



PortosRio
AUTORIDADE PORTUÁRIA



Plano de Negócios

2023-2027

SUMÁRIO EXECUTIVO

Índice

1. Aspectos Mercadológicos	4
2. Principais Concorrentes	5
2.1. CODESA	6
2.2. Porto do Açú	6
2.3. Porto Sudeste	6
2.4. Porto de Santos	7
2.5. Porto de Paranaguá	7
2.6. Portos de Santa Catarina	7
3. Novos Arrendamentos	8
3.1. Porto do Rio	8
3.1.1 RDJ06	9
3.1.2 RDJ06A	10
3.1.4 RDJ07	10
3.1.5 RDJ08	10
3.1.6 RDJ09	10
3.1.7 RDJ10	11
3.1.8 RDJ011	11
3.1.9 RDJ012 (Ilha da Pombeba)	11
3.1.10 RDJ13 (Ilha do Braço Forte)	12
3.2. Porto de Itaguaí	12
3.2.1 Área Multiuso 1 e 2	13
3.2.2 Área Multiuso 3	13
3.2.3 Área Multiuso 4	13
3.2.4 ITG 02	13
3.2.5 ITG 03	13
3.2.6 Terminal Multiuso 1	14
3.2.7 Terminal Multiuso 3	14
4. Cessões Onerosas	14

4.1. Porto do Rio de Janeiro	14
4.2. Porto de Itaguaí	14
4.2.1 Área de Apoio Operacional 1	15
4.2.2 Área de Apoio Operacional 2	15
4.2.3 Área do Estacionamento	15
4.3. Porto de Angra dos Reis	15
5. Desinvestimentos	16
5.1. Antigo Edifício Sede da PORTOSRIO	16
5.2. Salas no Edifício São Bento	16
5.3. Fazenda Pedregoso	16
6. Gestão de Contratos	16
6.1. Porto do Rio de Janeiro	16
6.2. Porto de Itaguaí	17
6.3. Porto de Niterói	17
6.4. Porto de Angra dos Reis	17
7. Investimentos	17
7.1. Porto do Rio de Janeiro	17
7.1.1. Obras de Readequação do Sistema Viário	17
7.1.2. Expansão e Melhorias Das Linhas Férreas	17
7.1.3. Sistema de Programação Ferroviária	18
7.1.4. Automatização dos Acessos Ferroviários	18
7.1.5. Sistema de Controle de Velocidade Rodoviária	18
7.1.6. Dragagem Para Viabilizar a Operação de Navios de Até 366m	18
7.1.7. Dragagem de Manutenção do Porto do Rio de Janeiro	19
7.1.8. Obras de Modernização e Ampliação do Cais da Gamboa	19
7.1.9. Dragagem no Canal Comercial, Bacia de Evolução e Berços do cais da Gamboa e de São Cristóvão.	20
7.1.10. Modernização do Balizamento e da Sinalização Náutica	20
7.1.11. Melhoria e Modernização na Iluminação Pública	20
7.1.12. Aprimoramento do Gerenciamento de Tráfego de Navios	21
7.1.13. Revisão e Melhoria da Utilização das Áreas de Fundeio	21
7.1.14. Implantação da Fiscalização Ostensiva do Acesso Aquaviário	21
7.1.15. Realfandegamento do Cais Público do Porto do Rio de Janeiro	22
7.1.16. Implantação do Calado Dinâmico	22

7.1.17. Implantação do VTMS	22
7.2. Porto de Itaguaí	23
7.2.1. Expansão e Melhoria das Linhas Férreas	23
7.2.2. Dragagem de Aprofundamento e Alargamento do Canal Derivativo	24
7.2.3. Dragagem de Manutenção, Sinalização Náutica e Batimetria	24
7.2.4. Área de Fundeio Para Navios com Calado de 18,30m	24
7.3. Porto de Niterói	24
7.3.1. Dragagem do Canal de São Lourenço	25
8. Previsão de Investimentos	25
8.1. Investimentos da Administração Portuária em 2023	25
8.2. Investimentos dos Arrendatários no Período 2023-2027	25
9. Projeção de Movimentação	26
10. Projeção de Receitas Tendencias	27

1. Aspectos Mercadológicos

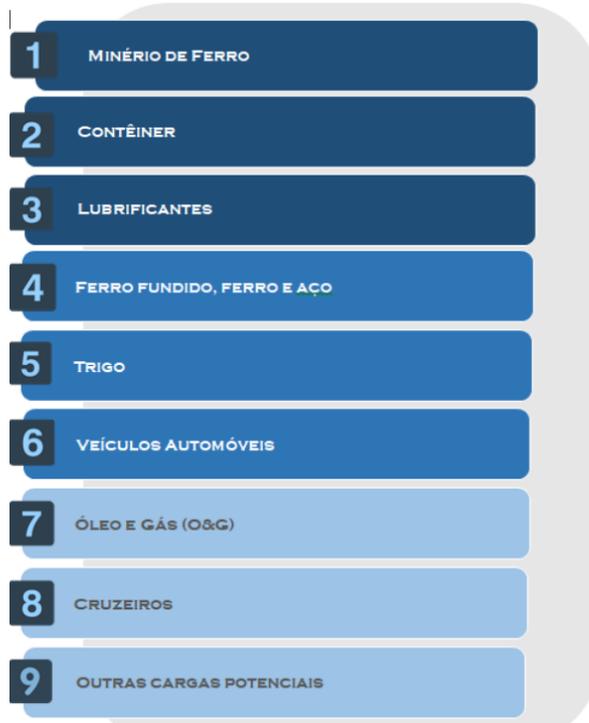
Por conta das suas particularidades comerciais, os portos administrados pela PORTOSRIO possuem uma relação, mesmo que indireta, com mais de 290 países, espalhados pelos cinco continentes, demonstrando sua importância nos níveis nacional e internacional.

