



**análise da
execução** **2023**

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO
2021 - 2025 | 3º TRIMESTRE

Sobre a Análise 3

1 Direcionamento Estratégico

Quem Somos 5

Estratégia 6

Perspectivas 7

3 Projetos

Monitoramento e Avaliação 20

Fichas de Projetos 21

2 Indicadores de Desempenho

Monitoramento e Avaliação 9

Perspectiva Financeira 10

Perspectiva Cliente 12

Perspectiva Portuária 14

Perspectiva Processos 16

Perspectiva Pessoas 18

4 Considerações Finais

Considerações 34

Ficha Técnica 35



SOBRE A ANÁLISE

Em atendimento à Lei 13.303/2016, que determina o acompanhamento dos planos de ação e metas anuais, a PortosRio - Autoridade Portuária elabora o presente relatório de execução, com o status dos indicadores de desempenho e portfólio de projetos. Por se tratar de análise do 3º trimestre de 2023 e considerando também a troca de gestão ocorrida neste período na PortosRio, os temas serão abordados de maneira simplificada e terão sua complementariedade no relatório seguinte, que abordará a análise da execução de todo o ano de 2023.

O Planejamento Estratégico da PortosRio foi definido para o ciclo 2021-2025, sustentado num portfólio de projetos estratégicos, para que a empresa aproveite ao máximo as oportunidades que se apresentam no mercado, atuando de forma eficiente e fundamentada no comprometimento aos valores corporativos.

Esse relatório reflete o acompanhamento, participação e engajamento dos gestores e empregados da Companhia numa nova maneira de organizar o trabalho e aproximar os processos de governança com a realidade operacional.



Direcionamento Estratégico

QUEM SOMOS

A PortosRio - Autoridade Portuária, vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, é uma empresa pública, sob a forma de sociedade anônima, de capital fechado, controlada pela União. No exercício da função de Autoridade Portuária, no Complexo Portuário do Estado do Rio de Janeiro, abrange os Portos do Rio de Janeiro, de Itaguaí, de Niterói e de Angra dos Reis, tendo por competência fundamental o desenvolvimento da cadeia logística e do transporte marítimo. As atividades desenvolvidas pela PortosRio impactam na infraestrutura nacional e no desenvolvimento econômico do país e estão em conformidade com o Plano Nacional de Logística - PNL, em atendimento à Lei 12.815/13 (Lei dos Portos) e ao Decreto 8.033/13, que a regulamenta.

Nosso capital social atual é de R\$2.162.322.346,17 (dois bilhões, cento e sessenta e dois milhões, trezentos e vinte e dois mil, trezentos e quarenta e seis reais e dezessete centavos), com a seguinte composição acionária: 99,99 % União e 0,01 % Estado do Rio de Janeiro.

MISSÃO



Prover infraestrutura e serviços comuns ao complexo portuário administrado, com excelência, **sustentabilidade** e segurança, a fim de assegurar a **competitividade** dos seus portos, contribuindo com o **desenvolvimento socioeconômico** de sua área de influência.

VISÃO



Ser reconhecida como a **autoridade portuária de excelência** no que tange à gestão portuária e agregação de valor ao usuário, com **sustentabilidade econômico-financeira e ambiental**.

VALORES



Significado de **APROAR**: Levar a proa de uma embarcação ao seu objetivo.

ADAPTABILIDADE às mudanças de cenário, **PROATIVIDADE** e transparência nas decisões, **RESPONSABILIDADE** com os resultados, **ORIENTAÇÃO** ao mercado e aos clientes, **ATITUDE** ética e desconfortável ao erro, **RESPEITO** às pessoas e ao ambiente.

ESTRATÉGIA



PortosRio Planejamento Estratégico 2021-2025

MAPA ESTRATÉGICO

2021 - 2025

A análise da execução do Planejamento Estratégico ocorre por meio de um processo colaborativo, envolvendo todas as áreas participantes dos Projetos e Indicadores Estratégicos da PortosRio.

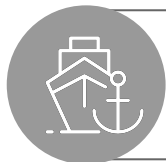
Os objetivos estratégicos estão divididos em cinco perspectivas, seguindo a premissa de que cada uma delas impacta diretamente a seguinte, gerando, dessa forma, uma relação imprescindível de trabalho integrado e visão do todo, para o sucesso da estratégia traçada.





A **Perspectiva Financeira** demonstra que a execução da estratégia contribuiu para a melhoria do desempenho financeiro. Nesta perspectiva, consideramos os objetivos que impactam diretamente no retorno financeiro.

A **Perspectiva Cliente** avalia a proposta de valor aos clientes da empresa, por meio de resultados esperados em termos de satisfação do cliente, captação de novos clientes, retenção de clientes, conquista de novos clientes, lucratividade de clientes e participação de mercado.



A **Perspectiva Portuária** define os principais processos de negócios finalísticos da cadeia de valor, identificando se estes processos estão contribuindo para a geração de valor aos clientes e para o atingimento dos objetivos financeiros da organização.

A **Perspectiva Processos** define os principais processos de negócios da cadeia de valor, identificando se estes processos estão contribuindo para a geração de valor aos clientes e para o atingimento dos objetivos financeiros da organização.



A **Perspectiva Pessoas**, também conhecida como aprendizado e crescimento, tem seu foco voltado à capacidade dos empregados, a obtenção de novos conhecimentos e o domínio de competências no nível do indivíduo, do grupo, e das áreas de negócios, de forma a impactar positivamente as demais perspectivas.



Indicadores de Desempenho

MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO





Os Indicadores medem o desempenho dos resultados da organização e ajudam a Companhia a traçar novos planos, ajustando a rota sempre que necessário.

A PortosRio dividiu seus objetivos em cinco perspectivas, seguindo a premissa de que todas estão encadeadas e são complementares, uma relação imprescindível de trabalho integrado e visão do todo, para o sucesso da estratégia traçada. Para isso, foi estruturado um painel de indicadores estratégicos para medir o desempenho do direcionamento adotado.

A rotina de mensuração, a análise desses indicadores e o estabelecimento de metas desafiadoras são parte crucial para assegurar que os objetivos sejam alcançados com sucesso, proporcione uma melhor qualidade do processo de tomada de decisão e guie o crescimento e o desenvolvimento da empresa no longo prazo.

Para monitorar e avaliar os indicadores, foram definidas metas de desempenho referencial, além de determinar uma avaliação dos resultados por faixa de desempenho, conforme quadro à direita.

