

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
SUPERINTENDÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E COORDENAÇÃO DA UNIDADES REGIONAIS
UNIDADE REGIONAL DO RIO DE JANEIRO

MONITORAMENTO DO DESEMPENHO DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS SOB GESTÃO DA COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO – CDRJ

2022

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	3
INTRODUÇÃO	4
1. DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA	5
1.1 Estrutura Patrimonial	5
1.2 Indicadores de liquidez, solvência e endividamento	9
1.3 Evolução dos resultados	11
1.4 Indicadores de resultado	17
1.5 Fluxo de caixa	18
1.6 Conclusões	19
2. DA GESTÃO	20
2.1 Planejamento estratégico	20
2.2 Ações voltadas à compliance à boa governança	21
2.3 Publicação dos relatórios de gestão	22
2.4 Capacitação de empregados	23
2.5 Distribuição da força de trabalho: quadro próprio x cargos em comissão	24
2.6 Premiação de boas práticas de gestão	24
2.7 Conclusões	24
3. DESEMPENHO OPERACIONAL	25
3.1 Movimentação total de cargas	25
3.2 Movimentação de cargas na área pública	27
3.3 Pranchas médias nos terminais públicos	28
3.4 Tempo de espera para atracação nos terminais públicos	29
3.5 Taxas médias de ocupação dos berços	30
3.6 Conclusões	31
4. ATUALIDADE DA INFRAESTRUTURA	31
4.1 Condições das vias de circulação interna	31
4.2 Condições dos armazéns e pátios públicos	33
4.3 Condições da infraestrutura de atracação (cabeços, defensas e cais)	33
4.4 Condições de acesso aquaviário – canal de acesso e berços de atracação	34
4.5 Sistemas de combate a incêndio	36
4.6 Sistemas de controle de acesso e segurança/Declaração de cumprimento da Conportos – DC	38
4.7 Relação de investimentos nos últimos 6 anos	39
4.8 Execução de investimentos previstos nos últimos 2 anos	39
4.9 Conclusão	40
5. EXPLORAÇÃO DE ÁREAS	40
5.1 Áreas arrendadas por porto e faturamento em 2021	40
5.2 Áreas com contratos encerrados (contratos de transição, decisões judiciais) e ações visando à regularização	42
5.3 Áreas ociosas e projetos para a exploração de áreas não utilizadas (arrendamento simplificado)	42
5.4 Conclusão	44
6. CONCLUSÕES	44
7. RECOMENDAÇÕES	45

APRESENTAÇÃO

O presente relatório tem por propósito consolidar os resultados da gestão dos portos organizados de Itaguaí, Rio de Janeiro, Niterói e Angra dos Reis no período de 2016 a 2021, cuja exploração é feita pela União por meio da Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ.

O trabalho está estruturado em sete capítulos, tendo sido utilizados os relatórios de gestão da CDRJ, suas demonstrações financeiras auditadas de forma independente, os dados consolidados pela ANTAQ no Estatístico Aquaviário e informações complementares fornecidas pela empresa sobre os aspectos abordados.

A introdução apresenta uma breve contextualização da CDRJ, sua esfera de atuação e principais competências, bem como as alterações dos marcos legais que definiram mudanças no modelo de gestão portuária.

O capítulo 1 busca avaliar a situação econômico-financeira da CDRJ nos últimos seis anos, abrangendo a análise da estrutura patrimonial, dos indicadores de liquidez e solvência, dos indicadores de resultado e dos indicadores de fluxo de caixa, além de ilustrar outros dados contábeis.

O capítulo 2 mostra as principais iniciativas desenvolvidas pela CDRJ no âmbito da gestão estratégica, englobando o grau de implementação do Planejamento Estratégico, as ações voltadas à Compliance e à Boa Governança, a publicação dos relatórios de gestão, as ações de capacitação de servidores, a análise da distribuição da força de trabalho entre o quadro próprio e os cargos em comissão e a premiação de boas práticas de gestão.

No capítulo 3, traçou-se um panorama da movimentação portuária, aberta por tipos de cargas e por portos, abrangendo as áreas públicas e arrendadas durante o período de 2016 a 2021, passando-se na sequência à análise dos principais indicadores operacionais referentes às movimentações de carga realizadas nos terminais públicos, isso é, fora da área pública arrendada. Os dados de movimentação e os indicadores de pranchas médias, tempo médio de espera para atracação e taxas médias de ocupação dos berços foram extraídos do Estatístico Aquaviário, painel de dados consolidados pela ANTAQ.

O capítulo 4 agrega as informações qualitativas e quantitativas sobre a infraestrutura pública, de uso comum, contemplando: as condições das vias de circulação interna dos portos organizados, dos armazéns e pátios, dos equipamentos utilizados na atracação, do acesso aquaviário e dos berços de atracação; a existência e os estados de conservação dos sistemas de combate a incêndios e de controle de acesso e segurança dos portos; e os valores da execução dos investimentos previstos nos últimos seis anos.

O capítulo 5 reúne as informações relativas à exploração das áreas no âmbito do programa de arrendamentos portuários, apresentando a relação das áreas arrendadas e suas respectivas receitas anuais por porto; a relação das áreas cujos contratos já se encerraram e as respectivas situações de ocupação; e a relação de áreas ociosas, bem como os projetos de exploração na modalidade de arrendamento simplificado.

O capítulo 6 sintetiza as principais conclusões sobre a trajetória da CDRJ durante os últimos seis anos nos aspectos econômico-financeiros, de gestão, operacionais, de administração da infraestrutura de uso comum e da exploração de áreas.

Por fim, o capítulo 7 tece algumas breves recomendações visando à melhoria do desempenho a ser obtido pela autoridade portuária na gestão dos portos do Rio de Janeiro, com base nas informações obtidas e conclusões apresentadas.

INTRODUÇÃO

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) é uma empresa pública sob a forma de sociedade anônima de capital fechado, controlada pela União e vinculada ao Ministério da Infraestrutura, tendo sido criada pelo Decreto-lei nº 256, de 28 de fevereiro de 1967, para exercer as funções de autoridade portuária no âmbito dos portos organizados no Estado do Rio de Janeiro. Os quatro portos que se encontram sob sua gestão são: Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis. O Porto do Forno, localizado no município de Arraial do Cabo, foi concedido à Prefeitura desta cidade, por meio do Convênio de Delegação nº 01/01/1999.

A CDRJ possui um papel fundamental no desenvolvimento de projetos e programas voltados ao aprimoramento das infraestruturas de acesso aquaviário, de acesso terrestre e acostagem. Até o advento da Lei nº 8.630/93, a empresa era responsável pela operação portuária realizada no porto público, passando à condição de gestora com a instituição do operador portuário e o estabelecimento do programa de arrendamentos de áreas dos portos, introduzidos pela referida lei.

Com a edição da nova Lei dos Portos, a Lei nº 12.815/13, as autoridades portuárias deixaram de exercer algumas funções relevantes afetas à gestão dos contratos de arrendamento, notadamente, a assinatura dos aditivos contratuais e a aprovação dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, as quais passaram a ser de competência do Poder Concedente, atualmente o Ministério da Infraestrutura.

No modelo de gestão dos portos introduzido com a Lei nº 8.630/93 e atualizado com a Lei nº 12.815/13, destacam-se o monitoramento das operações portuárias realizadas nas áreas arrendadas e a otimização dos usos dos ativos na busca pelo aumento da eficiência dos portos. Ainda, apesar da redução da dimensão do papel da área pública no total de movimentação de cargas, cabe à CDRJ zelar pelo crescimento da produtividade nos terminais públicos, de forma a contribuir para o aumento da competitividade no ambiente intraportuário.

Além da busca por eficiência operacional e melhoria da administração dos ativos, a capacidade investimento é uma vertente fundamental na análise do monitoramento do desempenho operacional das autoridades portuárias, visto que reflete a capacidade de modernização do patrimônio público, resguardando a regularidade da prestação dos serviços em regime de eficiência, gerando valor para a sociedade.

Desde o início da elaboração de seu planejamento estratégico em 2016, a empresa vem empreendendo esforços no sentido de alcançar sua visão estratégica de “ser reconhecida como a autoridade portuária referência no que tange à gestão portuária e à agregação de valor ao usuário, com sustentabilidade econômico-financeira e ambiental até 2020”, tendo obtido resultados positivos em alguns aspectos, como será apresentado nas próximas seções.

1. DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

O presente capítulo tem por objeto a apresentação da situação econômico-financeira da CDRJ entre os anos de 2016 e 2021, com base nos dados referentes às principais contas e grupos de contas contábeis da empresa.

Os principais dados foram coletados diretamente nas demonstrações financeiras auditadas de forma independente e publicadas pela CDRJ no seu sítio eletrônico (<https://www.portosrio.gov.br/pt-br/institucional/instrumentos-de-governanca/demonstracoes-financeiras>), enquanto alguns, de caráter complementar, foram obtidos a partir de informações fornecidas pela empresa.

O capítulo foi subdividido em seis seções. A primeira trata da estrutura patrimonial da CDRJ, ilustrando a evolução dos principais grupos de contas contábeis do ativo e do passivo. A segunda apresenta indicadores de liquidez e solvência, com base nos dados da seção anterior. A terceira ilustra os resultados contábeis obtidos e seus principais componentes de receitas e despesas. A quarta sintetiza alguns indicadores de resultado decorrentes dos dados informados na seção anterior. A quinta traz os dados dos fluxos de caixa gerados pelas atividades operacionais (FCO), de investimento (FCI) e de financiamento (FCF). Por fim, a sexta seção apresenta outros dados relativos a despesas de pessoal, obrigações fiscais, dívidas trabalhistas e aportes da União.

1.1 Estrutura Patrimonial

A CDRJ vem sustentando uma situação patrimonial deficitária (patrimônio líquido negativo) ao longo dos últimos seis anos (2016 a 2021). No ano de 2021, a empresa apresentou um passivo a descoberto de R\$ 814,5 milhões e prejuízos acumulados de R\$ 3,3 bilhões (vide gráfico 1.1 ao final da seção).

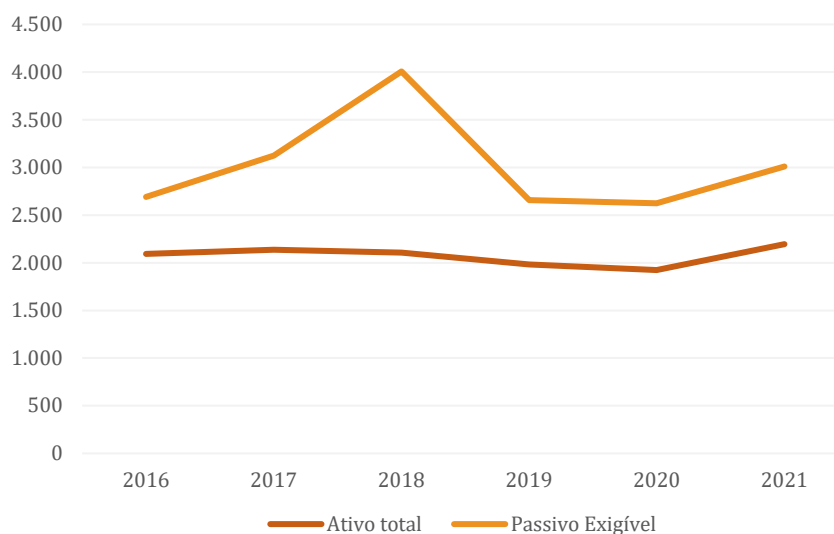
Não obstante, a presente situação deve ser analisada a partir do detalhamento das contas patrimoniais, conjuntamente à dinâmica das contas de resultado, às informações contidas na seção 4 do presente relatório referentes à gestão da organização, e aos esforços relatados pela empresa que poderão contribuir para atenuar/reverter o quadro de liquidez e solvência da empresa.