De acordo com o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, a corrente de comércio (soma das exportações e importações), que circulou pelos portos administrados pela PORTOSRIO foi de quase US\$ 50 bilhões, correspondendo a quase **10%** do movimentado pelo comércio exterior brasileiro em 2021.

Uma das vantagens competitivas dos portos administrados pela PORTOSRIO é estarem situados no segundo principal estado produtor e consumidor do país, que é também o maior polo do setor de óleo e gás brasileiro, além da boa acessibilidade dos nossos acessos aquaviários e terrestres.

Adotando a classificação “Grupo de Mercadoria” dos dados mercadológicos continuamente divulgados pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) os principais produtos movimentados nos portos da PORTOSRIO são:

Figura 1. Principais mercadorias movimentadas nos terminais arrendados da PORTOSRIO.



Fonte: Sistema de Desempenho Portuário – Antaq, 2021.

2. Principais Concorrentes

Com a facilidade logística e a necessidade de reduzir custos, os clientes estão cada vez mais buscando alternativas econômicas. Isso faz com que os portos administrados pela PORTOSRIO enfrentem uma concorrência de mercado que está cada vez mais acirrada. Essa disputa ocorre dentro do próprio estado, mas também com outros, principais aqueles situados nas regiões Sudeste e Sul.

Parte dessa competição está associada ao modelo de gestão, como o Porto do Açu (RJ), Porto Sudeste (RJ) e Codesa (ES) – primeira Companhia Docas a ser concedida à administração privada. Outra questão é a tributária, como Santa Catarina, que oferece impostos em determinadas cargas mais reduzidos dos que os impostos do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, as conexões logísticas com as regiões produtoras são importantes fatores de competição entre portos.

Na sequência, são apresentados alguns dados de destaque dos principais concorrentes:

Figura 2 – Localização dos principais concorrentes dos portos administrados pela PORTOSRIO



Fonte: PORTOSRIO.

Para fins comparativos, foram utilizados os dados referentes a movimentação portuária disponibilizados pelo SDP da Antaq, contemplando os meses de janeiro a julho de 2022.

2.1. CODESA

Localizada no estado do Espírito Santo, recentemente, a Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) foi a primeira administração portuária desestatizada no país. Com objetivo de dar maior eficiência à gestão portuária e atrair mais investimentos para o setor, a transferência do Porto de Vitória ao controle privado gera potenciais vantagens competitivas para o novo concorrente, tendo em conta os contornos legais da administração pública, aos quais se submete a PORTOSRIO.

Com modelo de gestão diferente dos portos públicos, em grande parte sem a burocracia necessária para a formalização de novos contratos operacionais, é provável que o Porto de Vitória passará a competir mais diretamente com os portos do Rio, tanto por cargas quanto por novos projetos.

Considerando de janeiro a julho de 2022, ao comparar com o mesmo período de 2021, a movimentação de cargas foi de 4.230.767, uma redução de 5,75%. Em que pese ter sido concluída a dragagem de manutenção no Porto de Vitória, que restabeleceu o calado máximo de 12,5 metros, as condições operacionais dos Portos do Rio e Itaguaí permanecem melhores em termos de navegabilidade e hinterlândia, como acesso ferroviário.

2.2. Porto do Açú

Localizado no norte do Estado do Rio de Janeiro, o Terminal Privado Porto do Açú é hoje um dos maiores complexos de infraestrutura portuária do país. Sua estrutura societária tem a participação do Porto de Antuérpia, o segundo maior da Europa. O Porto do Açú destaca-se por ter vários terminais portuários, incluindo a maior base de apoio offshore do mundo. Em termos de cargas, o porto possui o terceiro maior terminal de minério de ferro do Brasil. Recentemente, o porto atraiu a indústria de fertilizantes e vem buscando viabilizar também produtos agrícolas.

De acordo com a Antaq, a movimentação entre janeiro e julho de 2022 foi de 12,4 milhões de toneladas, redução de 13,5% se comparados ao mesmo período de 2021.

2.3. Porto Sudeste

Trata-se de uma instalação portuária privada situada na Ilha da Madeira, em Itaguaí/RJ, cujas atividades se iniciaram em 2015. Sua configuração operacional foi projetada para atender a exportação de granéis minerais advindos de Minas Gerais. Localizado ao lado do porto público de Itaguaí, sua hinterlândia e acessos logísticos são compartilhados com os do porto administrado pela PORTOSRIO.

Atualmente possui uma capacidade para movimentar até 50 milhões de toneladas de granéis sólidos por ano. Conforme dados disponíveis no SDP/Antaq, entre janeiro e julho

de 2022, o terminal operou cerca de 9,4 milhões de toneladas, registrando queda de 17,6% em relação ao mesmo período de 2021.

