnológica e pelo levantamento de dados meteo-oceanográficos em tempo real. O VTMISS ficará permanentemente guarnecido e capacitado a acompanhar, identificar e visualizar o tráfego aquaviário na sua área de responsabilidade, de modo a considerar todos os fatores que o influenciam. Tem, ainda, como finalidade prover respostas imediatas às diversas ocorrências que possam interferir nos parâmetros estabelecidos para a navegação, com vistas a melhorar a eficiência das atividades operacionais ligadas ao tráfego aquaviário, bem como evitar ou

minimizar a ocorrência de situações indesejáveis, de crise e de riscos, ao prever situações que envolvam embarcações que trafegam nos Portos Organizados administrados pela PortosRio. No Porto do Rio, a meta é que o projeto do VTMS esteja concluído no 2º semestre de 2025.

Porto de Itaguaí

2.2.1. Viabilizar a expansão e melhorias das linhas férreas

O transporte ferroviário é o principal modal de escoamento das mercadorias operadas pelo porto de Itaguaí. Assim, bem como o porto do Rio de Janeiro, os investimentos nas melhorias se tornam relevantes. Até por isso, está em vigência um contrato de manutenção vigente, atuando em manter as linhas ativas em operação.

Quanto à obra de recuperação do trecho desativado está em negociação com a MRS e o Minfra para inclusão de novos investimentos necessários na renovação da concessão.

2.2.2. Dragagem de aprofundamento e alargamento do Canal Derivativo

O objetivo principal desta obra é a execução da respectiva dragagem é a adequação do acesso aquaviário aos navios "Tipo" que demandam o Porto de Itaguaí, visando aumentar a produtividade dos terminais arrendados e eliminando a atual dependência de utilização do canal do Terminal Privado da VALE - TIG.

Desta forma, foi desenvolvido o Projeto Executivo de Dragagem pelo INPH com a participação da PortosRio e da CSN cujos estudos estimaram a obra em 270 milhões de reais com volume de 13 milhões de m³.

2.2.3. Área de fundeio para navios com calado de 18,30m

Essa ação depende inicialmente da batimetria da área que está em andamento, como também do levantamento do volume a ser dragado, visando análise da viabilidade da ação, considerando os custos de dragagem e os ganhos

operacionais e financeiros, tendo em vista que a necessidade ocorrerá em situações pontuais.

2.2.4. Estudo para a implantação de áreas dedicadas ao descomissionamento de embarcações e plataformas de petróleo

A ação compreende a elaboração de estudo específico para a avaliação das condições mercadológicas, logísticas e ambientais para o desenvolvimento de áreas dedicadas ao descomissionamento de estruturas utilizadas principalmente na extração de petróleo offshore.

2.3. Porto de Niterói

Um dos principais projetos para região é sem dúvida a dragagem de aprofundamento do Canal de São Lourenço, pois com a execução das obras o local passará a ter 11 metros de profundidade. De acordo com informações divulgadas pela Prefeitura de Niterói, o processo de elaboração do edital de licitação para a obra já está em andamento.



2.3.1. Dragagem do Canal de São Lourenço

A dragagem do Canal de São Lourenço faz parte do Plano Niterói 450 e é uma estratégia essencial para a retomada econômica do município neste período pós-pandemia. A obra irá recuperar aquela que já foi a atividade industrial mais importante da cidade e permitindo a revitalização da região da Ilha da Conceição.

Está previsto para 2024 a execução do projeto de dragagem para ampliação e aprofundamento do canal de São Lourenço, por parte da Prefeitura de Niterói.

3

Investimentos

3.1 Investimentos da administração portuária

Para o ano de 2024, os investimentos somam montante de R\$ 447 milhões. Os investimentos previstos estão descritos na tabela são:

Tabela 3 - Previsão de investimentos da Autoridade Portuária.