A presente seção busca ilustrar a evolução dos principais componentes patrimoniais obtidos dos balanços patrimoniais da empresa no período informado, partindo-se dos grupos de contas mais agregadas (ativo total e passivo exigível) para os grupos segmentados (circulante, realizável e exigível a longo prazo), passando ainda pela análise de contas específicas selecionadas (patrimônio líquido e caixa).

O **Gráfico 1.1** a seguir revela que houve relativa estabilidade no volume do ativo total frente a uma maior oscilação no montante das obrigações da CDRJ entre 2016 e 2021. Entre esses dois períodos, o ativo total apresentou um aumento de 4,9%, equivalentes a R\$ 102,5 milhões, enquanto o passivo exigível foi expandido em 11,9%, totalizando uma variação de R\$ 319 milhões no período.

Em todo o período, as obrigações da CDRJ mantiveram-se superiores aos seus ativos. Essa diferença foi semelhante na maioria dos anos analisados, mas houve maior distanciamento nos anos de 2017 e 2018, em decorrência do aumento das obrigações tributárias e, sobretudo, do provisionamento efetuado pela CDRJ para contingências trabalhistas, cíveis e tributárias, destacando-se que essas provisões também aumentaram em 2021.

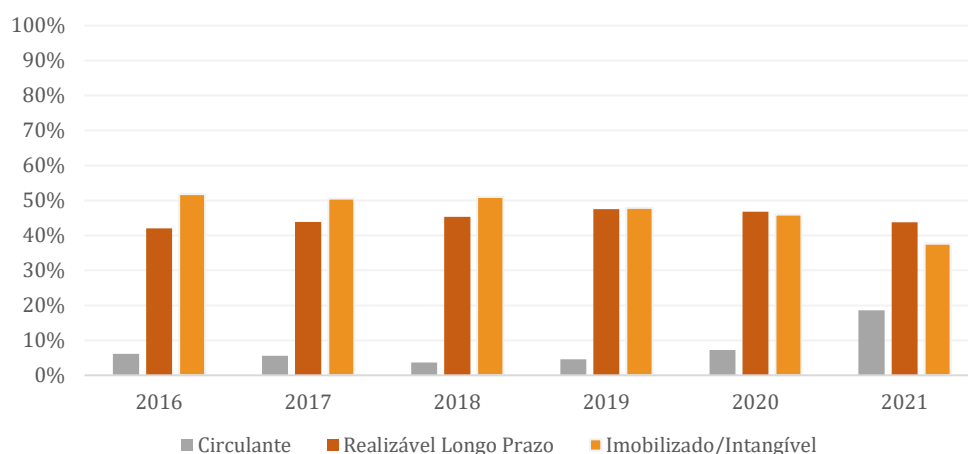
Gráfico 1.1 – Ativo total x passivo exigível CDRJ (R\$ milhões)



Fonte: elaboração própria.

Nas contas de ativo, houve uma sensível diminuição no valor do imobilizado, que passou de R\$ 1,08 bilhão para R\$ 826 milhões, o que representou um decréscimo de 23,8%, decorrente da depreciação acumulada e de baixas de bens, conforme se depreende dos relatórios elaborados pelos auditores independentes. O **Gráfico 1.2** mostra a diminuição da participação do imobilizado na composição do ativo da CDRJ, que passou de 52% em 2016 para 38% em 2021, em decorrência da diminuição dos seus valores já mencionada anteriormente. Já o ativo circulante passou a representar 19% do ativo total em 2021, contra uma participação de 6% em 2016, notadamente pelo aumento nas disponibilidades de caixa da empresa.

Gráfico 1.2 – Composição do ativo total CDRJ (em %)



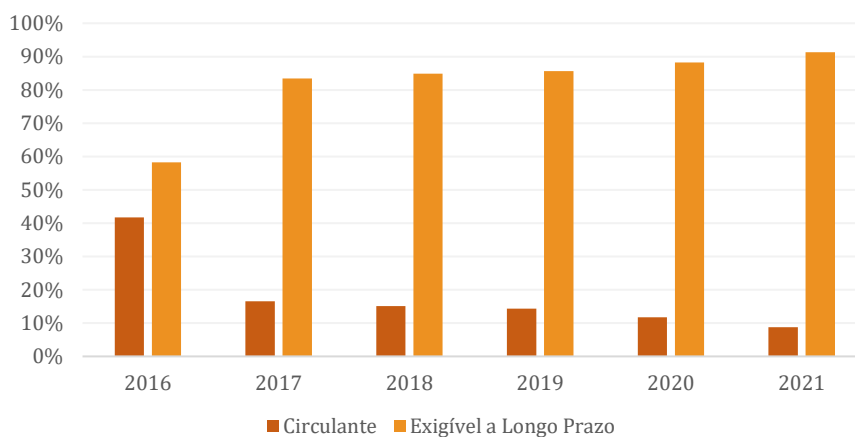
Fonte: elaboração própria.

No âmbito do passivo exigível, observa-se uma modificação no perfil das obrigações entre 2016 e 2021. O passivo circulante (obrigações de curto prazo) diminuiu 76,6%, o equivalente a R\$ 860,6 milhões, enquanto o passivo exigível a longo prazo aumentou 75,3%, expandindo-se em R\$ 1,18 bilhão. Tais variações estão relacionadas, principalmente: ao parcelamento de débitos junto à Procuradoria Geral da Fazenda

Nacional e Receita Federal do Brasil, no âmbito do Programa Especial de Recuperação Tributária – PERT, de 2017; e à execução judicial de débitos de ISS perante a prefeitura do Rio de Janeiro.

O **Gráfico 1.3** ilustra a sensível alteração do perfil das obrigações da empresa em termos de prazo. A participação do passivo circulante se reduziu de 42% para 9% no período.

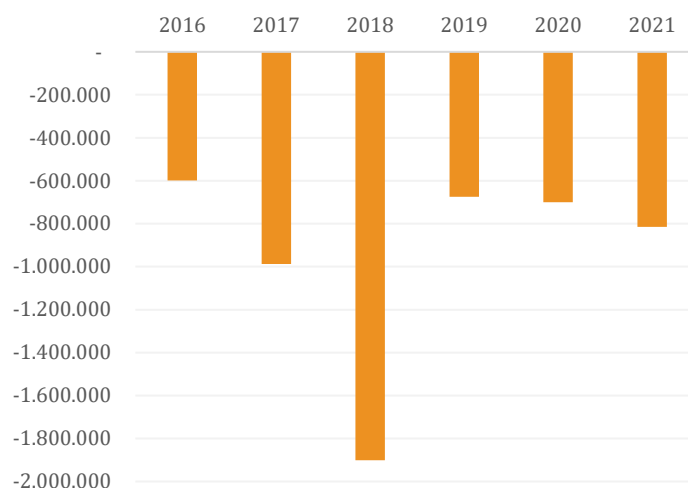
Gráfico 1.3 – Composição do passivo exigível total CDRJ (em %)



Fonte: elaboração própria.

Como consequência da situação ilustrada no Gráfico 1.3, o **Gráfico 1.4** mostra que a CDRJ vem mantendo passivo a descoberto ao longo dos últimos anos, atingindo o montante de R\$ 814,5 milhões negativos em 2021. Os valores observados nos anos de 2017 e 2018 foram impactados pelas variações citadas no passivo exigível.

Gráfico 1.4 – Patrimônio líquido CDRJ (R\$ mil)

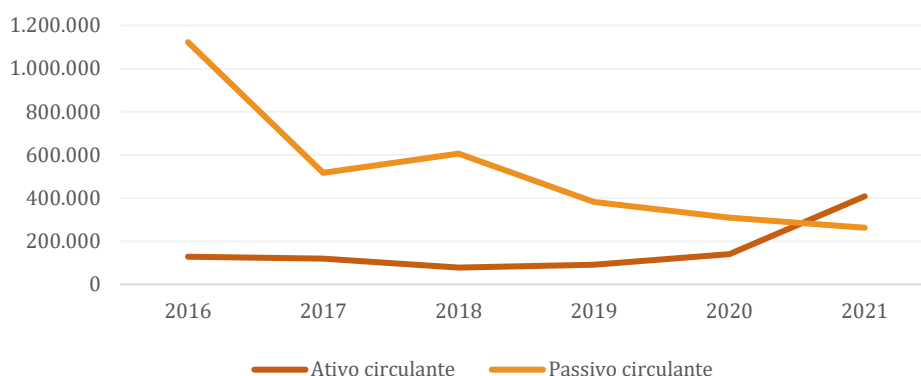


Fonte: elaboração própria.

O **Gráfico 1.5** a seguir revela a situação patrimonial de curto prazo da CDRJ, comparando-se o ativo circulante com o passivo circulante. Ao longo do período analisado, observa-se uma relativa estabilidade do primeiro grupo de contas até 2020 (com expansão em 2021, por conta das disponibilidades de caixa), contra uma expressiva diminuição do segundo, o que revela uma melhora na capacidade de a empresa honrar suas

obrigações de curto prazo. O decréscimo registrado nas obrigações de curto prazo deve-se aos efeitos já mencionados nas obrigações tributárias, à diminuição das obrigações contratuais de curto prazo referentes aos contratos de securitização (obrigações da CDRJ com a União, negociadas com a garantia da receita dos contratos de arrendamentos da Libra Terminais e do Sepetiba Tecon) e à realocação dos valores relativos ao plano de suplementação de aposentadoria de empregados e beneficiários. Nesse intervalo de tempo, a empresa apresentava obrigações de curto prazo superiores ao seu ativo circulante, situação que se reverteu em 2021.

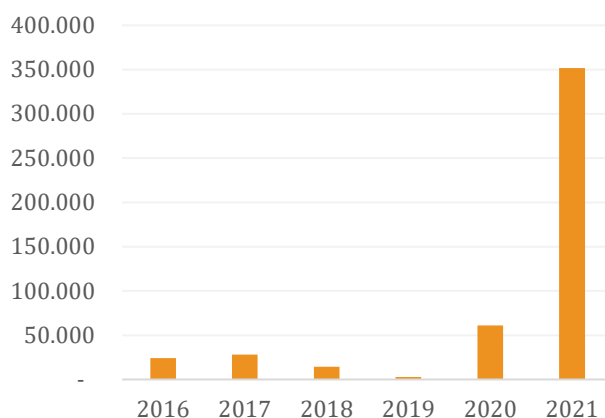
Gráfico 1.5 – Ativo circulante x passivo circulante CDRJ (R\$ mil)



Fonte: elaboração própria.

O **Gráfico 1.6** mostra uma expansão nas disponibilidades de caixa em 2020 e, principalmente em 2021, comparativamente aos anos anteriores. Em 2016, a conta representava 18,8% do ativo circulante da empresa, passando para 32% do grupo contábil citado em 2020 e 86,1% em 2021. Cumpre salientar que, até 2020, tal rubrica não contemplava a conta “caixa restrito”, que se referia a depósitos em Conta Única do Tesouro Nacional efetuados pela União, disponíveis para compromissos específicos em investimentos e outros. Em 2021, a CDRJ deixou de utilizar a referida conta, passando a controlar todos os recursos em suas contas bancárias, conforme informado nas demonstrações financeiras do último exercício. Ainda que se considere a citada rubrica nos anos anteriores para efeito de disponibilidade total de caixa, o maior valor do período teria sido alcançado em 2020, somando R\$ 80,2 milhões.