FAIXA DE DESEMPENHO DE INDICADORES

STATUS	FAIXA	SÍMBOLO
Satisfatório	Indicador cumprindo ou excedendo a meta	
Regular	Indicador com resultado até 20% abaixo da meta	
Insatisfatório	Indicador com resultado que exceda o limite de 20% abaixo da meta	
Não apurado	Indicador ainda sem mensuração	


ANÁLISE QUANTITATIVA DOS INDICADORES DO 3º TRIMESTRE DE 2023 DA PERSPECTIVA FINANCEIRA

INDICADOR	DESCRIÇÃO	FÓRMULA	SENTIDO	META	SET 2023	2022	STATUS
Eficiência Operacional	(Relação entre as despesas totais de pessoal e as receitas obtidas com a atividade operacional da empresa) * 100	$\text{Despesa Total com Pessoal} / \text{Receita Operacional Líquida}$	▼	30%	30%	30%	
Eficiência Administrativa	(Relação entre as despesas administrativas (excetuadas as despesas com pessoal próprio) e a Receita Operacional Líquida) * 100	$(\text{Despesa Administrativa} - \text{Despesa de Pessoal Administrativo}) / \text{Receita Operacional Líquida}$	▼	5%	5%	6%	
Autossuficiência Tarifária	Relação entre a Receita Tarifária e as Despesas Operacionais, desconsiderando Provisões e Depreciação.	$(\text{Receita Tarifária} / \text{Despesa Operacional} - \text{Provisões} - \text{Depreciação}) * 100$	▲	140%	151%	98%	
Receita por Empregado	Relação entre a receita e a quantidade de empregados ativos (desconsiderados empregados cedidos ou que estejam licenciados).	$\text{Receita Operacional Líquida} / \text{Qtde. Empregados Ativos}$	▲	R\$ 1.248.185	R\$ 880.690	R\$ 1.155.267	

ANÁLISES DE COMPORTAMENTO DOS INDICADORES



Os indicadores financeiros apresentaram um comportamento dentro do esperado, atingindo as metas estabelecidas.

A Receita Operacional Líquida apresentou uma redução de 4%, em comparação ao mesmo período de 2022, justificada, majoritariamente, em decorrência da queda da cotação do dólar.

A Receita Tarifária, por outro lado, apresentou um aumento de 47,7% em relação ao 3º trimestre de 2022. Isso se deu especialmente pelo impacto do reajuste tarifário promovido.

O resultado do indicador Receita por empregado apresentou uma redução de 4%, pois reflete o comportamento da Receita Operação Líquida.

Fonte da informação: DIRAFI/SUPFIN



ANÁLISE QUANTITATIVA DOS INDICADORES DO 3º TRIMESTRE DE 2023 DA PERSPECTIVA CLIENTE

INDICADOR	DESCRIÇÃO	FÓRMULA	SENTIDO	META	SET 2023	2022	STATUS
Marketshare - Portos Públicos (volume)	Relação da movimentação física acumulada da PortosRio, em volume, e o total nacional acumulado nos Portos Públicos.	$(\text{Movimentação PortosRio} / \text{Total Movimentação dos Portos Públicos}) * 100$ (Fonte SDP-Antaq)	▲	15,60%	14,54%	14,74%	
Consignação Média - Porto do Rio de Janeiro	Evolução da movimentação de carga sobre a capacidade útil de carga da embarcação, por perfil de carga.	$(\text{Toneladas Movimentadas/Atracções no Período}) / (\text{Toneladas Movimentadas/Atracções no Ano anterior})$	▲	8%	-14%	-8%	
Consignação Média - Porto de Itaguaí			▲	8%	8%	18%	
Consignação Média			▲	8%	7%	15%	

ANÁLISES DE COMPORTAMENTO DOS INDICADORES



Os portos administrados pela PortosRio registraram uma alta de 5,5% de janeiro a agosto de 2023, em comparação ao mesmo período de 2022, superior à média nacional dos portos organizados (3,4%) e à média da Região Sudeste (3,8%). Em que pese esse resultado contemplar todos os tipos de cargas, o minério de ferro merece destaque em função da sua participação no market share da empresa. A exportação dessa commodity atingiu 34,9 milhões de toneladas neste período, representando um aumento de 9%. Isso é fruto da situação econômica da China, maior consumidora de minério de ferro do mundo. Ademais, a aceleração do desempenho em 2023 leva em conta a base de comparação de 2022, que foi prejudicada pelas fortes chuvas registradas em Minas Gerais no início do ano passado, impactando a produção e venda de minério de ferro.

No mercado de contêineres, houve queda de 13% em relação ao mesmo período de 2022, principalmente em função do decréscimo de 16,5% observado no terminal da MultiRio, no Rio de Janeiro e de 14,6% no terminal da Sepetiba Tecon, em Itaguaí. Porém, essa queda foi amenizada pelo crescimento de 3,3% da ICTI no Rio de Janeiro.

Fonte da informação: DIRNES/SUPDEN



ANÁLISE QUANTITATIVA DOS INDICADORES DO 3º TRIMESTRE DE 2023 DA PERSPECTIVA PORTUÁRIA

INDICADOR	DESCRIÇÃO	FÓRMULA	SENTIDO	META	SET 2023	2022	STATUS
Frota sem Restrição de Calado - Porto do Rio de Janeiro	Percentual de atracções com as dimensões dos navios condizentes com os acessos aquaviários, permitindo operar com plena capacidade.	$(N^{\circ} \text{ total de atracções sem calado restrito} / N^{\circ} \text{ total de atracções}) * 100$	▲	90%	97%	96%	
Frota sem Restrição de Calado - Porto de Itaguaí			▲	90%	59%	60%	
Frota sem Restrição de Calado			▲	90%	89%	91%	
Evolução de Carga Movimentada	Evolução da movimentação de cargas no complexo portuário em comparação ao período anterior.	$(\text{Toneladas Movimentadas} / \text{Toneladas Movimentadas no Ano anterior}) * 100$	▲	3%	5%	-1%	
Taxa Média de Ocupação de Berços - Porto de Itaguaí	Aproveitamento operacional da disponibilidade de berços de atracção do complexo portuário, indicando o nível de utilização das instalações.	$(\text{Tempo Total Atracado} / \text{Tempo Total Disponível dos Berços}) * 100$	▲	50%	60%	75%	
Taxa Média de Ocupação de Berços - Porto do Rio de Janeiro			▲	50%	63%	56%	
Taxa Média de Ocupação de Berços			▲	50%	62%	72%	

ANÁLISES DE COMPORTAMENTO DOS INDICADORES



Durante o período de 2022, o calado do Porto de Itaguaí foi limitado a 17,80 metros, devido à presença de um corpo rochoso próximo à bóia 5 do Canal Principal. Em 10 de abril de 2023, a Marinha do Brasil aprovou uma alteração no calado do trecho 1 do canal principal e do canal da Ilha das Cabras, por meio da Portaria 58 da CPRJ, elevando-o de 17,80 para 18,30 metros. Essa melhoria no calado beneficiou as embarcações que acessam o Porto Sudeste. No entanto, para os Terminais da CSN e CPBS, é necessário realizar uma dragagem de manutenção na bacia de evolução e no trecho 2 do canal principal do Porto de Itaguaí, para obter o mesmo incremento no calado e, conseqüentemente, gerar um aumento de receita para a PortosRio. Mesmo com esse corte de rocha, o indicador não sofreu grandes variações, uma vez que o incremento no calado foi aplicado por apenas dois meses e não contemplou os navios da CSN e CPBS.