2.4. Porto de Santos

Por conta da sua localização, próximo à cidade de São Paulo, o porto tem forte vocação para movimentação de contêineres (com alta consignação média), atraindo assim grandes armadores e suas principais linhas de navegação. Além disso, o porto tem destaque na movimentação de graneis sólidos (soja e milho), haja vista sua conexão ferroviária com o Centro-Oeste do país. Outro ponto relevante é que, por conta dos inúmeros terminais especializados arrendados, pode-se afirmar que o Porto de Santos é capaz de movimentar todos os tipos de cargas.

Entre janeiro e julho de 2022, o porto público movimentou 74,3 milhões de toneladas, isto é, acréscimo de 8,23% se comparado ao mesmo período de 2021.

Com relação a projetos futuros, o terminal STS10, vocacionado para contêineres, localizado na região do Saboó, na margem direita do Porto de Santos, tem causado debates no mercado, em função do potencial aumento da participação de armadores em terminais portuários. Existe receio de que a verticalização da cadeia logística aumente cada vez mais a concentração de mercado, podendo reduzir a oferta de contêineres em terminais de “bandeira branca”, como é o caso dos terminais arrendados na PORTOSRIO.

2.5. Porto de Paranaguá

Especializado no embarque de grãos agrícolas, nos últimos anos, vêm sendo divulgados investimentos de grande vulto, destinados a atender a demanda de grãos.

Tendo em vista os dados disponibilizados pelo sistema da Antaq, de janeiro até julho de 2022, os portos de Paranaguá e Antonina haviam movimentado 31,8 milhões de toneladas, com destaque para o granel sólido, em especial soja.

Diferente do Porto de Santos, os portos públicos paranaenses registaram uma leve retração na movimentação, de 1,34% em relação ao mesmo período de 2021.

2.6. Portos de Santa Catarina

Apesar de ter uma costa relativamente pequena, o litoral catarinense abriga 5 terminais portuários, sendo dois TUPs e três portos públicos. São eles:

1. TUP Porto de Itapoá;
2. Porto de São Francisco do Sul;
3. TUP Porto de Navegantes;
4. Porto de Itajaí; e
5. Porto de Imbituba.

No caso dos portos de São Francisco do Sul e Imbituba, nota-se, pelos dados divulgados, que existe um volume expressivo no que tange a carga geral e granel sólido. Todavia, trazendo para a área de influência do Rio de Janeiro, o contêiner é a principal carga disputada. Devido a uma carga tributária mais baixa, muitas cargas de importação acabam sendo desembarcadas pelos portos catarinenses e posteriormente enviadas via modo rodoviário para o Rio de Janeiro.

Se for levada em conta apenas a movimentação de contêineres, o desempenho desses portos está inferior a 2021 (se comparados janeiro a julho), tendo sido registrada a movimentação de 6.671.524 TEUs, decréscimo de 1,95%.

3. Novos Arrendamentos

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

Uma das principais formas de atrair novos entrantes e, conseqüentemente, fontes adicionais de recursos, são novos 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 estejam dando 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.

3.1. 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 daquele arrendatário.

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

Figura 3 - Localização dos novos arrendamentos previstos para o Porto do Rio.



Fonte: Google Earth. Adaptação PORTOSRIO.

Conforme pode ser observado na Figura 3, 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 operacionais de longo prazo.

A seguir, este plano apresenta informações sobre cada uma dessas áreas.

3.1.1 RDJ06

É um dos dois terminais de graneis líquidos no Porto do Rio, voltado para atender a lubrificantes, com 13.570 m². Atualmente, a área está sob contrato de transição com a empresa Iconic, que opera tanques de armazenagem de óleo lubrificante, que chega via dutos das atracações realizadas no cais 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 pelo trâmite simplificado está sendo conduzido pela Antaq. No momento da elaboração deste documento, o processo estava em análise pela Procuradoria da Agência Reguladora.

3.1.2 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 atracações realizadas em berço dentro do terminal Rio Brasil Terminal 1.

Esse terminal é operado pela empresa Ultracargo, que tem contrato de transição para exploração da área, em condições iguais às da Iconic, que foram 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 a elaboração de novo estudo de viabilidade estava em fase de planejamento no momento da produção deste documento.

3.1.4 RDJ07

Esta área de 41.806 m², localizada no cais de São Cristóvão, é parte de uma área maior 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 em doação um estudo de viabilidade para implantação de novo terminal abrangendo as áreas RDJ07 e RDJ 09, o qual foi enviado pela Secretaria Nacional de Portos e Transporte Aquaviário – SNPTA, que, no momento da elaboração deste documento, deu início ao processo de arrendamento pelo método ordinário por meio do encaminhamento do estudo à Infra S.A., para seu aperfeiçoamento sob a ótica da União.

3.1.5 RDJ08

Esta área com 30.139 m², localizada no cais da Gamboa, é contínua à área RDJ 07 e complementa a área atualmente explorada pela Petrobras sob o mesmo contrato de transição mencionado no item anterior. Tendo em conta o cenário de possível substituição de áreas da Triunfo, considera-se o desmembramento das áreas RDJ 08 e RDJ 07, localizadas em diferentes faixas de cais, visando ao melhor zoneamento do porto, com ganhos operacionais para os potenciais arrendatários e perspectivas de maior remuneração para a autoridade portuária.

A demanda potencial identificada para a área RDJ 08 é de movimentação de carga geral e apoio à operação offshore. No momento de elaboração deste documento, o estudo para a exploração da área RDJ 08 desmembrada da área RDJ 07 estava em fase de planejamento.