Gráfico 1.6 – Disponibilidades de caixa CDRJ (R\$ mil)



Fonte: elaboração própria.

Tabela 1.1 – Balanço Patrimonial CDRJ (contas selecionadas) – 2016 a 2021 (R\$ mil)

Ano	Ativo	AC ¹	Caixa	ARLP ²	Imobilizado	PC ³	PELP ⁴	Patrimônio líquido	Prejuízos acumulados
2016	2.092.533	128.670	24.245	879.654	1.084.209	1.123.146	1.567.344	-597.957	-3.053.494
2017	2.137.994	119.151	28.163	938.603	1.080.240	516.667	2.608.754	-987.427	-3.442.964
2018	2.105.443	77.860	14.520	953.530	1.074.053	606.402	3.400.246	-1.901.205	-4.356.742
2019	1.982.656	91.321	2.825	942.353	948.982	382.156	2.275.611	-675.111	-3.112.351
2020	1.923.387	139.796	60.994	899.212	884.379	308.696	2.315.063	-700.372	-3.150.836
2021	2.194.991	408.277	351.695	960.150	826.564	262.496	2.747.031	-814.536	-3.316.558

Fonte: elaboração própria.

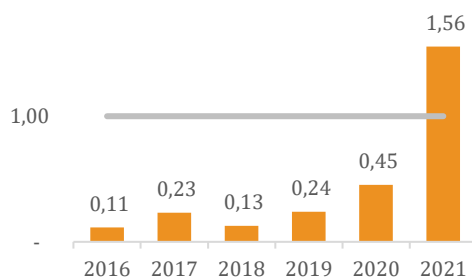
¹ Ativo circulante² Ativo realizável a longo prazo³ Passivo circulante⁴ Passivo exigível a longo prazo

1.2 Indicadores de liquidez, solvência e endividamento

Os indicadores de liquidez/solvência apresentados nesta seção buscam ilustrar: a) a capacidade de a empresa honrar seus compromissos de curto prazo com lastro em seus ativos de curto prazo (liquidez corrente); e b) saldar o montante de suas obrigações com o volume total de seus ativos (liquidez geral ou solvência). Em ambos os casos, considera-se, como regra geral, que índices superiores a 1 representam situação favorável de liquidez/solvência, enquanto aqueles inferiores a 1 sinalizam endividamento e risco. Todavia, deve-se salientar que tais indicadores são referências, mas não devem ser utilizados isoladamente para entendimento da situação econômico-financeira de uma empresa, pois baseiam-se em dados estáticos obtidos em determinada data com base no balanço patrimonial.

Já o índice de endividamento ilustra o grau de comprometimento do ativo da empresa diante das suas obrigações.

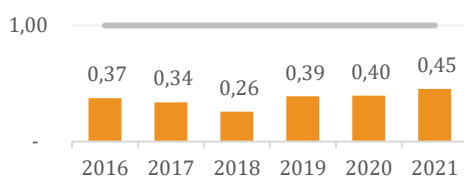
O **Gráfico 1.7** mostra o índice de liquidez corrente da CDRJ, ou seja, a razão entre o ativo circulante e o passivo circulante, cujos valores haviam sido ilustrados no Gráfico 1.5. Entre 2016 e 2020, a CDRJ apresentou índice de liquidez corrente inferior a 1, ou seja, a empresa não vinha demonstrando capacidade de honrar suas obrigações de curto prazo com seus ativos de maior liquidez. Contudo, observa-se que foi registrada uma melhora na liquidez da empresa nesse período: em 2016, o ativo circulante representava 11% do passivo circulante; em 2020, esta razão passou para 47%, como reflexo do escalonamento das dívidas, conforme descrito na análise do Gráfico 1.5. Já em 2021, a empresa apresentou índice de 1,56, indicando melhora substancial na sua liquidez corrente.

Gráfico 1.7 – Índice de liquidez corrente CDRJ (ativo circulante/passivo circulante)

Fonte: elaboração própria.

O **Gráfico 1.8** revela o quão solvente encontra-se a CDRJ no período, tendo como base a razão entre seu ativo total e o passivo total (índice de liquidez geral ou solvência), cujos valores haviam sido ilustrados no Gráfico 1.1. Entre 2016 e 2021, a CDRJ apresentou índice de liquidez geral inferior a 1, ou seja, a empresa não vem demonstrando capacidade de honrar todos os seus compromissos com seus ativos patrimoniais. Em 2021, os ativos da empresa representaram 45% das suas obrigações.

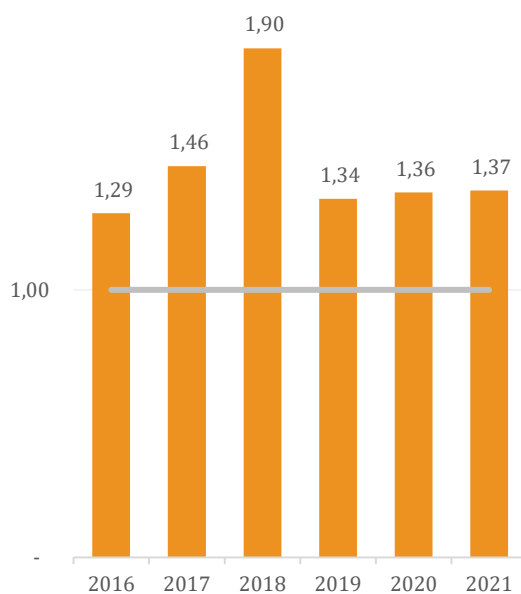
Gráfico 1.8 – Índice de liquidez geral (solvência) CDRJ (ativo total/passivo exigível)



Fonte: elaboração própria.

O **Gráfico 1.9** mostra a relação inversa dos dados utilizados no índice de solvência, ou seja, a proporção das dívidas de curto e de longo prazo da CDRJ em relação ao volume de seu ativo. No período analisado, a empresa apresentou endividamento superior a 1, sendo que, em 2021, as obrigações superaram o ativo em 37%.

Gráfico 1.9 – Índice de endividamento geral CDRJ (passivo exigível/ativo total)



Fonte: elaboração própria.

1.3 Evolução dos resultados

A análise da evolução dos resultados obtidos pela CDRJ entre 2016 e 2021 parte da apresentação do comportamento das suas receitas operacionais e das despesas operacionais. As primeiras englobam receitas operacionais líquidas (receitas tarifárias e receitas com arrendamentos deduzidas de impostos) e outras receitas operacionais. As segundas envolvem os custos da operação, despesas de pessoal e administrativas, despesas de depreciação, despesas de provisão e outras despesas operacionais. Por fim, os resultados são ilustrados pelo lucro bruto, resultado operacional, resultado financeiro, resultado líquido e EBITDA (ou LAJIDA – lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização).

Nesse sentido, o **Gráfico 1.10** mostra que a CDRJ registrou crescimento consistente nas suas receitas operacionais no período, tendo mais que triplicado no período (aumento de 201,5%). Já as despesas operacionais apresentaram incremento entre 2016 e 2018, mantendo-se acima das receitas, seguindo-se de uma queda nos anos subsequentes. Em 2019, houve uma reversão na rubrica “provisões contábeis líquidas” tendo sido registrado valor negativo e impactado positivamente o resultado. Já em 2021, as despesas operacionais aumentaram sensivelmente, tendo registrado expansão de 123%, notadamente pela contabilização de “provisões contábeis líquidas” no ano, motivada pela decisão judicial transitada em julgado referente a uma ação movida pela Portus Instituto de Seguridade Social, cujo valor provisionado havia sido de R\$ 390 milhões.

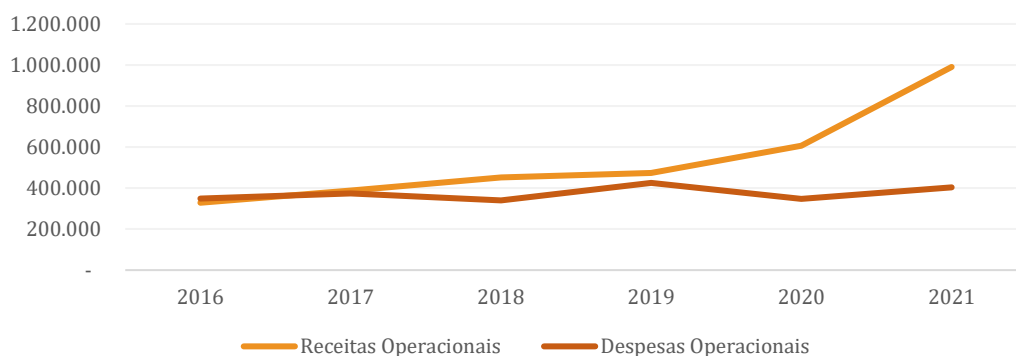
Gráfico 1.10 – Receitas operacionais x despesas operacionais CDRJ (R\$ mil)



Fonte: elaboração própria.

Apenas com o intuito de se expurgar o efeito das provisões contábeis, foi elaborado o **Gráfico 1.11**, ilustrando que, no período analisado, a CDRJ tem apresentado receitas operacionais superiores às despesas operacionais (exceto provisões) desde 2017. As receitas apresentaram a expansão já citada de 201,5%, enquanto as despesas aumento de 15,5%. Cumpre salientar que, em 2019, houve expansão na rubrica “outras despesas operacionais” decorrente da baixa de R\$ 85 milhões do ativo imobilizado. Em 2021, registrou-se a maior diferença entre receitas e despesas operacionais no período.

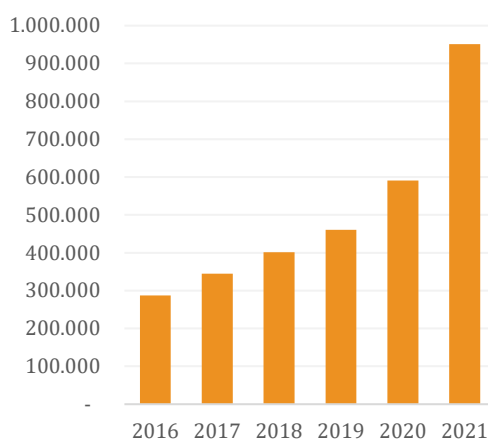
Gráfico 1.11 – Receitas operacionais x despesas operacionais (exceto provisões) CDRJ – 2016 a 2021 (R\$ mil)



Fonte: elaboração própria.

A receita líquida da CDRJ representou a quase totalidade das suas receitas operacionais no período – entre 87% e 97%. O **Gráfico 1.12** a seguir mostra que essa rubrica mais que triplicou entre 2016 e 2020, decorrente da expansão das receitas com arrendamentos, conforme se observa na **Tabela 1.2**.

Gráfico 1.12 – Receita líquida CDRJ (R\$ mil)



Fonte: elaboração própria.

Tabela 1.2 – Receitas operacionais CDRJ por tipo (R\$ mil)

Ano	Receita com arrendamentos	Receita tarifária	Total geral
2016	240.688	78.699	319.387
2017	288.369	93.586	381.956
2018	346.659	97.615	401.150
2019	405.168	104.778	509.946
2020	547.887	104.015	651.902
2021	925.060	118.555	1.043.615

Fonte: elaboração própria.

Cumprir registrar que somente a partir de 2019 a CDRJ passou a disponibilizar as receitas obtidas por porto. A **Tabela 1.3** ilustra a referida repartição. Observa-se que, no acumulado dos dois anos, as receitas com arrendamentos representam 82% do total, sendo o Porto de Itaguaí responsável por 70% desse volume.

