



# PLANO DE NEGÓCIOS

2023 - 2027

Companhia Docas do Rio de Janeiro

# SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	6
1. Aspectos mercadológicos .....	7
1.1. Minério de ferro .....	9
1.2. Contêiner .....	10
1.3. Lubrificantes .....	12
1.4. Ferro fundido, ferro e aço .....	12
1.5. Trigo .....	13
1.6. Veículos .....	14
1.7. Óleo e Gás (O&G) .....	15
1.8. Cruzeiros .....	16
1.9. Outros mercados potenciais.....	17
1.10. Principais concorrentes .....	17
1.10.1. CODESA (ES) .....	18
1.10.2. Porto do Açu (RJ).....	19
1.10.3. Porto Sudeste (RJ).....	20
1.10.4. Porto de Santos (SP) .....	21
1.10.5. Porto de Paranaguá (PR).....	23
1.10.6. Portos de Santa Catarina (SC).....	24
2. Novos negócios .....	26
2.1. Novos arrendamentos .....	26
2.1.1. Porto do Rio.....	27
2.1.2. Porto de Itaguaí .....	32
2.2. Cessões onerosas.....	36
2.2.1 Porto do Rio.....	36
2.2.1.1 Área Multiuso 2 .....	36
2.2.2. Porto de Itaguaí .....	37
2.2.3. Porto de Angra dos Reis .....	38
2.3. Desinvestimentos .....	39
2.3.1. Rio de Janeiro .....	40
2.3.2 Itaguaí.....	42
2.3.3 Niterói .....	44
2.4. Planejamento Portuário.....	46
2.4.1. Alteração de PDZs e Poligonais .....	46
2.4.2. Reestruturação Tarifária.....	46
3. Gestão de Contratos .....	47

---

3.1. Porto do Rio De Janeiro .....	47
3.1.1. Contratos de Arrendamento .....	47
3.1.2. Arrendamentos Transitórios .....	51
3.1.3. Contratos de Passagem .....	53
3.1.4. Cessões Onerosas e Aluguéis .....	54
3.2. Porto de Itaguaí .....	55
3.2.1. Contratos de Arrendamento .....	55
3.2.2. Contratos de Passagem .....	58
3.2.3. CESSÃO ONEROSA NO PORTO DE ITAGUAÍ.....	58
3.3. Porto de Niterói .....	58
3.3.1. Contrato de Arrendamento.....	58
3.3.1.1. Nitport .....	58
3.4. Porto de Angra .....	60
3.3.1. Contrato de Arrendamento.....	60
3.3.1.1. TPAR .....	60
4. Sustentabilidade Ambiental.....	61
4.1. Fortalecer a relação Porto-Cidade .....	61
4.1.1. Rede de Sustentabilidade Recicla Porto.....	61
4.1.2. Projeto Saúde nos Portos .....	62
4.1.3. Projetos de inclusão, educação ambiental e capacitação .....	62
4.1.4. Ações solidárias .....	62
4.1.5. Ações de apoio à capacitação e inclusão social.....	63
4.1.6. Campanhas de Educação Ambiental.....	63
4.2. Implementar Programa de Gestão Ambiental nos portos da CDRJ .....	63
4.2.1. Gerenciamento de Áreas Contaminadas da área de Porto público do Porto do Rio de Janeiro.....	64
4.2.2. Sistema de Gestão Ambiental.....	64
4.2.3. Plano de Fiscalização de condicionantes ambientais.....	64
4.2.4. Programa de Treinamento/capacitação para os empregados do núcleo ambiental da Companhia .....	64
4.2.5. Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS .....	64
4.2.6. Plano de Ajuda Mútua – PAM .....	65
4.2.7. Gerenciamento de Riscos Ocupacionais – GRO e Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR .....	65
4.2.8. Certificados de Aprovação do Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro.....	66
4.2.10. Plano de Gerenciamento de Riscos – PGR.....	66
4.3. Auditorias ambientais IBAMA e INEA .....	66
4.4. Agenda Ambiental da Docas do Rio alinhada aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS (ONU) .....	67
4.5. Tecnologia para a fiscalização da gestão ambiental e Segurança do Trabalho .....	68

---

---

5. Gestão Portuária .....	69
5.1 Porto do Rio.....	69
5.1.1. Executar obras de readequação do sistema viário .....	69
5.1.2. Expansão e melhorias das linhas férreas .....	70
5.1.3. Sistema de programação ferroviária .....	70
5.1.4. Automatização dos acessos ferroviários.....	70
5.1.5. Sistema de controle de velocidade rodoviária .....	71
5.1.6. Elaboração e execução de projeto e obras de dragagem para viabilizar a operação de navios de até 366m .....	71
5.1.6. Dragagem de manutenção.....	72
5.1.7. Executar as obras de modernização e ampliação do Cais da Gamboa.....	72
5.1.8. Dragagem no canal comercial, bacia de evolução e berços do cais da Gamboa e de São Cristóvão.....	72
5.1.9. Modernização do balizamento e da sinalização náutica.....	73
5.1.10. Executar obras de melhoria e modernização na iluminação pública do Porto do Rio de Janeiro.....	74
5.1.11. Aprimorar o gerenciamento de tráfego de navios .....	74
5.1.12. Revisão e melhoria da utilização das áreas de fundeio sob a administração da CDRJ na Baía da Guanabara.....	74
5.1.13. Implantação da fiscalização ostensiva do acesso aquaviário do Complexo Portuário da Baía de Guanabara .....	75
5.1.14. Realfandegamento do Cais Público do Porto do Rio de Janeiro .....	75
5.1.15. Implantação do Calado Dinâmico .....	75
5.1.16. Implantação do VTMS.....	76
5.2. Porto de Itaguaí.....	77
5.2.1. Viabilizar a expansão e melhorias das linhas férreas .....	77
5.2.2. Dragagem de aprofundamento e alargamento do Canal Derivativo.....	78
5.2.3. Dragagem de manutenção, sinalização náutica e batimetria .....	78
5.2.4. Área de fundeio para navios com calado de 18,30m.....	78
5.3. Porto de Niterói .....	79
5.4.1. Dragagem do Canal de São Lourenço.....	79
6. Investimentos .....	80
6.1 Investimentos da administração portuária .....	80
6.2 Investimentos dos arrendatários .....	81
7. Projeções.....	83
7.1. Projeções de cargas.....	86
7.1.1 Projeções de cargas – Porto do Rio de Janeiro.....	88
7.1.2 Projeções de cargas – Porto de Itaguaí .....	88
7.2. Projeções de receitas tendenciais .....	89
7.2.1 Projeções de receitas tendenciais – Porto do Rio .....	90
7.2.2 Projeções de receitas tendenciais – Porto de Itaguaí.....	91

---

---

7.2.3 Projeções de receitas tendenciais – Porto de Niterói .....	92
7.2.4 Projeções de receitas tendenciais – Porto de Angra dos Reis .....	93
7.3. Projeções de receitas incrementais .....	94
7.3.1 Projeções de receitas incrementais – Porto do Rio .....	94
7.3.2 Projeções de receitas incrementais – Porto do Itaguaí .....	96
7.3.3 Projeções de receitas tendenciais – Porto de Niterói .....	96
7.3.4 Projeções de receitas tendenciais – Porto de Angra .....	97
Anexo 1 – Projeção de cargas .....	99
Anexo 2 – Projeção de receitas .....	102

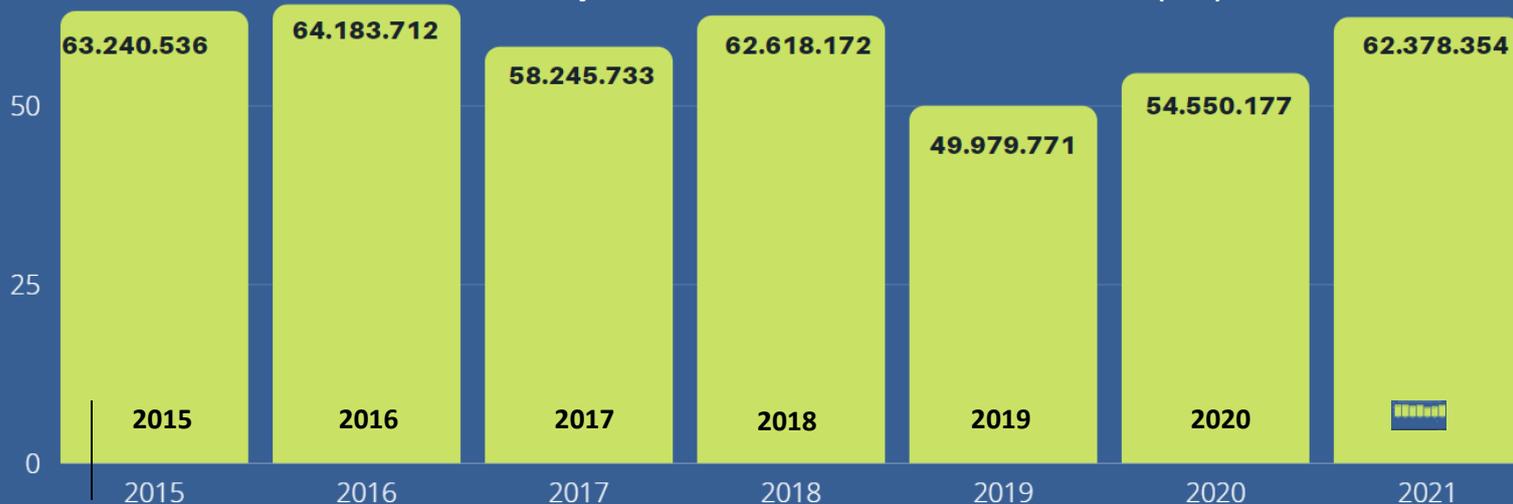
# INTRODUÇÃO

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

Assim, considerando a relevância desse instrumento para o negócio da empresa e levando em conta que os projetos do setor de infraestrutura de transportes, tipicamente, têm longo prazo de maturação e de execução, este Plano de Negócios (PN) contempla um horizonte de 5 (cinco) anos, ou seja, 2023 a 2027, tendo como objetivo conciliar a estratégia com o ambiente de negócios da empresa. Neste sentido, o plano pode ser considerado um documento que deve ser constantemente atualizado para que seja útil à obtenção dos objetivos propostos.

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

MOVIMENTAÇÃO NOS PORTOS ADMINISTRADOS PELA CDRJ (ton.)



# 1

## ASPECTOS MERCADOLÓGICOS

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

Outro dado que ilustra essa importância no mercado está relacionado com a balança internacional. De acordo com a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia (Secex/ME), a corrente de comércio (soma das exportações e importações), que circulou pelos portos administrados pela CDRJ 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 CDRJ é estar situado no segundo principal estado produtor e consumidor do país, o maior polo do setor de óleo e gás e a 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 CDRJ são:

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



Fonte: Sistema de Desempenho Portuário – Antaq, 2021.



Na sequência serão apresentadas algumas características mercadológicas dos principais produtos movimentados pelos terminais situados nos portos da Companhia. Adicionalmente, são apresentadas as taxas de crescimento esperadas no período que este plano compreende.

## 1.1. **M**inério de ferro

No Porto de Itaguaí estão situados dois terminais arrendados, são eles: Companhia Portuária Baía de Sepetiba S.A (CPBS) e Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Em 2021, os terminais foram responsáveis por escoar mais de 45 milhões de toneladas, tendo sido 75,8% desse volume destinado à China.

Diante de tamanha importância, pode-se afirmar que o desempenho operacional dos terminais influencia diretamente o desempenho da Companhia, tanto em termos de volume movimentado, quanto de resultado financeiro. Isso porque nos contratos firmados com os arrendatários responsáveis por movimentar esse tipo de carga, a remuneração variável da Autoridade Portuária é diretamente proporcional ao valor internacional da mercadoria.

Para a *World Steel Association* (WSA), organização que representa cerca de 85% da produção global de aço, a projeção para 2023 é um aumento de consumo na ordem 2,2% para esse tipo de carga. Uma das razões é a tentativa do governo chinês de aumentar os investimentos em infraestrutura e estabilizar o mercado imobiliário. Entretanto, a expectativa de uma recuperação contínua e estável foi abalada pela guerra na Ucrânia e pelo aumento da inflação global decorrente da pandemia da Covid-19.

Ainda de acordo com a WSA, a atividade da construção global continuou a se recuperar dos bloqueios, apesar da contração registrada na China em 2021. A

---

recuperação foi impulsionada por programas em infraestrutura feitos em muitos países, fato que deverá permanecer nos próximos anos.

Outro segmento que consome grande quantidade de aço é a indústria automobilística, que em 2021 foi decepcionante, pois os gargalos da cadeia de suprimentos interromperam o ritmo de recuperação no segundo semestre do ano e a guerra na Ucrânia provavelmente atrasará qualquer retorno ao normal dos problemas da cadeia de suprimentos, especialmente na Europa.

O crescimento na produção brasileira de minério de ferro deve se manter no período de projeção considerado no presente plano, contudo, vale ressaltar que existe uma tendência de mudança estrutural no mercado com consequente incremento da demanda pelo minério de ferro com maior teor de pureza, o que impactaria positivamente a produção e exportação da *commodity* oriundas da Região Norte em detrimento da Região Sudeste.

Nesse contexto, a movimentação de minério de ferro deve manter níveis próximos aos atuais para o Porto de Itaguaí. Desse modo, no cenário base estima-se uma taxa média de crescimento de 0,7% ao ano para o horizonte de projeção. Nos cenários desafiador e conservador, as taxas médias de crescimento estimadas são de 2,2% e - 0,4% ao ano, respectivamente.

## 1.2. **C**ontêiner

No que tange à movimentação de contêineres, a CDRJ possui três terminais arrendados, são eles: Sepetiba Tecon (Porto de Itaguaí), MultRio (Porto do Rio) e ICSTI (Porto do Rio). Se somados, a movimentação de contêineres em 2021 foi de 715 mil TEUs<sup>1</sup>, caracterizando assim como a segunda carga mais operada nos portos da CDRJ.

Diante de situações atípicas, o mercado de contêineres vivenciou tempos desafiadores. Grande parte desse impacto está associado aos efeitos da pandemia, congestionamentos dos portos norte-americanos e chineses,

---

<sup>1</sup> TEU (Twenty feet Equivalent Unit). Unidade equivalente a um contêiner de 20 pés.

---

paralisações nas produções e fechamento de portos, fatos que impactaram toda cadeia logística, inclusive nos portos brasileiros.

No caso dos terminais administrados pela CDRJ, esses também sentiram a forte retração do mercado. Entretanto, de acordo com as projeções apresentadas pela empresa internacional IHS Markit, tudo indica que o mercado voltará a ficar aquecido, mesmo que de forma tímida. De acordo com a empresa de consultoria, a taxa de crescimento para movimentação de contêiner será de 2,9% (2023 a 2025) e 3,2% até 2030.

Adicionalmente, vale mencionar a Lei 14.301/2022, conhecida como “BR do Mar”, que tem como cerne central aumentar a oferta da cabotagem no Brasil, incentivar a concorrência, criar novas rotas e reduzir custos. O Governo Federal tem a expectativa, com a entrada da lei em vigor, que a cabotagem tenha crescimento de até 30%.

Nesse contexto, para o Porto do Rio de Janeiro, estima-se que a movimentação de carga containerizada no cenário base atinja uma taxa média de crescimento de 3,2% ao ano para o horizonte de projeção. Nos cenários desafiador e conservador, as taxas médias de crescimento estimadas foram 2,9% e 1,5% ao ano, respectivamente.



---

### 1.3. Lubrificantes

Acerca dos lubrificantes, dentro da área do porto organizado do Rio de Janeiro, existem dois terminais voltados para movimentação desses derivados do petróleo. Ambos estão situados próximos ao cais da Gamboa. Juntos, eles foram responsáveis por movimentar cerca de 385.505 m<sup>3</sup> em 2021.

Segundo o site Portal Petróleo e Energia, o desempenho do mercado brasileiro de lubrificantes no ano de 2021 trouxe um cenário de recuperação muito maior do que o esperado pela maioria dos observadores, incluindo aqueles mais otimistas. O crescimento foi de 9,39%, quando comparado ao ano anterior, que mesmo tendo sofrido uma queda acentuada no segundo semestre devido à pandemia da Covid-19, já vinha mostrando uma forte recuperação no segundo semestre.

Ao mesmo tempo, o mercado industrial, bem como o de lubrificantes automotivos, seguirá sendo impactado direta ou indiretamente por novos desenvolvimentos e fundamentos dos mercados global e local de lubrificantes acabados, óleos básicos e aditivos, bem como dos mercados de energia/petróleo, combustíveis e *downstream*, entre outros.

Em termos de projeções, segundo a empresa Motor Intelligence, espera-se um crescimento na ordem de 3,04% até 2027, fazendo com que o mercado fique otimista.

### 1.4. Ferro fundido, ferro e aço

Outra carga bastante movimentada no Porto do Rio de Janeiro é o ferro gusa. Atendido pela malha ferroviária da MRS Logística, a carga que predominantemente tem como origem o estado de Minas Gerais, encontra no Porto do Rio um terminal que faz movimentação dessa mercadoria.

Quando se trata de projeção, a guerra entre a Rússia e a Ucrânia continua a influenciar na economia mundial, em especial naqueles setores que utilizam como insumo as commodities. A Associação Brasileira de Fundição (Abifa)

---

---

divulgou um artigo mostrando a preocupação do setor com um aumento significativo no preço do ferro-gusa, um dos principais insumos da atividade. O mais recente reajuste atingiu 25%.

Ainda em relação ao futuro desse tipo de carga, Rússia, Ucrânia e Brasil são os maiores produtores de ferro-gusa. Considerando que os dois primeiros estão em guerra, em que pese os efeitos negativos, em termos de comercialização, as exportações de ferro gusa pelo Brasil poderão ser impulsionadas – principalmente caso a guerra continue a se estender por mais tempo.

As exportações brasileiras são realizadas, principalmente, pelos portos do Espírito Santo e do Rio de Janeiro e, nesse contexto, a demanda estimada de exportação de ferro gusa para o Porto do Rio de Janeiro considera uma taxa média de crescimento de 1,1% ao ano no cenário base. Para os cenários de demanda alternativos, desafiador adotou-se a taxa anual de 7%, tendo como fundamento o Sindicato da Indústria do Ferro no Estado de Minas Gerais (Sindfer). Por fim, no cenário conservador foi considerado 0,8%.

## 1.5. **T**rigo

No Porto do Rio de Janeiro, está situado o Terminal de Trigo do Rio de Janeiro - Logística S.A. (TTRJ), um consórcio firmando entre as empresas Bunge e M. Dias Branco. No ano passado, o terminal importou aproximadamente 550 mil toneladas de trigos oriundos da Argentina. Assim, a expectativa é que o consumo do grão continue positivo.



---

Em que pese não importar do leste europeu, devido a guerra envolvendo Ucrânia e Rússia que causa incertezas, tanto no curto, quanto nos médios e longo prazos, a tendência é que o impacto seja em nível mundial. Isto porque o produto vem sofrendo com as altas nos preços, provocadas por uma combinação de fatores que incluem a pandemia do corona vírus, a inflação das commodities, redução nas safras dos Estados Unidos, China e Canadá, além da guerra já citada.

De todo modo, com base nas informações publicadas pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), tudo indica que a produção do país crescerá em relação a 2021.

## 1.6. Veículos

Quando se trata de veículos, espera-se que o terminal localizado no Porto do Rio volte a desempenhar uma movimentação interessante, como aquela registrada entre 2016 e 2017. De acordo com dados do mercado, tudo indica um crescimento para os próximos anos.

Recentemente a Agência Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) anunciou novo recorde na produção de veículos no Brasil em agosto de 2022. Isto é, um crescimento acumulado de 4,7%, se comparado ao mesmo período do ano passado. Outro dado importante se refere à exportação de veículos. Isso porque, em agosto, o Brasil enviou 47 mil carros para fora do país, uma alta de 11,7% em relação a julho. E em relação ao mesmo período de 2021, ainda no auge da pandemia da Covid-19, o aumento foi de 59%, animando o mercado.

Aliás, desde o início do ano, o acumulado na primeira metade de 2022 foi de 246,3 mil veículos, crescimento de 23% frente ao primeiro semestre de 2021. Parte dessa recuperação está relacionada ao aquecimento da economia e também à diminuição da falta de peças para a produção. Embora os semicondutores ainda sejam um problema, é possível produzir mais carros e as fábricas estão mais ativas.

---

## 1.7. Óleo e Gás (O&G)

De acordo com o Anuário do Petróleo no Rio (2022), publicado pela Firjan, SENAI e SEI, o Brasil é líder mundial na exploração e produção em águas profundas e ultra profundas, que respondem por mais de 90% da nossa produção, segundo maior produtor e consumidor de biocombustíveis; e sexto maior em capacidade de geração eólica. Além disso, o Brasil está entre os 10 maiores produtores de petróleo do mundo e conta com uma das matrizes energéticas mais limpas do mundo: 48,4% da energia primária são oriundos de fontes renováveis.

Quando trazemos para o mercado do Rio de Janeiro os números são positivos. Com 42 campos (Bacias de Campos e Santos), além de abrigar 29 dos 30 poços mais produtores do Brasil, o estado detém título de maior produtor de petróleo e gás do país, e conta com 82,4% das reservas nacionais totais de petróleo e com 68,9% das reservas totais de gás natural.

Os números indicam um cenário animador para os próximos cinco anos. Os investimentos previstos na Fase de Produção no estado do Rio de Janeiro somam R\$ 380,71 bilhões, incluindo atividades como perfuração de poços, novas unidades de produção e revitalizações em unidades já em produção. Esse montante representa 89% dos R\$ 427 bilhões previstos para todo o Brasil.

Por fim, não limitados aos investimentos em exploração e produção, o Rio de Janeiro também lidera na previsão de dispêndios em descomissionamento. Considerando as atividades como abandono e arrasamento de poços, desmobilização de unidades de produção e recuperação ambiental, dos R\$ 58,2 bilhões que deverão ser despendidos até 2026, 54% do total deverá ter como objeto campos localizados no estado.

Com base no exposto acima, o Porto do Rio surge como uma opção extremamente interessante para novos arrendamentos, servindo como base para operações offshore e atendimento portuário, além das perspectivas de crescimento da atividade nos portos de Niterói e Angra dos Reis, especializados nesse tipo de segmento.

---

## 1.8. Cruzeiros

Com o fim da pandemia causada pela Covid-19, a temporada 22/23 vem sendo tratada com otimismo pelo mercado. Segundo a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos, a temporada de cruzeiros 2022/2023, será a maior dos últimos 10 anos, sendo ofertados cerca de 780 mil leitos, alta de 47% na comparação com os 530 mil ofertados em 2019/2020. A previsão é de que 35 navios realizem as viagens ao longo de seis meses, entre 29 de outubro a 20 de abril.

Para o Porto do Rio, a recuperação das atividades e o incremento de visitantes são extremamente positivos, tendo em vista que a Cidade Maravilhosa é um dos principais destinos dos passageiros de cruzeiros marítimos no Brasil.

Visando buscar elevar a satisfação dos passageiros, bem como aumentar os níveis de conforto e segurança, a CDRJ está realizando investimentos de grande importância, como é o caso da pavimentação e aprofundamento do cais da Gamboa.



---

## 1.9. **O**utros mercados potenciais

Não limitados aos setores elencados acima, a CDRJ vem trabalhando junto ao mercado visando a atracação de novas mercadorias, expandindo assim o portfólio dos produtos movimentados. Alguns dos mercados que estão sendo trabalhados são relacionados às cargas: pellets de madeiras, toras, malte, cevada, cargas de projeto e cargas de apoio às operações portuárias.