3.1.6 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. Como já

mencionado, 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 está em condução pela Secretaria Nacional de Portos, o estudo de novo arrendamento considera a integração das áreas RDJ 07 e RDJ 09 num só terminal, tendo em conta os ganhos operacionais de uma operação alocada numa só faixa de cais. Quando da elaboração deste documento, esse estudo havia sido encaminhado pela SNPTA à Infra S.A. para adequações e subseqüente prosseguimento do processo de arrendamento ordinário.

3.1.7 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.

A demanda potencial identificada para a área é a armazenagem de carga geral e apoio à operação offshore. Tendo em conta a manifestação de interesse imediato por potenciais arrendatários, quando da elaboração deste documento, estava em planejamento a condução de processo seletivo simplificado para a celebração de contrato de transição até que se dê o arrendamento de longo prazo da área.

3.1.8 RDJ011

Área com 7.697 m², localizada na retroárea do porto, vizinha ao RDJ 06A, inicialmente planejada para atividades não operacionais, com a possibilidade de implantação de Truck Center.

Entretanto, 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. Assim, já foram recebidas demandas para implantação de atividades afetas às operações portuárias nessa área, que deverá passar a ser destinada para esse tipo de operação.

3.1.9 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 de Janeiro. Entretanto, devem ser elaborados estudos mais detalhados que confirmem a viabilidade de uso da ilha para implantação de novos terminais no futuro.

3.1.10 RDJ13 (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 13 km do porto do Rio de Janeiro, 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.

3.2. 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 de Janeiro, Itaguaí ainda possui inúmeras áreas a serem concedidas para novos arrendamentos, as quais são apresentadas na Figura 4.

Figura 4 - Localização dos novos arrendamentos previstos para o Porto do Rio.



Fonte: Google Earth. Adaptação PORTOSRIO.

Cabe ressaltar que algumas das áreas apresentadas na Figura 4 já estão com processos de arrendamentos junto ao Poder Concedente e outras ainda em fase de estudos técnicos.

3.2.1 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. No momento da produção deste documento, não haviam sido iniciados estudos para exploração dessas áreas.

3.2.2 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 a atividade não afeta à operação portuária e possui 966.949 m². No momento da produção deste documento, não haviam sido iniciados estudos para exploração dessa área.

3.2.3 Área Multiuso 4

Área destinada a atividade operacional, com 583.376 m² e perfil de movimentação de Carga Geral e Granel Sólido. Vislumbra-se a implantação de novo arrendamento no longo prazo. No momento da produção deste documento, não haviam sido iniciados estudos para exploração dessa área.

3.2.4 ITG 02

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 R\$ 3 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. No início de 2023, o processo se encontrava na Antaq para dar andamento à fase de consulta pública.

3.2.5 ITG 03

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

Então, novos estudos passaram a ser desenvolvidos com a modelagem de arrendamento ordinário, a partir da identificação de demanda para movimentação de granéis sólidos. No momento da elaboração deste documento, os estudos encontravam-se em fase avançada na Infra S.A, para envio à Antaq para condução da fase de consulta pública.

3.2.6 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.

3.2.7 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.

4. Cessões Onerosas

4.1. Porto do Rio de Janeiro

A principal área disponível para contrato de cessão onerosa é parte do Armazém 18, que pode ser utilizado para atividades de apoio à operação.

4.2. Porto de Itaguaí

O Porto de Itaguaí possui três áreas passíveis para cessão onerosa, conforme Figura 5.

Figura 5 - Localização dos novos arrendamentos previstos para o Porto de Itaguaí.



Fonte: Google Earth. Adaptação PORTOSRIO.

4.2.1 Área de Apoio Operacional 1

Trata-se de uma área *greenfield* que não gera nenhum retorno financeiro à Companhia. 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.

4.2.2 Área de Apoio Operacional 2

Com a finalidade de organizar o fluxo de cargas, minimizar o conflito porto-cidade, bem como prover uma estrutura adequada aos caminhoneiros e usuários do porto de Itaguaí, estão em andamento estudos para a implantação de uma AALP.

A área em questão possui 38.934 m², onde poderão ser explorados serviços complementares à operação portuária como: pátio de estacionamento de caminhões, serviços de alimentação, hospedagem, dentre outros.

4.2.3 Área do Estacionamento

Área de estacionamento que era ocupada há anos pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), via cobrança por tarifa. Para prover a regularização da ocupação da área, a PORTOSRIO realizou processo licitatório, no qual apenas a CSN concorreu, a partir do qual foi firmado o contrato de cessão onerosa.

4.3. Porto de Angra dos Reis

A PORTOSRIO possui imóveis situados próximos à beira-mar, localizados em áreas estratégicas, que têm sinergias com os estudos em condução para desenvolvimento do turismo na área continental de Angra dos Reis, com potencial para celebração de contratos de cessões onerosas para empreendimentos imobiliários.

Figura 6 - Localização do Lote 8 do Porto de Angra dos Reis.



Fonte: Google Earth. Adaptação PORTOSRIO.

5. Desinvestimentos

Os principais imóveis não operacionais destinados a desinvestimentos são os seguintes.

5.1. Antigo Edifício Sede da PORTOSRIO

Construído na região central da cidade, o imóvel que está localizado na Rua Acre 21, Centro, foi a sede administrativa da Companhia. No processo de venda do imóvel, estão incluídos o terreno com área de 509 m² e a edificação com área construída de 5.628,84m². De acordo com o laudo de avaliação da empresa avaliadora CTA, o valor para alienação é de R\$ 21,8 milhões.