No Porto de Itaguaí, a análise da ocupação considera somente os berços 101, 102, 301, 302, 303 e 401, não sendo computados os berços 201 e 202, uma vez que eles não estão operacionais. A alta taxa de ocupação deriva da característica da operação de granéis sólidos.

No Porto do Rio de Janeiro, há necessidade de investimentos em dragagens para sanear os assoreamentos que foram identificados em berços específicos, áreas de fundeio e canais de navegação. A dragagem junto ao Terminal de passageiros, concluída em dezembro de 2022, culminou com a utilização de 100% dos berços de navios de cruzeiros. Ainda há restrições relevantes localizadas no Terminal de trigo, que já tem dragagem planejada, porém só será realizada após a obra de extensão do Cais da Gamboa, com previsão de término em 2024.

As embarcações que demandam o Porto do Rio de Janeiro ainda se concentram em determinados trechos de berço, com maior rotatividade e constância. Esse é o caso dos navios OffShore e do terminal de passageiros, em que a temporada vai de outubro a março do ano seguinte, ficando os demais meses com ociosidade de 100%. Considerando que o Porto do Rio de Janeiro possui grandes extensões de área para atendimento das embarcações, estas conseguem ser atendidas em determinados trechos. Contudo, há trechos que não são demandados ou minimamente demandados, que acabam puxando esta média para baixo. Sendo assim, existe a necessidade de fazer investimentos em dragagens nesses berços específicos, com vistas ao aumento de oferta e conseqüentemente melhora em sua taxa de ocupação.

Fonte da informação: DIRGEP/SUPITA/SUPRIO



ANÁLISE QUANTITATIVA DOS INDICADORES DO 3º TRIMESTRE DE 2023 DA PERSPECTIVA PROCESSOS

INDICADOR	DESCRIÇÃO	FÓRMULA	SENTIDO	META	SET 2023	2022	STATUS
Resolução de Não Conformidades - Itaguaí	Relação das não conformidades sanadas em comparação às não conformidades identificadas no processo de fiscalização operacional.	$(\text{Qtde. de Não Conformidade Sanadas} / \text{Qtde. Não Conformidades Identificadas}) * 100$	▲	90%	92%	86%	
Resolução de Não Conformidades - Rio			▲	90%	80%	81%	
Resolução de Não Conformidades			▲	90%	88%	84%	
Inconsistência nos Dados de Movimentação - Itaguaí	Proporção de inconsistências encontradas, pelo total de informações enviadas pelo operador.	$(\text{Dados incorretos informados pelos Operadores} / \text{Total de dados informados pelos Operadores}) * 100$	▼	15%	10%	11%	
Inconsistência nos Dados de Movimentação - Rio			▼	15%	18%	20%	
Inconsistência nos Dados de Movimentação			▼	15%	15%	17%	
Tempo de Respostas aos pedidos e-SIC	Demonstra o tempo médio utilizado para atender aos pedidos de informação recebidos via e-SIC.	Dias para resposta / Pedidos respondidos	▼	9,03d	7,63	7,82	

ANÁLISES DE COMPORTAMENTO DOS INDICADORES



O indicador de Resolução das Não Conformidades é utilizado para medir a eficácia das ações de fiscalização. No Porto de Itaguaí, até o final do mês de setembro, foram identificadas um total de 177 não conformidades. Destas, 90% já foram devidamente solucionadas, tanto pelos Terminais quanto em áreas públicas. As não conformidades em aberto estão sendo tratadas pelos arrendatários e pela PortosRio, sendo quatro no TECAR, quatro no TECON e seis em área pública. No Porto do Rio de Janeiro, as não conformidades ainda pendentes estão sendo tratadas pelos arrendatários e pela PortosRio. Ainda assim, o resultado para os dois portos continua abaixo da meta estabelecida. A dificuldade do Porto do Rio permanece sendo relacionada à capina na parte não arrendada. Além do contrato de poda e capina já existente, o novo contrato de limpeza efetuado pela PortosRio incluiu também o serviço de capina, que está atendendo as demandas de forma gradativa.

O indicador de Inconsistência nos dados de movimentação é utilizado para verificar o índice de erros nas informações enviadas pelos operadores portuários, retirados do sistema Supervia. No Porto de Itaguaí, 10% apresentaram erros e foi necessário um reenvio por parte dos operadores. No Porto do Rio de Janeiro, foi registrada uma inconsistência de 18% dessas informações, por conta do maior volume. O formato de envio das informações está sendo reformulado e passará a ser via xml, porém ainda em fase de testes. Após esse novo processo de envio, com o sistema programado para realizar mais críticas nos dados imputados, a incidência de erros será menor.

Em relação ao Tempo de Respostas aos pedidos e-SIC, a lei de acesso à informação estabelece que os pedidos de acesso à informação devem ser respondidos em até 20 dias, podendo ser prorrogado por mais 10 dias, desde que seja justificado. Diante do exposto, observa-se que a PortosRio vem atendendo aos dispositivos legais, mantendo o tempo médio de resposta abaixo do que se preceitua em lei.

Fonte da informação: DIRGEP/SUPITA/SUPRIO



ANÁLISE QUANTITATIVA DOS INDICADORES DO 3º TRIMESTRE DE 2023 DA PERSPECTIVA PESSOAS

INDICADOR	DESCRIÇÃO	FÓRMULA	SENTIDO	META	SET 2023	2022	STATUS
Horas de Capacitação por Empregado	Demonstra a proporção entre as horas acumuladas de capacitação e o total efetivo de colaboradores.	Horas de capacitação acumuladas / Total de colaboradores efetivos	▲	12h	14,86h	20,86h	

ANÁLISES DE COMPORTAMENTO DOS INDICADORES

A crescente aderência dos empregados da PortosRio à modalidade EAD de capacitação contribuiu para a evolução deste indicador ao longo do tempo. O modelo de trabalho híbrido e crescente oferta de cursos à distância, alguns até gratuitos, fez com que mais empregados tivessem a oportunidade de obter capacitação. Ao longo do ano serão ofertados ainda outros cursos, em temas relevantes e de acordo com o planejamento de cada área. A expectativa a partir de outubro/2023 é que este resultado não evolua de forma significativa, devido à suspensão das capacitações não autorizadas após 01/09/2023. Por outro lado, está prevista um grande ciclo de capacitação obrigatória no Código de Conduta e Integridade até dezembro/2023.

Fonte da informação: DIRAFI/SUPREC





Projetos

MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO












Foi definido um portfólio de projetos, não exaustivos, para sustentar os Objetivos Estratégicos. Esses projetos, que já estão em curso ou serão desenvolvidos ao longo do ciclo 2021-2025, estão direcionados para melhorar a eficiência operacional e administrativa, refletindo positivamente em todos os índices de gestão e governança presentes na esfera das empresas públicas, bem como maximizando nossa receita ao longo desse período.