As demais cargas movimentadas nos portos administrados pela CDRJ nos últimos cinco anos representaram cerca de 5,8% do total movimentado. Em que pese o desempenho da Companhia ser menos afetado por tais cargas, a diversificação no portfólio de cargas movimentadas confere uma possibilidade futura de aumento na dispersão do resultado consolidado da CDRJ, suavizando as oscilações de oferta e demanda de mercado de minério de ferro.

## 1.10. **P**incipais concorrentes

Com a facilidade logística e a necessidade de reduzir custos, os clientes estão cada vez mais buscando alternativas econômicas. Isto faz com que, os portos administrados pela CDRJ enfrentem um mercado que está cada vez mais acirrado. Essa disputa pelo mercado ocorre dentro do próprio estado, mas também em outros, principais aqueles situados na região Sul e Sudeste.

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, o plano do atual Governo Federal em realizar as concessões dos Portos de Santos e Itajaí pode acirrar ainda mais a competição no mercado.

Na sequência, são apresentados dos principais concorrentes:

---

Figura 2 – Localização dos principais concorrentes dos portos administrados pela CDRJ.



Fonte: CDRJ.

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.

#### **1.10.1. CODESA (ES)**

Localizada no estado do Espírito Santo, recentemente a Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) foi a primeira autoridade portuária desestatizada no país. Com objetivo de modernizar a gestão portuária, atrair investimentos e melhorar a operação do setor, a transferência do Porto de Vitória ao controle privado, gera potenciais vantagens competitivas para o novo concorrente privado em detrimento aos portos administrados pela CDRJ.

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 termos de configuração, o porto público teve a seguinte distribuição:



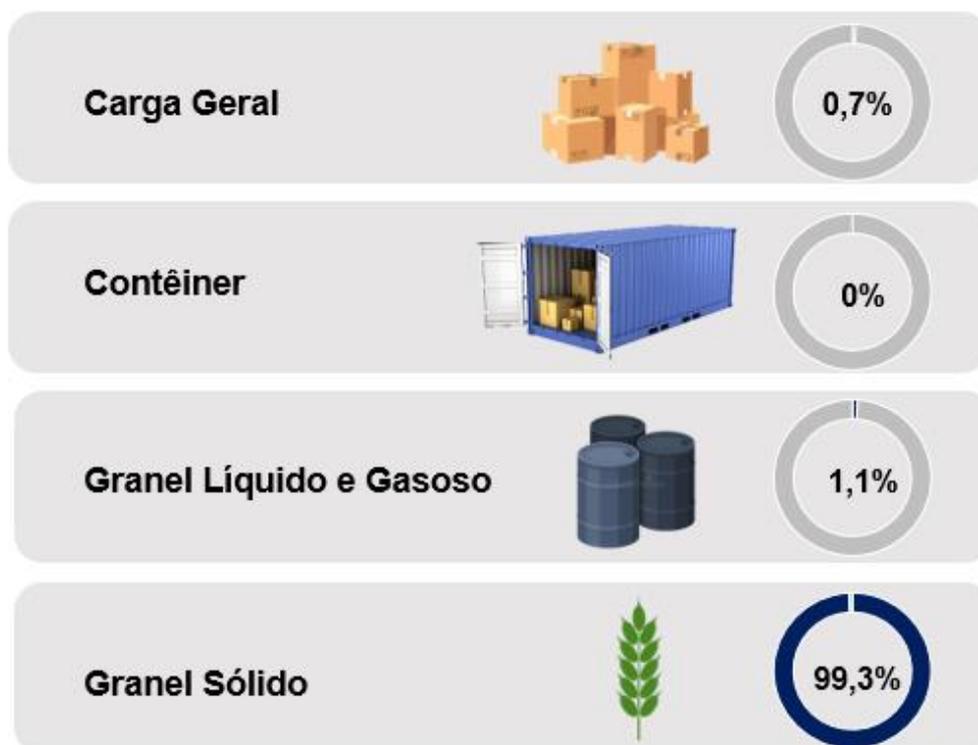
Em que pese ter sido concluída a dragagem de manutenção, que restabeleceu o calado máximo de 12,5 metros, as condições operacionais do Porto do Rio e Itaguaí permanecem melhores em termos de navegabilidade e hinterlândia – como acesso ferroviário.

### 1.10.2. Porto do Açu (RJ)

Localizado no norte do Estado do Rio de Janeiro, o Terminal Privado Porto do Açu é hoje um dos maiores complexos de infraestrutura portuária do país. Em sua estrutura societária tem a participação do Porto de Antuérpia, o segundo maior da Europa. O Porto do Açu 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. Adicionalmente, o porto atraiu indústria de fertilizantes, recentemente, e vem buscando viabilizar também produtos agrícolas.

---

De acordo com a Agência Reguladora, 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.



Por conta da localização geográfica, condições de navegação – incluindo calado, certamente os projetos do Açú tendem a competir com os da CDRJ. Outro fator importante que irá impactar a concorrência com a CDRJ é a interligação da Ferrovia Vitória a Minas até o Complexo Portuário do Açú, que já consta no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

No que tange à infraestrutura aquaviária, chama atenção o Terminal T-Oil. A empresa concluiu recentemente a ampliação da profundidade do terminal para 25 metros. Com isso, o Terminal de Petróleo T-Oil passou a ser o único terminal privado no país com capacidade para receber navios VLCCS.

### 1.10.3. Porto Sudeste (RJ)

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 CDRJ. Atualmente possui uma capacidade para movimentar até 50 milhões de toneladas de graneis 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.



Em relação ao ano passado, nota-se que o terminal tem explorado a operacionalidade de outros tipos de cargas, como a *double banking*. Este tipo de operação consiste na transferência entre navios atracados, um ao lado do outro, de óleo cru produzido em campos offshore, mitigando os riscos com longos deslocamentos dos navios, promovendo a redução de custos operacionais.

#### 1.10.4. Porto de Santos (SP)

No momento da produção deste plano, está em curso o processo de desestatização do principal porto da América Latina. Assim, o plano considera o possível cenário de conclusão do processo de desestatização em curso.

---

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. Tal afirmação pode ser constatada na distribuição de cargas apresentada a seguir:



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.

No que concerne ao acesso marítimo, de acordo com informação publicada pela administradora do porto, a Santos Port Authority (SPA), o calado máximo admitido é de 14,5 metros.

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 certa apreensão no mercado, principalmente se admitida

---

---

a participação de armadores. Existe receio do mercado, uma vez que a verticalização está cada vez mais concentrada, podendo reduzir a oferta de contêineres em terminais de “bandeira branca” – como é o caso dos terminais arrendados na CDRJ.

#### 1.10.5. Porto de Paranaguá (PR)

Delegado pelo Governo Federal ao Governo Estadual do Paraná, os portos paranaenses estão a cerca de 350 milhas dos portos da CDRJ.

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 Agência Reguladora, 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 registraram uma leve retração na movimentação, de 1,34% em relação ao mesmo período de 2021.

---

Em 2021, a administração portuária investiu cerca de R\$ 162,6 milhões em obras e projetos. Adicionalmente, o governo estadual, através da empresa pública que administra os terminais de Paranaguá e Antonina, anunciou que vai aplicar R\$ 1,3 bilhão no porto até 2024, com destaque para o novo Corredor de Exportação (Corex) e as novas esteiras transportadoras.

Com relação a infraestrutura náutica, conforme publicado pela administração dos portos, o calado máximo permitido é de 12,50 metros.

#### **1.10.6. Portos de Santa Catarina (SC)**

Em que pese 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 rodoviário para o Rio de Janeiro.



Considerando o mercado catarinense, temos a seguinte divisão de tipos de carga:



Se for levado em conta apenas o mercado de contêiner no nível Brasil, o desempenho está inferior a 2021 (se comparados janeiro a julho), tendo sido registrada a movimentação de 6.671.524 TEUs, decréscimo de 1,95%.

Figura 3 – Movimentação de contêineres (TEUs).

LOCAL	MARKET SHARE	TEUs	Varição
BRASIL		6.671.524	↓ 1,9%
Vitória (ES)	1,9%	129.855	↓ 9,6%
CDRJ (RJ)	6,4%	425.916	↑ 10,0%
Santos (SP)	38,2%	2.547.777	↑ 0,1%
Paranaguá (PR)	9,6%	637.580	↑ 6,2%
Santa Catarina	20,5%	1.369.426	↓ 3,2%

Fonte: Sistema de Desempenho Portuário – ANTAQ.



# 2

## NOVOS NEGÓCIOS

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

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

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

### 2.1. Novos arrendamentos

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

A CDRJ vem trabalhando para que áreas ainda não arrendadas e que, por conseqüência, 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. Vale destacar, no entanto, que os atuais contratos de arrendamentos do Porto de Niterói irão expirar em 2025, o que tende a dar início a um novo processo de arrendamento daquelas áreas dentro do período abrangido por este plano (2023-2027).

### 2.1.1. Porto do Rio

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

Possui uma área de aproximadamente 1,514 milhão m<sup>2</sup>, entre terminais arrendados e arrendáveis, dos quais ainda estão disponíveis cerca de 290 mil m<sup>2</sup>, 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, descrita no item 3.1.1.3 deste documento, 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:

**Terminal de Granel Líquido**



**Terminal de Granel Sólido**



**Terminal de Carga Geral**



**Apoio logístico offshore**



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



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

---

Conforme pode ser observado na Figura 4, 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 dessas áreas.

#### 2.1.1.1 RDJ06

É um dos dois terminais de graneis líquido no Porto do Rio, voltado para atender a graneis líquidos (lubrificantes), com 13.570 m<sup>2</sup>. Atualmente, a área está sob contrato de transição junto à empresa Iconic, que opera tanques de armazenagem de óleo lubrificante, que chega via dutos das atracções 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 na Antaq. No momento da elaboração deste documento, o processo estava em análise pela Procuradoria da Agência Reguladora, tendo em vista a área ser objeto de penhora em processo judicial em curso.

#### 2.1.1.2 RDJ06A

Compreende área de 13.453 m<sup>2</sup>, na qual estão instalados tanques de armazenagem de óleo lubrificante e produtos químicos, que recebem, via dutos, a carga proveniente das atracções realizadas em berço 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.

---

#### 2.1.1.4 RDJ07

Esta área de 41.806 m<sup>2</sup>, 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.

#### 2.1.1.5 RDJ08

Esta área com 30.139 m<sup>2</sup>, 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 a ser melhor explanado no item 3.1.1.3, 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.

#### 2.1.1.6 RDJ09

Localizada no cais de São Cristóvão, esta área de 48.488 m<sup>2</sup> é atualmente explorada pelo Terminal de Produtos Siderúrgicos da empresa Triunfo Logística. Como será detalhado adiante no item 3.1.1.3, a arrendatária apresentou pleito de substituição total da área, para deslocar seu terminal para

---

---

a faixa de cais da Gamboa, onde realiza parte de suas operações de produtos siderúrgicos.

Considerando o possível cenário de efetivação da substituição de áreas cujo processo estava em curso no momento de elaboração deste documento, o estudo de novo arrendamento mencionado no item 2.1.1.4 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. Como informado no item 2.1.1.4, quando da elaboração deste documento, esse estudo havia sido encaminhado pela SNPTA à Infra S.A. para adequações e subsequente prosseguimento do processo de arrendamento ordinário.

#### 2.1.1.7 RDJ10

Outro terminal que já teve sua licitação incluída no rol de áreas arrendáveis pela da SNPTA, é o trecho do Cais da Gamboa compreendido entre o pátio 12 e o final do armazém 14, para o qual a CDRJ 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.

#### 2.1.1.8 RDJ011

Área com 7.697 m<sup>2</sup>, 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.

#### 2.1.1.9 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 CDRJ é a utilização da Ilha da Pombeba, localizada a cerca de 500 m do cais de atracação.

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

#### 2.1.1.9 RDJ12 (Ilha do Braço Forte)

Outro local que futuramente poderá ser explorado é a Ilha do Braço Forte. Com 32 mil m<sup>2</sup>, a ilha situada a aproximadamente 13km do porto do Rio, está disponível para o desenvolvimento de atividades operacionais.

Visando operacionalizar o funcionamento do local, a CDRJ 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.

#### 2.1.2. Porto de Itaguaí

Distante aproximadamente 75km da capital, Itaguaí é considerado o segundo maior porto público do país em volume de carga movimentada. Concebido como “Porto-Indústria”, possui ampla área terrestre, tendo sob sua gestão cerca de 2 milhões de metros quadrados, nos quais podem-se instalar os mais diversos tipos de empresas. Diferentemente do porto do Rio, Itaguaí ainda possui inúmeras áreas a serem concedidas para novos arrendamentos, as quais são apresentadas na Figura 5.

---

Figura 5 - Localização dos novos arrendamentos previstos para o Porto do Rio.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

---

Cabe ressaltar que algumas das áreas apresentadas na figura 5 já estão com processos de arrendamentos junto ao Poder Concedente e outras ainda em fase de estudos técnicos.

#### 2.1.2.1 Área Multiuso 1 e 2

Área com 1.122.943 m<sup>2</sup> 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.

#### 2.1.2.2 Área Multiuso 3

Considerando o potencial do Porto de Itaguaí no mercado de óleo e gás, para esta área está prevista, no médio prazo, a implantação de planta industrial desse ramo. A área é designada à atividade não afeta à operação portuária e possui 966.949 m<sup>2</sup>. No momento da produção deste documento, não haviam sido iniciados estudos para exploração dessa área.

#### 2.1.2.3 Área Multiuso 4

Área destinada à atividade operacional, com 583.376 m<sup>2</sup> 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.

#### 2.1.2.4 ITG 02

Área de 255.548 m<sup>2</sup> 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 momento de elaboração deste documento, o projeto estava em fase de conclusão pela Infra S/A, para subsequente envio à Antaq para dar andamento à fase de consulta pública.

---

#### 2.1.2.5 ITG 03

Área de 22.564 m<sup>2</sup>, incluindo a área do berço 201, de 2.585 m<sup>2</sup>, a qual foi arrendada à empresa VALESUL até 2012, para movimentação, armazenagem e expedição de granéis minerais sólidos. O terminal possui em seu layout de área diversas construções e equipamentos necessitando de manutenções, reparos, substituições e reformas.

Em 2021, foi conduzido um processo de arrendamento simplificado da área, que chegou à etapa de Aviso de Convocação, por meio do qual a Antaq tornou público que realizaria o leilão no dia 19/11/2021. Entretanto, ao identificar que não houve demanda de mercado com a modelagem feita, a licitação foi cancelada.

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 subsequente de consulta pública.

#### 2.1.2.6 Terminal Multiuso 1

Áreas *greenfield*, localizadas em Área de Proteção Ambiental, disponíveis para arrendamento no longo prazo, com perspectiva de movimentação de Carga Geral e Granéis Líquidos e Sólidos. As duas áreas juntas possuem um total de 119.943 m<sup>2</sup>.

#### 2.1.2.7 Terminal Multiuso 3

Área com 67.972 m<sup>2</sup> e que atualmente não possui exploração comercial. Vislumbra-se, no longo prazo, a implantação de Terminal de Carga Geral e Granel Sólido.

---

## 2.2. Cessões onerosas

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

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

### 2.2.1 Porto do Rio

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

#### 2.2.1.1 Área Multiuso 2

A CDRJ recebeu manifestações de interesse na utilização dessa área para a armazenagem de carga. Dessa forma, a Companhia conseguiu junto à MRS, a inclusão de investimentos para que seja acrescentado um desvio na linha férrea, viabilizando o recebimento e / ou escoamento de carga direto da composição ferroviária para o pátio de estocagem.

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

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

Localização	Área (m²)	Valor Locativo Mensal
Rua da Igrejinha, 01/Rua Benedito Otoni, 52/60 e 62/64	5.936,34	62.200,00
Avenida Rodrigues Alves, 827, Santo Cristo	1.590,00	25.900,00
<b>TOTAL</b>	<b>7.526,34</b>	<b>88.100,00</b>

Fonte: CDRJ.

---

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

### 2.2.2. Porto de Itaguaí

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

Figura 6 - Localização das áreas para cessão onerosa no Porto de Itaguaí.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

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

#### 2.2.2.1 Área de Apoio Operacional 1

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

---

Na área será permitido explorar atividade de depósito de contêiner vazio, armazenagem e estufagem de cargas, além do cessionário poder implantar um desvio ferroviário para dentro da área e pleitear junto à Receita Federal autorização para transformar a área em recinto alfandegado para exportação.

#### 2.2.2.2 Área de Apoio Operacional 2

Com a finalidade de organizar o fluxo de cargas, minimizar o conflito portocidade, bem como prover uma estrutura adequada aos caminhoneiros e usuários do porto de Itaguaí, estão em andamento estudos para a implantação de uma AALP. No local poderão ser explorados serviços complementares não afetos à operação portuária como: pátio de estacionamento de caminhões, armazenagem, serviços de alimentação, hospedagem entre outros.

A área em questão possui 38.934m<sup>2</sup>. Após a conclusão dos trabalhos, o pátio de estacionamento deve estar apto a receber cerca de 260 carretas, número que pode vir a ser ajustado durante a elaboração do projeto.

#### 2.2.2.3 Área do Estacionamento

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

### 2.2.3. Porto de Angra dos Reis

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

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

---

Figura 7 - Localização das áreas para cessão onerosa no Porto de Angra.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

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

Tabela 2 – Avaliação dos imóveis em Angra dos Reis.

Imóveis	Área (m <sup>2</sup> )	Valor Locativo
Lote 1 - Av. Oswaldo Martins	4.120	55.700,00
Lote 2 - Av. Oswaldo Martins	2.247	36.000,00
Lote 8 - Alameda Industrial (dividido em oitos sub-lotes)	26.638	591.587,00
<b>Total</b>	<b>38.201</b>	<b>683.287,00</b>

Fonte: CDRJ.

## 2.3. Desinvestimentos

A CDRJ vem enfrentando há vários anos problemas em fluxo de caixa devido a prejuízos acumulados de aproximadamente R\$ 3 bilhões, que resultaram em um patrimônio líquido negativo de R\$ 428 milhões no final do 2º trimestre de 2022.

Nesse cenário, a Autoridade Portuária deu início à execução do Plano de Desinvestimento dos ativos considerados non-core. À medida que esses ativos forem sendo convertidos em caixa, a empresa entende que pode reduzir o seu passivo, melhorando seu equilíbrio econômico.

Os imóveis abrangidos pelo plano estão situados nas cidades do Rio de Janeiro, Niterói, Itaguaí e Angra dos Reis.

### 2.3.1. Rio de Janeiro

Grande parte do passivo da CDRJ é de dívidas tributárias junto ao Município do Rio de Janeiro, cujo montante é superior a R\$ 500 milhões. Por outro lado, a Prefeitura Municipal ocupou e desapropriou alguns imóveis pertencentes à CDRJ, que não foram devidamente indenizados.

Alguns desses ativos constam no Decreto Presidencial de 10 de setembro de 2013, já outros foram ocupados entre 2011 e 2014, em caráter definitivo para execução das obras de infraestrutura do Porto Maravilha, mas não constam no referido decreto.

Os imóveis ocupados e descaracterizados pela Prefeitura Municipal, sem a devida indenização à CDRJ, são:

Tabela 3 – Imóveis ocupados pela Prefeitura que não constam no Decreto Presidencial.

Localização	Área (m²)	Valor de Avaliação
Terreno situados a Av. Rodrigues Alves, Saúde - Pátio 05 - Área de Acesso ao Píer e Praça Mauá	5.894,61	R\$ 32.400.000,00
Plataformas Externas dos Armazéns 1 ao 7 – Av. Rodrigues Alves s/nº	4.413,86	R\$ 7.200.000,00
Plataformas Externas dos Armazéns 8 ao 18 – Av. Rodrigues Alves s/nº	7.547,66	R\$ 13.100.000,00
Rua Silvino Montenegro, 20	3.659,60	R\$ 11.100.000,00
Rua Equador, 752	1.360,00	R\$ 4.250.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>23.734,87</b>	<b>R\$ 68.050.000,00</b>

Fonte: CDRJ.

Esses imóveis estão sendo incluídos num encontro de contas com a Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, juntamente com as obrigações assumidas no Contrato C-SUPJUR nº 004/2010, firmados pela Prefeitura Municipal. Nas negociações em curso, a Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro concordou com a inscrição da CDRJ no programa de recuperação fiscal “Concilia Rio”, que contempla abatimentos nas penalidades pecuniárias sobre o principal da dívida, reduzindo o total do passivo tributário para R\$ 264.924.663,62 milhões.

Com base em avaliação contratada pela CDRJ, os valores que constam no Encontro de Contas são:

Tabela 4 – Avaliações dos imóveis inseridos no Encontro de Contas.

IMÓVEIS	Valor (em reais)
Imóveis Desapropriados via Escritura Pública	66.124.873,67
Imóveis Desapropriados Indiretamente pela Prefeitura	68.050.000,00
Projeto da Nova Sede da CDRJ – Indenização	75.984.829,20
Projeto da Nova Sede da Guarda Portuária - Indenização	4.915.053,90
Parcelas Vencidas Aluguel Píer Mauá (Museu do Amanhã)	24.946.194,22
Parcelas Vencidas do Valor Variável do Museu do Amanhã	5.417.258,25
Parcelas Vincendas até 2026 Aluguel Píer Mauá	19.102.646,18
<b>TOTAL</b>	<b>264.540.855,42</b>

Fonte: CDRJ.

Por outro lado, a CDRJ obteve sentença na ação declaratória de imunidade c/c repetição de indébito (ISS), porém não foi informado em tal sentença se estariam alcançados os débitos retroativos, que remontam a lançamentos dos anos de 1999 a 2003, todos em fase de execução de sentença transitada em julgado. Assim, caso o juízo da ação declaratória entenda que a declaração de imunidade abrange as execuções de sentenças transitadas em julgado, a negociação do encontro de contas será cancelada, uma vez que o débito da empresa com o município seria anulado pela retroatividade da imunidade tributária.

---

Além do encontro de contas com a Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, outras propriedades que fazem parte do Plano de Desinvestimentos e que estão situados na cidade do Rio de Janeiro são apresentadas a seguir:

#### 2.3.1.1. Antigo Edifício Sede da CDRJ

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 m<sup>2</sup> e a edificação com área construída de 5.628,84m<sup>2</sup>. De acordo com o laudo de avaliação da empresa avaliadora CTA, o valor de avaliação é de R\$ 21,8 milhões.

#### 2.3.1.2. 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 2.198m<sup>2</sup> e o valor da sua avaliação é de R\$ 16.897.000,00, conforme laudo da empresa CTA.

#### 2.3.1.3. 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 198.646,45m<sup>2</sup> e avaliação imobiliária de R\$ 17,2 milhões.

### 2.3.2 Itaguaí

As áreas que necessitam de uma regularização no porto de Itaguaí são o trecho rodoviário utilizado pela Nuclebrás Equipamentos Pesados (Nuclep), na área denominada Vilar dos Coqueiros e a área destinada ao projeto do estaleiro de submarinos militares (Prosub) da Marinha do Brasil.