5.2. Salas no Edifício São Bento

Nesse edifício existem 07 (sete) salas comerciais e 2 (duas) vagas de garagem, onde está instalada a atual sede administrativa da empresa. O plano prevê a venda dessas salas após a transferência da sede para o Porto do Rio de Janeiro, após concluída obra de adequação do imóvel situado na Rodrigues Alves, 20. A área útil total dos imóveis do Edifício São Bento é de 2.198m² e o valor da sua avaliação é de R\$ 16.897.000,00, conforme laudo da empresa CTA.

5.3. Fazenda Pedregoso

Outro imóvel previsto no plano de desinvestimentos está localizado na Avenida Brasil, km 43, no bairro Campo Grande. O referido ativo tem área de 198.646,45m² e avaliação imobiliária de R\$ 17,2 milhões.

6. Gestão de Contratos

6.1. Porto do Rio de Janeiro

Os arrendamentos atualmente vigentes no Porto do Rio de Janeiro são:

Seis arrendamentos de longo prazo:

- Terminal de contêineres arrendado à Rio Brasil Terminais (ICTSI);
- Terminal de contêineres arrendado à MultiRio;
- Terminal de veículos arrendado à MultiCar;
- Terminal de produtos siderúrgicos arrendado à Triunfo Logística;
- Terminal de Trigo arrendado ao consórcio Bunge/Moinho Dias Branco;
- Terminal de Passageiros arrendado à Píer Mauá.

Três arrendamentos transitórios:

- Terminal de apoio à operação offshore arrendado à Petrobras;
- Terminal de granéis líquidos arrendado ao Grupo Ultra;
- Terminal de granéis líquidos arrendado à Iconic/Chevron.

6.2. Porto de Itaguaí

No porto de Itaguaí, há três arrendamentos de longo prazo vigentes, quais sejam:

- Terminal de minério de ferro arrendado à Vale;
- Terminal de minério de ferro e carvão arrendado à CSN Mineração;
- Terminal de contêineres arrendado à CSN Sepetiba Tecon.

6.3. Porto de Niterói

O Porto de Niterói possui dois contratos de arrendamento com as empresas Nitport e Nitshore, para serviços de apoio à operação offshore.

6.4. Porto de Angra dos Reis

O Porto de Angra dos Reis possui um contrato de arrendamento para os serviços de apoio à operação offshore, com a empresa Splenda TPar.

7. Investimentos

7.1. Porto do Rio de Janeiro

7.1.1. Obras de Readequação do Sistema Viário

Uma das principais formas de recebimento das cargas no porto do Rio de Janeiro é através do modal rodoviário. Não somente a entrada ou saída de veículos, as vias internas do porto recebem um número considerável de veículos na operação de transporte de cargas oriunda dos embarques e desembarques. Portanto, as vias internas devem estar sempre em bom estado de conservação, não só para evitar prejuízos econômicos, como também para preservar vidas humanas. As obras foram iniciadas em 2022, com previsão de término no 1º trimestre de 2023.

7.1.2. Expansão e Melhorias Das Linhas Férreas

Viabilizar a expansão e melhorias das linhas férreas no intuito de aprimorar a oferta do modal ferroviário, beneficiando todo o processo produtivo, principalmente aqueles produtos que fazem o uso desse modal. Com investimentos estimados em R\$ 3,1

milhões, a extensão a ser recuperada é de em torno de 500 metros. Prevê-se que a conclusão das obras ocorrerá no 3º trimestre de 2022.

7.1.3. Sistema de Programação Ferroviária

Uma das ações a serem implementadas é o aprimoramento da programação ferroviária. Essa ferramenta de gestão terá por objetivo agregar eficiência à logística interna do porto, com gestão das manobras e operações ferroviárias. Para alcançar os objetivos propostos, está sendo discutida a padronização dos procedimentos relacionados a programação e efetivação da entrada e saída das composições ferroviárias no porto do Rio de Janeiro. Pretende-se que a implantação do novo sistema ocorra no 3º trimestre de 2022.

7.1.4. Automatização dos Acessos Ferroviários

A automatização dos acessos ferroviários tem por objetivo a abertura e fechamento dos portões de forma automática e remota; ou seja, dispensando a presença física de colaborador para execução do trabalho. Os benefícios resultarão em ganhos operacionais, maior eficiência, segurança e agilidade no fluxo ferroviário. Estima-se a conclusão do projeto para 1º semestre de 2023.

7.1.5. Sistema de Controle de Velocidade Rodoviária

O uso de Redutor Eletrônico de Velocidade (VER) para identificação dos infratores, registro e comprovação das infrações cometidas, é fundamental para o desenvolvimento de um processo educativo de conscientização dos condutores e de penalização dos infratores recorrentes, cujo objetivo final é a mitigação dos riscos envolvidos e a melhoria da segurança do tráfego rodoviário e das operações portuárias. Seguindo a linha de ação, a contratação do serviço deve ocorrer no 1º semestre de 2023.

7.1.6. 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 elaborou os estudos necessários para prover a infraestrutura aquaviária adequada para o recebimento de navios com até 366 metros de comprimento.