A maioria dos projetos estão em andamento. Tal fato é explicado pela complexidade destes, com o envolvimento de diversas áreas e cronograma extenso, abrangendo mais de um ciclo.

A seguir é demonstrado o desempenho de cada projeto e/ou programa*, os ODS relacionados (conforme legenda ao lado) e seus principais destaques.

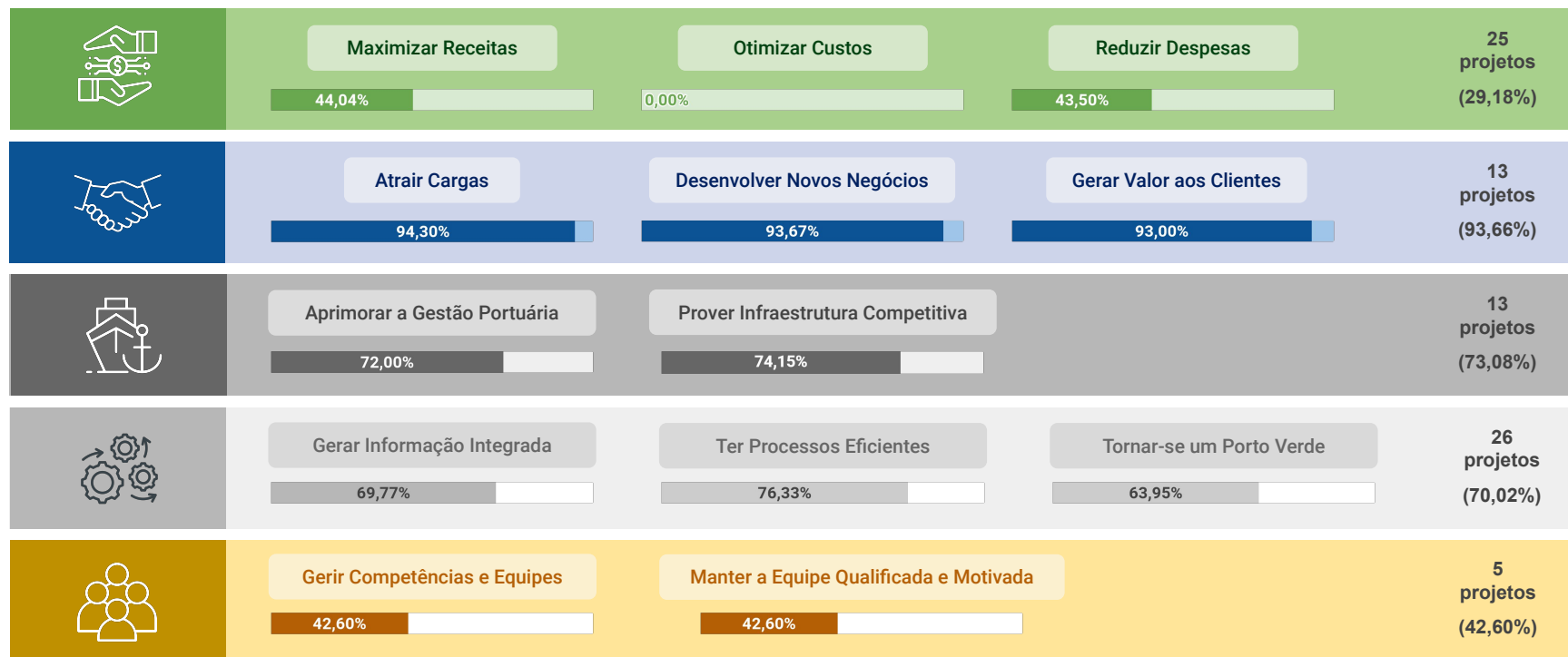
*Os projetos mais abrangentes estão sendo tratados no sistema como "Programas", que são agrupadores de projetos.

OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (ODS)

-  ODS 3 - Saúde e Bem Estar
-  ODS 6 - Água Potável e Saneamento
-  ODS 8 - Trabalho Decente e Crescimento Econômico
-  ODS 9 - Indústria, Inovação e Infraestrutura
-  ODS 10 - Redução das Desigualdades
-  ODS 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis
-  ODS 12 - Consumo e Produção Responsáveis
-  ODS 14 - Vida na Água
-  ODS 15 - Vida Terrestre
-  ODS 16 - Paz, Justiça e Instituições Eficazes
-  ODS 17 - Parcerias e Meios de Implementação

RESULTADOS ALCANÇADOS: PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO 2021 - 2025

Realizado: **82 projetos (61,71%)**





MAXIMIZAR REMUNERAÇÃO DOS CONTRATOS

RESPONSÁVEL

DIRNES


Objetivo do projeto

Buscar oportunidades de receitas nos contratos de arrendamento da PortosRio em renovações, aditivos e até mesmo no reequilíbrio dos contratos em favor da empresa, como a cobrança das tarifas portuárias de acesso aquaviário/terrestre que foram contratualmente incluídos como pagamentos embutidos nos arrendamentos.

ANÁLISE

1. A utilização da área do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB), pela Marinha do Brasil, ocorre há mais de 10 anos no Porto de Itaguaí. Após diversas tratativas e falta de acordo quanto ao valor devido, a Marinha apresentou uma ação, para pagamento em juízo, de aproximadamente R\$ 40 milhões pela desapropriação do terreno.
2. Os processos de renovação contratual estão avançados para: Companhia Portuária Baía de Sepetiba (CPBS) e Sepetiba Tecon.
3. O processo de renovação contratual do Terminal Portuário de Angra dos Reis (TPAR) está em fase de finalização.
4. Com relação ao reequilíbrio contratual, estão em andamento os processos relativos à CSN Mineração e Pier Mauá, com previsão de decisão final até o 2º semestre de 2024. Existem diversos motivos para o pleito de reequilíbrio, dentre os quais a discussão sobre adequação nas formas de cobrança, como os serviços tarifários de acesso aquaviário (Tabela I) e terrestre (Tabela III). Em andamento também processo de alteração de área solicitada pela Triunfo. Foi feita uma visita técnica ao local pela SNPTA, em 02/05/23, para análise de possível permuta de área. A SNPTA se manifestou favoravelmente pela permuta. Para os contratos das arrendatárias MultiRio e ICTSI, que foram renovados e não tiveram pedidos de reequilíbrio, foi feito um estudo para separação das cobranças das Tabelas I e III, que está em negociação.



ESTRATÉGIAS DE DESINVESTIMENTO

RESPONSÁVEL

DIRNES


Objetivo do projeto

Alienar ativos não essenciais ou simplesmente não mais usados nas operações. Esta ação visa contribuir para o reequilíbrio econômico e financeiro da PortosRio, propiciando o equacionamento de dívidas e o financiamento de estratégias administrativas de curto prazo, que refletem a busca pelo equilíbrio das contas.