O trecho da área de acesso rodoviário que necessita de regularização compreende um total de 112.574,25 m<sup>2</sup>. Segundo avaliação imobiliária contratada pela CDRJ, datada de setembro de 2020, o valor de venda foi calculado em aproximadamente R\$ 23 milhões, enquanto a remuneração mensal a ser paga seria de R\$ 129 mil. Assim como no caso do imóvel ocupado

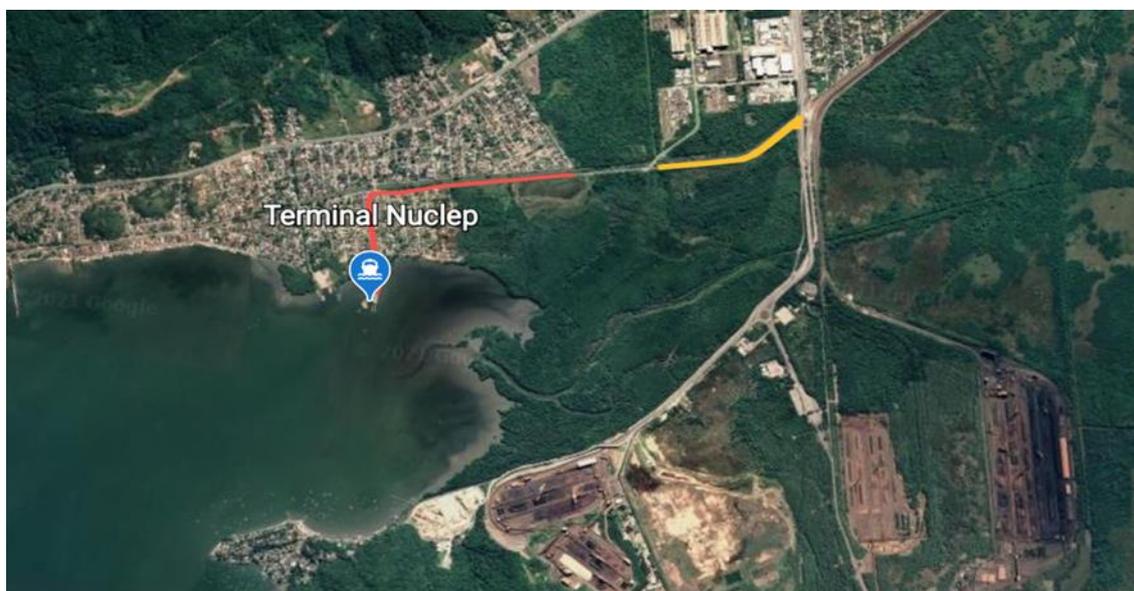
---

---

pelo INPH, também foi oferecida a possibilidade de celebração de contrato de cessão onerosa, ou contrato de passagem com a Nuclep.

A imagem 8 demonstra os locais em negociação.

*Figura 8 – Localização dos pontos em negociação com a Nuclep*



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

A área ocupada pela Marinha para o projeto PROSUB tem como objetivo a produção de quatro submarinos convencionais e a fabricação do primeiro submarino brasileiro convencionalmente armado com propulsão nuclear. Além dos submarinos, a construção de um complexo de infraestrutura industrial e de apoio à operação dos submarinos, que engloba os Estaleiros, a Base Naval e a Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM) no Complexo Portuário de Itaguaí - RJ.

A CDRJ celebrou um Protocolo de Intenções e Termo de Compromisso com a Marinha do Brasil (MB) para cessão de área não onerosa, tendo em vista a coexistência do projeto de expansão do Porto de Itaguaí e a implementação do programa PROSUB em uma parte dessa área destinada à expansão.

Nesse protocolo ficou estabelecido que a Marinha do Brasil faria algumas obras da expansão do Porto de Itaguaí e os Ministérios da Defesa e do Planejamento deveriam adotar medidas para a implantação do projeto de modernização e a expansão do Porto de Itaguaí, com as respectivas ações e previsões orçamentárias para execução das obras no período de 2010 e 2012. Neste

---

---

documento também havia o estabelecimento da transferência do imóvel da CDRJ à Marinha do Brasil,

Ocorre que o Protocolo de intenções não foi cumprido e em 2008 foram iniciadas as tratativas para aquisição do imóvel por parte da Marinha. No entanto, chegou-se a questão de como realizar a avaliação da indenização pela desapropriação da área portuária que seria transferida a propriedade para a Marinha do Brasil.

A CDRJ firmou-se no entendimento que a avaliação não deveria se limitar ao valor do metro quadrado do terreno, sem levar em conta que se tratava de área portuária, tendo apresentado a avaliação com base no seu retorno econômico quantificado no EVTEA, uma vez que já havia planejado para área uma ampliação de suas instalações.

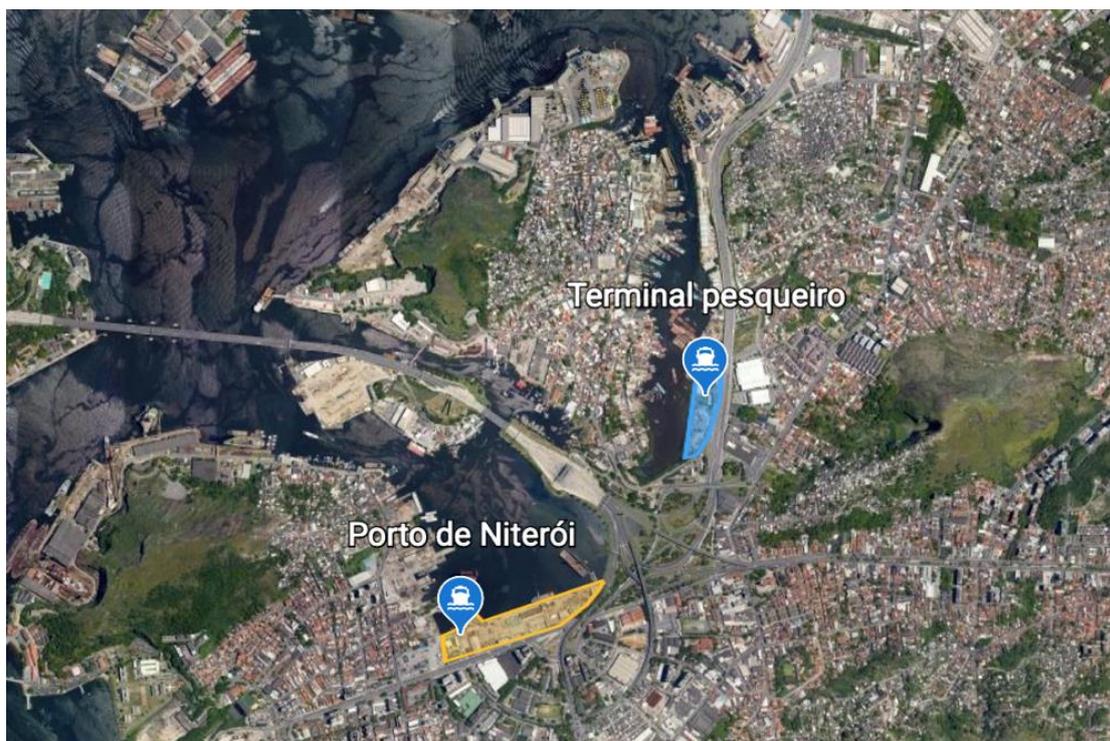
Por fim, a Marinha do Brasil discordou do acordo proposto pela CDRJ protocolou a Ação Judicial que está tramitando na Justiça Federal, tendo a CDRJ já apresentado sua peça de Defesa.

### **2.3.3 Niterói**

O terreno de propriedade da CDRJ localizado próximo a ponte Rio-Niterói, na Estrada Governador Mário Covas n. 3.500, possui 17.387,60m<sup>2</sup> parte da área é objeto de contrato de cessão não onerosa com a Secretaria Nacional de Aquicultura e Pesca do Ministério da Agricultura (SAP/MAPA) e outra parte foi objeto de cessão onerosa à Empresa Municipal de Moradia Urbanização e Saneamento (Emusa) da Prefeitura Municipal de Niterói, que desocupou o imóvel após execução de ação de reintegração de posse por inadimplência contratual.

A Figura 9 indica a localização do referido imóvel em relação ao Porto de Niterói.

Figura 9 - Terminal Pesqueiro de Niterói.



Fonte: Google Earth. Adaptação CDRJ.

Como a Prefeitura Municipal tem o interesse em adquirir todo o terreno para implantar no mesmo um porto pesqueiro, estão em andamento negociações para a venda do imóvel ao município, cuja avaliação imobiliária é de R\$26.627.000.

Vale ressaltar que o projeto da Prefeitura Municipal de Niterói também inclui a execução, por aquele município, de obra de dragagem necessária à operacionalização do porto pesqueiro, a qual a SAP/MAPA não conseguiu realizar, tendo se tornado inadimplente com uma de suas obrigações no contrato de cessão não onerosa firmado com a CDRJ.

Com isso, a negociação em curso, além de gerar recursos financeiros para o caixa da CDRJ, também solucionará a questão do atual passivo contratual da SAP/MAPA, que concorda com o distrato do contrato de cessão não onerosa em vigor, sem indenização pelas benfeitorias realizadas no imóvel, que, após a transferência de propriedade, serão cedidas à Prefeitura Municipal de Niterói, com o fim de implantação do porto pesqueiro.

---

## 2.4. Planejamento Portuário

Com o objetivo de atingir um modelo de gestão capaz de tornar os portos da cada vez mais rentáveis, competitivos, autossustentáveis e autônomos, a Companhia vem aperfeiçoando de forma contínua o planejamento dos terminais sob sua administração.

### 2.4.1. Alteração de PDZs e Poligonais

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) constitui-se num instrumento de planejamento que contempla as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações dos portos organizados.

No momento de elaboração deste documento, os novos PDZs dos portos administrados por esta Autoridade Portuária estão em fase final de conclusão para posterior aprovação da SNPTA.

### 2.4.2. Reestruturação Tarifária

A Companhia Docas buscou contratar empresa para desenvolver metodologia de custeio por atividade para aperfeiçoar a gestão de custos da empresa. O Projeto também subsidiou a implantação da nova estrutura tarifária imposta pela Agência Reguladora. Atualmente, a Grade Tarifária simples, considerando apenas um “de-para” da estrutura vigente, está em fase de aprovação pela Antaq e em breve será publicada. Posteriormente, a Companhia deve publicar a Estrutura Tarifária baseada no custeio, conforme regulação da Agência.



### 3.1. Porto do Rio De Janeiro

Atualmente, existem no Porto do Rio de Janeiro 6 (seis) terminais arrendados, além de 3 (três) contratos de arrendamento de transição, 3 (três) contratos de passagem e 5 (cinco) contratos de cessão de uso oneroso. Entre os contratos de arrendamento, cabe destacar que dois deles são terminais de contêineres, um de veículos, um de produtos siderúrgicos, um de granel vegetal sólido (trigo) e um terminal de passageiros, que serão descritos abaixo com o detalhamento dos seus arrendatários, contratos e investimentos.

#### 3.1.1. Contratos de Arrendamento

##### 3.1.1.1. ICTSI

O Terminal de Contêineres 1 do Porto do Rio (TECON 1) foi arrendado para a Libra Terminal, em 30/04/1998, através do Contrato C-DEPJUR nº 010/98. Em 19/07/2019, o grupo International Container Terminal Services Inc. (ICTSI) adquiriu a empresa Libra Terminal Rio, através de um processo de recuperação judicial. A ICTSI é um grupo filipino, com experiência de cerca de 35 anos, com 33 terminais de contêineres, em mais de 20 países e 10 milhões de TEUs movimentados anualmente.

A ICTSI Rio, denominada de “Rio Brasil Terminal”, é a atual titular do Contrato C-DEPJUR nº 010/98, que foi prorrogado até 2048, através do 12º Termo Aditivo, com investimentos totais de R\$ 543.074.000,00, dos quais R\$ 340.969.000,00

---

em obras civis e R\$ 202.105.000,00 em equipamentos (valores de setembro de 2010).

As obras foram subdivididas em três etapas. A primeira já realizada, a segunda em processo de rediscussão do seu cronograma de investimento e a fase 3, com uma possibilidade de ser realizada a critério da Arrendatária.

Os investimentos em equipamentos também foram divididos em etapas, sendo a última restante com valores de R\$ 82.000.000,00 a serem executados até 2024.

O Contrato de Arrendamento possui 14 (quatorze) Termos Aditivos, com alguns ajustes que foram feitos ao longo tempo, tal qual o último sobre a alteração do índice de correção dos valores do IGPM para o IPCA, acordado com o Poder Concedente – Ministério da Infraestrutura (MINFRA), através da Secretaria de Portos (SNPTA).

Existem, ainda, duas discussões relevantes ocorrendo no âmbito do Contrato C-DEPJUR nº 010/98, em decorrência do Relatório de Auditoria da Controladoria Geral da União – CGU nº 831130, de 03/09/2021, sobre (i) adequação da movimentação mínima contratual (MMC) estabelecida no contrato e (ii) ausência de previsão de cobrança das tarifas portuárias, em especial, a de acesso aquaviário, de acordo com os termos sugeridos pelos auditores. Essas duas adequações pretendem manter o equilíbrio do contrato e sem consideráveis receitas incrementais, mas com maior garantia de recebimento dos valores da MMC e uma cobrança de acesso aquaviário (Tabela I), que ocorre comumente em todas as demais administrações portuárias públicas.

#### 3.1.1.2.1 Multi-Rio

O Terminal de Contêineres 2 (TECON 2) foi arrendado para a Multi-Rio Operações Portuárias S/A em 30/04/1998. A Multi-Rio realizou a prorrogação do Contrato C-DEPJUR nº 11/98 até 30/04/2048, através do 12º Termo Aditivo e incluiu investimentos para complemento do cais de atracação afim de contar com dois berços de 400 (quatrocentos) metros de extensão e serviços complementares como aterros, pavimentações, novas edificações e serviços de utilidade, com valores de cerca de R\$ 500 milhões. Os investimentos foram

---

---

concluídos em 2017, momento em que a capacidade máxima de movimentação passou a ser de 640.000 (seiscentos e quarenta mil) contêineres por ano.

Foram assinados ainda 13 termos aditivos com ajustes no Contrato, sendo o último deles em 2021, com a alteração do índice de correção do IPCA para o IGPM.

As mesmas discussões que atualmente ocorrem no TECON 1 também são realizadas no TECON 2 em relação (i) à adequação da movimentação mínima contratual (MMC) estabelecida no contrato e (ii) a ausência de previsão de cobrança das tarifas portuárias, em especial, a de acesso aquaviário. Cumpre reiterar essas adequações, que estão em tratativas, pretendem manter o equilíbrio do contrato, mas com maior garantia de recebimento dos valores da MMC e uma cobrança de acesso aquaviário (Tabela I) como ocorrem com a maioria dos contratos em demais portos públicos.

#### 3.1.1.2.2 Multi-Car

O Terminal de Veículos ou Terminal Roll-On Roll-Off (TRR) foi arrendado para a Multi-Car Rio Terminal de Veículos S/A (Multi-Car), com a assinatura do contrato C-DEPJUR nº 083/98, em 10/12/1998.

O 7º Termo Aditivo ao Contrato o prorrogou até 19/06/2052 e incluiu investimentos para a reordenação física do terminal, com construção e melhoria de obras no cais, dolphins de atracação, demolição de armazém e demais instalações e construção do primeiro edifício garagem portuário na América Latina. Os investimentos foram todos concluídos em 2017.

Até o presente momento foram assinados 08 Termos Aditivos, sendo o último o que alterou o índice de correção de IGPM para IPCA.

#### 3.1.1.3. Triunfo

O Terminal de Produtos Siderúrgicos (TPS) foi arrendado para a Triunfo Logística Ltda., através do contrato C-DEPJUR nº 072/97, que foi assinado em 18/08/1997. O TPS fica localizado no Cais de São Cristóvão, no Porto do Rio, com 48.488,74 m<sup>2</sup> de área, com 2 berços exclusivos (TGS1 e TGS2) e 1 compartilhado (TLS), com 1 armazém de 8.400 m<sup>2</sup> e um pátio com capacidade para 75.000 toneladas.

---

---

O 7º Termo Aditivo ao contrato C-DEPJUR nº 072/97 prorrogou o seu prazo de validade até 30/04/2048, e incluiu investimentos da ordem de R\$ 101.943.230,37 (com data-base de 2013), entre eles a remediação ambiental do terreno e recuperação de galerias de águas pluviais, obras essas que já foram realizadas. Além de outros, como construção de *dolphins* em área fora do arrendamento; aquisição de quatro guindastes de pórtico; preparação de infraestrutura para instalação dos guindastes e aquisição de guinchos elétricos com suporte para bobinas, que estão suspensos pela ANTAQ.

Ocorre que em razão de problemas na profundidade de acesso ao TPS e o berço compartilhado na área do terminal, a Arrendatária realizou um pedido perante à SNPTA para alteração total de área arrendada, através da possibilidade criada pela Portaria MINFRA 530/2019, com a sua mudança para parte do Cais Público da Gamboa, que está pendente de decisão final. As vantagens da alteração foram atestadas pelas áreas operacionais, engenharia e de planejamento da CDRJ, inclusive com a solução desses problemas que persistem por muitos anos, como apontado pela área de negócios. Além disso, essa situação também foi avaliada pela empresa como uma oportunidade para a inclusão no contrato e nos estudos de viabilidade, a cobrança das tarifas portuárias de acesso aquaviário, de forma separada do contrato de arrendamento.

Após manifestação favorável da empresa ao plano de investimentos proposto para a substituição de áreas, a alteração dependerá ainda de várias etapas para que possa ser concluída, quais sejam:

1. consulta pública sobre o plano de investimentos;
2. eventuais ajustes no plano de investimentos a partir do resultado da consulta pública;
3. elaboração do EVTEA do reequilíbrio do contrato;
4. aprovação do EVTEA do reequilíbrio do contrato pela Antaq;
5. controle prévio da alteração do contrato pelo TCU;
6. formalização do aditivo contratual da substituição entre o arrendatário e a União.

---

#### 3.1.1.4. TTRJ

O Terminal de Trigo do Rio de Janeiro (TTRJ) foi arrendado para o Terminal de Trigo do Rio de Janeiro Logística S/A, que é um consórcio formado pela Bunge Alimentos S/A e M. Dias Branco S/A, através do Contrato C-SUPJUR n.º 02/2017, que foi assinado em 20/02/2018, pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos. O TTRJ possui uma área de 13.453,00 m<sup>2</sup> e um berço compartilhado.

Os investimentos contratuais obrigatórios são da ordem de R\$ 147 milhões (valores de 2019), que incluem a construção de armazém dividido em 3 silos, esteiras transportadoras, balanças, rede elétrica, sistema de combate à incêndio e prédio administrativo. Além disso, está prevista a realização de investimentos a fim de garantir que o sistema de armazenagem possua capacidade estática de, no mínimo, 35.000t (trinta e cinco mil toneladas).

#### 3.1.1.5. Píer Mauá

O Terminal de Passageiros foi arrendado para empresa Píer Mauá S/A, através do Contrato C-DEPJUR n.º 100/1997, assinado em 01/06/199. O Terminal possui 71.349,46 m<sup>2</sup>, incluindo parte do prolongamento do Píer, com 2.206,00 m<sup>2</sup>, prédio centenário do Club Touring do Brasil no porto, Armazéns de 1 ao 5, Anexo 5/6, o respectivo cais frontal dessas áreas, e Armazém Externo 1.

Em 04/10/2018, foi assinado o 5º Termo Aditivo ao contrato, que o prorrogou até 31/05/2049 e estabeleceu investimentos obrigatórios de R\$ 68.933.524,38 (data base de outubro de 2018), com diversas obras para melhoria da estrutura no Armazém 5, Anexo 5/6, Externo 1, área de escritório e na construção de praças.

Em razão da pandemia de Covid-19 em 2020, as operações de passageiros foram paralisadas e a arrendatária entrou com um pedido de suspensão dos investimentos, que foi deferido; bem como outro de reequilíbrio contratual, que está em análise pela SNPTA.

#### 3.1.2. Arrendamentos Transitórios

A CDRJ ainda possui 3 (três) contratos de arrendamento transitórios, que são definidos na Resolução Normativa ANTAQ n.º 07/2016, e autorizados pela Agência Reguladora para aquelas áreas que já estão no curso do processo de

---

---

arrendamento, mas que aguardam que sejam ultimados os procedimentos para a licitação.

#### 3.1.2.1 Petrobras

O Terminal Multiuso 1 do Porto do Rio de Janeiro, também denominado RDJ07, está sendo arrendando de forma provisória para a empresa Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras) desde 2021 até a licitação. O Terminal possui uma área de 41.806 m<sup>2</sup>, quatro berços de uso exclusivo, em frente ao cais arrendado. Cabe destacar que segundo a Petrobras, esse terminal é um dos mais importantes da arrendatária para atender à Bacia de Santos, que é a maior bacia sedimentar offshore do país.

#### 3.1.2.2. Iconic

Em 11/10/2022, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) celebrou o primeiro contrato de transição junto à empresa Iconic Lubrificantes S/A, pelo prazo de até 180 (cento e oitenta), prorrogáveis por iguais períodos, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão.

A instalação portuária arrendada fica localizada na Avenida Rio de Janeiro n.º 901, esquina com a Avenida Brasil, e possui 13.570 m<sup>2</sup> (treze mil e quinhentos metros quadrados) destinados à movimentação e armazenagem de granel líquido, especialmente óleos básicos, tendo como principais atividades a recepção marítima, armazenagem em tanques e a expedição rodoviária. As instalações da área incluem um conjunto de 15 (quinze) tanques metálicos, com capacidade total de 12.755.108 (doze milhões, setecentos e cinquenta e cinco mil, cento e oito) litros, aproximadamente; armazéns e galpões para a manipulação em geral; pátios pavimentados, escritório e plataformas.

#### 3.1.2.3. Ultracargo

O Terminal de Granéis Líquidos (TGL) do Porto do Rio de Janeiro operava com base em uma decisão judicial que garantia a sua continuidade até que fosse feita a nova licitação da área. Após o início dos procedimentos licitatórios, houve a regularização do uso da área com a celebração de um novo contrato de arrendamento transitório com a Ultracargo Logística S/A, em 30/08/2022.

---

O TGL possui uma área de 13.453 m<sup>2</sup> (treze mil quatrocentos e cinquenta e três metros quadrados), 1 berço compartilhado e 24 (vinte e quatro) tanques com capacidade total de 17.248 m<sup>3</sup> (dezesete mil, duzentos e quarenta e oito metros cúbicos).

Apesar do prazo do contrato de transição ser de 180 (cento e oitenta) já existe a autorização da ANTAQ para assinatura de outros consecutivos até que se encerre o processo licitatório da área em questão.

### **3.1.3. Contratos de Passagem**

Ainda no Porto do Rio de Janeiro existem 3 (três) contratos de passagem, que possibilitam a utilização através de esteiras, correias ou dutos, entre outros, que fazem a ligação da carga através ou embaixo da área de uso comum ou já ocupada por terceiros no âmbito da poligonal do porto organizado.

#### **3.1.3.1. Moinhos Cruzeiro do Sul**

Em 2022, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) celebrou Contrato de Passagem nº40/2022 junto à empresa Moinhos Cruzeiro Do Sul S/A, pelo período de 25 (vinte e cinco) anos, podendo ser prorrogado por igual período, tendo como objeto a utilização das instalações de correias de descarga de trigo, que passam por debaixo do Cais de São Cristóvão, localizadas no Porto do Rio de Janeiro.

#### **3.1.3.2. Refinaria de Petróleos de Manguinhos - Refit**

Em 2018, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) celebrou Contrato de Passagem nº80/2018 junto à empresa Refinaria de Petróleos de Manguinhos S/A, pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos, podendo ser prorrogado por igual período, tendo como objeto a cessão de um espaço para passagem e assentamento, em caráter de utilização não exclusiva, de um trecho de dutos na área do Porto do Rio de Janeiro.

#### **3.1.3.3. Iconic**

Além do contrato de arrendamento provisório, a empresa Iconic Lubrificantes S/A possui também o Contrato de Passagem C-SUPJUR N.º 19/2015, celebrado em 2015 e com prazo de validade até 2025, sem a possibilidade de renovação. O

---

objeto do contrato inclui a utilização das instalações subterrâneas constituídas de 06 (seis) linhas de tubos de aço carbono, no Porto do Rio de Janeiro.

#### **3.1.4. Cessões Onerosas e Aluguéis**

Além dos contratos operacionais, existem contratos de cessão onerosas e aluguéis de áreas, como são detalhados abaixo.

