

Docas do Rio tenta ‘arrumar a casa’, mais uma vez, com novo comando

Empresa ataca dívidas e busca resolver passivos históricos enquanto procura soluções para aumentar receitas

Por Rafael Rosas — Do Rio

31/01/2024 05h02 · Atualizado



Francisco Martins diz que meta é criar ambiente de negócios otimista para que Rio e Itaguaí entrem na rota de possíveis terminais concentradores de carga — Foto: Leo Pinheiro/Valor

Estatual com histórico de indicações políticas, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), responsável pelos portos fluminenses, tem um novo plano para tentar “arrumar a casa” a partir de 2024. A empresa projeta aumentar receitas e manter um fluxo de investimentos constantes, além de resolver passivos trabalhistas e outras dívidas que no ano passado causaram mais um déficit na companhia. Segundo relatório conjunto do ministérios do Planejamento e da Fazenda, relativo ao quinto bimestre de 2023, a expectativa de déficit da CDRJ para o ano era de R\$ 60,6 milhões.

O presidente da CDRJ, Francisco Martins, no cargo desde outubro, diz que desde que assumiu tenta organizar “cadáveres insepultos” que sugam recursos da companhia. Entre esses “cadáveres” estão cerca de 1.200 ações trabalhistas cujo montante supera R\$ 200 milhões e uma dívida total com valor nominal na casa de R\$ 1 bilhão. Pernambucano, Martins assumiu por indicação do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, a quem Docas está vinculada.

Martins disse que a empresa fez um “encontro de contas” com a Prefeitura do Rio. A CDRJ, explicou, tinha dívida de R\$ 600 milhões e a prefeitura, por outro lado, não tinha indenizado prédios desapropriados da época da Olimpíada. Com o acordo, essa dívida foi zerada no fim do ano passado e todas as ações de cobrança, de lado a lado, foram retiradas. “Foi um marco importante, que tira R\$ 600 milhões de dívida histórica que Docas tinha”, diz.

Para colocar as finanças nos trilhos, Martins diz que a CDRJ planeja licitar ao menos seis áreas nos portos do Rio, Niterói e Itaguaí, na região metropolitana. Em Itaguaí, por exemplo, está em fase final da consulta pública a licitação da chamada “área do meio”, entre as operações da Vale e da CSN no porto. A expectativa de investimento privado com os novos arrendamentos é de R\$ 3 bilhões. “Dessa vez sai [a licitação]. Existem grupos de mineradoras de Minas Gerais que estão se reunindo”, afirma, acrescentando que a expectativa é lançar a licitação em Itaguaí ainda no primeiro semestre.

A movimentação de carga da empresa no ano passado ficou ao redor de 64 milhões de toneladas - os números oficiais ainda não foram fechados -, acima dos 61,2 milhões de toneladas de 2022.

“

Hoje o Porto do Rio não tem para onde crescer, ele é sufocado”

— Francisco Martins

Para o Porto do Rio, um dos planos é aumentar a retroárea com a construção de uma estrutura sobre o espelho da Baía de Guanabara, projeto sensível do ponto de vista ambiental. A viabilidade técnica e financeira do projeto ainda será estudada pela CDRJ, mas Martins afirma que a ideia, caso seja implementada, poderá quintuplicar a retroárea do porto. O ativo sofre limitações para crescer por ser espremido entre a cidade e o mar, sem possibilidades de expansão devido à densidade populacional. “Hoje o Porto do Rio não tem para onde crescer, ele é sufocado [pela cidade ao redor]”, diz Martins,

O executivo, que comandou o Porto de Suape entre 2019 e o ano passado, também destaca o planejamento para transformar o Porto de Itaguaí num complexo industrial-portuário: “A gente tem sido procurado por algumas empresas interessadas na questão do hidrogênio verde e tem área para isso.”

Em termos de receita, a expectativa é ter fechado 2023 com algo em torno de R\$ 880 milhões, acima dos R\$ 817 milhões de 2022. Para 2024, a expectativa é de uma receita de R\$ 900 milhões. A empresa prevê ainda investir R\$ 447 milhões este ano, entre dinheiro próprio e recursos previstos no PAC - ano passado foram R\$ 110 milhões. “Vamos ter investimento em dragagem como há muito anos o Porto do Rio não tem”, diz Martins.

Ao mesmo tempo em que busca fazer os investimentos necessários e aumentar as receitas, Martins lida com “esqueletos” pré-existentes na companhia. Ele não vê a CDRJ como uma empresa que precise ser privatizada. Uma das herdeiras da Empresa de Portos do Brasil (Portobrás), que administrava os portos federais e foi extinta em 1990, a CDRJ ainda lida com dívidas oriundas dessa antiga estatal.

Para lidar com o que chama de “cadáveres insepultos”, Martins abriu negociações com a Secretaria de Patrimônio da União (SPU) para tentar reduzir débitos. O executivo afirma que o processo é semelhante ao que ocorreu em Suape sob a sua administração. Afirma que a CDRJ tem “engessamentos”, que se refletem em questões como a execução orçamentária, que ficava na casa dos 99% em Suape e gira em torno de apenas 10% a 15% na estatal federal. Mesmo assim, vê um “potencial” nas Docas do Rio. “O grande legado [que quero na minha administração] é ter uma carteira de projetos”, afirma, citando a necessidade da dragagem constante nos portos. Outro investimento necessário, diz Martins, é em tecnologia para aumentar a segurança dos portos da CDRJ.

A companhia tem 624 funcionários ativos, todos concursados. São 422 aposentados e uma folha de pagamentos anual de R\$ 211 milhões. Martins ressalta que há a necessidade de contratações “à luz das profissões”, especializadas em ferramentas tecnológicas novas que aportam no setor. A CDRJ tem parte do Porto do Rio arrendada para o Pier Mauá, empresa que administra a estada de navios de cruzeiro. Martins explica que a CDRJ e o Pier Mauá conversam sobre a possibilidade de firmar um contrato de passagem para que Docas tenha mais área de cais público durante os seis meses de baixa temporada. “A ideia é criar um ambiente de negócios otimista, movimentar novamente para que o Rio e Itaguaí entrem na rota de potenciais terminais concentradores de carga”, afirma Martins.