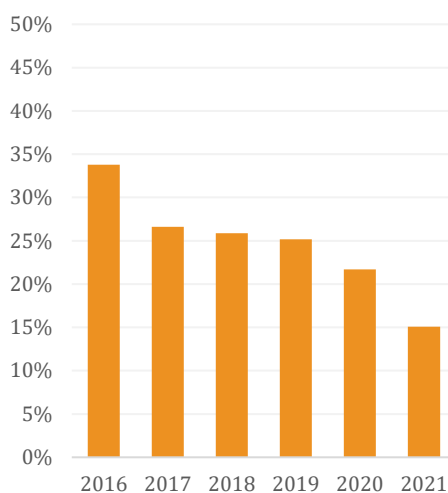
Tabela 1.3 – Receitas operacionais CDRJ por tipo e porto (R\$ mil)

Ano/Porto	Receita com arrendamentos	Receita tarifária	Total geral
2019	405.168	104.778	509.946
Angra	4.094	1	4.095
Itaguaí	267.028	19.737	286.765
Niterói	2.936	3.646	6.582
Rio de Janeiro	131.110	81.394	212.504
2020	547.887	104.015	651.902
Angra	3.434	9	3.443
Itaguaí	405.059	21.339	426.398
Niterói	3.075	4.744	7.819
Rio de Janeiro	136.319	77.923	214.242
2021	925.060	118.555	1.043.615
Angra	5.017	33	5.050
Itaguaí	734.357	27.293	761.650
Niterói	4.168	4.508	8.676
Rio de Janeiro	181.518	86.721	268.239

Fonte: elaboração própria.

A despeito do crescimento associado dos custos com a operação (vide Tabela 1.3), o **Gráfico 1.13** ilustra que houve queda sensível na proporção desses custos com a receita líquida gerada, sinalizando ganho de eficiência, sobretudo em gastos com pessoal e encargos.

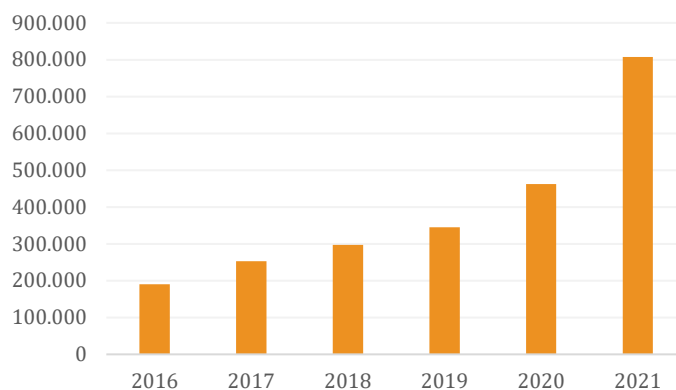
Gráfico 1.13 – Custo da operação/receita líquida CDRJ (em %)



Fonte: elaboração própria.

Como consequência do aumento da receita líquida mais que proporcional à expansão dos custos da operação, a CDRJ apurou lucro bruto crescente entre 2016 e 2021, conforme ilustrado no **Gráfico 1.14**, tendo registrado crescimento de 324,6% no período.

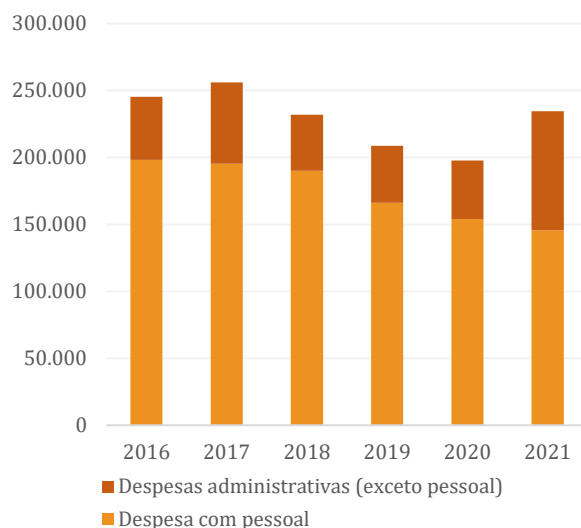
Gráfico 1.14 – Lucro bruto CDRJ (R\$ mil)



Fonte: elaboração própria.

Se, por um lado, observou-se a expansão do lucro bruto, decorrente da evolução das rubricas relacionadas às atividades fim da CDRJ, por outro, a empresa promoveu uma diminuição nas suas despesas de pessoal e nas despesas administrativas, conforme evidenciado no **Gráfico 1.15** abaixo. Sendo a rubrica mais relevante deste grupo, as despesas de pessoal foram reduzidas em 26,6% entre 2016 e 2021, destacando-se que o quadro de pessoal diminuiu de 899 para 743 colaboradores no período. A redução no valor desta rubrica também se explica pela mudança de contabilização dos gastos com a folha de pagamento dos guardas portuários, que passaram a ser consideradas como custos. No que tange às demais despesas administrativas, em 2021, houve aumento das despesas legais, judiciais e contratuais, em decorrência da decisão de a CDRJ realizar os pagamentos mensais dos contratos de cessão firmados com o Tesouro Nacional, conforme informado nas demonstrações financeiras do exercício.

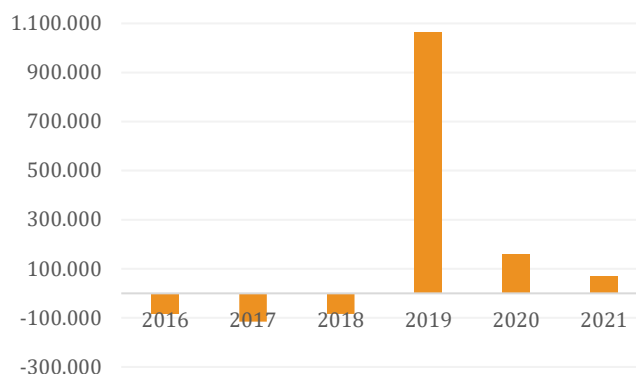
Gráfico 1.5 – Despesas de pessoal e administrativas CDRJ (R\$ mil)



Fonte: elaboração própria.

O **Gráfico 1.16** apresenta a evolução do resultado operacional da CDRJ, ou seja, o lucro bruto deduzido das despesas de pessoal, administrativas, provisão, outras receitas e despesas operacionais. Excetuando-se o ano de 2019, quando ocorreu elevado montante de reversão de despesas de provisão, a empresa apresentou prejuízo operacional entre 2016 e 2018, enquanto obteve lucro operacional em 2020 e 2021.

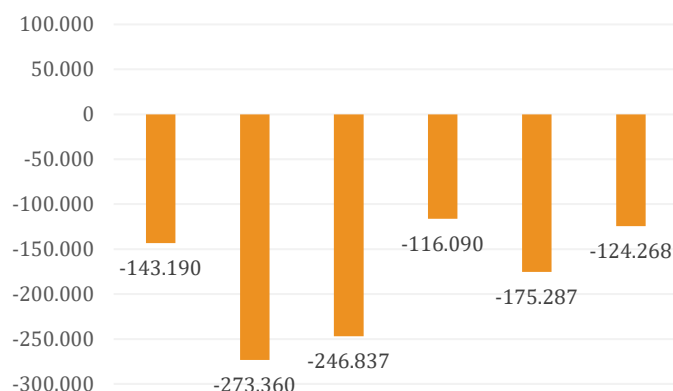
Gráfico 1.16 – Resultado operacional CDRJ (R\$ mil)



Fonte: elaboração própria.

O **Gráfico 1.17** revela o resultado financeiro da CDRJ no período. Percebe-se a ocorrência de resultados negativos em todos os anos do período, com predominância maciça das despesas financeiras sobre as receitas financeiras. As despesas constituem atualizações de passivos, despesas bancárias e juros de mora por pagamentos em atraso. Já as receitas são compostas pelos juros devidos por recebimentos em atraso e atualizações de valores de acordos a receber. De acordo com as informações obtidas nas demonstrações contábeis, a redução do prejuízo financeiro foi decorrente do acordo de parcelamento de débitos junto à PGFN, cujos saldos passaram a ser corrigidos pela taxa Selic e não mais por IGP-M mais 1% ao mês; outro fator citado foi a busca pelo pagamento em dia dos referidos parcelamentos.

Gráfico 1.17 – Resultado financeiro CDRJ (R\$ mil)

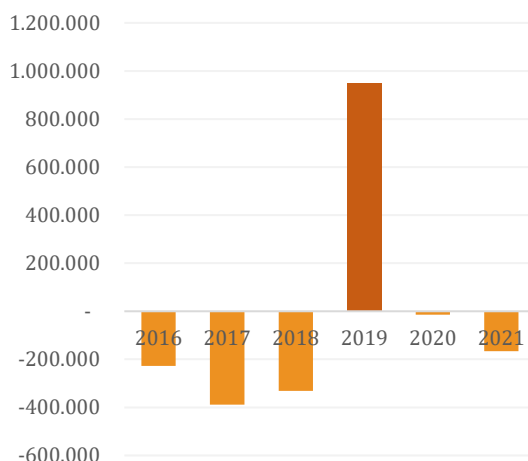


Fonte: elaboração própria.

O **Gráfico 1.18** mostra o resultado líquido da CDRJ entre 2016 e 2021, decorrentes da conjunção dos seus resultados operacionais, financeiros e das deduções de IR e CSSL. Sobre estas deduções, cumpre informar que, ao longo dos anos analisados, somente em 2021 ocorreu a referida incidência, que registrou um prejuízo antes dos tributos no valor de R\$ 54.171 mil e, após a tributação (R\$ 111.551 mil), foi apurado prejuízo líquido de R\$ 165.722 mil.

Percebe-se que, com exceção de 2019 (por ocasião das reversões de despesas de provisões), a empresa registrou prejuízo líquido nesses exercícios. No entanto, os anos de 2020 e 2021 já sinalizaram uma melhora significativa em relação aos três anos iniciais da análise.

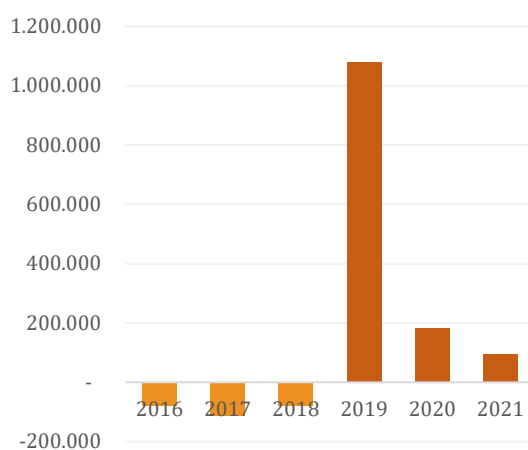
Gráfico 1.18 – Resultado líquido CDRJ (R\$ mil)



Fonte: elaboração própria.

Quando se toma o resultado líquido da empresa excluindo-se as deduções com tributação, o resultado financeiro, as despesas de depreciação e amortização, chega-se ao conceito do EBITDA (*earnings before interest, taxes, depreciation and amortization*) ou LAJIDA (lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização), que traduz o resultado decorrente apenas das suas atividades principais. Nesse sentido, o **Gráfico 1.19** sinaliza um EBITDA positivo em 2020 e 2021, ao contrário dos três anos iniciais da análise.

Gráfico 1.19 – EBITDA CDRJ (R\$ mil)



Fonte: elaboração própria.