##### **3.1.4.1. Município do Rio de Janeiro - Museu do Amanhã**

O Município do Rio de Janeiro (MRJ) e a CDRJ celebraram o contrato de Concessão de Direito Real de Uso, Contrato C-SUPJUR 004/2010, em 04/01/2010, relativo ao domínio útil do imóvel e área de terreno ocupada pelo Píer da Praça Mauá (Praça Molhe Oscar Weinschenck), onde foi construído o Museu do Amanhã, pelo prazo de 25 anos e prorrogáveis por igual período. Os pagamentos consistem em um valor fixo pela utilização do imóvel e uma parcela variável de 0,5% (meio por cento) da receita bruta pela exploração econômica do imóvel através do Museu do Amanhã, que devem ser quitados na forma de encontro de contas anual. Contudo, nos últimos anos, a CDRJ vinha encontrando dificuldades em realizar esse procedimento. Atualmente, existe uma negociação em andamento que inclui os débitos do Museu do Amanhã e deve ser finalizada até o final do ano de 2022.

##### **3.1.4.2. OGMO-RJ – Parte do Armazém 18**

O Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalho Portuário (OGMO), do Rio de Janeiro, celebrou o Termo de Cessão de Uso Precário, através do Contrato C-SUPJUR No.34/2022, tendo como objeto a cessão onerosa de parte do Armazém 18 do Porto do Rio de Janeiro, de modo a dar o devido apoio a esse órgão. Cumpre esclarecer que foi firmado um contrato de uso precário, tendo em vista que está em andamento o pedido da alteração da destinação dessa área para não afeta à operação portuária no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Rio de Janeiro.

##### **3.1.4.3. Orca - Rua Carlos Seidl - Caju**

Em 2021, a CDRJ celebrou Contrato de Cessão de Uso Oneroso, Contrato n.º 10/2021, junto à empresa Orca Comércio De Minerais Ltda., com prazo de 10

---

(dez) anos, prorrogáveis por igual período, tendo como objeto a cessão de uso onerosa de imóvel localizado em área não operacional situado na Rua Carlos Seidl, 2/4, Caju – Rio de Janeiro/ RJ.

#### 3.1.4.4. Triunfo - Almirante Mariath

A CDRJ celebrou Contrato de Cessão de Uso Oneroso nº 83/2017 junto à empresa Triunfo Logística Ltda., no final do ano de 2017, com prazo de 10 (dez) anos, prorrogável por igual período, tendo como objeto a concessão de uso dos imóveis localizados na Rua Almirante Mariath, n.º 4 e outro sem número, no Município do Rio de Janeiro.

#### 3.1.4.5. Cantina do Porto do Rio

Em 2018, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) celebrou o Contrato de Cessão de Uso C-SUPJUR nº 57/2018 junto à empresa Nunes Victoria Cantina Ltda., atual Cantina Sabor do Porto Ltda. ME, pelo prazo de 05 (cinco) anos, prorrogáveis por igual período, tendo como objeto a cessão de uso dos imóveis localizados na lateral direita do Armazém 18 do Porto do Rio de Janeiro, para instalação de restaurante e cantina.

## 3.2. **P**orto de Itaguaí

### 3.2.1. Contratos de Arrendamento

#### 3.2.1.1. CSN Mineração

O contrato de arrendamento C-DEPJUR 054/97 foi assinado pela atual CSN Mineração S/A (CMIN) e a CDRJ para a instalação do Terminal de Carvão (TCV), em 10/07/1997. O prazo estabelecido para o contrato de 25 anos teve seu início a partir da data de transferência do terminal, ocorrida em 08/08/1997, com previsão original de término em 08/08/2022.

O 3º Termo Aditivo, assinado em 04/11/2004, inclui os investimentos de cerca de R\$ 460 mil reais (quatrocentos e sessenta mil reais – data base de novembro de 2014) para capacitar o Terminal para armazenar e movimentar minério de ferro, pelotas, ferro-gusa e ferro-liga.

---

O 5º Termo Aditivo estabeleceu a prorrogação do contrato por mais 25 anos e investimentos de cerca de R\$ 1,68 bilhão (um bilhão e seiscentos e oitenta milhões de reais) em obras e mais cerca de R\$ 1 bilhão (um bilhão de reais) em equipamentos para uma expansão faseada para 45 milhões de toneladas de minério de ferro por ano (MTPA) e depois 60 MTPA. No entanto, o valor investido até a presente data ou final de 2019 foi de R\$ 161,5 milhões (cento e sessenta e um milhões e quinhentos mil reais), ou seja, menos de 10% do valor previsto em razão de discussões ocorridas por dúvidas sobre a autorização para o início da obra.

Atualmente, existe a negociação da CMIN perante a SNPTA, com a participação ativa da CDRJ, para rediscutir o cronograma de investimento dos investimentos contratuais obrigatórios.

Em decorrência dessa discussão sobre os investimentos, a CMIN não atingiu as movimentações mínimas contratuais (MMC), entre agosto de 2020 até julho de 2021 e no mesmo período no ano seguinte, o que deu origem ao pleito da CDRJ de cobrança perante a SNPTA, que submeteu recentemente o assunto para manifestação da ANTAQ, com valores expressivos, de cerca de R\$ 300 milhões (trezentos milhões de reais) para serem recebidos pela CDRJ.

As discussões sobre um novo cronograma de investimento e possível reequilíbrio do contrato criaram a oportunidade para retomar o pleito da CDRJ de cobrança das tarifas portuárias de acesso aquaviário de forma separada do contrato, como já foi feito para se igualar às outras Autoridades Portuárias.

#### 3.2.1.2. Sepetiba TECON

O Terminal de Contêineres do Porto de Itaguaí foi arrendado para a empresa Sepetiba Tecon S/A (STSA), em 30/10/1998, através do contrato C-DEPJUR nº 069/1998, assinado em 30/10/1998 e com vigência de 25 anos a partir do termo de conclusão das obras, em 01/07/2001. Assim, o Contrato que vence em 01/07/2026 teve, recentemente, o seu pedido de renovação apresentado perante a SNPTA.

No contrato de arrendamento não existe previsão expressa de um montante a ser investido, no entanto fica estabelecido que a implantação e operação do

---

---

terminal deve incluir determinadas obras, instalações, equipamentos e sistemas de informações. Até 2002, foram investidos pela arrendatária o valor R\$ 97.633.568,74.

No início deste ano foi aprovada a realização de investimentos urgentes, através de um Termo de Risco de Investimento, no valor estimado de R\$76.614.000,00 (setenta e seis milhões seiscientos e quatorze mil reais) referentes (i) à aquisição de 9 (nove) equipamentos de movimentação de contêiner RTGs e (ii) dragagem de manutenção, com volume estimado de 146.000m<sup>3</sup>.

O pedido de renovação contratual ainda está nas suas fases iniciais de análise pelo poder concedente, mas é a oportunidade definida como a correta pela ANTAQ e SNPTA para a CDRJ pleitear a cobrança das tarifas portuárias do contrato, como inclusive já foi feito.

#### 3.2.1.1. CPBS

O Terminal de Minério de Ferro do Porto de Itaguaí foi arrendado para a Companhia Portuária Baía de Sepetiba (CPBS), através do C-DEPJUR No 155/96, assinado em 19/12/1996. As operações do terminal iniciaram-se em 30/06/2001 com o prazo contratual de 25 anos e no final do ano de 2021 foi apresentado o pedido de prorrogação contratual por igual período.

Os investimentos contratuais obrigatórios previstos foram obras de infraestrutura, equipamentos e demais instalações, bem como dragagem do canal de acesso, totalizando R\$ 145.000.000,00 (cento e quarenta milhões de reais), com valores da época da sua assinatura.

Em 20220 foi aprovada a realização de investimentos urgentes, através de um Termo de Risco de Investimento, no valor estimado de R\$ 46.203.426,36 (quarenta e seis milhões, duzentos e três mil quatrocentos e vinte e seis reais e trinta e seis centavos) referentes a estação de tratamento de esgoto; reforço da ponte de acesso ao píer; reforço do viaduto de acesso ao píer; substituição dos cabrestantes e ganchos de desengate rápido; e dragagem do berço e da bacia de evolução.

O pedido de renovação do contrato está em fase avançada para aprovação pela ANTAQ e acarretará um reequilíbrio do contrato, com a inclusão dos

---

---

investimentos urgentes e os pedidos da CDRJ para cobrança das tarifas de acesso aquaviário de forma separada do contrato.

### **3.2.2. Contratos de Passagem**

#### **3.2.2.1. MRS**

Após quase uma década de discussão sobre a cobrança da utilização da área que garante o acesso ao Porto do Sudeste, a CDRJ conseguiu celebrar o Contrato de Cessão de Uso nº 271/2021 junto às empresas Porto Sudeste do Brasil S/A e MRS Logística S/A, com a finalidade de permitir o ramal ferroviário que conecta o terminal portuário explorado pela Porto Sudeste à malha ferroviária nacional, especialmente àquela sob concessão explorada pela MRS.

#### **3.2.2.2. KarPowerShip**

Em 2022, a CDRJ celebrou Contrato de Passagem nº 28/2022 junto à empresa Karpowership Brasil Energia Ltda., pelo prazo de 44 meses prorrogáveis por períodos iguais, tendo como objeto a utilização de área marítima de aproximadamente 13.885,78 m<sup>2</sup>, situada dentro do Porto Organizado de Itaguaí.

### **3.2.3 CESSÃO ONEROSA NO PORTO DE ITAGUAÍ**

#### **3.2.3.1 OGMO-RJ em Itaguaí**

O Contrato de Cessão de Uso Oneroso nº 058/2017 foi firmado entre a CDRJ e o Órgão Gestor de Mão De Obra Do Trabalho Portuário dos Portos Organizados do Rio de Janeiro, Itaguaí, Forno e Niterói, com o objetivo de dar o devido apoio ao OGMO, através da cessão onerosa de uma área para as suas atividades no Porto de Itaguaí.

## **3.3. P**orto de Niterói

### **3.3.1. Contrato de Arrendamento**

#### **3.3.1.1. Nitport**

O Contrato C-SUPJUR nº 060/05 celebrado com a empresa Nitport Serviços Portuários S/A, em 16/08/2005, tendo como objeto o arrendamento de instalações portuárias com uma área total de 11.300 m<sup>2</sup> (onze mil e trezentos

---

---

metros quadrados), um berço exclusivo e um pátio de 1.700 m<sup>2</sup>, dentro do Porto Organizado de Niterói, para a operação de granel sólido e carga geral.

O 3º Termo Aditivo ao Contrato prorrogou o seu prazo de validade até 2025 e previu investimentos de R\$ 23.669.034,52 a serem realizados até 2023, englobando: (i) reforço estrutural de cais (prazo previsto até dezembro de 2022); (ii) reforma de piso (prazo previsto até dezembro de 2022); (iii) dragagem de aprofundamento (prazo previsto até dezembro de 2023).

O arrendatário entrou com um pedido cautelar de suspensão dos investimentos perante a SNPTA e um pedido de inclusão de novos investimentos e reequilíbrio por prazo do contrato, que está em fase de análise pela SNPTA.

#### 3.3.1.2. Nitshore

O Contrato C-SUPJUR n.º 061/05, celebrado com a empresa Nitshore Engenharia e Serviços Portuários S/A, em 16/08/2005, tendo como objeto o arrendamento de instalações portuárias com uma área total de 15.730 m<sup>2</sup> (quinze mil, setecentos e trinta metros quadrados), 2 berços exclusivos, um armazém alfandegado de 1.743 m<sup>2</sup> (mil, setecentos e quarenta e três metros quadrados) e um pátio alfandegado de 743 m<sup>3</sup> (setecentos e quarenta e três metros quadrados), dentro do Porto Organizado de Niterói, para os serviços de apoio à operação offshore.

O 3º Termo Aditivo ao Contrato prorrogou o seu prazo de validade até 2025 e previu investimentos de R\$ 40.178.309,37 a serem realizados até 2023, englobando: (i) reforço estrutural de cais (prazo previsto até dezembro de 2022); (ii) reforma de piso (prazo previsto até dezembro de 2022); (iii) dragagem de aprofundamento (prazo previsto até dezembro de 2023).

O arrendatário entrou com um pedido cautelar de suspensão dos investimentos perante a SNPTA e um pedido de inclusão de novos investimentos e reequilíbrio por prazo do contrato, que está em fase de análise pela SNPTA.

---

## 3.4. **P**orto de Angra

### 3.3.1. Contrato de Arrendamento

#### 3.3.1.1. TPAR

O Contrato C-DEPJUR nº 88/98 – tendo como objeto a exploração do Porto de Angra dos Reis. Até o presente momento foram assinados 04 (quatro) Termos Aditivos, cuja validade de encerra em 2023. A renovação contratual está em sua fase final, momento em que o Arrendamento será prorrogado até 2048.

O EVTEA proposto pela Arrendatária prevê investimentos na ordem de R\$ 85 milhões (em valores atuais), entre: (i) base de apoio para operações offshore (94% do valor a ser investido); (ii) terminal receptivo de passageiros (6% do valor a ser investido), a serem investidos já em 2024 e 2025.





Com intuito de compreender a preservação e manutenção do meio ambiente, cujo principal objetivo é garantir que as necessidades das gerações futuras não sejam prejudicadas pelo uso indiscriminado dos recursos naturais na atualidade, a CDRJ vem adotando inúmeras ações voltadas para o tema que norteia este capítulo. Na sequência, apresentamos as principais ações que estão em curso pela empresa.

#### 4.1. **F**ortalecer a relação Porto-Cidade

A sustentabilidade foi integrada ao processo decisório dos gestores e mostrou a necessidade de se implantar uma efetiva governança socioambiental e aceitar a sua importância para a organização.

A CDRJ possui projetos de responsabilidade socioambiental, que envolvem os atores do Porto e as comunidades do entorno, em sua maioria, realizados em parceria com as empresas arrendatárias dos terminais do Porto do Rio de Janeiro.

##### 4.1.1. Rede de Sustentabilidade Recicla Porto

Rede de apoio institucional, em conjunto com outros órgãos federais, com a finalidade de promover o intercâmbio de experiências e informações, por meio da implantação de ações conjuntas e de apoio mútuo, fomentando programas e

---

ações interinstitucionais de sustentabilidade e de responsabilidade socioambiental. Especificamente no tema socioambiental, daremos continuidade ao Convênio de Cooperação já assinado com uma Cooperativa de catadores de lixo, para destinação adequada de resíduos recicláveis advindos da coleta seletiva nas dependências do Porto do Rio de Janeiro.

#### **4.1.2. Projeto Saúde nos Portos**

Os portos do Rio de Janeiro, de Itaguaí e de Angra dos Reis integram o Projeto Saúde nos Portos, firmado por meio do Acordo de Cooperação Técnica entre a SNPTA e o Serviço Social do Transporte - SEST/SENAT, objetivando levar aos trabalhadores portuários e profissionais do setor do transporte logístico os principais serviços de saúde, preenchendo a escassez de tempo desses profissionais com a prevenção de doenças e promoção da conscientização sobre a importância de cuidar da própria saúde.

#### **4.1.3. Projetos de inclusão, educação ambiental e capacitação**

Propostas de projetos que envolvem educação com capacitação profissional. Levantando questões de proteção ambiental, conectados com o tema da sustentabilidade. Estas iniciativas fomentam novas possibilidades para as comunidades dos entornos dos portos da Docas do Rio, por meio de oficinas e traz uma visão inovadora de negócios sustentáveis. Um espaço público e legado permanente para ler, aprender e multiplicar.

#### **4.1.4. Ações solidárias**

Em parceria com arrendatários e outros atores envolvidos nas operações portuárias são viabilizadas, ao longo do ano, doações de cestas básicas para famílias cadastradas no Centro de Referência e Assistência Social (CRAS) do bairro do Caju – área de baixa renda no entorno do porto do Rio de Janeiro. Também são realizadas ações emergenciais em situações de desastres ocasionados por eventos climáticos extremos, como doações de roupas, água potável e itens de primeira necessidade. Ainda, buscamos apoiar os pescadores

---

artesanais das baías de Guanabara e Sepetiba, por meio de ações de educação ambiental e legalização das embarcações, em conjunto com a Marinha do Brasil.

#### **4.1.5. Ações de apoio à capacitação e inclusão social**

Buscamos sempre maior aproximação e interação com a comunidade dos entornos dos portos da CDRJ, contribuindo para um relacionamento mais harmonioso entre Porto e a Cidade. Buscamos convênios com instituições de capacitação técnica, onde são cedidas vagas nas turmas de formação profissional para a área portuária, para a população do entorno do Porto do Rio de Janeiro, cadastrada no CRAS.

#### **4.1.6. Campanhas de Educação Ambiental**

Realizadas ao longo do ano, norteadas pelas principais datas comemorativas do calendário ambiental nacional/mundial, com o objetivo de conscientizar os empregados da CDRJ e atores próximos da importância do meio ambiente no dia-a-dia e da sustentabilidade nas atividades desempenhadas pela Companhia.

## **4.2. Implementar Programa de Gestão Ambiental nos portos da CDRJ**

Tem a finalidade de mitigar os impactos ambientais decorrentes da Operação portuária, nas dependências dos portos sob responsabilidade da Companhia, contemplando as medidas adequadas para a gestão ambiental responsável da operação e dos empreendimentos portuários nos próximos anos.

Nele são informadas as equipes técnicas responsáveis, as formas de acompanhamento/fiscalização ambiental, incluindo o uso de indicadores ambientais, avaliação das não conformidades e o cronograma de atividades a serem executadas.



---

#### **4.2.1. Gerenciamento de Áreas Contaminadas da área de Porto público do Porto do Rio de Janeiro**

Implantação do Plano de Gerenciamento de áreas contaminadas elaborado em 2022 pela empresa Controllab, visando a remediação das áreas identificadas no Porto do Rio de Janeiro, em conjunto com as empresas arrendatárias.

#### **4.2.2. Sistema de Gestão Ambiental**

Dar continuidade à implementação da política de sustentabilidade ambiental da Companhia, especificando competências, comportamentos, procedimentos e exigências a fim de avaliar e controlar os impactos ambientais de suas atividades, visando conformidade legal e futura obtenção da ISO 140001, em consonância com o diagnóstico realizado em 2022.

#### **4.2.3. Plano de Fiscalização de condicionantes ambientais**

Acompanhamento das condicionantes ambientais das licenças ambientais dos 04 Portos da Docas do Rio e dos arrendatários instalados nesses Portos, visando manter o bom funcionamento das operações, dentro dos padrões estabelecidos de sustentabilidade, bem como, atender às determinações de órgãos externos como ANTAQ, INEA, etc.

#### **4.2.4. Programa de Treinamento/capacitação para os empregados do núcleo ambiental da Companhia**

Tem por objetivo cumprir as metas de treinamento estipuladas pelo Índice de Desempenho Ambiental (IDA) e capacitar tecnicamente, mantendo os conhecimentos atualizados, os empregados do núcleo ambiental da Docas do Rio.

#### **4.2.5. Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS**

Documento integrante do sistema de gestão ambiental que aponta e descreve as ações relativas ao manejo dos resíduos sólidos gerados, buscando minimizar a geração de resíduos na fonte, adequar a segregação na origem, controlar e

---

---

reduzir os riscos ao meio ambiente e assegurar o correto manuseio e disposição final, de acordo com a legislação vigente, garantindo uma boa gestão sobre os resíduos gerados e manuseados na dentro dos portos organizados da CDRJ.

#### **4.2.6. Plano de Ajuda Mútua – PAM**

Regulamentado pela NR-29, que dispões sobre a segurança e saúde no trabalho portuário, o PAM constitui um plano de segurança que visa à prevenção, controle e mitigação de emergências que possam ocorrer nas empresas do porto organizado ou em áreas comuns do porto, incentivando a atuação cooperativa e de forma organizada.

O PAM é composto por empresas e órgãos públicos como o Corpo de Bombeiros e a Defesa Civil, além de órgãos ambientais fomentando a atuação de forma conjunta dos seus integrantes na resposta às emergências e na prevenção, controle e mitigação delas, sempre buscando otimizar a utilização dos recursos humanos e materiais existentes nas Empresas Participantes.

#### **4.2.7. Gerenciamento de Riscos Ocupacionais – GRO e Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR**

Elaboração e Implantação das ações identificadas no PGR, de acordo com o descrito nas Portarias 6.730 e 6.735, de 09 e 10 de março de 2020, respectivamente, ditam novas diretrizes para o Gerenciamento de Riscos Ocupacionais – GRO e o Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR (que extingue o PPRA), bem como quanto à metodologia utilizada para avaliar a exposição a agentes ambientais.

O GRO e o PGR são abordados pela NR-1 – Disposições Gerais e Gerenciamento de Riscos Ocupacionais. Já a NR-9 trata da - Avaliação e Controle das Exposições Ocupacionais a Agentes Físicos, Químicos e Biológicos, focando na metodologia de avaliação.

---

#### **4.2.8. Certificados de Aprovação do Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro**

Acompanhar a tramitação no CBMERJ dos projetos executivos protocolados. A expectativa é que os projetos executivos sejam aprovados com a maior brevidade possível, proporcionando à Companhia avançar mais um passo rumo à regularidade e permitindo planejar e executar a contratação de empresas para realização das obras de instalação dos equipamentos de prevenção necessários.

4.2.9. Mapeamento dos riscos ambientais, de saúde e segurança do trabalho, relacionados à movimentação de Cargas Perigosas nos portos da CDRJ.

#### **4.2.10. Plano de Gerenciamento de Riscos – PGR**

Visando o atendimento ao exposto na Resolução ANTAQ nº 2230 de 2011, será elaborado o referido plano com o objetivo de permitir à Autoridade Portuária e os responsáveis por instalações portuárias, sempre que couber, efetuar análises sobre o trânsito de produtos perigosos em suas respectivas instalações.

### **4.3. Auditorias ambientais IBAMA e INEA**

Entende-se por Auditoria Ambiental independente o procedimento sistemático, realizado por uma entidade externa à empresa, que visa avaliar sua adequação às normas e demais critérios de proteção e valorização do meio ambiente.

No caso da Docas do Rio estamos sujeitos à necessidade de realização de Auditoria Ambiental, anualmente, baseada na Diretriz DZ-56 INEA, para atendimento ao órgão ambiental estadual, e à Auditoria Ambiental, bianualmente, baseada na Resolução 306/2002 do Conselho Nacional do Meio Ambiente – Conama, para atendimento ao órgão ambiental federal.

---

## 4.4 Agenda Ambiental da Docas do Rio alinhada aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS (ONU)

Em 2021 foi realizada a adesão a Rede Brasil Pacto Global, oficializando o compromisso da Companhia com os objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS). As diretrizes estratégicas do Planejamento Estratégico da Companhia contem metas e indicadores que estão alinhados com os sugeridos nas 169 metas dos ODS.

O Programa “Ambição pelos ODS”, do qual a Companhia foi partícipe na sua 2ª edição, culminou com o compromisso público para redução de emissão de GEE absolutos relacionados às operações portuárias nos portos da Docas do Rio até 2030, a fim de contribuir positivamente para as mudanças climáticas, por meio do fomento às ações que se alinhem aos ODS a partir de dois pilares: Consumo de Energia Limpa e Infraestrutura Sustentável.

Sendo responsável por 31 dos 88 projetos constantes no Planejamento Estratégico 2021-2025 da CDRJ, a SUPSUN é a Superintendência com o maior número de projetos no âmbito da empresa e com o maior número de ações a serem tomadas totalizando – até agosto/2022 – 184 ações em alinhamento com os ODS.

Dessa forma, é possível observar que é viável a aplicação dos ODS no Planejamento Estratégico de uma empresa do setor portuário através da definição de metas claras e o delineamento de objetivos palpáveis, contribuindo para seu papel como Autoridade Portuária no desenvolvimento sustentável em suas áreas de influência.