ANÁLISE

1. A venda do edifício da antiga Sede da PortosRio passou por 3 (três) processos licitatórios desertos, mesmo com a diminuição do valor por m². A área técnica está aguardando interessados para realizar nova licitação.
2. A alienação do terreno destinado à implantação de Terminal Pesqueiro na cidade de Niterói está em fase final de negociação. A área jurídica da PortosRio preparou parecer, a fim de municiar a Diretoria quanto ao valor de venda. Foi enviada proposta à Prefeitura de Niterói para aquisição do imóvel. O Processo retornou ao Jurídico para análise do distrato com o Ministério da Pesca.



EXPLORAR ÁREAS DISPONÍVEIS (NOVOS ARRENDAMENTOS E CESSÕES ONEROSAS)

RESPONSÁVEL

DIRNES



Objetivo do projeto

Realizar novos arrendamentos e cessões onerosas, a fim de captar recursos que possam permitir a PortosRio prover investimentos em infraestrutura, potencializando as operações portuárias nos portos sob sua administração.

ANÁLISE

1. No Porto de Itaguaí, o terminal ITG 02 está em tramitação junto ao TCU, para posterior elaboração de edital. A previsão é de que a licitação ocorra no 1º trimestre de 2024; o terminal ITG 03 recebeu dois EVTEA's com perfis distintos, então será preciso analisar o melhor perfil de carga para a área, a ser definido pela SNPTA, Infra e Autoridade Portuária durante o 2º semestre de 2023. No Porto do Rio de Janeiro, os terminais RDJ6 e RDJ6A estão priorizados junto à SNPTA, visando arrendamento no formato simplificado. Outro arrendamento simplificado que se encontra em análise na Secretaria é referente aos armazéns 13 e 14 do Porto do Rio de Janeiro.
2. O projeto Antena de Telefonia de Itaguaí teve a licitação homologada e o contrato assinado. Outras cessões onerosas estão em fase de planejamento, como a Área de Apoio Operacional 1 - Porto de Itaguaí e Área para separação de resíduos oleosos. No porto de Angra dos Reis, está sendo elaborado o EVTEA do Lote 8.



PROMOÇÃO COMERCIAL

RESPONSÁVEL

DIRNES



Objetivo do projeto

Expor a marca da PortosRio nos eventos, feiras, workshops, seminários nacionais e internacionais no segmento portuário, comércio exterior e logística internacional, com intuito de promover comercialmente a empresa, maximizando produtivamente os novos negócios e propiciando a valorização de parcerias.

ANÁLISE

1. A PortosRio esteve presente no evento Intermodal 2023; no Sudeste Export, realizado em Minas Gerais; e no Brasil Export, realizado em Brasília. .
2. Está em fase de planejamento interno a participação para Intermodal 2024.

**ATUALIZAR PDZs E POLIGONAIS****RESPONSÁVEL**

DIRNES

**Objetivo do projeto**

Atualização do PDZ e da Poligonal dos 4 Portos administrados pela PortosRio, conforme estabelecido na Portaria MINFRA N°61.

ANÁLISE

1. O PDZ do Porto Organizado de Angra dos Reis já passou pela análise da SNPTA e, após ajustes na base georreferenciada, aguarda aprovação com a consequente publicação da Portaria do MPA.
2. Os PDZs do Porto Organizado de Itaguaí e do Rio de Janeiro foram encaminhados à SNPTA para análise e eventual aprovação em outubro de 2023.
3. O PDZ do Porto Organizado de Niterói está atualizado, conforme Portaria N° 393, de 25 de agosto de 2023.
4. A única poligonal que foi atualizada foi a do Porto Organizado de Itaguaí cuja publicação da portaria do MPA ocorreu em junho de 2023 - Portaria N° 255, de 27 de junho de 2023. As demais poligonais continuam vigentes, conforme portarias do MInfra de 2019 e, no momento, não estão em processo de atualização.

**PROMOVER ACESSOS SEGUROS****RESPONSÁVEL**

DIRPRE

**Objetivo do projeto**

Promoção de convênios com instituições de segurança e controle viário, visando assegurar o livre e seguro acesso aos Portos administrados pela PortosRio.

ANÁLISE

1. O sistema Infoseg, do Ministério da Justiça, está em funcionamento. Possui informações integradas com diversas instituições, como a Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal e Secretaria Nacional de Segurança Pública. Esse sistema é fundamental para auxiliar na identificação de pessoas e veículos suspeitos, bem como combate ao crime organizado.
2. A PortosRio aderiu ao Brasil Mais, sistema exclusivo de imagens por satélite, do Ministério da Justiça. Os colaboradores da Guarda Portuária estão em fase de treinamento. O sistema utiliza imagens de satélite para monitorar e fornecer informações em tempo real sobre ocorrências criminais, permitindo uma resposta rápida e eficiente por parte das autoridades.
3. O sistema Córtex aguarda autorização para implementação. Também integra informações de diversos órgãos de segurança, que ajudam no monitoramento das atividades portuárias.

**NOVA MARCA – REPOSICIONAMENTO DA PORTOSRIO****RESPONSÁVEL**

DIRNES

**Objetivo do projeto**

Alterar o nome fantasia e logo da PortosRio (anteriormente CDRJ), visando a modernização, a melhoria da competitividade frente ao grande mercado concorrencial em que está inserida e também internacionalização de sua marca.

ANÁLISE

1. O lançamento da nova marca aconteceu no dia 12 de dezembro de 2022, no auditório da Associação Comercial do Rio de Janeiro. A iniciativa fez parte de um abrangente processo de modernização e reposicionamento estratégico da Autoridade Portuária, que mantém sua razão social como Companhia Docas do Rio de Janeiro.
2. Está em andamento a confecção dos itens que carregam a nova marca, como placas nos portos e identificação para veículos.

**MODERNIZAR E ADEQUAR A INFRAESTRUTURA TERRESTRE DO PORTO DO RIO DE JANEIRO****RESPONSÁVEL**

DIRGEP

**Objetivo do projeto**

Prover Infraestrutura competitiva para melhorar o atendimento aos arrendatários, operadores portuários e usuários em geral, com reflexo na segurança, logística interna e na eficiência operacional, potencializando a atração de novas cargas com incremento na receita.

ANÁLISE

1. Contrato assinado e início do projeto executivo de recuperação estrutural da ponte do Canal do Mangue.
2. Início da obra da iluminação pública da Avenida Rio de Janeiro (Cais do Caju). Outro trecho do projeto de melhoria da iluminação pública, do Cais de São Cristóvão e da Gamboa, está sendo reavaliado pela Engenharia e possivelmente sofrerá alterações para redução e adequação de escopo.
3. A obra para o projeto de Ampliação e Modernização do Cais da Gamboa, entre os cabeços 100 e 124 no Porto do Rio de Janeiro, tem previsão para ser concluída no 1º semestre de 2024, uma vez que precisou ser reprogramada por questões orçamentárias.
4. Foi republicado o edital com aviso de licitação, para 31/10/23, do projeto de Repavimentação Viária do Cais da Gamboa.