Tabela 1.4 – Demonstração do Resultado do Exercício – DRE CDRJ (contas selecionadas) – 2016 a 2021 (R\$ mil)

Ano	Receita líquida ¹	Custos da operação	Despesas gerais e administrativas ²	Provisões ³	Receita financeiro	Resultado líquido	EBITDA ⁴
2016	287.339	97.078	245.218	63.819	-143.190	-227.587	-78.249
2017	345.119	91.875	255.995	129.495	-273.360	-388.969	-111.715
2018	401.150	103.748	231.991	196.294	-246.837	-330.745	-79.915
2019	460.694	115.938	208.773	-1.016.076	-116.090	947.892	1.079.510
2020	590.519	128.232	197.802	99.050	-175.287	-14.253	181.745
2021	951.078	143.268	234.534	517.202	-124.268	-165.722	95.269

Fonte: elaboração própria.

¹ Receitas tarifárias e receitas com arrendamentos deduzidas de impostos

² Inclui despesas de pessoal

³ Despesas de provisões contábeis líquidas

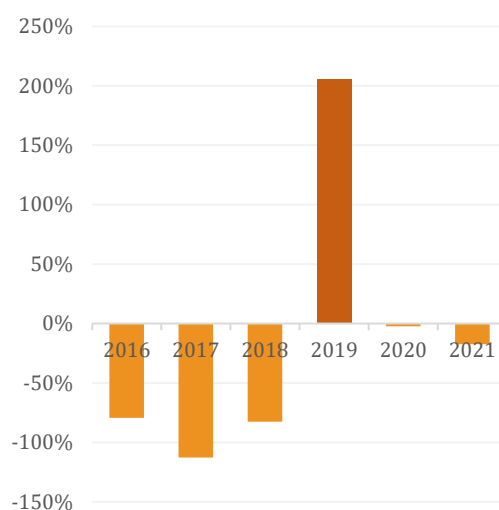
⁴ Resultado antes de juros, impostos, depreciação e amortização

1.4 Indicadores de resultado

A presente seção apresenta indicadores que relacionam o resultado líquido apurado como proporção da receita líquida obtida e do ativo total.

O **Gráfico 1.20** mostra a evolução da margem líquida da CDRJ, dada pela relação entre o resultado líquido e a receita líquida. Como a empresa registrou prejuízo líquido em todos os anos analisados (com exceção de 2019, pela razão já exposta), o presente indicador foi negativo, mas os exercícios de 2020 e 2021 apresentaram sensível melhora em relação aos anos iniciais.

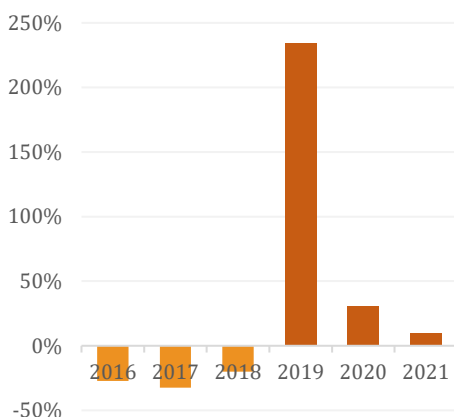
Gráfico 1.20 – Margem líquida CDRJ (em %)



Fonte: elaboração própria.

Expurgando-se os efeitos de juros, impostos, depreciação e amortização, obtém-se o indicador apresentado no **Gráfico 1.21** a seguir. Considerando-se a exceção feita para 2019, a CDRJ obteve margem EBITDA positiva em 2020 e 2021, quando os resultados líquidos da empresa deduzidos das referidas rubricas representaram 31% e 10% das suas receitas líquidas, respectivamente, revertendo-se a situação apurada nos anos de 2016 a 2018.

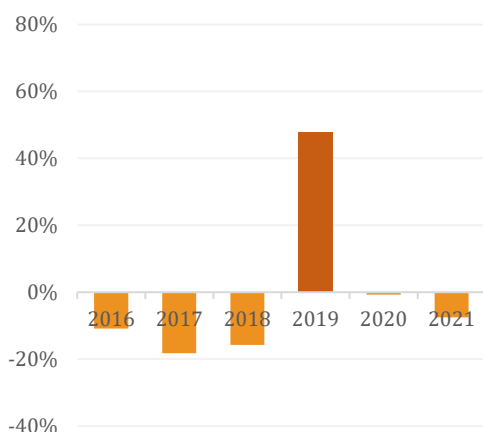
Gráfico 1.21 – Margem EBITDA CDRJ (em %)



Fonte: elaboração própria.

No **Gráfico 1.22**, são ilustrados os resultados gerados pela CDRJ como proporção de seu ativo total (ROA). Com efeito, observa-se uma melhora nos anos de 2020 e 2021 em relação aos anos iniciais, a despeito de o indicador ser negativo nesses anos, em decorrência da apuração de prejuízos líquidos.

Gráfico 1.22 – Retorno sobre o ativo CDRJ (em %)



Fonte: elaboração própria.

1.5 Fluxo de caixa

A **Tabela 1.5** a seguir mostra os resultados dos fluxos de caixa da CDRJ (caixa líquido gerado/consumido) decorrentes das suas atividades operacionais, de investimento (variações no realizável a longo prazo, no ativo permanente e na conta única do Tesouro Nacional) e de financiamento (variações do passivo financeiro e do patrimônio líquido). Conforme se observa, a empresa logrou êxito na geração de caixa operacional em 2020 e 2021, ao contrário dos anos anteriores, contribuindo para o saldo positivo do fluxo de caixa total nestes.

Tabela 1.5 – Fluxos de caixa CDRJ (R\$ mil)

Fluxos de caixa	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Operações (FCO)	-4.304	-868.740	-17.457	-33.783	43.871	220.270
Investimentos (FCI)	32.926	-330.943	-4.331	32	-1.272	-6.742
Financiamentos (FCF)	-94.220	1.203.601	0	0	0	77.174
Fluxo de caixa total	-65.598	3.918	-21.788	-33.751	42.599	290.702

Fonte: elaboração própria.

O fluxo de caixa gerado a partir das operações pode ser utilizado para a construção de três indicadores, a saber:

- FCO / média do passivo circulante: permite observar o grau em que os fluxos de caixas gerados ao longo do exercício são capazes de arcar com os compromissos de curto prazo, tendo-se como referência um percentual superior a 40%, de acordo com a literatura sobre o tema. Em 2021, a CDRJ obteve um indicador de 8% tomando-se como referência a média dos passivos circulantes dos últimos 6 anos.
- FCO / média do passivo exigível: permite observar o grau em que os fluxos de caixas gerados ao longo do exercício são capazes de arcar com os todos os compromissos da empresa, tendo-se como referência um percentual superior a 20%, de acordo com a literatura sobre o tema. Em 2021, a CDRJ obteve um indicador de 7,3% tomando-se como referência a média dos passivos exigíveis dos últimos 6 anos.
- FCO x FCI: permite observar a capacidade de a empresa arcar com suas necessidades de caixa para investimento a partir do caixa gerado das atividades operacionais. Entre 2016 e 2019, a CDRJ apresentou fluxo de caixa operacional negativo; já em 2020 e 2021, a empresa obteve FCO superior ao FCI.

1.6 Conclusões

No período compreendido entre 2016 e 2021, a CDRJ apresentou uma situação patrimonial de insolvência e baixa liquidez, o que se evidenciou pelos registros de patrimônio líquido negativo e existência de ativos inferiores às obrigações, tanto de curto como de longo prazo, com base nos dados disponíveis nas demonstrações financeiras dos exercícios. Entretanto, observou-se um movimento de alongamento das suas dívidas, na medida em que houve diminuição do passivo circulante e aumento do exigível a longo prazo, com consequente melhora no índice de liquidez corrente.

Do ponto de vista dos resultados, a situação tem se mostrado deficitária quando se toma o resultado líquido dos exercícios. Contudo, a empresa vem obtendo receitas líquidas crescentes oriundas das suas operações (sobretudo aquelas relativas aos arrendamentos) associadas a uma melhor eficiência na gestão dos custos operacionais. Ademais, também se observou a redução do quadro de pessoal com a consequente diminuição das despesas gerais e administrativas. Desta forma, houve expansão do lucro bruto, melhora no resultado líquido do exercício e em indicadores como margem líquida, margem EBITDA e retorno sobre o ativo.

Evolução também foi registrada no fluxo de caixa operacional da empresa, ressaltando que os anos de 2020 e 2021 mostraram-se superavitários, ao contrário dos exercícios anteriores do período da análise.

Por fim, a despeito da existência de elementos estruturais, como endividamento e processos judiciais de ordem tributária, e de fatores conjunturais macroeconômicos, a eficiência na gestão administrativa, operacional e financeira segue como desafio da CDRJ de modo a obter a melhoria continuada nos seus resultados.

2. DA GESTÃO

A modernização da gestão da Autoridade Portuária impacta diretamente na prestação de serviços adequados, promovendo a eficiência das operações portuárias e a geração de valor para sociedade. O desenvolvimento de mecanismos de monitoramento dos objetivos estratégicos e a publicização dos resultados da empresa permite a prestação de contas perante os órgãos de controle e a sociedade.

Neste capítulo, serão apresentadas as principais iniciativas desenvolvidas pela CDRJ no âmbito da gestão estratégica, obtidas nos Relatórios de Gestão publicados no sítio eletrônico da empresa, disponível em: <https://www.portosrio.gov.br/institucional/relatorios-de-gestao>.

2.1. Planejamento estratégico

Em 2015, a CDRJ iniciou o processo de reestruturação organizacional no âmbito do Programa de Modernização da Gestão Portuária – PMGP, realizando a revisão de seus processos internos. Por meio de consultoria realizada pela empresa Deloitte, a CDRJ definiu, por meio do Workshop de Planejamento Estratégico, as diretrizes e os objetivos estratégicos para o período de 2015 a 2020. Com o viés de monitoramento contínuo, a CDRJ concluiu a atualização dos planos de comunicação e treinamento além da implantação e medição dos indicadores de desempenho (KPIs), em busca de um monitoramento adequado dos processos, maior eficiência e ganho de produtividade, considerando os indicadores relevantes para a política setorial e a gestão estratégica.

O exercício do planejamento estratégico institucional foi iniciado em 2016, de forma simplificada e obrigatória, respeitando-se os diferentes níveis de maturidade de processos de negócios das áreas organizacionais da Companhia. Em 2018, a CDRJ concluiu o Planejamento Estratégico para o período 2016 a 2021, com a elaboração do Mapa Estratégico que estabeleceu os objetivos estratégicos associados às perspectivas financeira, de clientes, de processos e de crescimento e aprendizagem, assim como, criou 71 (setenta e uma) iniciativas estratégicas.

No ano de 2019, o Planejamento Estratégico foi aprimorado mediante o monitoramento dos riscos e das oportunidades mais relevantes que podem causar impactos significativos na atuação da CDRJ. Foi identificado que os principais riscos ou oportunidades à atuação da empresa são inerentes às políticas governamentais e de regulação, meio ambiente e variações significativas nos preços das commodities e valor cambial, sendo importante promover uma maior aderência aos princípios regulatórios do setor, assim como acompanhar a execução do Planejamento Estratégico e monitorar os mercados nacional e internacional.

Em 2020, a CDRJ evoluiu na área de Gestão de Riscos, estabelecendo, em nível macro, os riscos correspondentes a cada categoria de risco: estratégico, tecnológico, comercial, operacional, regulatório e jurídico, assim como suas respectivas ações mitigadoras para realizar o tratamento adequado.