---

## 4.5. **T**ecnologia para a fiscalização da gestão ambiental e **S**egurança do Trabalho

Em conjunto com a Superintendência de Tecnologia da Informação (Suptin), buscaremos implementar ferramentas tecnológicas que permitam a fiscalização ambiental, de saúde e segurança do trabalho por meio do monitoramento remoto, trazendo mais agilidade no tempo de resposta às não conformidades detectadas e permitindo trabalhar em conjunto com a operação portuária.





## GESTÃO PORTUÁRIA

A gestão portuária tem como um dos principais objetivos gerenciar as diversas atividades correlacionadas aos portos da CDRJ, compreendendo desde as operações de logística, gestão e controle do fluxo de cargas passageiros, interface com as empresas de transportes fluviais e agências marítimas, além das de identificar e executar as obras necessárias para o bom funcionamento dos terminais.

Nessa linha de atuação, a seguir são apresentados os principais projetos a serem desenvolvidos pelos portos.

### 5.1 Porto do Rio

#### 5.1.1. Executar obras de readequação do sistema viário

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

---

### 5.1.2. Expansão e melhorias das linhas férreas

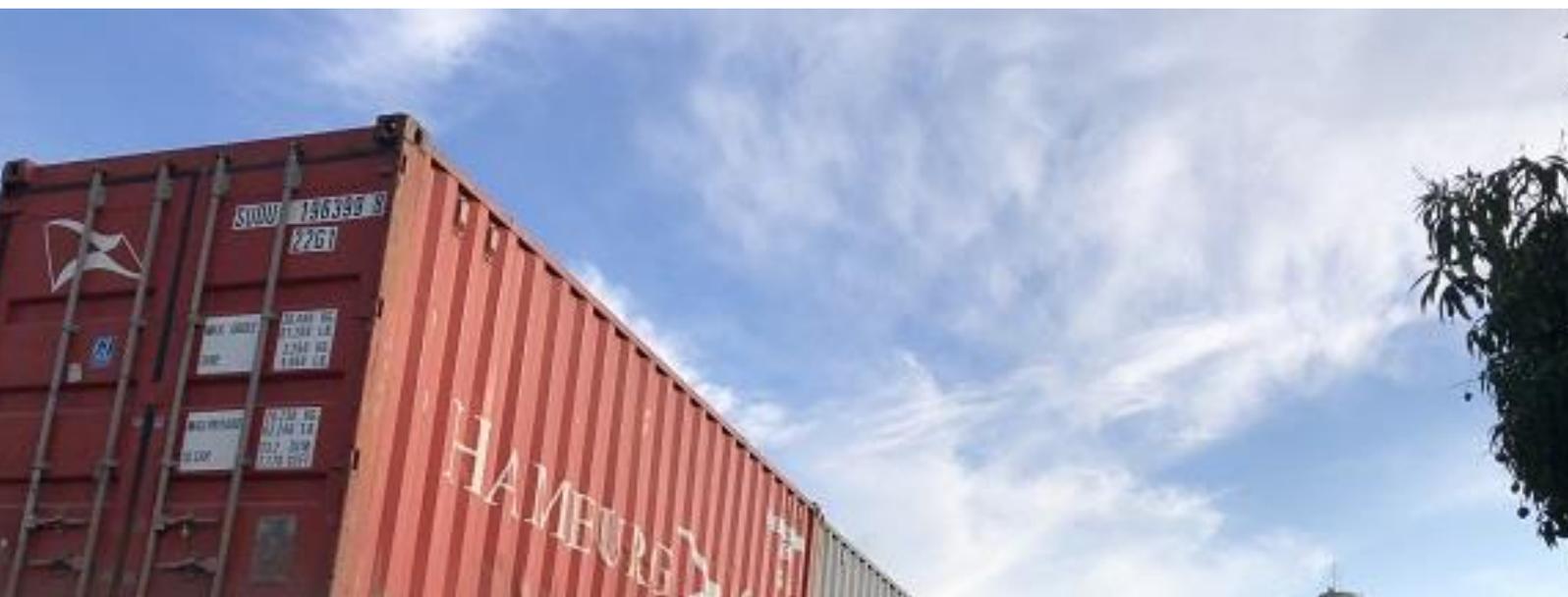
Viabilizar a expansão e melhorias das linhas férreas no intuito de aprimorar a oferta do modal ferroviário, beneficiando todo o processo produtivo, principalmente aqueles produtos que fazem o uso desse modal. Com investimentos estimados em R\$ 3,1 milhões, a extensão a ser recuperada é de em torno de 500 metros. Acredita-se que a conclusão das obras para o 3º trimestre de 2022.

### 5.1.3. Sistema de programação ferroviária

Uma das ações a serem implementadas é o aprimoramento da programação ferroviária. Esta ferramenta de gestão terá por objetivo agregar eficiência à logística interna do porto, nesse contexto, das manobras e operações ferroviárias. Para alcançar os objetivos propostos, estão sendo discutidos 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.

### 5.1.4. Automatização dos acessos ferroviários

A automatização dos acessos ferroviários tem por objetivo a abertura e fechamento dos portões de forma automática, ser realizada remotamente, 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.



---

#### **5.1.5. 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.

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

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

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

Como consequência, foi criado um grupo de trabalho com a participação da CDRJ, da Autoridade Marítima, da Praticagem e dos demais stakeholders do Porto do Rio de Janeiro, com o intuito de acelerar o atingimento dessa meta.

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

Isto posto, espera-se que a licença ambiental para o empreendimento e o projeto básico da respectiva obra sejam entregues em 2022, para que os serviços sejam executados em 2023.

---

#### **5.1.6. Dragagem de manutenção**

Visando garantir que as manobras ocorram sem interrupções por falta de profundidade, alinhado ao aumento da segurança marítima, está em estudo a contratação dos serviços de dragagem de manutenção periódica nos portos do Rio de Janeiro e Niterói, ação que também será executada nos demais portos sob administração da CDRJ. A contratação desse serviço está prevista para o 2º semestre de 2023.

#### **5.1.7. Executar as 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.

#### **5.1.8. 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

---

---

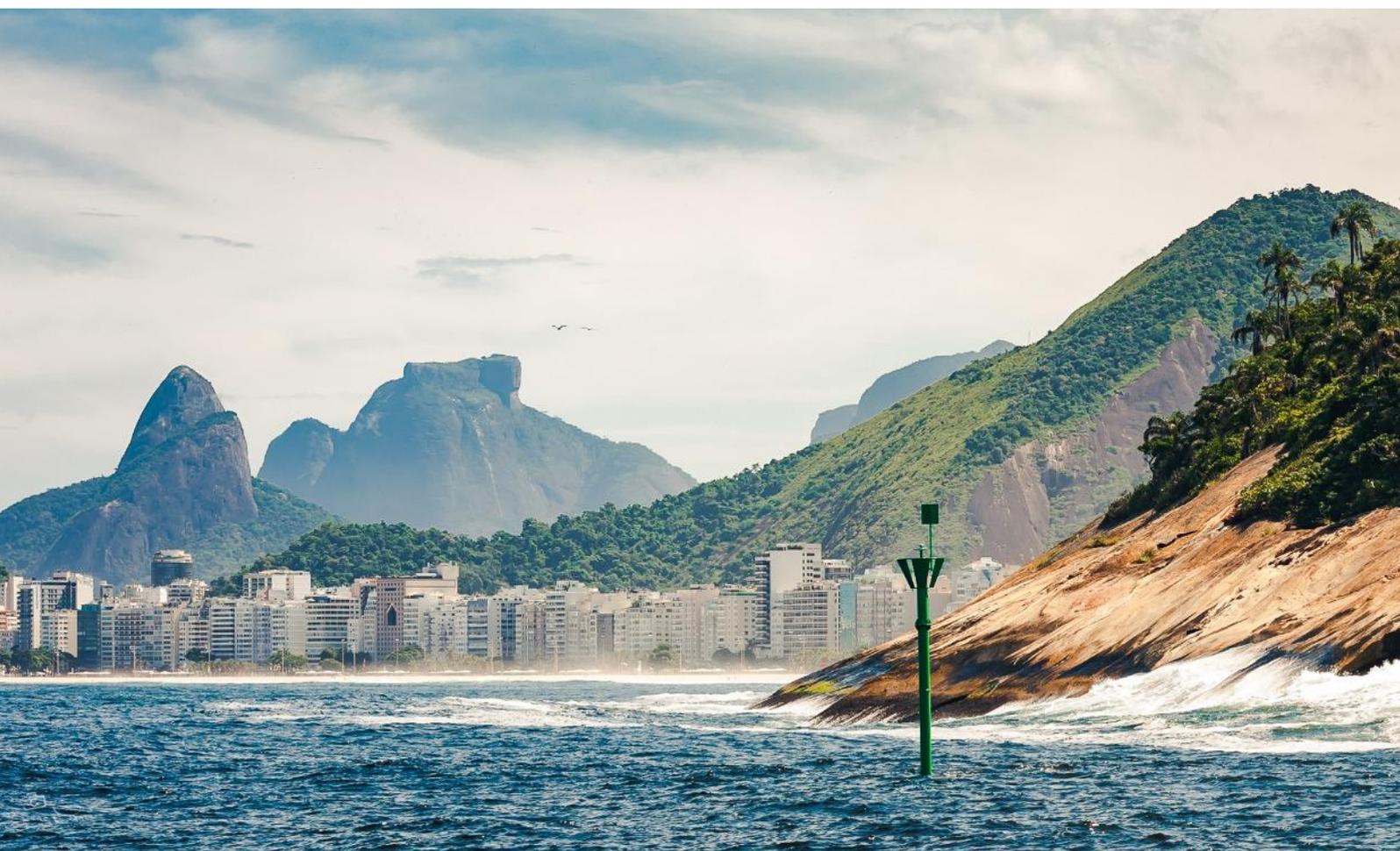
do canal e berços de atracação do Cais de São Cristóvão, com previsão para o 2º semestre de 2023.

#### **5.1.9. 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-contenedores de até 335m 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 CDRJ 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.



---

#### **5.1.10. Executar obras de melhoria e modernização na iluminação pública do Porto do Rio de Janeiro**

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.

#### **5.1.11. Aprimorar o gerenciamento de tráfego de navios**

A CDRJ, através do contrato com a empresa CASH, 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.

#### **5.1.12. Revisão e melhoria da utilização das áreas de fundeio sob a administração da CDRJ na Baía da Guanabara**

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.

---

### **5.1.13. Implantação da fiscalização ostensiva do acesso aquaviário do Complexo Portuário da Baía de Guanabara**

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 CDRJ, 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 VTMS. A elaboração e conclusão desses estudos está prevista para o 1º trimestre de 2023.

### **5.1.14. Realfandegamento do Cais Público do Porto do Rio de Janeiro**

Com a finalidade de atrair novas cargas, bem como maximizar receitas. Considerando que após duas vistorias realizada pela Comissão de Alfandegamento designada pela Portaria ALF/RJO, foram apontadas algumas pendências a serem solucionadas pela CDRJ, no qual estamos no final das customizações solicitadas com previsão de uma nova vistoria para o fim do ano de 2022. Desta forma, sugiro a inclusão do início das operações com o novo alfandegamento do Porto do Rio de Janeiro, para o 01º Trimestre de 2023.

### **5.1.15. Implantação do Calado Dinâmico**

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

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

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.

#### **5.1.16. Implantação do VTMIS**

O projeto de Implementação do Sistema de Informação e Gerenciamento do Tráfego de Embarcações (VTMIS) da CDRJ encontra-se em curso nos portos do Rio de Janeiro, Niterói e Itaguaí. Em um primeiro momento o VTMIS 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 meteo-oceanográficos em tempo real. O VTMISS ficará permanentemente guarnecido e capacitado a acompanhar, identificar e visualizar o tráfego aquaviário na sua área de responsabilidade, de modo a considerar todos os fatores que o influenciam. Tem, ainda, como finalidade prover respostas imediatas às diversas ocorrências que possam interferir nos parâmetros estabelecidos para a navegação, com vistas a melhorar a eficiência das atividades operacionais ligadas ao tráfego aquaviário, bem como evitar ou minimizar a ocorrência de situações indesejáveis, de crise e de riscos, ao prever situações que envolvam embarcações que trafegam nos Portos Organizados administrados pela CDRJ. No Porto do Rio, espera-se que o projeto do VTMISS seja finalizado por completo no 2º semestre de 2024.

## 5.2. **P**orto de Itaguaí

### 5.2.1. Viabilizar a expansão e melhorias das linhas férreas

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

---

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

### **5.2.2. Dragagem de aprofundamento e alargamento do Canal Derivativo**

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

Desta forma, foi desenvolvido o Projeto Executivo de Dragagem pelo INPH com a participação da CDRJ e da CSN, cujo os estudos estimaram a obra em 270 milhões de reais com volume de 13 milhões de m<sup>2</sup>, cabendo a CDRJ o licenciamento ambiental e a contratação da obra com recursos vindos da CSN TECAR, dentro do novo perfilamento dos investimentos de obrigação do terminal na equação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

### **5.2.3. Dragagem de manutenção, sinalização náutica e batimetria**

Para poder avançar na execução da dragagem de aprofundamento, é necessário analisar os resultados obtidos no levantamento hidrográfico, que está sendo realizada 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.

### **5.2.4. 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.

### 5.3. **P**orto de Niterói

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

#### 5.4.1. Dragagem do Canal de São Lourenço

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

Está previsto para 2023 a execução do projeto de dragagem para ampliação e aprofundamento do canal de São Lourenço, por parte da Prefeitura de Niterói, a qual está programada para licitação ainda em 2022.





## INVESTIMENTOS

### 6.1 Investimentos da administração portuária

Para o ano de 2023, segundo consta no Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento (SIOP), os investimentos somam montante de aproximadamente R\$ 649 milhões. Os investimentos previstos estão descritos na tabela são:

Tabela 5 - Previsão de investimentos da Autoridade Portuária.

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
CDRJ	Implantação de Sistema de Apoio à Gestão de tráfego de navios	34.613.808
CDRJ	Implantação do Programa de Conformidade do Gerenciamento de resíduos sólidos e efluentes líquidos nos portos marítimos	1.000.000
CDRJ	Melhoria da Infraestrutura e da operação portuária	550.137
CDRJ	Estudos para o desenvolvimento do setor portuário	100.000
CDRJ	Manutenção e adequação de bens imóveis	15.227.489
CDRJ	Manutenção e Adequação de bens móveis, veículos, máquinas e equipamentos	5.197.049
CDRJ	Manutenção e adequação de ativos de informática, informação e teleprocessamento	13.678.053
<b>TOTAL</b>		<b>648.703.480</b>

Fonte: CDRJ.

## 6.2 Investimentos dos arrendatários

Já com relação aos investimentos a serem realizados pela iniciativa privada, neste caso, os arrendatários, no total o valor apurado pela equipe de fiscalização dos contratos estima-se um montante que ultrapassa os R\$ 1 bilhão. Na sequência, a tabela detalhe tais valores e os respectivos responsáveis.

Tabela 6 - Previsão de investimentos dos arrendatários.

Porto	Arrendatário	Valor (R\$)
Rio	ICTSI	131.848.910,00
Rio	MultiRio	14.220.953,18
Rio	Triunfo	132.585.124,49
Rio	Pier Mauá	12.000.000,00
Itaguaí	CSN	1.750.449.049,20
Itaguaí	Sepetiba Tecon	500.000.000,00
Itaguaí	CPBS	171.800.000,00
Niterói	Nitport	81.000.000,00
Niterói	Nitshore	
CDRJ	TPAR	85.000.000,00
<b>TOTAL</b>		<b>2.747.055.126,87</b>

Fonte: CDRJ.

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



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

Tabela 7 – Previsão de investimentos com os novos arrendamentos.

Porto	Arrendatário	Valor (R\$)
Rio	Multiuso 1	18.000.000,00
Rio	Armazéns 13 e 14	27.000.000,00
Rio	RDJ06	23.000.000,00
Itaguaí	ITG 02	3.100.000.000,00
Itaguaí	ITG 03	240.000.000,00
<b>TOTAL</b>		<b>3.408.000.000,00</b>

Fonte: CDRJ.





7

## 7. PROJEÇÕES

Em face do horizonte que contempla este plano, as projeções de cargas tiveram como premissas o período de 2023-2027. Visando ter um documento com fundamentação, alinhado com outros instrumentos de planejamento, foi considerado o Plano Mestre, aprovado em 2019.

Considerando a volatilidade do mercado, foram elaborados 3 cenários distintos:



**CONSERVADOR**



**BASE**



**DESAFIADOR**

Para identificar as variações dos cenários, as projeções contaram com premissas que influenciam os resultados operacionais, tais como:



Como breve explicação, a seguir são apresentadas as principais fontes utilizadas e indicadores coletados junto ao mercado pesquisado.

- a. **IPCA:** no caso do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), as fontes utilizadas foram o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) assim como notícias divulgadas em redes jornalísticas. Ao analisar os dados disponíveis, de acordo com as fontes, em 2023 a taxa será de 4,7%, enquanto em 2027 o índice ficará em 3,0%;
- b. **Avaliações Imobiliárias:** utilizando de informações prestadas pela empresa especializada CTA, contratada da Companhia, os laudos desenvolvidos apresentam valores mínimos e máximos, assim sendo, em

---

grande parte da construção dos cenários, ] levou em consideração o valor mínimo (conservador) enquanto no desafiador o valor máximo.

- c. **Flutuação Cambial:** para identificar os possíveis cenários da moeda americana frente ao real brasileiro, uma das fontes foi o Banco Itaú. Além disso, foram realizadas informações em sites especializados de economia internacional. Quando produzido este plano, seguindo os dados coletados, em 2023 o dólar está projetado a R\$ 5,36. Já em 2027 prevê-se um aumento para R\$ 5,48,
- d. **Outorgas:** quando se tratar dos valores de outorgas, importante frisar que existem os arrendamentos simplificados e ordinários. Enquanto, nos primeiros, o prazo máximo para exploração é de 10 anos, nos segundos, o arrendamento se estender até 35 anos. Assim sendo, para apurar um valor da receita incremental foi considerado um percentual do pagamento total à CDRJ. Para arrendamento ordinário, de forma geral, o valor foi de 1% do valor previsto para o contrato, enquanto no ordinário foi de 4%.
- e. **Variações mercadológicas:** com objetivo de apresentar dados alinhados ao mercado, foram estudados os aspectos que envolvem os principais arrendamentos dos portos administrados pela CDRJ. Nesta toada, mais de 10 segmentos distintos foram levantados. Diversas fontes foram analisadas como: Planos Mestres, Confederação Nacional do Transporte (CNT), Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), Anuário Exame entre outros.

No caso das duas principais mercadorias (minério de ferro e contêiner), os números indicaram o seguinte comportamento para os volumes movimentados:

- i. **Minério de ferro:** ao fazer um comparativo mercadológico, para o cenário conservador, haverá uma queda de -3,7%; no caso do cenário base a expectativa é um aumento de 2,2%; enquanto, no desafiador, é prevista uma elevação de 9,0%.
- ii. **Contêiner:** para carga containerizada, os três cenários apresentam aumentos: conservador (1,5%), base (2,9%) e desafiador (3,2%).

---

## 7.1. Projeções de cargas

A projeção de demanda de cargas para os portos administrados pela CDRJ utilizou-se da 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.

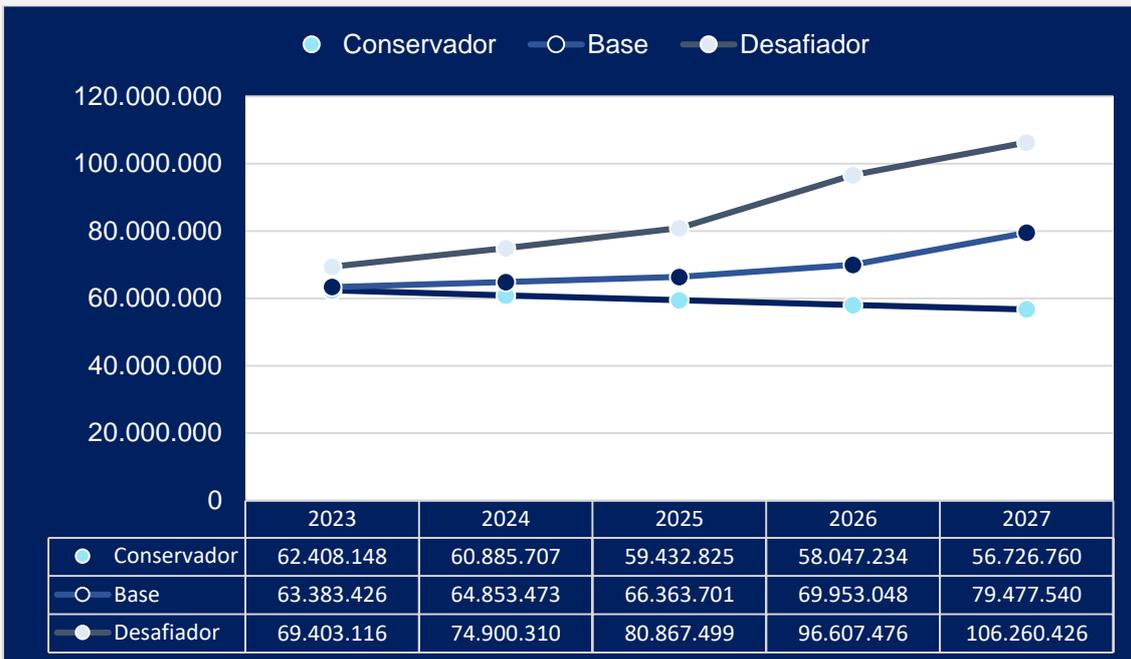
O método de projeção de demanda no âmbito do Plano Mestre é composto por três etapas principais: projeção dos fluxos de demanda de cargas por origem-destino do Brasil, alocação das movimentações por Complexos Portuários, e validação e ajustes de resultados de cada Complexo.

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

As projeções detalhadas por tipo de carga e por porto estão disponíveis no Anexo 1.



Gráfico 1 - Projeção de cargas – CDRJ.



Fonte: CDRJ.

Para o período que contempla este plano, tivemos as seguintes taxas médias de crescimento anual:

- a. Conservador: - 2,36%;
- b. Base: 5,82%; e
- c. Desafiador: 11,24%.

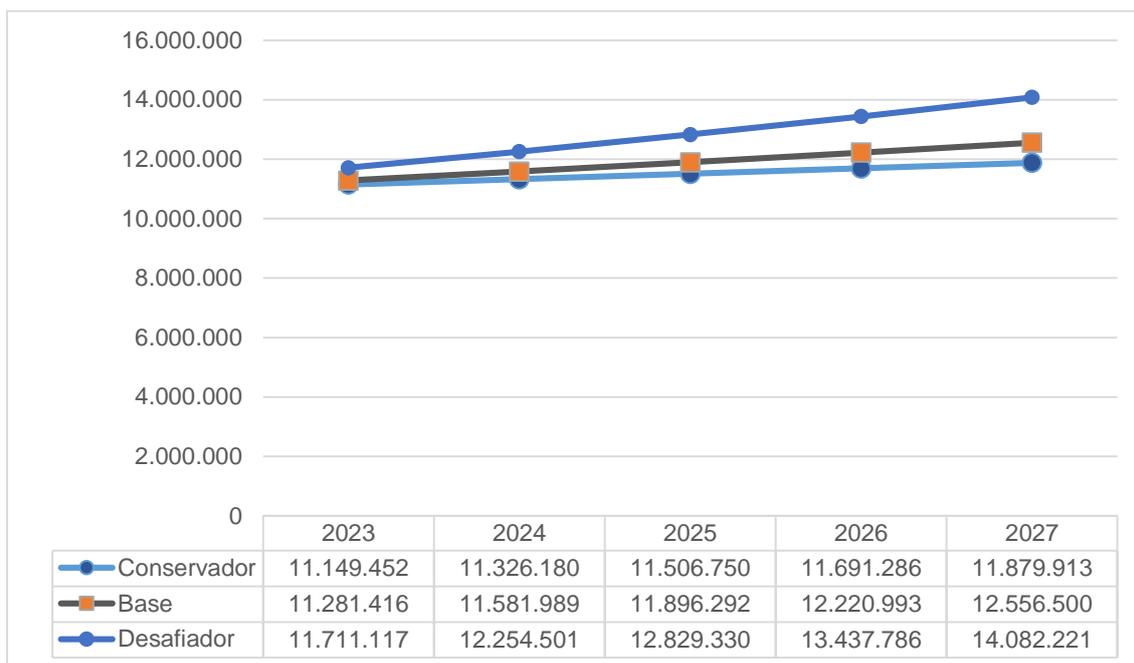
Como referência para expectativa de crescimento do PIB Brasil de 2023 a 2027, foi utilizado o valor de 2,5%, conforme divulgado pela Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia, através do Boletim Macrofiscal (setembro/22).