Desde então, foram realizadas simulações na Universidade de São Paulo (USP), com a participação da Praticagem do RJ; foi obtida ampliação da Licença Ambiental para dragagem, junto ao INEA; iniciou-se a realização de levantamentos hidrográficos perenes para mapear a infraestrutura aquaviária dos portos da PORTOSRIO; foi elaborado pelo INPH o projeto que balizou o volume necessário para dragagem e o custo total do serviço; realizou-se um estudo sedimentológico, solicitado pelo INEA; dentre diversas outras ações.

Com isso, prevê-se a realização de licitação da obra de dragagem no primeiro trimestre de 2023, para execução dos serviços na segunda metade do ano.

7.1.7. Dragagem de Manutenção do Porto do Rio de Janeiro

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. A contratação desse serviço está prevista para o 2º semestre de 2023.

7.1.8. Obras de Modernização e Ampliação do Cais da Gamboa

Com investimentos da ordem de R\$ 106 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.

7.1.9. Dragagem no Canal Comercial, Bacia de Evolução e Berços do cais da Gamboa e de São Cristóvão.

Está prevista para o 1º semestre de 2023 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. De igual forma, serão concluídos os levantamentos necessários para iniciar o projeto de dragagem e derrocagem para ampliação do canal e berços de atracação do Cais de São Cristóvão, com previsão para o 2º semestre de 2023.

7.1.10. Modernização do Balizamento e da Sinalização Náutica

O processo de melhoria da sinalização náutica do porto do Rio de Janeiro foi iniciado com a instalação de três boias articuladas submersíveis (BAS) no Canal da Cotunduba, principal acesso aquaviário da Baía de Guanabara, o que permitiu a realização de manobras noturnas no referido canal com navios contêineres de até 335 m de comprimento (LOA).

As referidas BAS são dotadas de lanternas com Sistemas de Identificação Automática (AIS) que permitem a transmissão de dados para Auxílio à Navegação (AtoN), além de assegurar uma rápida e tempestiva identificação das 79 boias em displays de cartas eletrônicas digitais (ECDIS) a bordo de navios mercantes dotados desses sistemas, evitando-se, assim, seu abalroamento.

A etapa subsequente visa dotar os portos administrados pela PORTOSRIO de Boias Articuladas com AIS, bem como envolverá a aquisição de modernas Estações Base de AIS, as quais permitirão a utilização de boias com sinais AtoN virtuais, com vistas a aumentar a segurança do tráfego aquaviário.

7.1.11. Melhoria e Modernização na Iluminação Pública

Está prevista para o 1º semestre de 2023 a execução dos serviços de melhoria da iluminação pública da Av. Rio de Janeiro, no trecho constante entre o terminal da Multicar e o Portão do Caju, em especial no entorno do novo Portão 32, tendo em vista

o aumento do tráfego de carretas da região a partir da inauguração da Av. Portuária e do novo portão.

Outrossim, estão sendo desenvolvidos estudos também para a melhoria das condições de iluminação do Cais da Gamboa, principalmente no trecho onde haverá o reforço e ampliação do cais, haja vista que aumentará a área que precisa ser iluminada. Este projeto tem previsão para ser concluído em meados de 2023.

7.1.12. Aprimoramento do Gerenciamento de Tráfego de Navios

A PORTOSRIO vem desenvolvendo o aprimoramento do sistema de programação de embarcações, que passará a ser on-line e contará com a adição de informações sobre o sequenciamento de embarcações. Essa ação tem previsão de conclusão para o 1º trimestre de 2023.

7.1.13. Revisão e Melhoria da Utilização das Áreas de Fundeio

O projeto destina-se a reavaliar e otimizar todas as áreas de fundeio no interior da Baía de Guanabara que fazem parte do Porto Organizado, e que são utilizadas de forma compartilhada pelos portos do Rio de Janeiro e Niterói. Tais áreas são de fundamental importância, tanto do ponto de vista econômico, quanto do aspecto logístico e estratégico, uma vez que atendem, não só a frota de navios offshore, como também grandes navios cargueiros. A elaboração e conclusão desses estudos está prevista para o 2º trimestre de 2023.

7.1.14. Implantação da Fiscalização Ostensiva do Acesso Aquaviário

Esta ação visa a operacionalização e a regulamentação da Fiscalização do acesso aquaviário dos portos do Rio de Janeiro e Niterói, aliando procedimentos de fiscalização presencial com lanchas de apoio e procedimentos de fiscalização remota, a partir de câmeras. A escolha dos portos do Rio de Janeiro e de Niterói se deve ao grande volume de embarcações que transitam na Baía de Guanabara e que se utilizam da infraestrutura aquaviária da PORTOSRIO, e, também, devido à grande quantidade de áreas de fundeio. Outro fator relevante é a existência de câmeras para monitoramento de algumas áreas navegáveis do porto organizado, que serão utilizadas de forma compartilhada com a Guarda Portuária e a gestão de VTMISS. A elaboração e conclusão desses estudos está prevista para o 1º trimestre de 2023.

7.1.15. Realfandegamento do Cais Público do Porto do Rio de Janeiro

Com a finalidade de atrair novas cargas, bem como maximizar receitas, busca-se o realfandegamento do Cais Público do porto do Rio de Janeiro, o qual está em fase final de atendimento das exigências da Comissão de Alfandegamento designada pela Alfândega do Rio de Janeiro. Dessa forma, espera-se que o início das operações com o novo alfandegamento do Porto do Rio de Janeiro, ocorra no 1º Trimestre de 2023.