Porto	Ação	Valor (R\$)
ITAGUAÍ	Dragagem de aprofundamento	150.000.000
RIO	Reforço estrutural do Cais da Gamboa	22.832.721
RIO	Dragagem do canal de acesso, berços e bacia de evolução	81.300.000
RIO	Dragagem e derrocagem no Canal de Acesso ao Cais da Gamboa	87.514.442
PortosRio	Implantação de Sistema de Apoio à Gestão de tráfego de navios	60.000.000
PortosRio	Implantação do Programa de Conformidade do Gerenciamento de resíduos sólidos e efluentes líquidos nos portos marítimos	1.000.000
PortosRio	Estudos e Projetos para Infraestrutura Portuária	10.000.000
PortosRio	Estudos para o desenvolvimento do setor portuário	1.000.000
PortosRio	Manutenção e adequação de bens imóveis	8.237.258
PortosRio	Manutenção e Adequação de bens móveis, veículos, máquinas e equipamentos	1.824.100
PortosRio	Manutenção e adequação de ativos de informática, informação e teleprocessamento	10.868.917
PortosRio	Adequação, Modernização e Melhoria das Estruturas Inframárítimas dos Portos Organizados da PortosRio	6.208.762

PortosRio	- Adequação, Recuperação e Melhoria da Infraestrutura Terrestre dos Portos Organizados da PortosRio	6.621.664
TOTAL		447.407.864

Fonte: PortosRio.

3.2 Investimentos dos arrendatários

Já com relação aos investimentos a serem realizados pela iniciativa privada, neste caso, os arrendatários, no total o valor apurado pela equipe de fiscalização dos contratos estima-se um montante que ultrapassa os R\$ 2 bilhões. Na sequência, a tabela detalhe tais valores e os respectivos responsáveis.

Tabela 4 - Previsão de investimentos dos arrendatários.

Porto	Arrendatário	Valor (R\$)
Rio	ICTSI	131.848.910,00
Rio	MultiRio	14.220.953,18
Rio	Triunfo	132.585.124,49
Rio	Pier Mauá	12.000.000,00
Itaguaí	CSN	1.750.449.049,20
Itaguaí	Sepetiba Tecon	500.000.000,00
Itaguaí	CPBS	171.800.000,00
Niterói	Nitport	81.000.000,00
Niterói	Nitshore	



PortosRio	TPAR	85.000.000,00
TOTAL		2.747.055.126,87

Fonte: PortosRio.

Dentre os investimentos previstos, sendo contemplados compra de novos equipamentos, serviços de engenharia entre outros.

Na linha de investimentos a serem realizados, também existem aqueles que serão derivados dos novos arrendamentos. Nesta toada, a seguir são apresentados aqueles investimentos previstos nos EVTEA já doados que estão em análise na SNPTA e/ou Infra S.A.

Tabela 5 – Previsão de investimentos com os novos arrendamentos.

Porto	Arrendatário	Valor (R\$)
Rio	Multiuso 1	15.700.000,00
Rio	Armazéns 13 e 14	61.800.000,00
Rio	RDJ06	22.200.000,00
Rio	RDJ11	14.600.000,00
Itaguaí	ITG 02	2.700.000.000,00
Itaguaí	ITG 03	247.000.000,00
TOTAL		3.061.300.000,00

4

Projeções

4.1. Projeções de cargas

A seguir é apresentada a projeção de cargas para cada porto consolidada por ano; entretanto, informa-se que a metodologia de cálculo considerou a projeção mensal para cada um dos arrendamentos vigentes, bem como para os novos arrendamentos previstos.

Tabela 6 – Projeções de Cargas

PORTO	TERMINAL	TONELADAS
ITAGUAÍ	CSN	31.978.102
	CPBS	17.277.098
	TECON	3.797.230
	TOTAL	53.052.430

PORTO	TERMINAL	TONELADAS
RIO DE JANEIRO	ICTSI	1.192.202
	MULTIRIO	5.704.619
	MULTICAR	83.542
	TRIUNFO	2.683.376
	TTRJ	761.787
	RDJ06A	110.551
	RDJ06	44.704
	RDJ07 (Armazém Zinco)	230.886
	CAIS PÚBLICO	770.322
	TOTAL	11.581.989

PORTO	TERMINAL	TONELADAS
NITERÓI	NITSHORE	127.048
	NITPORT	47.911
	TOTAL	174.959

PORTOSRIO	TOTAL	TONELADAS
		64.809.378

4.2. Projeções de receitas tendenciais

As receitas tendenciais são aquelas oriundas dos contratos em vigor, sejam de arrendamentos ou cessões onerosas.

Tabela 7 – Receitas Tendenciais.