MODERNIZAR E ADEQUAR A INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA DA SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO DE JANEIRO E NITERÓI

RESPONSÁVEL

DIRGEP



Objetivo do projeto

Aumentar a oferta de calado aos navios comerciais de grande porte que demandam o Porto do Rio; oferta de maior calado de navegação aos navios OffShore que trafegam pelo canal de São Lourenço do Porto de Niterói; Melhorar e modernizar o sistema de balizamento e navegação dos Portos do Rio de Janeiro de Niterói.

ANÁLISE

1. Entregue o anteprojeto e CPU das dragagens do Canal Comercial e Canal de São Cristóvão, os respectivos berços de atracação e bacia de evolução, bem como a área navegável de Barra Grande. Será contratada empresa para elaboração do Termo de Referência/Projeto Básico possibilitando a licitação da obra.
2. Por conta da reprogramação da obra de Ampliação e Modernização do Cais da Gamboa, a ser finalizada em 2024, o projeto de dragagem para esse trecho também foi postergado.
3. Prestação de serviços contínuos de levantamentos batimétricos nos acessos aquaviários da PortosRio.
4. Foi assinado contrato do sistema de gestão portuária, que contém módulos para o gerenciamento e aprimoramento do tráfego de navios. O sistema está sendo configurado e a previsão é que entre em produção em 2024.
5. Contratada a empresa para elaboração e execução do projeto e obras de dragagem para viabilizar a operação de navios de até 366 metros. A obra será iniciada no início do próximo ano.
6. Foram entregues e estão sendo lançadas 5 boias articuladas para sinalização náutica.



IMPLEMENTAR VTMS NOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO E ITAGUAÍ

RESPONSÁVEL

DIRGEP



Objetivo do projeto

Implantar o Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações - VTMS (Vessel Traffic Management Information System), de forma a: prover segurança à navegação; salvaguardar a vida humana no mar; aumentar a eficiência do tráfego aquaviário; auxiliar a prevenção da poluição hídrica; proteger as comunidades e infraestruturas portuárias; acompanhar as condições ambientais, meteorológicas e hidrológicas; e fazer cumprir padrões marítimos internacionais, na sua área de responsabilidade.

ANÁLISE

1. Feita a contratação para elaboração do Projeto Básico do VTMS para os portos do Rio de Janeiro e Itaguaí. Com isso, está sendo realizado o levantamento de situação, de necessidades e a análise de risco, incluindo Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica. Este estudo visa nortear a continuidade do projeto com uma perspectiva de redução de escopo. Inicialmente estava dividido em três fases.
2. Paralelamente, foi elaborado o Termo de Referência para fornecimento e instalação das torres que receberão os radares; pela área de TIC foi concluída a instalação de câmeras térmicas e os projetos de implantação dos CCOs do Rio de Janeiro, de Niterói e de Itaguaí.



REALFANDEGAR O CAIS PÚBLICO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

RESPONSÁVEL

DIRGEP


Objetivo do projeto

Recuperar o alfandeamento do cais público do Porto do Rio de Janeiro, visando o crescimento financeiro da PortosRio.

ANÁLISE

Considerando a existência de diversos projetos de arrendamento a curto prazo, afetos à área que seria realfandegada e que são conflitantes com o Alfandeamento, bem como a falta de pessoal adequado e os diversos custos envolvidos, a Diretoria da PortosRio está analisando a supressão desse projeto.



MODERNIZAR E ADEQUAR A INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA DA SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE ITAGUAÍ E ANGRA DOS REIS

RESPONSÁVEL

DIRGEP


Objetivo do projeto

Garantir a oferta de calado aos navios comerciais de grande porte que demandam o Porto de Itaguaí e prover alternativas para uma infraestrutura de acesso para uma operação mais competitiva.

ANÁLISE

1. Adequação da sinalização náutica do Canal Principal do Porto de Itaguaí, com o objetivo de efetivar o alargamento do trecho para 206 metros.
2. Ampliação dos calados operacionais, que passaram de 17,8 metros para 18,3 metros no Canal Principal e no Canal da Ilha das Cabras. Essa melhoria proporciona maiores condições de segurança à navegação e aumentam a eficiência operacional, além de elevar o nível de competitividade para as atividades do Complexo Portuário.
3. Feito o estudo para implantação da sinalização virtual temporária dos acessos ao Porto de Itaguaí, para garantia caso o sinal físico apresente problemas. O projeto está sendo analisado pela Marinha.
4. Em andamento a contratação da estação-base que possibilitará a emissão dos sinais virtuais, que deverá ocorrer ao longo de 2023.
5. O contrato para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e seu relatório - RIMA, para viabilidade ambiental de implantação do novo canal de navegação de Itaguaí - Canal Derivativo está sendo rescindido amigavelmente, devido ao prazo expirado do contrato. Será realizada uma licitação para contratação de dragagem, ficando sob responsabilidade do vencedor do certame a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e seu relatório - RIMA, bem como a emissão da licença junto ao INEA.
6. O Canal Leve está na fase de elaboração do Projeto executivo pela empresa contratada. Este projeto visa aumento da produtividade dos terminais e da taxa de ocupação dos berços, uma vez que possibilitará manobras simultâneas com navegação em dois sentidos.
7. Foram entregues 3 boias articuladas, sendo lançadas duas e uma está disponível no paiol para eventual substituição.

**IMPLEMENTAR CALADO DINÂMICO****RESPONSÁVEL**

DIRGEP

**Objetivo do projeto**

Implementar software para cálculo da Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (FDAQ) nos Portos do Rio de Janeiro/Niterói e Itaguaí.

ANÁLISE

1. Foi concluída a implantação do Subsistema de Monitoramento Ambiental (SMA) no final de 2022.
2. O processo de homologação do software de calado dinâmico ReDraft para o Porto do Rio de Janeiro, junto à Marinha do Brasil (MB), está em sua fase final. A previsão é que sua conclusão ocorra no 2º semestre de 2023. Além disso, está em fase de aprovação a minuta do Instrumento Normativo de utilização de software para o cálculo de calado dinâmico nos Portos do Rio de Janeiro e Niterói.

**MODERNIZAR AS INSTALAÇÕES DO PORTO DE ITAGUAÍ****RESPONSÁVEL**

DIRGEP

**Objetivo do projeto**

Estabelecer condições adequadas para atendimento aos usuários do porto, buscando melhorias, segurança e alta performance no fluxo de carga para os modais rodoviários e ferroviários.