O Planejamento Estratégico da CDRJ foi definido para o ciclo 2021-2025, sustentado num portfólio de projetos estratégicos, para que a empresa aproveite ao máximo as oportunidades que se apresentam no mercado. Visando sustentar os Objetivos Estratégicos do Planejamento, foi definido um portfólio de projetos, que já estão em curso ou serão desenvolvidos ao longo do ciclo 2021-2025.

No total, foram mapeados 34 projetos e/ou programas que já foram monitorados qualitativamente no primeiro ano do ciclo, acompanhando o desempenho e suas principais ações alcançadas. A apresentação

do Planejamento Estratégico 2021-2025 pode ser consultada por meio do *link* https://www.portosrio.gov.br/sites/default/files/inline-files/PE_2021-2025_resumo-publicacao-externa.pdf.

2.2. Ações voltadas à compliance à boa governança

Em 2015, em consonância com as políticas de Governança Corporativa, a CDRJ implantou nova estrutura organizacional que previu a Superintendência de Gestão Estratégica (SUPGEC), atual Superintendência de Gestão Estratégica e Compliance. Essa superintendência se reporta diretamente à Diretoria Presidência e, até 2020, era composta por 3 (três) gerências, a saber: Gerência de Gestão de Processos e Indicadores; Gerência de Compliance e Riscos e Gerência de Planejamento Estratégico e Projetos.

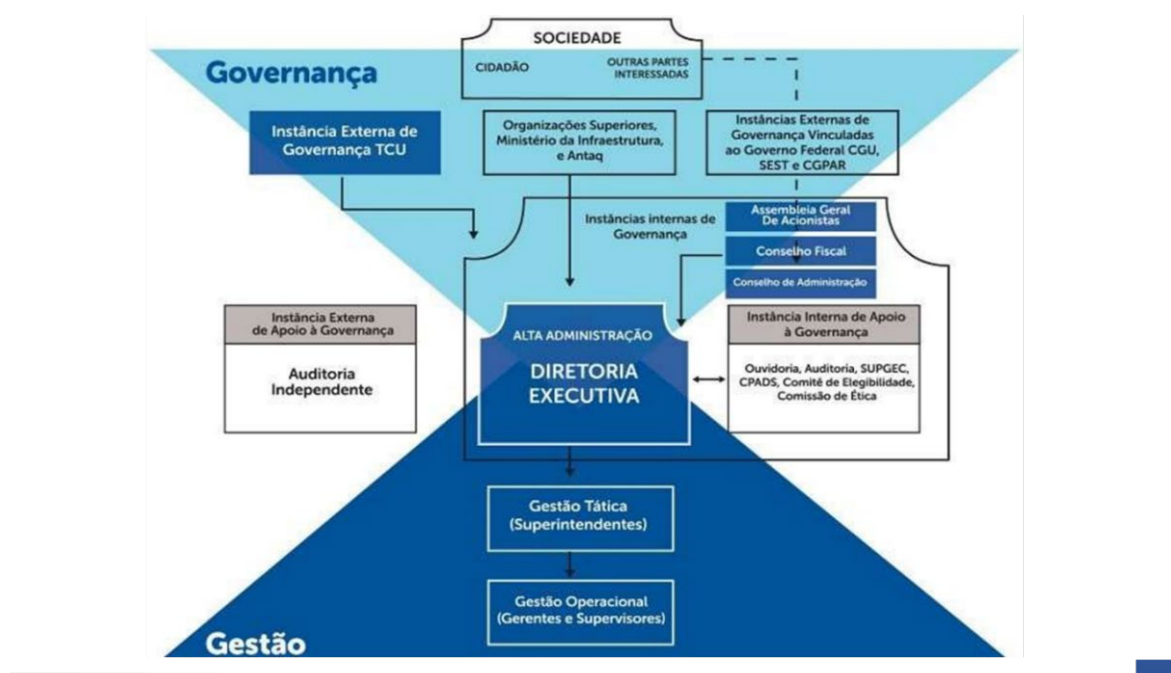
Durante o ano de 2019, destacaram-se duas ações na área de compliance: a obtenção da Certidão Positiva com Efeitos de Negativa (CND) dos tributos federais, depois de 15 anos em situação irregular e a inauguração do Centro de Comando e Controle de Segurança Portuária, no Porto do Rio de Janeiro, que consiste em um sistema de monitoramento com mais de 150 câmeras, cancelas, catracas, rádios, radares de segurança perimetral, drones, controle de acesso, de detecção de imagem por OCR e de reconhecimento facial, implantado com objetivo de atender às exigências do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code).

Quanto ao gerenciamento de riscos, a CDRJ tem empreendido esforços na implementação e aprimoramento dos mecanismos de identificação e tratamento dos riscos através da capacitação e disseminação do conhecimento aos empregados, bem como da implantação de software próprio para este fim.

No âmbito do Compliance, a CDRJ aderiu, em 2021, ao PNPC – Programa Nacional de Prevenção à Corrupção, que teve participação de 62,25% das organizações da esfera federal e 60% de todo o setor público do país. Através deste Programa, que entra em sua segunda etapa, espera-se que haja uma evolução na prevenção, detecção, investigação e punição de eventuais ilícitos. Além disso, em 2021, foi criada a Corregedoria da CDRJ, que juntamente com a Ouvidoria, Gerência de Riscos e Compliance, Comissão de Ética e Auditoria Interna, compõe a estrutura de Integridade da empresa, que tem o objetivo de fomentar as melhores práticas em integridade, ética e transparência na empresa.

A **Figura 1.1** apresenta o sistema de Governança Corporativa em que a CDRJ opera. Em âmbito externo, o sistema é composto pelo Tribunal de Contas da União, por organizações superiores, pelo Ministério da Infraestrutura e pela ANTAQ, além de instâncias vinculadas ao Governo Federal, tais como a CGU, a SEST e a CGPAR. Adicionalmente, uma auditoria independente presta apoio à governança da empresa.

Figura 1.1 – Sistema de Governança CDRJ



Fonte: elaboração própria.

As instâncias internas de Governança compreendem a Assembleia Geral de Acionistas, o Conselho Fiscal, o Conselho de Administração e a Diretoria Executiva, apoiadas pelas áreas de Ouvidoria, Auditoria, SUPGEC, Comissão Permanente de Avaliação de Documentos Sigilosos, Comitê de Elegibilidade e Comissão de Ética.

Em 2020, a Gerência de Compliance e Riscos passou a integrar a estrutura do Conselho de Administração, diretamente relacionada às instâncias internas de Governança, saindo do nível tático da gestão, uma vez que pertencia à Superintendência de Gestão Estratégica, subordinada à Diretoria Presidência.

2.3. Publicação dos relatórios de gestão

O Relatório de Gestão divulga a forma de a CDRJ operar e gerir seus negócios aos acionistas, órgãos de controle, clientes internos e externos e à sociedade em geral, com objetivo de demonstrar a criação de valor através dos resultados alcançados na operacionalização dos portos sob sua gestão. Trata-se de uma forma de prestação de contas pelos responsáveis pela gestão dos recursos públicos da empresa.

A CDRJ tem publicado regularmente os relatórios de gestão desde 2016, em atendimento à obrigação de prestar contas, prevista no parágrafo único do art. 70 da Constituição Federal. Os relatórios de gestão de 2016 e 2017 foram elaborados e estruturados em consonância com as normas expedidas pelos órgãos de controle externo e interno, em especial no que concerne as disposições da Instrução Normativa TCU nº 63, de 01/09/2010, da Decisão Normativa TCU nº 154 de 19/10/2016 e da Portaria TCU nº 59 de 17/01/2017.

A partir de 2018, os relatórios de gestão passaram a ser estruturados sob a forma de relato integrado, em atendimento à Decisão Normativa TCU nº 170/2018 e ao artigo 8º da Lei nº 13.303/2016.

Adicionalmente, visando atender ao art. 8º, incisos I e VIII, da Lei 13.303, de 30 de junho de 2016, o Conselho de Administração da CDRJ vem subscrevendo desde maio de 2018 as Cartas Anuais de Políticas

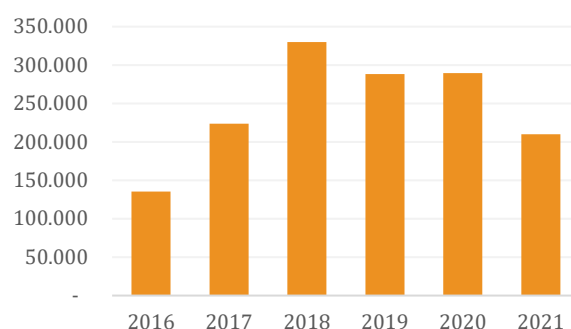
Públicas referentes aos exercícios sociais de 2017 a 2020. Estes documentos se encontram disponíveis no *site* da CDRJ na seção de Instrumentos de Governança.

2.4. Capacitação de empregados

A gestão e execução das ações de capacitação e treinamento de empregados é realizada em alinhamento com o planejamento estratégico da Companhia, buscando atualizar sua força de trabalho às normas reguladoras vigentes, com vistas ao atendimento das demandas e dos desafios que as atividades de trabalho impõem. Em 2020, a CDRJ promoveu o total de 17.075 horas de capacitação para 364 empregados, o que representou uma redução de 20,2% em relação a 2019, devido ao advento da pandemia por COVID-19.

O investimento em capacitação de pessoal apresentou queda de 27,5% em 2021 em relação a 2020, totalizando R\$ 209.827,00, sendo atribuído de acordo com a CDRJ, à economicidade com as capacitações realizadas no formato EAD, conforme apresentado no gráfico abaixo.

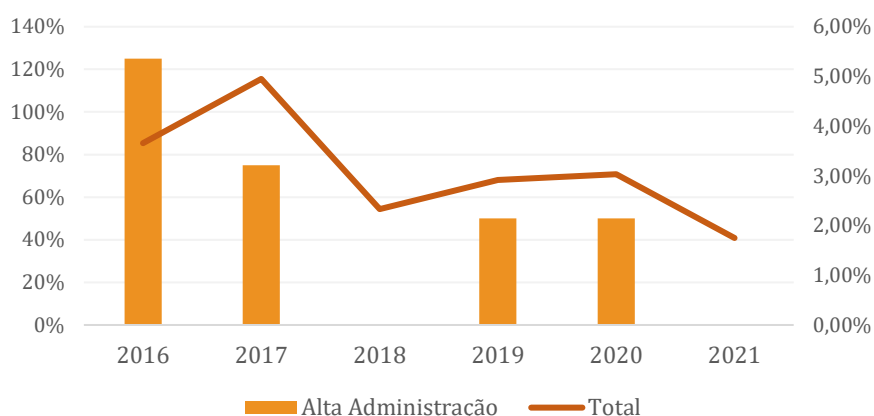
Gráfico 2.1 – Investimento em Capacitação (R\$)



Fonte: elaboração própria.

O gráfico abaixo apresenta a evolução do indicador de rotatividade (*turnover*) da força de trabalho da empresa para o total de colaboradores e na alta administração. Em 2021, o *turnover* geral caiu para 1,75% contra 3,03% em 2020 e na alta administração, a rotatividade foi nula em 2021, sendo relevante destacar que a empresa já sofreu uma rotatividade de mais de 100% em 2016, quando do total de 4 diretores, houve 5 ingressos e 5 saídas nestes cargos.

Gráfico 2.2 – Turnover da força de trabalho (em %)



Fonte: elaboração própria.