Na sequência são demonstrados, em gráficos, os cenários projetados para os Portos de Itaguaí e Rio de Janeiro. Adicionalmente, considerando a exclusividade de movimentação de apoio marítimo offshore dos Portos de Niterói e Angra dos Reis, os detalhes desse tipo de operação podem ser observados no Anexo 1.

### 7.1.1 Projeções de cargas – Porto do Rio de Janeiro

Para a construção do cenário desse Porto, aplicamos uma taxa de crescimento médio anual de 2,9% para a carga containerizada, 5,5% para o trigo e 1,1% para o ferro gusa. Em virtude de os novos arrendamentos serem de operações já existentes (*brownfield*), neste cenário não se vislumbra alterações significativas sob a prisma de cargas movimentadas.

Gráfico 2 - Projeção de cargas – Porto do Rio de Janeiro



Fonte: CDRJ.

Considerando o Gráfico 2, a taxa cumulativa que compreende o período de 2023-2027 registrou 1,60%, 2,71% e 4,72 para os cenários conservador, base e desafiador, respectivamente.

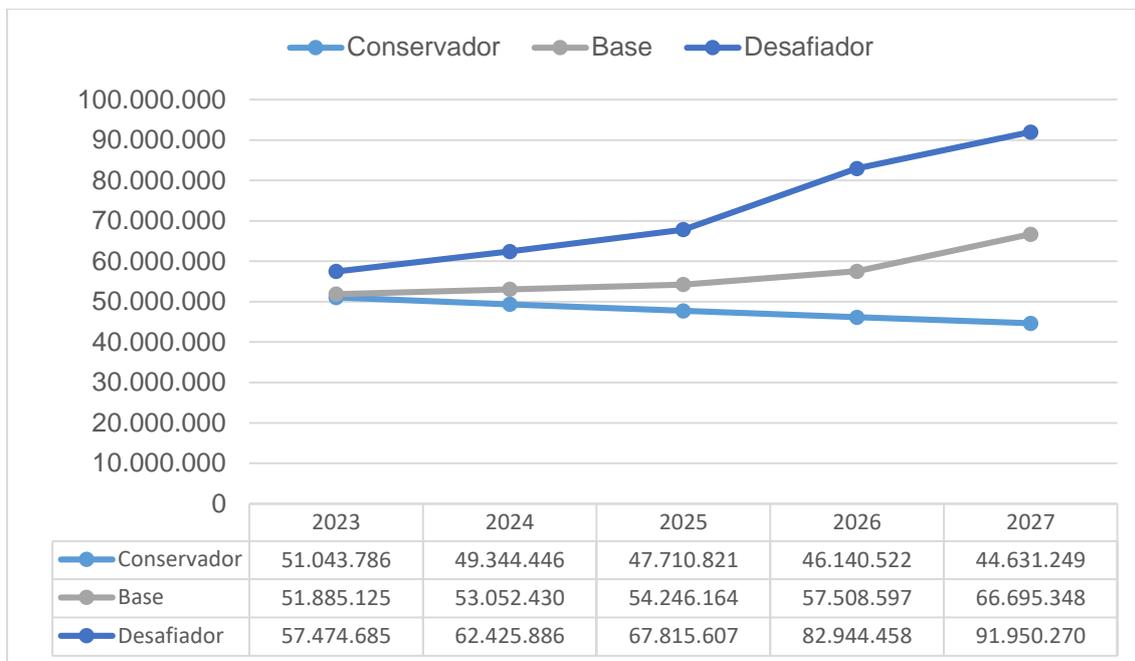
Como não é considerado carga, não foram apresentadas informações acerca do número de passageiros previstos. Entretanto, sabemos da importância do setor para o Porto do Rio, assim, de acordo com nosso plano, a expectativa é que o crescimento anual seja de 2,8% no cenário base, atingindo em 2027 cerca de 630 mil cruzeiristas.

### 7.1.2 Projeções de cargas – Porto de Itaguaí

Para construção do cenário Conservador nesse Porto, o minério de ferro apresenta uma queda média de 3,7% aa, considerando interrupções na

demanda Chinesa. Para o cenário base, aplicamos uma taxa média de crescimento anual de 2,2% para esse produto. No cenário desafiador, a taxa média de crescimento anual é de 9,0%, demonstrando um crescimento devido a projeção de novos arrendamentos.

Gráfico 3 - Projeção de cargas – Porto de Itaguaí.



Fonte: CDRJ.

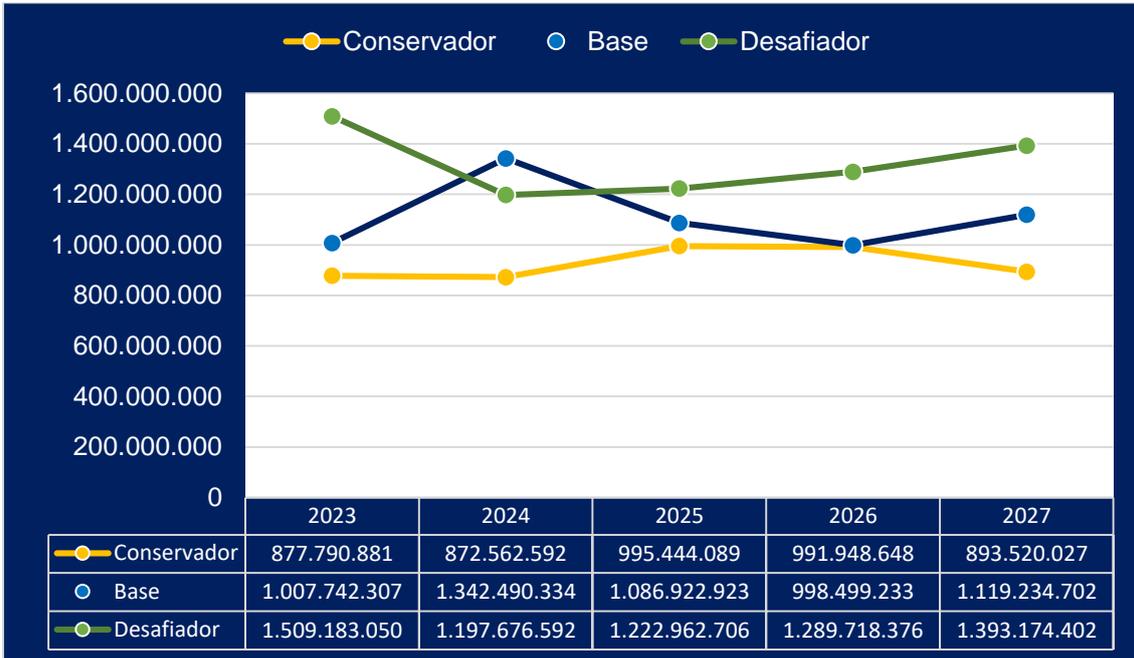
## 7.2. Projeções de receitas tendenciais

As receitas tendenciais são aquelas oriundas dos contratos em vigor, sejam de arrendamentos ou cessões onerosas. Ressalta-se que o principal driver é a movimentação do minério de ferro, já que a principal receita de arrendamento da CDRJ é a dos contratos de arrendamento com a CSN e CPBS, ambos situados no Porto de Itaguaí.

Dessa forma, além da movimentação futura, duas outras variáveis devem ser consideradas para a projeção da receita variável dos dois principais contratos da empresa: o valor FOB da mercadoria e a variação cambial.

Considerando-se essas variáveis, os três cenários de receita tendencial da empresa são apresentados no Gráfico 4.

Gráfico 4 - Projeção das receitas tendenciais da CDRJ.



Fonte: CDRJ.

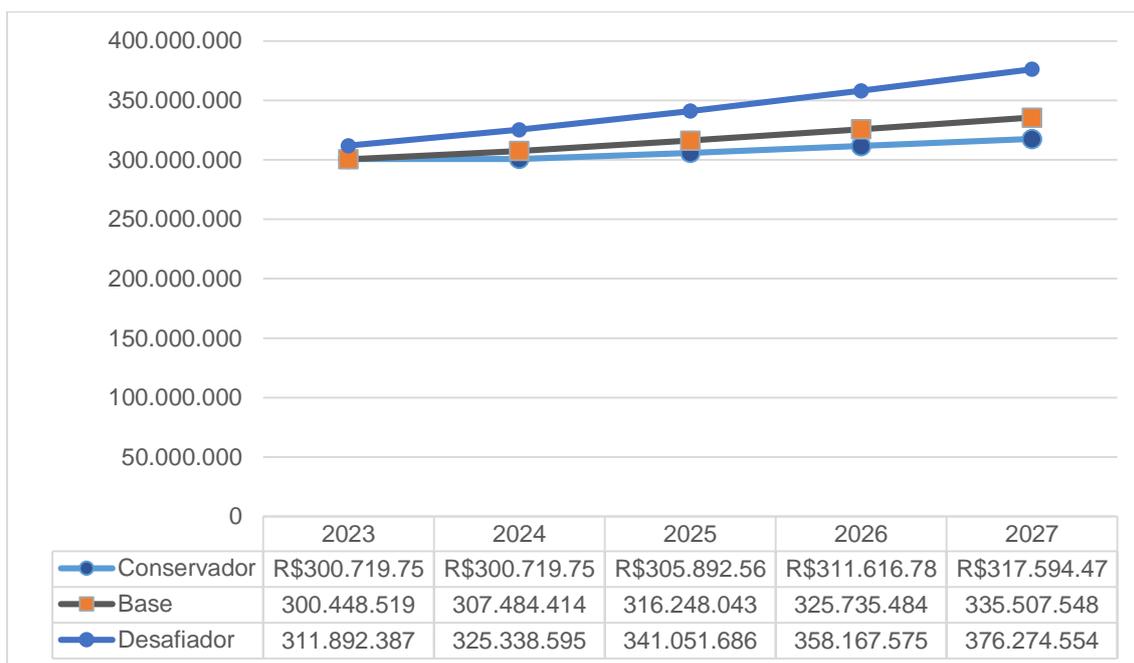
Uma vez apresentada a projeção de receita tendencial total da Companhia, na sequência, é apresentada a projeção para cada um dos portos nos três cenários.

### 7.2.1 Projeções de receitas tendenciais – Porto do Rio

A receita tendencial do Porto do Rio é mantida principalmente pelos terminais arrendados e pelo pagamento de tabela – essa sendo paga pelos armadores direcionados aos TUPs situados na baía de Guanabara.



Gráfico 5 - Projeção das receitas tendenciais do Porto do Rio.



Fonte: CDRJ.

Com base no gráfico 5, nota-se que as projeções indicam não haver decréscimo em nenhum dos anos que contemplam este plano. Assim sendo, o aumento nas receitas na verdade são os reajustes inflacionários adotados, isto é, o IPCA.

De todo modo, as principais cargas no Porto do Rio registram aumento, como é o caso do contêiner e ferro gusa. Esse aumento é principalmente em virtude do fim das restrições imposta pela Covid-19 e aquecimento da economia brasileira.

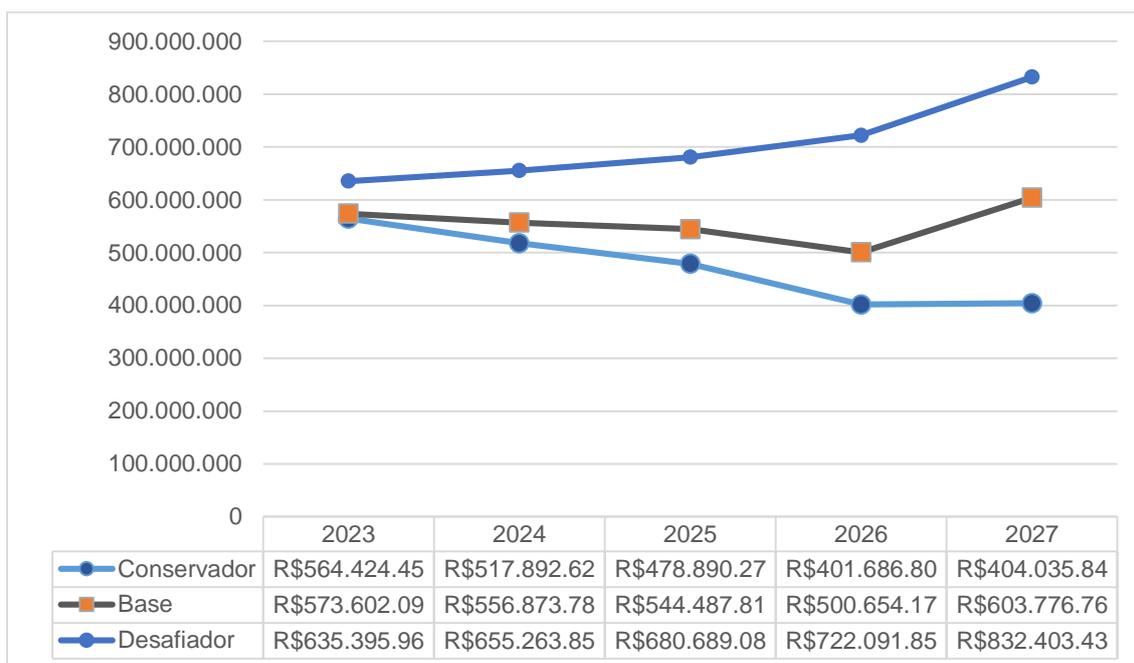
### 7.2.2 Projeções de receitas tendenciais – Porto de Itaguaí

Os dois principais contratos de arrendamentos no Porto de Itaguaí são de minério de ferro. Considerando as particularidades dos contratos, fatores externos podem influenciar diretamente nas receitas a serem pagas à Companhia.

Segundo é demonstrado no Gráfico 6, o cenário conservador apresenta queda nas receitas - isto se deve ao fato da redução na exportação do minério de ferro. Os novos *lockdowns* contra a Covid-19 na China, assim como a desaceleração do setor imobiliário principal produtora mundial de aço, pesaram fortemente na demanda de aço. Além disso, as quedas nas receitas podem ser explicadas pela redução do preço da commodity no mercado interno.

No cenário base foi adotado a premissa de aumento na movimentação de minério, bem como adotou-se a taxa de câmbio favorável, assim como valorização do preço no mercado internacional. Por fim, o cenário desafiador levou em consideração que a exportação se manterá alta, haja vista a retomada por completo das minas de Itabira.

Gráfico 6 - Projeção das receitas tendenciais do Porto de Itaguaí.



Fonte: CDRJ.

### 7.2.3 Projeções de receitas tendenciais – Porto de Niterói

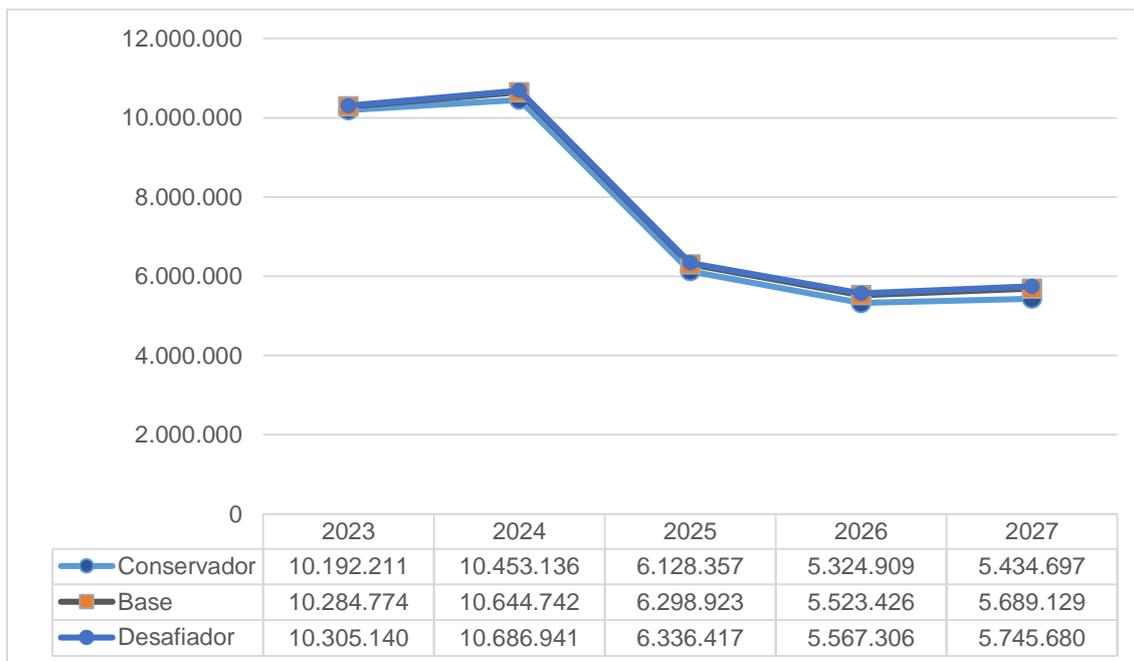
No caso do Porto de Niterói o principal fator está atrelado ao contrato de arrendamento. Com fim previsto para 2025, as projeções de receitas para este porto tiveram duas etapas. Até 2025 foi considerado como tendencial aquelas advindas do atual arrendamento.

Nas premissas utilizadas, a movimentação de embarcações e cargas destinadas ao apoio operacional e indústria offshore tiveram índices positivos. No caso do cenário conservador, a taxa identificada foi de 0,1%, para o cenário base 1,0% e desafiador 1,2%. Os dados foram extraídos do Plano Mestre (2019).

Esse crescimento está alinhado com as perspectivas do mercado. Mesmo ainda em um cenário de incertezas devido à Covid-19, o mercado offshore tem boas expectativas para os próximos anos. O Brasil tem potencial para fornecer 23%

do petróleo offshore do mundo até 2025. A energia eólica no Brasil é um dos setores com promessa de deslanchar no mercado offshore. Em janeiro de 2022, o governo federal publicou as diretrizes iniciais para os projetos de energia offshore no país.

Gráfico 7 - Projeção das receitas tendenciais do Porto de Niterói.



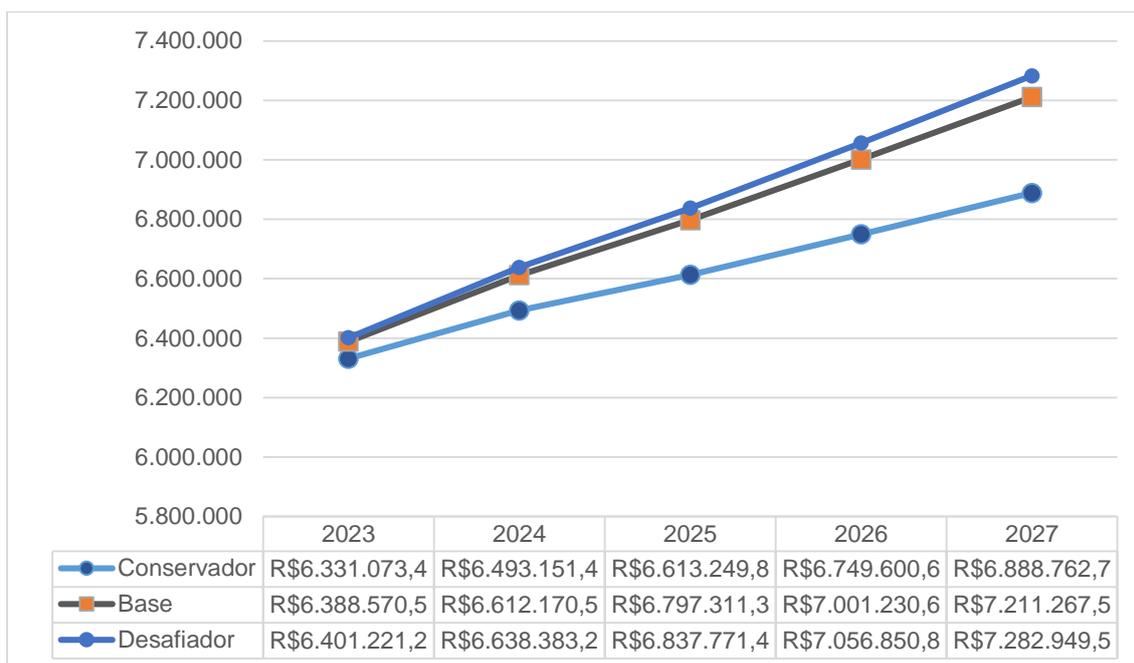
Fonte: CDRJ.

A partir de meados de 2025 a receita do Porto de Niterói está sendo apresentada na receita incremental, tendo em vista que está sendo tratado de um novo arrendamento. Este fato explica a queda demonstrada no Gráfico 7. Vale salientar que, além da movimentação foi considerada também os reajustes anuais no contrato.

#### 7.2.4 Projeções de receitas tendenciais – Porto de Angra dos Reis

Assim como o Porto de Niterói, o Porto de Angra tem suas vocações voltadas ao atendimento da indústria offshore e apoio portuário. Ou seja, as perspectivas dos cenários são positivas para os próximos anos. Como se trata da mesma carga, as taxas adotadas foram as mesmas para o Porto de Niterói.

Gráfico 8 - Projeção das receitas tendenciais do Porto de Angra dos Reis.



Fonte: CDRJ.

## 7.3. Projeções de receitas incrementais

Considerando as ações da equipe comercial, os valores projetados como receitas incrementais são os previstos com novos negócios, incluindo-se arrendamentos, cessões onerosas e desinvestimentos. Basicamente, são as ações e projetos descritos no Capítulo 2 do presente documento.

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

### 7.3.1 Projeções de receitas incrementais – Porto do Rio

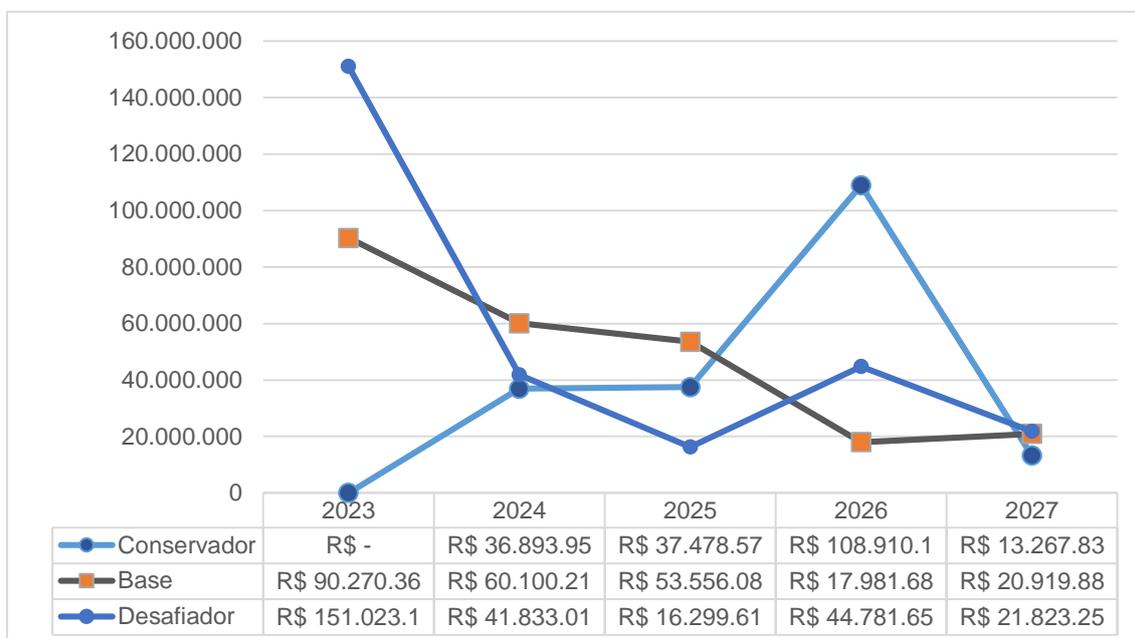
Para o Porto do Rio de Janeiro, o principal impacto das novas receitas são novos arrendamentos e a finalização do encontro de contas com a Prefeitura do Rio de Janeiro, caso ele venha a ser celebrado.