7.1.16. Implantação do Calado Dinâmico

Pretende-se 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, o que representará um maior volume de carga transportada, uma menor estadia e uma redução no *demurrage*.

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). Já foram concluídas as corridas de verificação para atestar a confiabilidade da modelagem matemática do software ReDraft®, já empregado pela Praticagem-RJ no cálculo da Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (FDAQ).

A previsão de implantação total do Calado Dinâmico no Canal “Norte-Sul” está prevista para o 1º semestre de 2023, haja vista que a Autoridade Marítima condicionou a homologação do uso do *software* à prontificação do SMA, cuja implantação está prevista para 31/12/2022. Ato contínuo à conclusão desse processo, terá início o *ramp up* com elevação gradual dos calados operacionais dos navios nesse canal. Espera-se também implantar o uso do ReDRAFT® no Canal de Cotunduba dentro dessa mesma moldura temporal.

7.1.17. Implantação do VTMS

O projeto de Implementação do Sistema de Informação e Gerenciamento do Tráfego de Embarcações (VTMS) da PORTOSRIO encontra-se em curso nos portos do Rio de Janeiro, Niterói e Itaguaí. Em um primeiro momento o VTMS 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 1º trimestre de 2023.

O projeto do VTMISS se baseia na aquisição, instalação e integração de diversos equipamentos de alta complexidade tecnológica e pelo levantamento de dados meteorológicos 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, espera-se que o projeto do VTMISS seja finalizado por completo no 2º semestre de 2024.

7.2. Porto de Itaguaí

7.2.1. Expansão e Melhoria das Linhas Férreas

O transporte ferroviário é o principal modal de escoamento das mercadorias operadas pelo porto de Itaguaí. Assim como no porto do Rio de Janeiro, os investimentos nas melhorias se tornam relevantes. Até por isso, está em vigência um contrato de manutenção para manter as linhas ativas em operação.

Além da manutenção das vias ativas, foi negociada com a concessionária MRS e o Ministério dos Transportes a realização de obra de recuperação do trecho desativado, como parte de novos investimentos relacionados à renovação da concessão da operadora ferroviária.

7.2.2. Dragagem de Aprofundamento e Alargamento do Canal Derivativo

O objetivo principal desta obra é a execução de dragagem para adequação do acesso aquaviário dos 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.

Dessa 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.

Espera-se obter a licença ambiental para a obra até o final do primeiro semestre de 2023, de forma que a obra possa ser contratada até o final do ano de 2023 e executada ao longo de 2024.

7.2.3. Dragagem de Manutenção, Sinalização Náutica e Batimetria

Para poder avançar na execução da dragagem de aprofundamento do canal derivativo do porto de Itaguaí, é necessário analisar os resultados obtidos no levantamento hidrográfico, realizado em 2022.

Contudo, buscando uma solução eficiente, a diretoria executiva está em negociação com os terminais para que eles assumam integralmente ou em parte os investimentos em dragagem, negociação que está ocorrendo nas tratativas das renovações dos contratos arrendamento.

7.2.4. 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.

7.3. Porto de Niterói

Um dos principais projetos para a região é 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.

7.3.1. 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, permitindo a revitalização da região da Ilha da Conceição.

Está prevista para 2023 a execução do projeto de dragagem para ampliação e aprofundamento do canal de São Lourenço por parte da Prefeitura de Niterói.

8. Previsão de Investimentos

8.1. Investimentos da Administração Portuária em 2023

Para o ano de 2023, os investimentos da autoridade portuária somam aproximadamente R\$ 649 milhões, como descrito na tabela abaixo:

Tabela 1 - Previsão de investimentos da Autoridade Portuária em 2023

Porto	Ação	Valor (R\$)
ITAGUAÍ	Dragagem de aprofundamento	292.927.791
RIO	Reforço estrutural do Cais da Gamboa	35.311.534
RIO	Dragagem do canal de acesso, berços e bacia de evolução	162.583.177
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	34.613.808
PORTOSRIO	Programa de Gerenciamento de resíduos sólidos e efluentes líquidos	1.000.000
PORTOSRIO	Melhoria da Infraestrutura e da operação portuária	550.137
PORTOSRIO	Estudos para o desenvolvimento do setor portuário	100.000
PORTOSRIO	Manutenção e adequação de bens imóveis	15.227.489
PORTOSRIO	Manutenção e Adequação de bens móveis, veículos e equipamentos	5.197.049
PORTOSRIO	Manutenção e adequação de ativos de informática e telecom	13.678.053
TOTAL		648.703.480

Fonte: PORTOSRIO.

8.2. Investimentos dos Arrendatários no Período 2023-2027

Já com relação aos investimentos previstos nos contratos de arrendamento até 2027, o montante alcança quase R\$ 3 bilhões, como listado a seguir.

Tabela 2 - Previsão de investimentos das arrendatárias.

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 / Nitshore	81.000.000,00
PORTOSRIO	TPAR	85.000.000,00
TOTAL		2.878.904.036,87

Fonte: PORTOSRIO.