2.5. Distribuição da força de trabalho: quadro próprio x cargos em comissão

O número de total de empregados da empresa, compreendendo os empregados do quadro efetivo e os empregados extra-quadro (cargos de livre provimento), caiu 17,3% nos últimos 6 (seis) anos, de 899 pessoas em 2016 para 743 em 2021, conforme apresentado na tabela abaixo. O percentual de cargos comissionados no total de empregados manteve-se estável, passando de 10,0% em 2016 para 11,8% em 2021, enquanto a participação dos empregados do quadro efetivo no total de cargos comissionados aumentou de 71,1% em 2016 para 80,7% em 2021.

Tabela 2.1 – Distribuição da força de trabalho CDRJ (quadro próprio x cargos em comissão)

Empregados	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Quadro	873	863	856	827	749	726
Comissionados	91	91	91	91	91	91
Quadro	64	61	63	71	71	71
Sem vínculo	26	25	25	19	19	17
Total de cargos	90	86	88	90	90	88
Total de empregados	899	888	881	846	768	743
% Comissionados pertencentes ao quadro do total de comissionados	71,1%	70,9%	71,6%	78,9%	78,9%	80,7%
% Comissionados do total de empregados	10,0%	9,7%	9,9%	10,6%	11,7%	11,8%

Fonte: elaboração própria.

2.6. Premiação de boas práticas de gestão

Em 2021, o Porto de Angra dos Reis recebeu o Prêmio ANTAQ, ocupando o segundo lugar na categoria Desempenho Ambiental na modalidade “Maior Evolução Anual do Índice de Desempenho Ambiental – IDA 2020 dos Portos Públicos”. A publicação do Prêmio ANTAQ está disponível em <https://www.portosrio.gov.br/pt-br/node/315>.

2.7. Conclusões

Desde a implementação do Planejamento Estratégico em 2016, a CDRJ vem aprimorando a estrutura e os instrumentos de governança, buscando alcançar os objetivos estratégicos estabelecidos. Neste sentido, cabe ressaltar os esforços realizados no sentido de valorização da força de trabalho, notadamente, dos colaboradores integrantes do quadro, mediante a elevação da participação no total de cargos comissionados.

Neste sentido, o Prêmio ANTAQ obtido pelo Porto de Angra dos Reis na modalidade “Maior Evolução Anual do Índice de Desempenho Ambiental” é um reflexo deste esforço de valorização dos colaboradores integrantes do quadro.

3. DESEMPENHO OPERACIONAL

Este capítulo apresenta os principais indicadores operacionais que refletem a gestão operacional da autoridade portuária no que se refere ao uso da infraestrutura e superestrutura portuárias, envolvendo a adequada alocação de berços, equipamentos, recursos humanos e a otimização dos processos, de forma a aumentar a eficiência das operações realizadas na área pública.

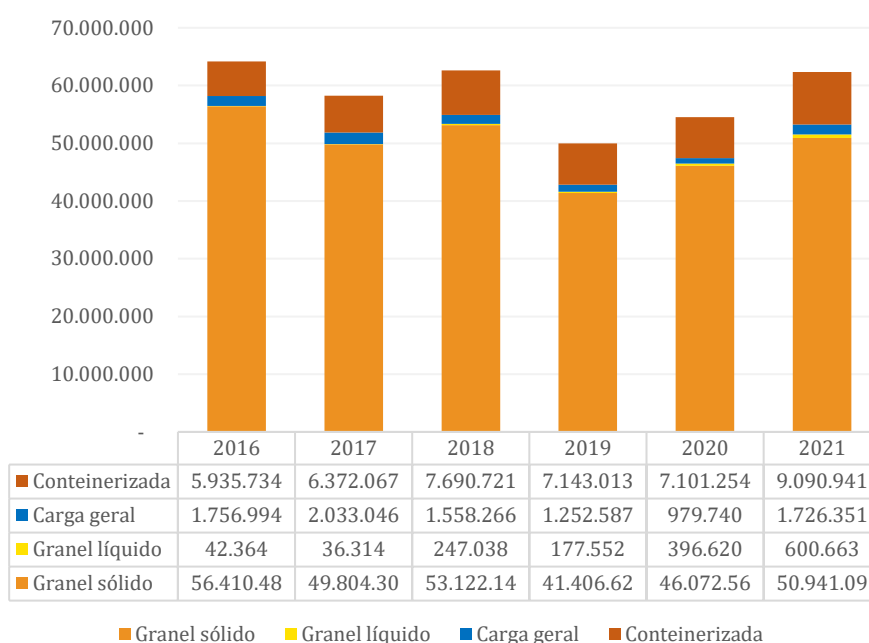
A seção 3.1 mostra uma visão geral da movimentação portuária, aberta por tipos de cargas e por portos, abrangendo as áreas públicas e arrendadas durante o período de 2016 a 2021. As seções 3.2 a 3.5 apresentam os principais indicadores de operacionais extraídos do Estatístico Aquaviário, painel de dados consolidados pela ANTAQ, referentes às movimentações de carga realizadas nos terminais públicos, isto é, fora das áreas arrendadas dos portos organizados. A seção 3.6 sintetiza as principais conclusões sobre a evolução dos indicadores operacionais dos terminais públicos.

3.1. Movimentação total de cargas

O principal tipo de carga movimentado nos portos sob a gestão da CDRJ é o granel sólido, responsável por 81,7% do total das 62.359.054 toneladas, destacando-se o minério de ferro e carvão movimentados no Porto de Itaguaí. As flutuações de preço do minério influenciam as quantidades movimentados e explicam a retomada do crescimento a partir de 2019. Durante o período analisado, houve uma redução média anual de 2% dos granéis sólidos movimentados.

As cargas containerizadas aumentaram sua participação de 9,2% em 2016 para 14,6% em 2021, refletindo o crescimento médio anual de 9%. As quantidades movimentadas de cargas gerais em toneladas se mantiveram estáveis durante o período de 2016 a 2021, enquanto os granéis líquidos cresceram 170% ao ano.

Gráfico 3.1 – Movimentação por tipo de carga (toneladas)

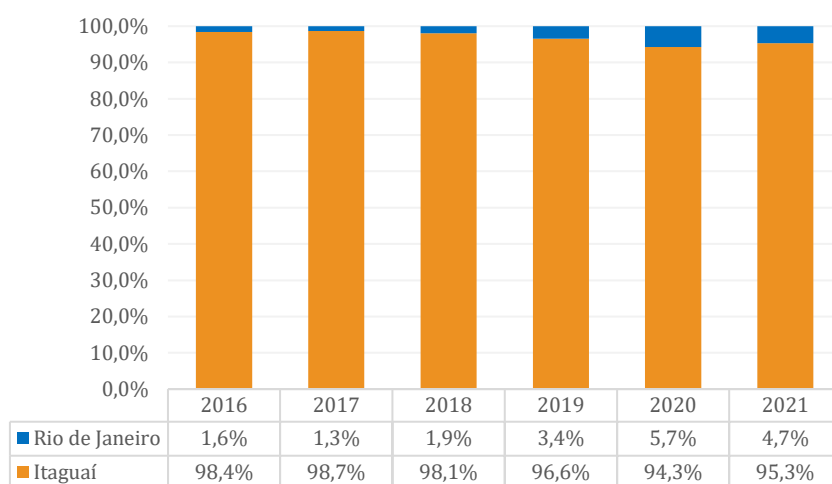


Fonte: elaboração própria.

Os gráficos abaixo apresentam as movimentações por tipos de cargas abertas por portos, permitindo identificar o grau de concentração das operações em determinado porto, o que pode sinalizar um risco ao tráfego das cargas, em caso da ocorrência de restrições ou situações excepcionais.

As movimentações de granéis sólidos estão fortemente concentradas em Itaguaí, que respondeu por mais de 95% do total movimentado durante todo o período de 2016 a 2021. Neste sentido, as vantagens de facilidade dos acessos ferroviário e rodoviário e de disponibilidade de área explicam este resultado.

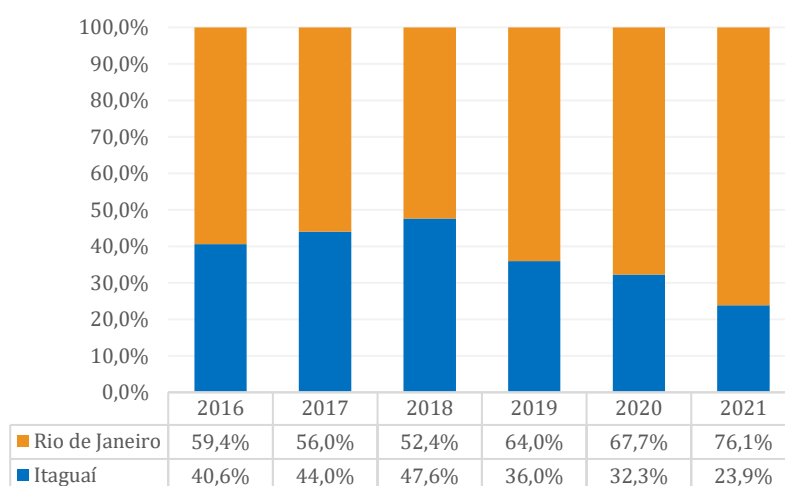
Gráfico 3.2 – Movimentação de granéis sólidos (participação por porto em %)



Fonte: elaboração própria.

O Porto do Rio de Janeiro se destaca nas movimentações de granéis líquidos, já que é o único porto que movimenta este tipo de carga. Na movimentação de carga containerizada, a participação do Porto do Rio de Janeiro apresentou crescimento significativo a partir de 2018, passando de 52,4% para 76,1% em 2021.

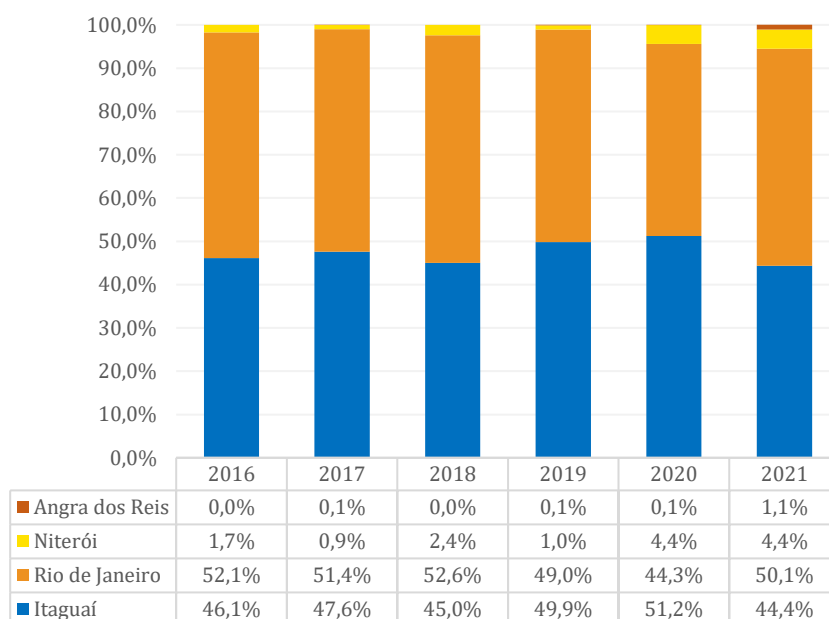
Gráfico 3.3 – Movimentação de cargas containerizadas (participação por porto em %)



Fonte: elaboração própria.

Para a carga geral, a distribuição da movimentação por portos é majoritariamente dividida entre os portos do Rio de Janeiro e Itaguaí, que responderam, respectivamente, por 50,1% e 44,4% em 2021. O Porto de Niterói movimentou 4,4% do total de cargas gerais nos últimos dois anos.