No cenário conservador em 2024, as principais receitas adicionais foram o valor de outorga do RDJ09 e a venda do Edifício-Sede. Em 2025 a fonte das receitas forma as outorgas dos arrendamentos RDJ06A e RDJ10, além da alienação das salas comerciais. O ano seguinte é marcado pela concretização do Encontro de Contas, alienação da Fazenda Pedregoso e outorga do RDJ07.

No caso do cenário base, a principal receita incremental a ser contabilizada em 2023 é a venda do Edifício-Sede e a assinatura do Encontro de Contas. Já no ano seguinte o aumento está atrelado ao arrendamento do RDJ09 e RDJ07. Em 2025 o incremento pode ser explicado pela formalização dos contratos de arrendamentos envolvendo o RDJ06A e RDJ10. Adicionalmente existe uma quantia advinda da alienação de imóveis da Companhia. Nos demais anos as receitas incrementais na verdade são aquelas que irão se tornar tendencial, pois são pagamento fixos de contratos.

Por fim, no cenário desafiador a maioria das receitas advindas dos arrendamentos e alienações ocorrem já em 2023, tais como: venda do Edifício-Sede, Encontro de Contas, outorgas dos terminais RDJ07 e RDJ09.

Gráfico 9 - Projeção das receitas incrementais do Porto do Rio.



Fonte: CDRJ.

### 7.3.2 Projeções de receitas incrementais – Porto do Itaguaí

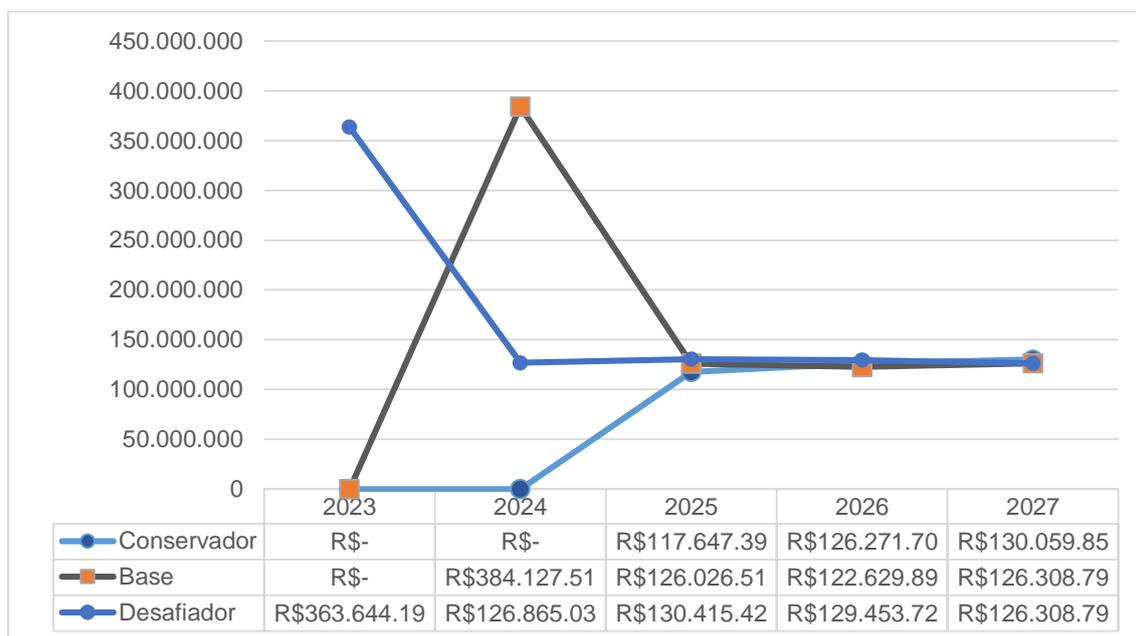
Como receita adicional, uma das principais fontes consideradas foi o valor de outorga advindo do Terminal de Granel Sólido II – ITG02. Além disso, as receitas advindas dos novos arrendamentos terão impactos significativos na Companhia.

No cenário conservador a entrada de receitas adicionais só terá início a partir de 2025, com as outorgas dos ITG02 e ITG03, além da alienação do trecho utilizado pela Nuclep.

Para o cenário base, ao invés de 2025 a entrada dos recursos se daria em 2024. Importante salientar que, os valores de outorgas, tanto para o ITG02 quanto para o ITG03 foram diferentes. Ademais, foram observadas também a cessão onerosa de algumas áreas.

Já o desafiador levou em consideração os mesmos contratos do cenário base, porém a entrada da monta se dará em 2023.

Gráfico 10 - Projeção das receitas incrementais do Porto de Itaguaí.



Fonte: CDRJ.

### 7.3.3 Projeções de receitas incrementais – Porto de Niterói

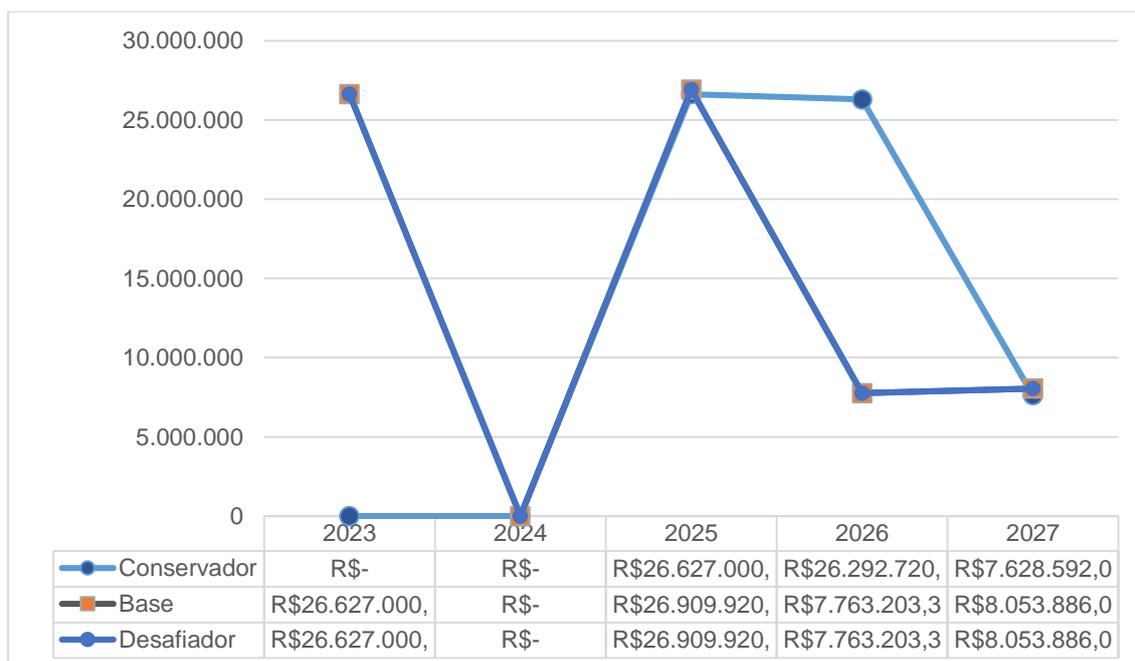
Tendo em vista o fim do prazo da segunda etapa do contrato de arrendamento em vigor, foi considerado o cenário de inviabilidade de nova renovação do

contrato em 2025. Assim sendo, as projeções incluíram um novo contrato, injetando valor de *dowpayment* e novas tarifas. Outro fator de grande importância para Niterói é a concretização na venda do Terminal Pesqueiro. Portanto, essas receitas foram consideradas em diferentes etapas.

Para o cenário conservador, o valor da alinação do Terminal Pesqueiro irá ocorrer em 2025, enquanto a receita de outorga do novo contrato de arrendamento se dará em 2026.

Já a projeção do cenário base considerou que a venda do Terminal Pesqueiro será realizada já em 2023. Por outro lado, a licitação dos terminais situados no Porto de Niterói serão concretizados em 2025. A diferença entre com o cenário base e desafiador é questão de meses, uma vez que o ano de entrada dos recursos nesse cenário são os mesmos do base.

Gráfico 11 - Projeção das receitas incrementais do Porto de Niterói.



Fonte: CDRJ.

### 7.3.4 Projeções de receitas incrementais – Porto de Angra

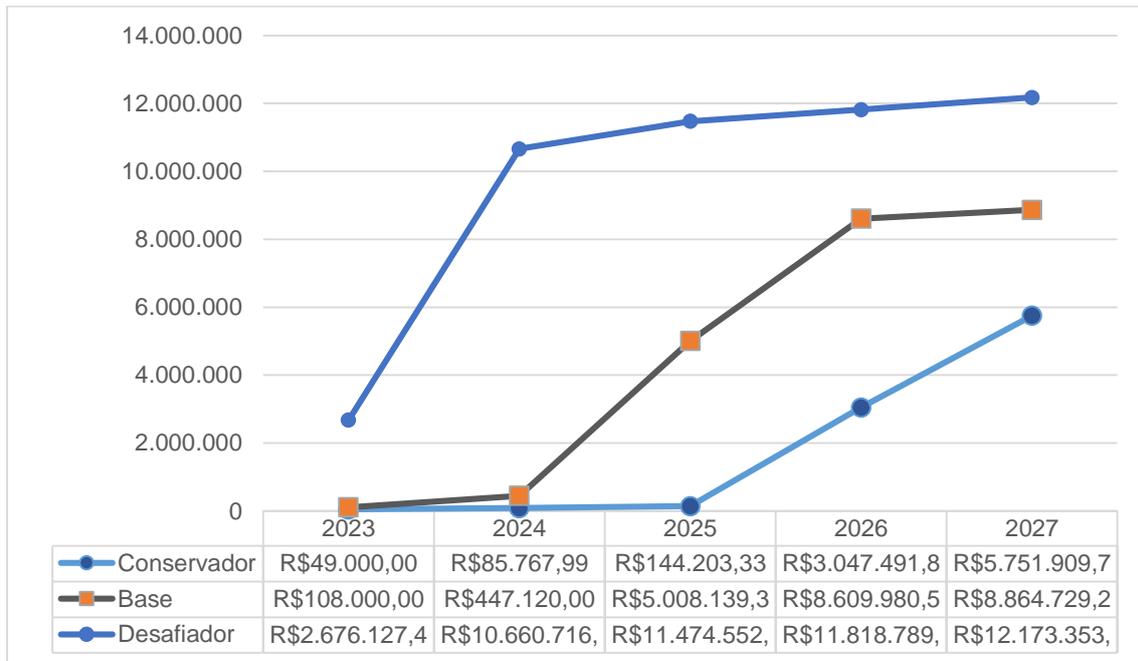
No caso de Angra dos Reis, o sucesso para atingir a receita incremental está associado diretamente a exploração dos lotes pertencentes à CDRJ, em especial ao lote 8.

No cenário conservador foi levado em conta que apenas o Lote 2 teria a formalização contratual junto à Polícia Federal (PF) – o contrato seria firmado em 2023. Sobre o Lote 8, esse teria sua cessão onerosa celebrada em junho de 2025. Por fim, a receita advinda com a exploração do Lote 1 se daria em 2027.

Similar ao cenário conservador, o cenário base também considerou que o contrato com a PF se daria em 2023, porém com valores diferentes. Além disso, para cessão onerosa dos Lotes 1 e 8, a entrada dos recursos se daria em 2025.

Por último, o cenário desafiador contabilizou que a cessão onerosa dos lotes 2 e 8 se dariam já em 2023, enquanto o Lote 1 teve sua receita inserida a partir de 2024.

Gráfico 12 - Projeção das receitas incrementais do Porto de Angra dos Reis.



Fonte: CDRJ.



# ANEXO 1 – PROJEÇÃO DE CARGAS

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

## Anexo 1 - Cenário Conservador

Porto	2023	2024	2025	2026	2027
<b>ITAGUAÍ</b>	<b>51.043.786</b>	<b>49.344.446</b>	<b>47.710.821</b>	<b>46.140.522</b>	<b>44.631.249</b>
CSN	29.483.374	28.392.489	27.341.967	26.330.314	25.356.092
CPBS	17.920.405	17.257.350	16.618.828	16.003.932	15.411.786
TECON	3.640.007	3.694.607	3.750.026	3.806.276	3.863.370
TGS II	-	-	-	-	-
TGS III	-	-	-	-	-
<b>RIO</b>	<b>11.149.452</b>	<b>11.326.180</b>	<b>11.506.750</b>	<b>11.691.286</b>	<b>11.879.913</b>
ICTSI	1.142.839	1.159.982	1.177.382	1.195.042	1.212.968
MULTIRIO	5.468.421	5.550.447	5.633.704	5.718.210	5.803.983
MULTICAR	78.693	79.559	80.434	81.319	82.213
TRIUNFO	2.646.304	2.667.475	2.688.815	2.710.325	2.732.008
TTRJ	713.232	748.894	786.339	825.656	866.939
RDJ06A	100.696	103.757	106.911	110.161	113.510
RDJ06	40.719	41.957	43.232	44.546	45.900
RDJ07 (Armazém Zinco)	211.514	213.629	215.766	217.923	220.103
CAIS PÚBLICO	747.033	760.480	774.168	788.103	802.289
<b>ANGRA</b>	<b>43.261</b>	<b>43.295</b>	<b>43.330</b>	<b>43.364</b>	<b>43.399</b>
TPAR	43.261	43.295	43.330	43.364	43.399
<b>NITERÓI</b>	<b>171.649</b>	<b>171.787</b>	<b>171.924</b>	<b>172.061</b>	<b>172.199</b>
NITSHORE	124.645	124.744	124.844	124.944	125.044
NITPORT	47.005	47.042	47.080	47.117	47.155
<b>TOTAL</b>	<b>62.408.148</b>	<b>60.885.707</b>	<b>59.432.825</b>	<b>58.047.234</b>	<b>56.726.760</b>

## Anexo 1 - Cenário Base

Porto	2023	2024	2025	2026	2027
<b>ITAGUAÍ</b>	<b>51.885.125</b>	<b>53.052.430</b>	<b>54.246.164</b>	<b>57.508.597</b>	<b>66.695.348</b>
CSN	31.289.728	31.978.102	32.681.620	33.400.616	34.135.429
CPBS	16.905.184	17.277.098	17.657.194	18.045.653	18.442.657
TECON	3.690.214	3.797.230	3.907.349	4.020.663	4.137.262
TGS II	-	-	-	2.041.667	9.980.000
TGS III	-	-	-	-	-
<b>RIO</b>	<b>11.281.416</b>	<b>11.581.989</b>	<b>11.896.292</b>	<b>12.220.993</b>	<b>12.556.500</b>
ICTSI	1.158.603	1.192.202	1.226.776	1.262.352	1.298.961
MULTIRIO	5.543.848	5.704.619	5.870.053	6.040.285	6.215.453
MULTICAR	80.639	83.542	86.550	89.665	92.893
TRIUNFO	2.654.180	2.683.376	2.712.893	2.742.735	2.772.905
TTRJ	719.346	761.787	806.733	854.330	904.735
RDJ06A	103.940	110.551	117.582	125.060	133.014
RDJ06	42.031	44.704	47.547	50.571	53.787
RDJ07 (Armazém Zinco)	219.891	230.886	242.430	254.551	267.279
CAIS PÚBLICO	758.938	770.322	785.729	801.443	817.472
<b>ANGRA</b>	<b>43.658</b>	<b>44.095</b>	<b>44.536</b>	<b>44.981</b>	<b>45.431</b>
TPAR	43.658	44.095	44.536	44.981	45.431
<b>NITERÓI</b>	<b>173.227</b>	<b>174.959</b>	<b>176.709</b>	<b>178.476</b>	<b>180.261</b>
NITSHORE	125.790	127.048	128.319	129.602	130.898
NITPORT	47.437	47.911	48.390	48.874	49.363
<b>TOTAL</b>	<b>63.383.426</b>	<b>64.853.473</b>	<b>66.363.701</b>	<b>69.953.048</b>	<b>79.477.540</b>

## Anexo 1 - Cenário Desafiador

Porto	2023	2024	2025	2026	2027
<b>ITAGUAÍ</b>	<b>57.474.685</b>	<b>62.425.886</b>	<b>67.815.607</b>	<b>82.944.458</b>	<b>91.950.270</b>
CSN	33.371.627	36.375.074	39.648.831	47.578.597	49.005.955
CPBS	20.283.740	22.109.277	24.099.112	26.268.032	28.632.155
TECON	3.819.317	3.941.535	4.067.664	4.197.830	4.332.160
TGS II	-	-	-	4.900.000	9.980.000
TGS III	-	-	-	-	-
<b>RIO</b>	<b>11.711.117</b>	<b>12.254.501</b>	<b>12.829.330</b>	<b>13.437.786</b>	<b>14.082.221</b>
ICTSI	1.199.137	1.237.509	1.277.109	1.317.977	1.360.152
MULTIRIO	5.737.801	5.921.411	6.110.896	6.306.445	6.508.251
MULTICAR	81.495	85.326	89.336	93.535	97.931
TRIUNFO	2.809.073	3.005.708	3.216.108	3.441.235	3.682.122
TTRJ	747.875	823.411	906.575	998.139	1.098.951
RDJ06A	106.911	116.961	127.955	139.983	153.141
RDJ06	39.992	40.471	40.957	41.449	41.946
RDJ07 (Armazém Zinco)	226.174	244.267	263.809	284.914	307.707
CAIS PÚBLICO	762.658	779.437	796.585	814.109	832.020
<b>ANGRA</b>	<b>43.745</b>	<b>44.270</b>	<b>44.801</b>	<b>45.338</b>	<b>45.883</b>
TPAR	43.745	44.270	44.801	45.338	45.883
<b>NITERÓI</b>	<b>173.570</b>	<b>175.653</b>	<b>177.761</b>	<b>179.894</b>	<b>182.053</b>
NITSHORE	126.040	127.552	129.083	130.632	132.199
NITPORT	47.531	48.101	48.678	49.262	49.853
<b>TOTAL</b>	<b>69.403.116</b>	<b>74.900.310</b>	<b>80.867.499</b>	<b>96.607.476</b>	<b>106.260.426</b>

# ANEXO 2 – PROJEÇÃO DE RECEITAS

## Anexo 2.1 – RECEITAS TENDENCIAIS

### Cenário Conservador

Porto		2023	2024	2025	2026	2027
<b>ITAGUAÍ</b>		<b>573.602.093</b>	<b>556.873.788</b>	<b>544.487.813</b>	<b>500.654.178</b>	<b>603.776.765</b>
Contrato de arrendamento	Cais Público	-	-	-	-	-
	CPBS	135.428.159	123.496.352	113.608.053	94.080.500	96.289.344
	CSN	380.789.146	347.239.974	319.436.621	264.530.167	270.740.868
	TECON	12.972.570	12.689.783	12.337.076	11.591.812	9.958.234
	Tabela I	31.629.467	30.939.983	30.080.019	28.262.931	24.279.972
	<b>TOTAL</b>	<b>560.819.342</b>	<b>514.366.093</b>	<b>475.461.768</b>	<b>398.465.410</b>	<b>401.268.419</b>
Contrato de Passagem	KPS	1.255.959	1.228.580	1.194.432	1.122.279	964.121
	Porto Sudeste	1.812.354	1.772.847	1.723.572	1.619.453	1.391.231
	Patrimonial	522.634	511.242	497.032	467.007	401.194
	<b>TOTAL</b>	<b>3.590.947</b>	<b>3.512.669</b>	<b>3.415.036</b>	<b>3.208.739</b>	<b>2.756.547</b>
Cessão Onerosa	Área Telefonia	14.170	13.861	13.475	12.661	10.877
	<b>TOTAL</b>	<b>14.170</b>	<b>13.861</b>	<b>13.475</b>	<b>12.661</b>	<b>10.877</b>
<b>RIO</b>		<b>296.843.137</b>	<b>300.719.757</b>	<b>305.892.560</b>	<b>311.616.786</b>	<b>317.594.474</b>
Contrato de arrendamento	Cais Público	30.779.244	31.534.083	32.060.887	32.660.849	33.270.059
	ICTSI	24.375.645	24.973.441	25.390.644	25.865.784	26.348.248
	MultiRio	101.436.833	103.924.500	105.660.648	107.637.896	109.645.625
	MultiCar	12.354.083	12.657.058	12.868.505	13.109.316	13.353.839
	Triunfo	34.581.348	35.429.431	36.021.310	36.695.384	37.379.849
	Multiuso 1 (Petrobras)	15.792.013	15.632.175	15.893.324	16.190.739	16.492.739
	TTRJ	3.648.879	3.738.365	3.800.818	3.871.943	3.944.165
	Pier Mauá	5.463.263	5.597.245	5.690.752	5.797.244	5.905.378
	RDJ06 (Iconic)	2.787.753	-	-	-	-
	RDJ06A (Ultracargo)	3.893.855	3.989.349	4.055.994	4.131.895	4.208.966
	TUPs - Inframar I	47.989.572	49.166.482	49.987.850	50.923.283	51.873.135
	<b>TOTAL</b>	<b>283.102.488</b>	<b>286.642.129</b>	<b>291.430.733</b>	<b>296.884.332</b>	<b>302.422.003</b>

Contrato de Passagem	Moinho Cruzeiro	36.761	37.663	38.552	39.274	40.006
	<b>TOTAL</b>	36.761	37.663	38.552	39.274	40.006
Cessão Onerosa	Orca C.	75.409	77.259	130.643	133.088	135.570
	<b>TOTAL</b>	75.409	77.259	130.643	133.088	135.570
Contrato administrativo	Outros	13.628.478	13.962.707	14.292.631	14.560.092	14.996.895
	<b>TOTAL</b>	13.628.478	13.962.707	14.292.631	14.560.092	14.996.895
<b>NITERÓI</b>		<b>10.192.211</b>	<b>10.453.136</b>	<b>6.128.357</b>	<b>5.324.909</b>	<b>5.434.697</b>
Contrato de arrendamento	Cais Público	-	-	-	-	-
	Nitshore	3.904.888	4.004.854	684.451	-	-
	Nitport	1.292.600	1.325.691	226.568	-	-
	<b>TOTAL</b>	5.244.690	5.428.254	911.018	-	-
Tarifas	Tarifas	4.994.724	5.122.591	5.217.339	5.324.909	5.434.697
	<b>TOTAL</b>	4.994.724	5.122.591	5.217.339	5.324.909	5.434.697
<b>ANGRA DOS REIS</b>		<b>6.331.073</b>	<b>6.493.151</b>	<b>6.613.250</b>	<b>6.749.601</b>	<b>6.888.763</b>
Contrato de arrendamento	Cais Público	-	-	-	-	-
	TPAR	5.944.419	6.152.474	6.324.743	6.514.486	6.709.920
	Tarifas Portuárias	255.520	264.463	271.868	280.024	288.425
	<b>TOTAL</b>	6.144.140	6.301.432	6.417.985	6.550.310	6.685.363
Contrato administrativo	Outros	186.933	191.719	195.265	199.291	203.400
	<b>TOTAL</b>	186.933	191.719	195.265	199.291	203.400
<b>TOTAL</b>		<b>877.790.881</b>	<b>835.558.668</b>	<b>797.524.447</b>	<b>725.378.106</b>	<b>733.953.777</b>