ANÁLISE

1. Foi feita uma tentativa de expansão das linhas férreas a partir de um projeto da operadora MRS Logística S.A, porém este não foi entregue. Esta iniciativa precisou ser reprogramada, então a previsão é de que a demanda seja internalizada e desenvolvida ao longo do 2º semestre de 2023.
2. Em fase de homologação da licitação para contratação de Projeto Básico para demolição de quatro imóveis deteriorados.
3. Em fase de elaboração do Projeto Básico/Termo de Referência para construção do paiol de sinalização náutica.
4. Entregue o Projeto Básico e o orçamento de novo pátio de estacionamento para veículos de carga. Em andamento o planejamento da execução pela engenharia.



IMPLEMENTAR “GESTÃO À VISTA”

RESPONSÁVEL

DIRPRE



Objetivo do projeto

Definir claramente onde a PortosRio quer chegar, por meio de indicadores e projetos, e divulgá-los de forma ágil e transparente, demonstrando os objetivos a serem alcançados e os resultados obtidos ao longo do tempo.

ANÁLISE

A PortosRio, em contínua busca pelo aprimoramento de seus processos, vem utilizando uma plataforma tecnológica, denominada Scoreplan, que permite a gestão integrada de seu Planejamento Estratégico. Os módulos utilizados são: Planejamento, Projetos, Ações, Indicadores, Reuniões, Cadastros, Relatórios e Riscos, estando este último na fase de lançamento dos dados. O sistema já é utilizado em tempo real para apresentações e repasse de informações à alta gestão, o que contribui para a celeridade dos processos internos.



APRIMORAR A GESTÃO IMOBILIÁRIA

RESPONSÁVEL

DIRAFI



Objetivo do projeto

Aprimorar a Gestão imobiliária, visando a eficiência administrativa da empresa.

ANÁLISE

1. Foi realizada a alienação, via leilão público, de vinte e dois lotes de bens inservíveis. Além do ganho financeiro, os Portos do Rio de Janeiro e Itaguaí estão liberando áreas importantes para a operação, com a retirada dos resíduos desses equipamentos. Neste momento, restam apenas a retirada de dois guindastes do Porto do Rio de Janeiro.
2. A PortosRio tem avançado na regularização de imóveis, que dependem do aval da Superintendência de Patrimônio da União - SPU. No período, houve avanço na regularização dos imóveis situados na Av. Rodrigues Alves, 827 – Saúde/RJ, Av. Rodrigues Alves, 829/831 – Saúde/RJ e Santo Cristo, 33 – Saúde/RJ.
3. Reintegrados os imóveis situados à Rua Benedito Ottoni, fundos, nº 52/60 e nº 62/64; e Rua da Igreja, estando todos à disposição da PortosRio para exploração.

**IMPLEMENTAR O SISTEMA DE GESTÃO PORTUÁRIA****RESPONSÁVEL**

DIRAFI

**Objetivo do projeto**

Promover a modernização dos processos e a eficiência na gestão operacional dos Portos administrados pela PortosRio.

ANÁLISE

1. Foi assinado o contrato junto ao fornecedor para implantação do sistema. O projeto está em fase de levantamento de informações e requisitos para configuração interna. Foram contratados módulos abrangendo desde o pedido de acesso até o faturamento, com previsão de entrada em produção no segundo semestre de 2024. Este novo sistema possibilitará a unificação de dados que hoje são gerados em sistemas diferentes, garantindo maior eficiência operacional e agilidade na obtenção de informações.
2. No final de agosto foi realizada reunião com a equipe de projeto (usuários-chaves da PortosRio e consultores da contratada) para análise dos processos referentes ao módulo de tráfego aquaviário e a coleta das especificações das customizações. No início de outubro foram realizadas reuniões e dado mais um passo para especificação das funcionalidades que impactam o faturamento.

**REORGANIZAR A FISCALIZAÇÃO PORTUÁRIA****RESPONSÁVEL**

DIRGEP

**Objetivo do projeto**

Aprimorar a gestão da fiscalização da operação portuária, visando a eficiência administrativa e operacional nos Portos.

ANÁLISE

Feito estudo inicial pelo Grupo de Trabalho, para contratação de lanchas e mão de obra de embarcações. O processo recebeu sugestões de alteração, inclusive de escopo, então o Grupo de Trabalho foi reconduzido, com nova composição, para adequação da fase de planejamento interno e contratação dos serviços.



SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO AMBIENTAL - SIGA

RESPONSÁVEL

DIRNES



Objetivo do projeto

Dar continuidade à implementação da Política de Sustentabilidade Ambiental da PortosRio, especificando competências, comportamentos, procedimentos e exigências a fim de avaliar e controlar os impactos ambientais das atividades, visando conformidade legal e futura obtenção da ISO 14001:2014.

ANÁLISE

1. Elaborado pela empresa contratada o relatório investigativo de passivos ambientais do Porto do Rio de Janeiro. A área técnica está elaborando Termo de Referência para contratação da fase confirmatória.
2. Em fase de implantação o Sistema de Gestão Ambiental - SIGESA, desenvolvido pelo então Ministério da Infraestrutura.
3. Foi elaborado o Planos de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS do Porto do Rio de Janeiro, que está em fase de aprovação pela ANVISA. O PGRS de Itaguaí encontra-se em fase de elaboração.
4. Os riscos de segurança do trabalho já estão devidamente mapeados nos planos de gerenciamento de riscos (PGR), em cada porto.
5. Está em fase de aprovação pelo Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro os Projetos executivo do sistema de escape, prevenção, incêndio e fuga da Rua Acre 21, Porto do Rio de Janeiro e Porto de Itaguaí.
6. Está sendo preparado o Termo de Referência para contratar consultoria, no intuito de elaborar o Plano de Ajuda Mútua - PAM.



LICENCIAMENTO AMBIENTAL

RESPONSÁVEL

DIRNES



Objetivo do projeto

Atender as demandas do Órgão Ambiental e as condicionantes de licença.

ANÁLISE

1. Os Portos de Niterói, Itaguaí e Angra dos Reis possuem licenças de operação válidas até 2027. O Porto do Rio de Janeiro está em processo de licenciamento, atendendo as condicionantes apontadas pelo INEA.
2. Foi realizada Auditoria Ambiental em conformidade com a DZ-056 do INEA, para os quatro portos. As documentações estão em fase de envio ao INEA.



IMPLEMENTAR O SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE ACESSO DOCAS – SGAD NO PORTO DO RIO DE JANEIRO

RESPONSÁVEL

DIRPRE



Objetivo do projeto

Tornar o controle de acesso aos portos do Rio de Janeiro mais rápido, seguro e eficiente.

ANÁLISE

1. O Sistema está 100% operacional no Porto do Rio de Janeiro.
2. Foi feito o estudo do código-fonte do sistema por empresa contratada, a fim de apoiar o processo de migração de ambiente e prestar suporte técnico.
3. A migração da aplicação do ambiente da PortosRio foi iniciada e encontra-se na fase de testes integrados, com previsão de finalização no 2º semestre de 2023.
4. Encaminhada a Minuta do Termo de Transferência para concordância do arrendatário.