PORTO		RECEITAS
ITAGUAÍ		556.873.788
Contrato de Arrendamento	CPBS	132.791.776
	CSN	373.376.317
	TECON	13.644.928
	Tabela I	33.268.799
	TOTAL	553.081.820
Contrato de Passagem	KPS	1.321.054
	Porto Sudeste	1.906.287
	Patrimonial	549.722
	TOTAL	3.777.064
Cessão Onerosa	Área Telefonia	14.904
	TOTAL	14.904
RIO		307.484.414
Contrato de Arrendamento	Cais Público	32.243.439
	ICTSI	25.535.215
	MultiRio	106.262.270
	MultiCar	12.941.777
	Triunfo	36.226.412
	Multiuso 1 (Petrobras)	15.983.819
	TTRJ	3.822.459
	Pier Mauá	5.723.155
	RDJ06A (Ultracargo)	4.079.089
	TUPs - Tabela I	50.272.476
	TOTAL	293.090.111
Contrato de Passagem	Moinho Cruzeiro	38.510
	TOTAL	38.510
Cessão Onerosa	Orca C.	78.997
	TOTAL	78.997
Contrato Administrativo	Outros	14.276.797
	TOTAL	14.276.797

NITERÓI		10.644.742
Contrato de Arrendamento	Nitshore	4.078.263
	Nitport	1.349.991
	TOTAL	5.428.254
Tarifas	Tarifas	5.216.488
	TOTAL	5.216.488
ANGRA DOS REIS		6.612.171
Contrato de Arrendamento	TPAR	6.152.474
	Tarifas Portuárias	264.463
	TOTAL	6.416.937
Contrato Administrativo	Outros	195.233
	TOTAL	195.233
TOTAL GERAL		881.615.114

4.3. **P**rojeções de receitas incrementais

Considerando as ações da equipe comercial, os valores projetados como receitas incrementais são os previstos com novos negócios, incluindo-se arrendamentos e cessões onerosas. Vale ressaltar que os valores descritos na tabela abaixo são referentes apenas ao ano de 2024, constantes nos estudos de viabilidade e não contemplam valores de outorga pagos a PortosRio com a conclusão do processo licitatório.

Destaca-se que grande parte do sucesso ou insucesso está atrelado aos novos arrendamentos, sendo esses conduzidos pelo Poder Concedente e, em alguns casos, pela Antaq. Além disso, vale frisar que, como os contratos são feitos a partir de licitações, essas podem se alongar mais do que o previsto, inclusive pela possibilidade de ações judiciais que atrasem os processos.

Tabela 8 – Receitas Incrementais.

PORTO		RECEITA
ITAGUAÍ		150.000
CESSÃO ONEROSA	Área de atividades industriais	150.000
	TOTAL	150.000
RIO		4.433.775
NOVOS ARRENDAMENTOS	RDJ10 (Armazém 13 e 14)	3.009.240
	RDJ11	932.535
	TOTAL	3.941.775
CESSÃO ONEROSA	Rua da Igrejinha, 01/Rua Benedito Otoni, 52/60,	590.400
	TOTAL	590.400
ANGRA DOS REIS		1.400.000
CESSÃO ONEROSA	Lote 8	1.400.000
	TOTAL	1.400.000



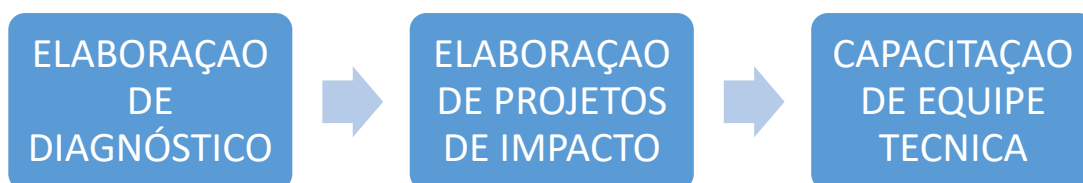
5

Sustentabilidade

5.1 Ações de Sustentabilidade

A implementação de ações de sustentabilidade nos Portos do Rio de Janeiro tem sido bastante desafiadora, notadamente em relação às interatividades portocidade no Rio de Janeiro e às complexidades do entorno social pela vulnerabilidade à delinquência na região da Baía de Sepetiba, que abriga o Porto de Itaguaí.

Neste toar, faz-se necessária a adoção de uma estratégia clara e consolidada para diagnosticar e assim elaborar um plano de ação para a mitigação desses impactos, conforme demonstrado a seguir:



Cabe ressaltar que a execução da supracitada estratégia deverá ocorrer, não somente em 2024, mas ainda nos anos subsequentes.