## Cenário Base

Porto		2023	2024	2025	2026	2027
<b>ITAGUAÍ</b>		<b>573.602.093</b>	<b>556.873.788</b>	<b>544.487.813</b>	<b>500.654.178</b>	<b>603.776.765</b>
Contrato de arrendamento	Cais Público	-	-	-	-	-
	CPBS	137.630.243	132.791.776	129.169.880	117.260.001	143.891.365
	CSN	386.980.840	373.376.317	363.192.478	329.704.959	404.585.505
	TECON	13.183.506	13.644.928	14.026.986	14.447.796	14.881.230
	Tabela I	32.143.768	33.268.799	34.200.326	35.226.336	36.283.126
	<b>TOTAL</b>	<b>569.938.356</b>	<b>553.081.820</b>	<b>540.589.670</b>	<b>496.639.091</b>	<b>599.641.225</b>
Contrato de Passagem	KPS	1.276.381	1.321.054	1.358.044	1.398.785	1.440.749
	Porto Sudeste	1.841.823	1.906.287	1.959.663	2.018.453	2.079.007
	Patrimonial	531.133	549.722	565.114	582.068	599.530
	<b>TOTAL</b>	<b>3.649.337</b>	<b>3.777.064</b>	<b>3.882.821</b>	<b>3.999.306</b>	<b>4.119.285</b>
Cessão Onerosa	Área Telefonia	14.400	14.904	15.321	15.781	16.254
	<b>TOTAL</b>	<b>14.400</b>	<b>14.904</b>	<b>15.321</b>	<b>15.781</b>	<b>16.254</b>
<b>RIO</b>		<b>284.253.487</b>	<b>307.484.414</b>	<b>316.248.043</b>	<b>325.735.484</b>	<b>335.507.548</b>
Contrato de arrendamento	Cais Público	31.153.081	32.243.439	33.146.255	34.140.643	31.153.081
	ICTSI	24.671.706	25.535.215	26.250.202	27.037.708	24.671.706
	MultiRio	102.668.860	106.262.270	109.237.613	112.514.742	102.668.860
	MultiCar	12.504.132	12.941.777	13.304.147	13.703.271	12.504.132
	Triunfo	35.001.364	36.226.412	37.240.752	38.357.974	35.001.364
	Multiuso 1 (Petrobras)	15.983.819	15.983.819	16.431.366	16.924.307	15.983.819
	TTRJ	3.693.197	3.822.459	3.929.488	4.047.373	3.693.197
	Pier Mauá	5.529.618	5.723.155	5.883.403	6.059.905	5.529.618
	RDJ06 (Iconic)	2.821.613	-	-	-	2.821.613
	RDJ06A (Ultracargo)	3.941.149	4.079.089	4.193.303	4.319.102	3.941.149
	TUPs - Inframar I	48.572.441	50.272.476	51.680.106	53.230.509	48.572.441
	<b>TOTAL</b>	<b>286.540.980</b>	<b>293.090.111</b>	<b>301.296.635</b>	<b>310.335.534</b>	<b>319.645.600</b>
Contrato de Passagem	Moinho Cruzeiro	37.208	38.510	39.858	41.053	42.285
	<b>TOTAL</b>	<b>37.208</b>	<b>38.510</b>	<b>39.858</b>	<b>41.053</b>	<b>42.285</b>

Cessão Onerosa	Orca C.	76.325	78.997	135.066	139.118	143.292
	<b>TOTAL</b>	76.325	78.997	135.066	139.118	143.292
Contrato administrativo	Outros	13.794.006	14.276.797	14.776.484	15.219.779	15.676.372
	<b>TOTAL</b>	13.794.006	14.276.797	14.776.484	15.219.779	15.676.372
<b>NITERÓI</b>		<b>10.284.774</b>	<b>10.644.742</b>	<b>6.298.923</b>	<b>5.523.426</b>	<b>5.689.129</b>
Contrato de arrendamento	Cais Público	-	-	-	-	-
	Nitshore	3.940.351	4.078.263	703.500	-	-
	Nitport	1.304.339	1.349.991	232.873	-	-
	<b>TOTAL</b>	5.244.690	5.428.254	936.374	-	-
Tarifas	Tarifas	5.040.085	5.216.488	5.362.549	5.523.426	5.689.129
	<b>TOTAL</b>	5.040.085	5.216.488	5.362.549	5.523.426	5.689.129
<b>ANGRA DOS REIS</b>		<b>10.284.774</b>	<b>10.644.742</b>	<b>6.298.923</b>	<b>5.523.426</b>	<b>5.689.129</b>
Contrato de arrendamento	Cais Público	-	-	-	-	-
	TPAR	5.944.419	6.152.474	6.324.743	6.514.486	6.709.920
	Tarifas Portuárias	255.520	264.463	271.868	280.024	288.425
	<b>TOTAL</b>	6.199.939	6.416.937	6.596.612	6.794.510	6.998.345
Contrato administrativo	Outros	188.631	195.233	200.700	206.721	212.922
	<b>TOTAL</b>	188.631	195.233	200.700	206.721	212.922
<b>TOTAL</b>		<b>890.723.957</b>	<b>881.615.114</b>	<b>873.832.090</b>	<b>838.914.319</b>	<b>952.184.710</b>

## Cenário Desafiador

Porto		2023	2024	2025	2026	2027
<b>ITAGUAÍ</b>		<b>635.395.969</b>	<b>655.263.858</b>	<b>680.689.084</b>	<b>722.091.852</b>	<b>832.403.430</b>
Contrato de arrendamento	Cais Público	-	-	-	-	-
	CPBS	152.457.082	156.253.811	161.481.167	169.123.708	198.377.402
	CSN	428.670.099	439.345.523	454.043.505	475.532.363	557.786.225
	TECON	14.603.758	16.055.754	17.535.776	20.838.008	20.516.170
	Tabela I	35.606.600	39.146.827	42.755.389	50.806.826	50.022.127
	<b>TOTAL</b>	<b>631.337.540</b>	<b>650.801.914</b>	<b>675.815.838</b>	<b>716.300.906</b>	<b>826.701.924</b>
Contrato de Passagem	KPS	1.413.885	1.554.462	1.697.752	2.017.463	1.986.304
	Porto Sudeste	2.040.242	2.243.096	2.449.865	2.911.208	2.866.245
	Patrimonial	588.351	646.849	706.475	839.514	826.548
	<b>TOTAL</b>	<b>4.042.478</b>	<b>4.444.406</b>	<b>4.854.092</b>	<b>5.768.186</b>	<b>5.679.097</b>
Cessão Onerosa	Área Telefonia	15.951	17.537	19.154	22.761	22.409
	<b>TOTAL</b>	<b>15.951</b>	<b>17.537</b>	<b>19.154</b>	<b>22.761</b>	<b>22.409</b>
<b>RIO</b>		<b>311.892.387</b>	<b>325.338.595</b>	<b>341.051.686</b>	<b>358.167.575</b>	<b>376.274.554</b>
Contrato de arrendamento	Cais Público	32.339.679	34.115.664	35.745.948	37.539.881	39.437.690
	ICTSI	25.611.433	27.017.926	28.309.030	29.729.737	31.232.708
	MultiRio	106.579.443	112.432.422	117.805.226	123.717.354	129.971.822
	MultiCar	12.980.406	13.693.245	14.347.604	15.067.647	15.829.385
	Triunfo	36.334.541	38.329.910	40.161.580	42.177.114	44.309.356
	Multiuso 1 (Petrobras)	16.592.631	16.911.925	17.720.094	18.609.388	19.550.176
	TTRJ	3.833.868	4.044.411	4.237.682	4.450.352	4.675.338
	Pier Mauá	5.740.237	6.055.472	6.344.844	6.663.264	7.000.122
	RDJ06 (Iconic)	2.929.086	-	-	-	-
	RDJ06A (Ultracargo)	4.091.264	4.315.942	4.522.188	4.749.137	4.989.227
	TUPs - Inframar I	50.422.530	53.191.564	55.733.427	58.530.443	61.489.420
	<b>TOTAL</b>	<b>297.455.120</b>	<b>310.108.482</b>	<b>324.927.624</b>	<b>341.234.317</b>	<b>358.485.244</b>
Contrato de Passagem	Moinho Cruzeiro	38.625	40.746	42.984	45.141	47.423
	<b>TOTAL</b>	<b>38.625</b>	<b>40.746</b>	<b>42.984</b>	<b>45.141</b>	<b>47.423</b>

Cessão Onerosa	Orca C.	79.232	83.584	145.659	152.969	160.703
	<b>TOTAL</b>	79.232	83.584	145.659	152.969	160.703
Contrato administrativo	Outros	14.319.410	15.105.783	15.935.419	16.735.147	17.581.184
	<b>TOTAL</b>	14.319.410	15.105.783	15.935.419	16.735.147	17.581.184
<b>NITERÓI</b>		<b>10.305.140</b>	<b>10.686.941</b>	<b>6.336.417</b>	<b>5.567.306</b>	<b>5.745.680</b>
Contrato de arrendamento	Cais Público	-	-	-	-	-
	Nitshore	3.948.153	4.094.431	707.688	-	-
	Nitport	1.306.922	1.355.342	234.260	-	-
	<b>TOTAL</b>	5.225.075	5.449.773	941.948	-	-
Tarifas	Tarifas	5.050.065	5.237.168	5.394.469	5.567.306	5.745.680
	<b>TOTAL</b>	5.050.065	5.237.168	5.394.469	5.567.306	5.745.680
<b>ANGRA DOS REIS</b>		<b>6.401.221</b>	<b>6.638.383</b>	<b>6.837.771</b>	<b>7.056.851</b>	<b>7.282.950</b>
Contrato de arrendamento	Cais Público	-	-	-	-	-
	TPAR	5.956.190	6.176.864	6.362.390	6.566.239	6.776.619
	Tarifas Portuárias	256.026	265.512	273.487	282.249	291.292
	<b>TOTAL</b>	6.212.217	6.442.376	6.635.877	6.848.488	7.067.911
Contrato administrativo	Outros	189.005	196.007	201.894	208.363	215.039
	<b>TOTAL</b>	189.005	196.007	201.894	208.363	215.039
<b>TOTAL</b>		<b>963.994.718</b>	<b>997.927.777</b>	<b>1.034.914.958</b>	<b>1.092.883.584</b>	<b>1.221.706.615</b>

## Anexo 2.2 – RECEITAS INCREMENTAIS

### Cenário Conservador

Porto		2023	2024	2025	2026	2027
<b>ITAGUAÍ</b>		-	-	<b>117.647.392</b>	<b>126.271.703</b>	<b>130.059.854</b>
Novos arrendamentos	Área multiuso 1	-	-	-	-	-
	Área multiuso 2	-	-	-	-	-
	Área multiuso 3	-	-	-	-	-
	Área multiuso 4	-	-	-	-	-
	Terminal multiuso 1	-	-	-	-	-
	Terminal multiuso 3	-	-	-	-	-
	ITG02	-	-	115.882.792	125.641.343	129.410.583
	ITG03	-	-	1.764.600	630.360	649.271
	<b>TOTAL</b>	-	-	<b>117.647.392</b>	<b>126.271.703</b>	<b>130.059.854</b>
Cessão Onerosa	Área de apoio operacional 1	-	-	-	1.903.000	2.138.280
	Área de apoio operacional 2	-	-	-	110.676	683.978
	Estacionamento	-	24.200	33.171	34.763	35.806
	<b>TOTAL</b>	-	<b>24.200</b>	<b>206.171</b>	<b>2.048.439</b>	<b>2.858.063</b>
Desinvestimentos	Nuclep (GLEBAS III e V)	-	-	16.045.000	-	-
	<b>TOTAL</b>	-	-	<b>16.045.000</b>	-	-
<b>RIO</b>		-	<b>36.893.956</b>	<b>37.478.577</b>	<b>108.910.188</b>	<b>13.267.831</b>
Novos arrendamentos	RDJ06	-	420.360	836.381	861.472	887.316
	RDJ06A	-	-	10.539.843	-	-
	RDJ07	-	-	-	9.743.360	-
	RDJ08 (Armazéns 15 a 17)	-	3.924.984	1.322.913	1.362.600	1.853.136
	RDJ09 (Multiuso 1)	-	10.686.412	-	-	-
	RDJ10 (Armazém 13 e 14)	-	-	6.878.100	8.417.160	8.669.675
	RDJ11	-	-	123.103	691.616	712.365
	RDJ12 (Ilha da Pombeba)	-	-	-	-	-
	RDJ13 (Ilha do Braço Forte)	-	-	-	-	-
	<b>TOTAL</b>	-	<b>15.031.756</b>	<b>19.700.340</b>	<b>21.076.208</b>	<b>12.122.492</b>
Cessão Onerosa	Rua da Igrejinha, 01/Rua Benedito Otoni, 52/60,	-	62.200	777.637	791.856	815.611

	Rua Benedito Otoni 62/64 fundos					
	Avenida Rodrigues Alves, 827, Santo Cristo	-	-	103.600	320.124	329.728
	<b>TOTAL</b>	-	62.200	881.237	1.111.980	1.145.339
Desinvestimentos	Edifício São Bento (salas e vagas)	-	-	16.897.000	-	-
	Edifício Sede	-	21.800.000	-	-	-
	Fazenda Pedregoso	-	-	-	18.672.000	-
	INPH	-	-	-	-	-
	Encontro de contas	-	-	-	68.050.000	-
	<b>TOTAL</b>	-	21.800.000	16.897.000	86.722.000	-
<b>NITERÓI</b>		-	-	<b>27.244.200</b>	<b>26.292.720</b>	<b>7.628.592</b>
Novos arrendamentos	Nitshore/ Nitport	-	-	26.627.000	26.292.720	7.628.592
	<b>TOTAL</b>	-	-	26.627.000	26.292.720	7.628.592
Desinvestimentos	Terminal Pesqueiro	-	-	26.627.000	-	-
	<b>TOTAL</b>	-	-	26.627.000	-	-
<b>ANGRA DOS REIS</b>		<b>6.401.221</b>	<b>6.638.383</b>	<b>6.837.771</b>	<b>7.056.851</b>	<b>7.282.950</b>
Cessão Onerosa	Lote 1	-	-	-	-	501.300
	Lote 2	49.000	85.768	88.503	91.121	93.855
	Lote 8	-	-	-	2.956.370	5.156.755
	<b>TOTAL</b>	49.000	85.768	88.503	3.047.492	5.751.910
<b>TOTAL</b>		49.000	37.003.924	197.919.642	266.570.541	159.566.250

## Cenário Base

Porto		2023	2024	2025	2026	2027
<b>ITAGUAÍ</b>		-	<b>384.127.512</b>	<b>126.026.515</b>	<b>122.629.896</b>	<b>126.308.793</b>
Novos arrendamentos	Área multiuso 1	-	-	-	-	-
	Área multiuso 2	-	-	-	-	-
	Área multiuso 3	-	-	-	-	-
	Área multiuso 4	-	-	-	-	-
	Terminal multiuso 1	-	-	-	-	-
	Terminal multiuso 3	-	-	-	-	-
	ITG02	-	382.209.912	125.397.379	121.981.886	125.641.343
	ITG03	-	1.917.600	629.136	648.010	667.450
	<b>TOTAL</b>	-	<b>384.127.512</b>	<b>126.026.515</b>	<b>122.629.896</b>	<b>126.308.793</b>
Cessão Onerosa	Área de apoio operacional 1	-	-	1.557.000	2.122.710	2.186.391
	Área de apoio operacional 2	-	-	-	442.704	677.337
	Estacionamento	12.990	32.267	33.171	34.732	35.424
	<b>TOTAL</b>	12.990	32.267	1.590.171	2.600.146	2.899.153
Desinvestimentos	Nuclep (GLEBAS III e V)	-	16.045.000	-	-	-
	<b>TOTAL</b>	-	16.045.000	-	-	-
<b>RIO</b>		<b>90.270.360</b>	<b>60.100.217</b>	<b>53.556.088</b>	<b>17.981.688</b>	<b>20.919.880</b>
Novos arrendamentos	RDJ06	420.360	825.465	851.900	876.475	902.769
	RDJ06A	-	-	10.539.843	-	-
	RDJ07	-	11.996.160	3.473.818	3.578.032	3.685.373
	RDJ08 (Armazéns 15 a 17)	-	3.817.744	1.322.913	1.362.600	1.853.136
	RDJ09 (Multiuso 1)	-	42.745.648	-	-	-
	RDJ10 (Armazém 13 e 14)	-	-	7.354.800	8.524.213	8.864.742
	RDJ11	-	123.103	690.273	710.981	732.311
	RDJ12 (Ilha da Pombeba)	-	-	-	-	-
	RDJ13 (Ilha do Braço Forte)	-	-	-	-	-
	<b>TOTAL</b>	420.360	59.385.017	24.233.547	15.052.302	16.038.332
Cessão Onerosa	Rua da Igrejinha, 01/Rua Benedito Otoni, 52/60, Rua Benedito Otoni 62/64 fundos	-	559.800	767.299	790.318	814.028

	Avenida Rodrigues Alves, 827, Santo Cristo	-	155.400	319.502	2.139.069	4.067.521
	<b>TOTAL</b>	-	715.200	1.086.802	2.929.387	4.881.549
Desinvestimentos	Edifício São Bento (salas e vagas)	-	-	16.897.000	-	-
	Edifício Sede	21.800.000	-	-	-	-
	Fazenda Pedregoso	-	-	11.338.739	-	-
	INPH	-	-	-	-	-
	Encontro de contas	68.050.000	-	-	-	-
	<b>TOTAL</b>	89.850.000	-	28.235.739	-	-
<b>NITERÓI</b>		<b>26.627.000</b>	<b>-</b>	<b>26.909.920</b>	<b>7.763.203</b>	<b>8.053.886</b>
Novos arrendamentos	Nitshore/ Nitport	-	-	26.909.920	7.763.203	8.053.886
	<b>TOTAL</b>	-	-	26.909.920	7.763.203	8.053.886
Desinvestimentos	Terminal Pesqueiro	26.627.000	-	-	-	-
	<b>TOTAL</b>	26.627.000	-	-	-	-
<b>ANGRA DOS REIS</b>		<b>108.000</b>	<b>447.120</b>	<b>5.008.139</b>	<b>8.609.981</b>	<b>8.864.729</b>
Cessão Onerosa	Lote 1	-	-	278.500	688.452	709.106
	Lote 2	108.000	447.120	459.639	473.429	484.081
	Lote 8	-	-	4.270.000	7.448.100	7.671.543
	<b>TOTAL</b>	108.000	447.120	5.008.139	8.609.981	8.868.280
<b>TOTAL</b>		<b>117.018.350</b>	<b>460.875.220</b>	<b>213.090.833</b>	<b>159.584.915</b>	<b>167.049.992</b>

## Cenário Desafiador

Porto		2023	2024	2025	2026	2027
<b>ITAGUAÍ</b>		<b>363.644.198</b>	<b>126.865.037</b>	<b>130.415.423</b>	<b>129.453.723</b>	<b>126.308.793</b>
Novos arrendamentos	Área multiuso 1	-	-	-	-	-
	Área multiuso 2	-	-	-	-	-
	Área multiuso 3	-	-	-	-	-
	Área multiuso 4	-	-	-	-	-
	Terminal multiuso 1	-	-	-	-	-
	Terminal multiuso 3	-	-	-	-	-
	ITG02	361.879.598	126.251.252	129.786.287	128.805.713	125.641.343
	ITG03	1.764.600	613.785	629.136	648.010	667.450
	<b>TOTAL</b>	<b>363.644.198</b>	<b>126.865.037</b>	<b>130.415.423</b>	<b>129.453.723</b>	<b>126.308.793</b>
Cessão Onerosa	Área de apoio operacional 1	865.000	2.148.660	2.208.822	2.255.853	2.324.078
	Área de apoio operacional 2	332.028	687.298	706.542	727.739	749.571
	Estacionamento	20.784	31.903	32.869	33.834	34.849
	<b>TOTAL</b>	<b>1.217.812</b>	<b>2.867.861</b>	<b>2.948.234</b>	<b>3.017.426</b>	<b>3.108.498</b>
Desinvestimentos	Nuclep (GLEBAS III e V)	-	16.045.000	-	-	-
	<b>TOTAL</b>	<b>-</b>	<b>16.045.000</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>RIO</b>		<b>151.023.195</b>	<b>41.833.015</b>	<b>16.299.618</b>	<b>44.781.650</b>	<b>21.823.258</b>
Novos arrendamentos	RDJ06	664.440	825.465	851.900	876.475	902.769
	RDJ06A	-	10.539.843	-	-	-
	RDJ07	10.074.522	3.497.472	3.595.401	3.703.263	3.814.361
	RDJ08 (Armazéns 15 a 17)	3.836.618	9.005.157	1.369.215	1.410.291	1.917.996
	RDJ09 (Multiuso 1)	42.745.648	-	-	-	-
	RDJ10 (Armazém 13 e 14)	2.654.538	8.434.185	7.970.274	9.069.592	9.431.909
	RDJ11	-	716.237	690.273	710.981	732.311
	RDJ12 (Ilha da Pombeba)	-	-	-	-	-
	RDJ13 (Ilha do Braço Forte)	-	-	-	-	-
	<b>TOTAL</b>	<b>59.975.766</b>	<b>25.345.123</b>	<b>15.201.634</b>	<b>15.770.603</b>	<b>16.779.346</b>
Cessão Onerosa	Rua da Igrejinha, 01/Rua Benedito Otoni, 52/60, Rua Benedito Otoni 62/64 fundos	-	746.400	767.299	790.318	814.028

	Avenida Rodrigues Alves, 827, Santo Cristo	51.800	321.678	330.685	2.213.936	4.209.884
	<b>TOTAL</b>	51.800	1.068.078	1.097.984	3.004.254	5.023.912
Desinvestimentos	Edifício São Bento (salas e vagas)	-	-	-	-	-
	Edifício Sede	22.945.629	-	-	-	-
	Fazenda Pedregoso	-	-	-	26.006.793	-
	INPH	-	-	-	-	-
	Encontro de contas	68.050.000	-	-	-	-
	<b>TOTAL</b>	90.995.629	16.897.000	-	26.006.793	-
<b>NITERÓI</b>		<b>26.627.000</b>	<b>-</b>	<b>26.909.920</b>	<b>7.763.203</b>	<b>8.053.886</b>
Novos arrendamentos	Nitshore/ Nitport	-	-	26.909.920	7.763.203	8.053.886
	<b>TOTAL</b>	-	-	26.909.920	7.763.203	8.053.886
Desinvestimentos	Terminal Pesqueiro	26.627.000	-	-	-	-
	<b>TOTAL</b>	26.627.000	-	-	-	-
<b>ANGRA DOS REIS</b>		<b>2.676.127</b>	<b>10.660.716</b>	<b>11.474.553</b>	<b>11.818.789</b>	<b>-</b>
Cessão Onerosa	Lote 1	-	167.100	687.115	707.729	728.961
	Lote 2	282.875	585.552	601.947	620.005	484.081
	Lote 8	2.393.252	9.908.065	10.185.490	10.491.055	10.805.787
	<b>TOTAL</b>	2.676.127	10.660.716	11.474.553	11.818.789	12.173.353
<b>TOTAL</b>		<b>545.188.332</b>	<b>199.748.815</b>	<b>188.047.748</b>	<b>196.834.792</b>	<b>171.467.788</b>