IMPLEMENTAR ISPS-CODE NO PORTO DE ITAGUAÍ

RESPONSÁVEL

DIRPRE



Objetivo do projeto

Adquirir equipamentos, serviços e infraestrutura necessária para implantação do controle de acesso e monitoramento no Porto de Itaguaí de acordo com as normas do ISPS-CODE.

ANÁLISE

O planejamento da contratação foi iniciado em 2021, sofreu alterações e foi reprogramado para data futura, tendo sido priorizado pela atual gestão. A área responsável está elaborando os documentos que fazem parte da fase de planejamento. Em andamento também a revisão do cronograma, considerando que o projeto engloba a avaliação de riscos, o desenvolvimento do plano de segurança e realização de auditorias regulares. Durante o segundo semestre de 2023 serão levantadas todas as etapas necessárias para o desenvolvimento do projeto, que conta com o envolvimento de diversas áreas.

**CAPITAL HUMANO – ORGANIZAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO****RESPONSÁVEL**

DIRAFI

**Objetivo do projeto**

Aprimorar a Gestão Estratégica de Pessoas.

ANÁLISE

1. Definido o Plano Anual de Capacitação para o ano de 2023.
2. Foi feito o planejamento interno do mapeamento de competências e dimensionamento da força de trabalho. Como as propostas de preço retornaram com valores díspares, o Termo de Referência foi revisado e novas propostas foram solicitadas para instrução do processo licitatório.

**INSTITUIR PROGRAMA DE COMPARTILHAMENTO DE CONHECIMENTO****RESPONSÁVEL**

DIRAFI

**Objetivo do projeto**

Aprimorar a Gestão Estratégica de Pessoas.

ANÁLISE

O Programa de Compartilhamento Interno está sendo realizado a partir de palestras internas. A disseminação de conhecimento ocorre através de palestras ministradas pelos próprios colaboradores, a partir de temas relevantes propostos pela área de treinamento da PortosRio.



Considerações finais

CONSIDERAÇÕES

Esta análise da execução do terceiro trimestre de 2023 traz a apuração dos indicadores para o período, bem como o andamento dos projetos. Para aqueles que foram previstos e não executados, seguem os motivos e considerações de cada um:

- A falta de registro automático de saída dos veículos nos Gates do Porto do Rio de Janeiro pelo Sistema de Gestão de Acesso Docas - SGAD, impossibilita a mensuração do indicador “Tempo de Permanência de Caminhões no Porto”. Isso está associado a questões de infraestrutura, como câmeras e baias de alinhamento das carretas, problemas cujas soluções já foram demandadas e estão sendo providenciadas. Não há previsão de medição do indicador para o Porto de Itaguaí.
- Os indicadores operacionais não são medidos nos Portos de Niterói e Angra dos Reis, uma vez que a operação offshore tem características que distorcem essas análises.
- O indicador “Consumo de Energia Limpa” foi definido considerando como premissa projetos de implantação de geração de energia alternativa que estavam em estudo. Esses projetos seriam doados por empresas do ramo à PortosRio, porém não foram efetivados até o momento. Dentro do escopo do Objetivo Estratégico “Tornar-se um Porto Verde”, com o enfoque de eficiência em processos, será medida a relação entre o consumo de energia, em kWh, e a movimentação de carga, em toneladas.
- Os indicadores de Exploração de Áreas Disponíveis, Satisfação do Usuário e Efetividade de Capacitações, têm medição anual, então não foram contemplados nos quadros demonstrativos.
- O projeto Nova Sede foi cancelado, pois não foram encontrados interessados para elaboração do Projeto Básico. Dessa forma, houve o remanejamento do orçamento para o projeto de Reforço Estrutural do Cais da Gamboa.
- O projeto Implementar Custeio por Atividade sofreu alterações após estudos realizados pela área financeira. Será contemplado no bojo do projeto para troca do ERP utilizado pela PortosRio, que está em fase de planejamento interno.
- Os projetos Armazéns 7 e 8 e Pátio 8 e Armazém 10 contém áreas que foram pleiteadas pela Triunfo, em processo recebido pela PortosRio, que está sendo analisado junto ao Poder Concedente. Dessa forma, estes projetos estão suspensos, aguardando a decisão de destinação das áreas.
- Conforme citado no início do documento, alguns projetos foram impactados pela troca de gestão ocorrida na PortosRio, então aguardam reavaliação da estratégia e análise de viabilidade no cenário atual.
- Os projetos que já foram iniciados, com fases subsequentes no 3º trimestre, foram mencionados ao longo do documento, podendo ainda outros serem iniciados e desenvolvidos até o final do ano. A atualização constará no relatório seguinte.

FICHA TÉCNICA



Para mais informações, consulte a seção “Quem é quem”

Conselho de Administração

Thairyne Jessica Martins de Oliveira
Presidente do CONSAD
 Eduardo Henn Bernardi
 Rui Flacks Schneider
 Jesualdo Conceição da Silva
 Cláudio de Jesus Marques Soares
Conselheiros

Diretoria Executiva

Francisco Leite Martins Neto
Diretor-Presidente
 Ronaldo Fucci
Diretor de Gestão Portuária
 Eduardo Celso de Araújo Marinho
Diretor de Negócios e Sustentabilidade
 Eduardo Celso de Araújo Marinho
Diretora Administrativo-Financeiro Subst.

RESPONSÁVEL PELO RELATÓRIO

Superintendência de
 Gestão Estratégica
 Luis Cesar Fonseca

DIAGRAMAÇÃO

Estagiárias
 Eduarda Ribeiro Alves
 Yasmin Galvão Martins Monteiro

ELABORAÇÃO

Superintendência de
 Gestão Estratégica
 Luis Cesar Fonseca

Gerência de Planejamento
 Estratégico e Projetos
 Helene Bloomfield

**Sede Administrativa**

Rua Dom Gerardo 35, 10º andar
 Centro, Rio de Janeiro - RJ
 CEP: 20090-030
 Tel: (21) 2219-8600 (geral)

Atendimento administrativo
 8-17h de 2ª a 6ª feira

Atendimento operacional: 24/7

**Porto do Rio de Janeiro**

Avenida Rodrigues Alves, 20
 Rio de Janeiro - RJ
 CEP: 20081-250
 Tel: (21) 2233-2762

**Porto de Angra dos Reis**

Praça Lopes Trovão S/Nº
 Angra dos Reis - RJ
 CEP: 23900-970
 Tel: (21) 3365-7424

**Porto de Niterói**

Avenida Feliciano Sodré, 215
 Niterói - RJ
 CEP: 24030-012
 Tel: (21) 3604-5970

**Porto de Itaguaí**

Est. Humberto Pedro Francisco, S/Nº
 Ilha da Madeira, Itaguaí - RJ
 CEP: 23826-590
 Tel: (21) 9782-3185



PortosRio
AUTORIDADE PORTUÁRIA