9. Projeção de Movimentação

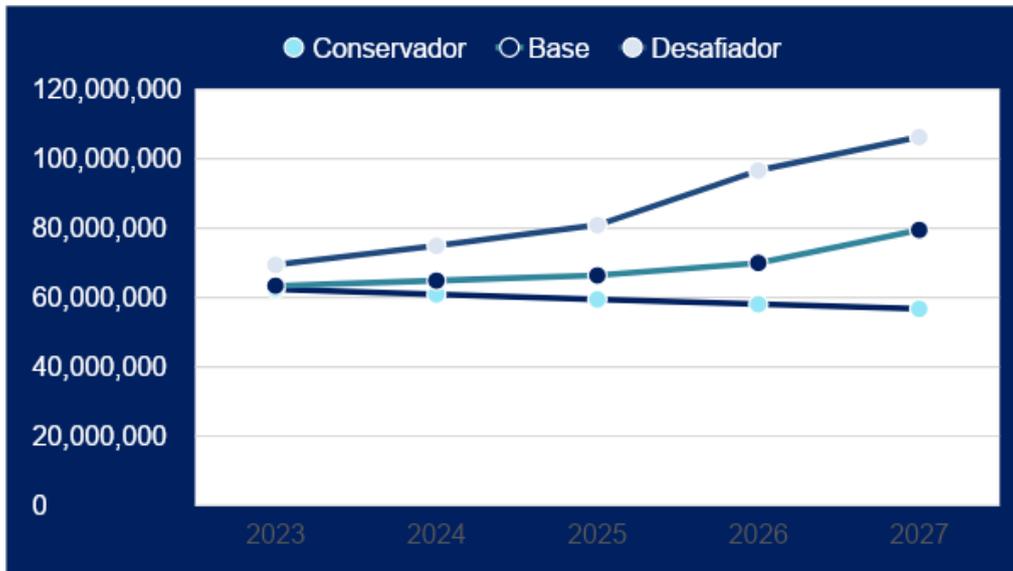
A projeção de demanda de cargas para os portos administrados pela PORTOSRIO utilizou a metodologia constante no Plano Mestre de cada um dos complexos portuários em que os portos se encontram inseridos.

O Plano Mestre, por sua vez, toma como ponto de partida as projeções realizadas pelo Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), que se constitui como o principal instrumento de planejamento estratégico do setor portuário nacional. Apesar dessa complementaridade com o PNL, o Plano Mestre é voltado à unidade portuária e, nesse sentido, exige que sejam discutidas questões específicas de cada Complexo Portuário.

O método de projeção de demanda no âmbito do Plano Mestre é composto por três etapas principais: projeção dos fluxos de demanda de cargas por origem-destino do Brasil; alocação das movimentações por Complexos Portuários; e validação e ajustes de resultados de cada Complexo.

Para construção dos cenários, os dados utilizados na elaboração dos resultados da projeção de demanda foram aqueles produzidos pela PORTOSRIO, utilizando-se como ano-base 2022.

Gráfico 1 - Projeção de cargas – PORTOSRIO

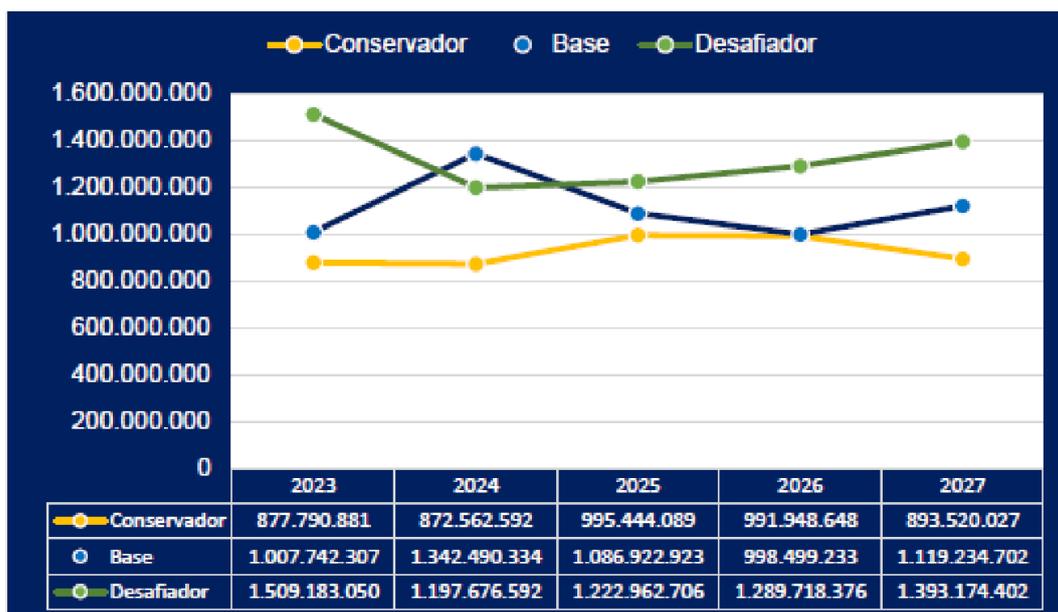


Fonte: PORTOSRIO

10. Projeção de Receitas Tendenciais

As receitas tendenciais são as oriundas dos contratos em vigor, dos quais os principais são os dos terminais de minério no Porto de Itaguaí. Nesses contratos, além da movimentação futura, duas outras variáveis devem ser consideradas para a projeção da]/receita variável: o valor FOB da mercadoria e a variação cambial. Considerando-se essas variáveis, os três cenários de receita tendencial são apresentados no Gráfico 2.

Gráfico 2 - Projeção de cargas – PORTOSRIO



Fonte: PORTOSRIO