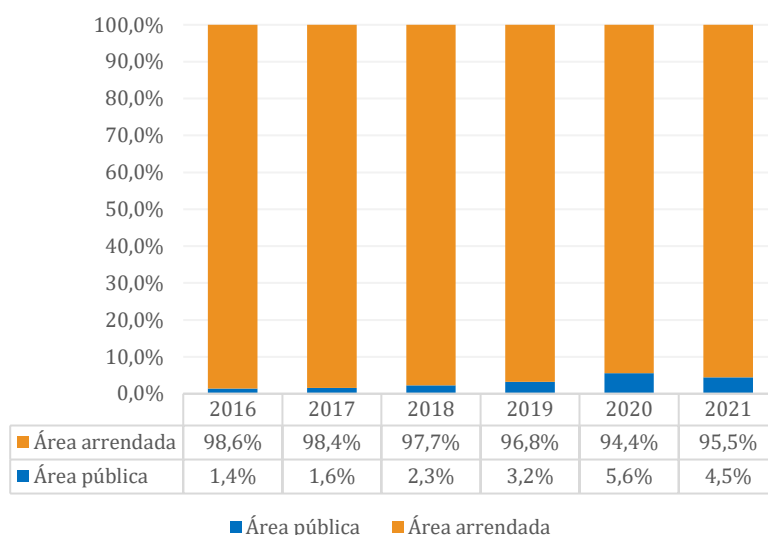
Gráfico 3.4 – Movimentação de carga geral (participação por porto em %)



Fonte: elaboração própria.

A participação da movimentação de cargas em toneladas na área pública não arrendada no total de cargas movimentadas é baixa, representando apenas 4,5% em 2021. Entretanto, houve um crescimento significativo do total de cargas movimentadas na área pública não arrendada, conforme será abordado na próxima seção, visto que sua participação era de apenas 1,4% em 2016, como apresentado abaixo.

Gráfico 3.5 – Movimentação de carga por tipo de área (pública x arrendada em %)



Fonte: elaboração própria.

3.2. Movimentação de cargas na área pública

Dos portos administrados pela CDRJ, o Porto do Rio de Janeiro é o único que apresenta área pública não arrendada, onde são realizadas operações portuárias de movimentação de carga geral, graneis sólidos e

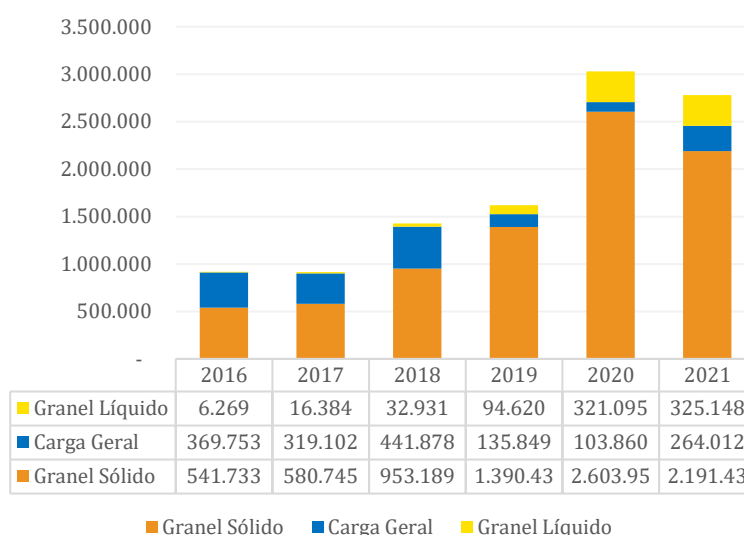
líquidos. Os principais produtos movimentados são as cargas gerais, produtos siderúrgicos, granéis sólidos (ferro-gusa, trigo, concentrado de zinco e sal), granéis líquidos e carga de apoio *offshore*.

O Porto do Rio de Janeiro possui 6.740 metros de cais contínuo, dividido em 3 (três) trechos: Cais da Gamboa, Cais de São Cristóvão e Cais do Caju. As movimentações de carga geral e de granel sólido são realizadas na área pública não arrendada no Cais da Gamboa, do armazém 6 ao armazém 13, denominado de cais público e as movimentações de granel líquido acontecem no Terminal de Óleo, berço público de 200 metros, localizado dentro do Terminal Siderúrgico da Triunfo.

Adicionalmente, há movimentação de granéis líquidos da Refinaria de Petróleo de Manguinhos (REFIT) no quadro de boias em frente ao terminal de passageiros, no Píer Mauá. Cabe ainda relatar que existe, ainda que em menor quantidade, movimentação de granel sólido no Terminal de Óleo.

O gráfico abaixo apresenta a movimentação por tipo de carga de 2016 a 2021 na área pública não arrendada do Porto do Rio de Janeiro. O total de cargas movimentadas cresceu 34,8% ao ano até 2020, fortemente influenciado pelos crescimentos da movimentação de granéis sólidos e líquidos. Em 2021, o total de cargas movimentadas apresentou queda de 8,2%.

Gráfico 3.6 – Movimentação de carga por tipo (área pública em toneladas)



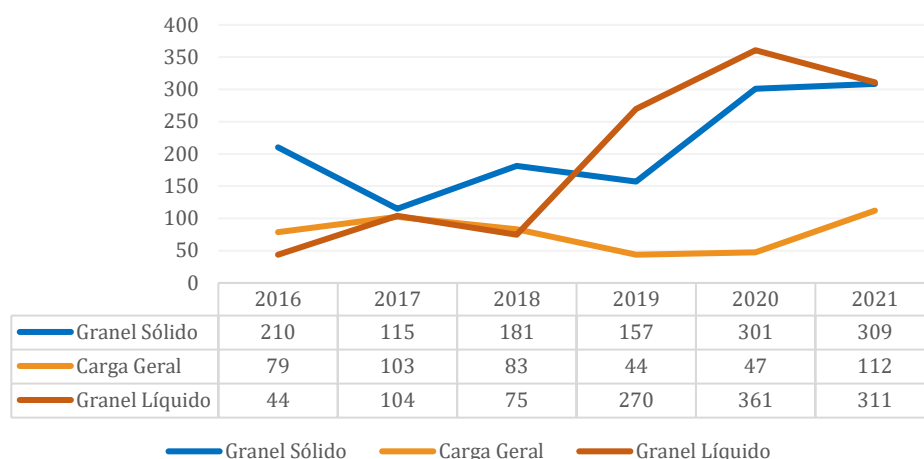
Fonte: elaboração própria.

3.3. Pranchas médias nos terminais públicos

A prancha média considera o volume de carga movimentado no berço por período de tempo em que a embarcação permaneceu atracada, medido geralmente em toneladas/hora. A prancha média operacional mede o volume de carga movimentado durante o tempo de operação da embarcação. Desta forma, a prancha média operacional reflete a produtividade do operador portuário, enquanto a prancha média geral é influenciada pela produtividade de outros agentes, como agentes marítimos e autoridades intervenientes.

Os gráficos abaixo apresentam a evolução das pranchas médias gerais e operacionais por tipo de carga aferidas na área pública do Porto do Rio de Janeiro.

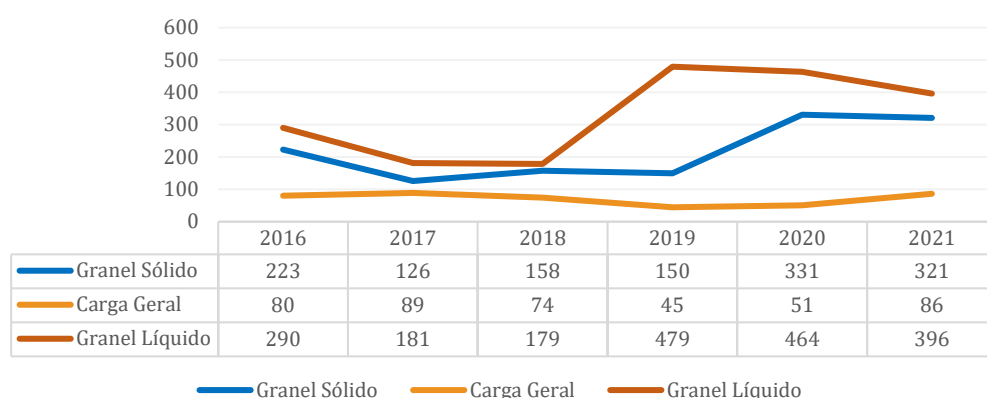
Gráfico 3.7 – Prancha média geral na área pública - Porto do Rio de Janeiro (toneladas/hora)



Fonte: elaboração própria.

A prancha média do granel sólido oscilou bastante até 2019, porém demonstrou mudança de nível, ao superar as 300 toneladas por hora em 2020. No caso do granel líquido, a tendência de crescimento é nítida, sobretudo a partir de 2019. Para a carga geral, houve relativa estabilidade da prancha média nos últimos seis anos.

Gráfico 3.8 – Prancha média operacional na área pública - Porto do Rio de Janeiro (toneladas/hora)



Fonte: elaboração própria.

A evolução das pranchas médias operacionais por tipo carga mostra com maior clareza a queda de produtividade observada em 2017 e a tendência de crescimento observadas a partir de 2019, tanto para os granéis sólidos e para os líquidos.

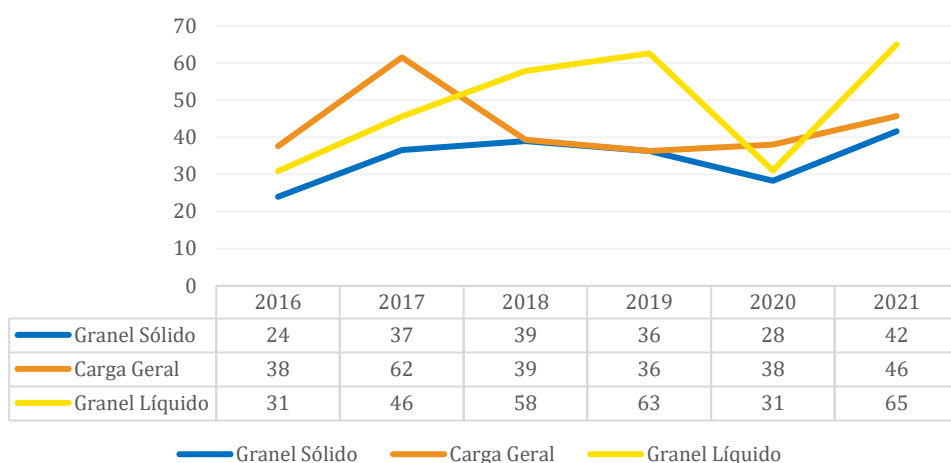
3.4. Tempo de espera para atracação nos terminais públicos

Este indicador mede o tempo de espera da embarcação da barra até a atracação e depende de diversos fatores, tais como, a disponibilidade de berços, o gerenciamento da programação de embarcações e as regras estabelecidas pela autoridade marítima diante das condicionantes ambientais (vento, maré, chuva, visibilidade).

Adicionalmente, cabe pontuar que este indicador reflete ainda a conveniência do armador de permanecer na área de fundeio para a realização de serviços diversos, situação mais frequente para a navegação de apoio marítimo, o que pode prejudicar a análise do indicador nestes casos. A CDRJ informou que deverá ser implementada a automação da coleta de informações de previsão de chegada e de chegada efetiva das embarcações que solicitam atracação, para que os cálculos do item "tempo médio de espera para atracação" sejam mais precisos, diminuindo eventuais discrepâncias.

Os tempos de espera para os três tipos de carga não apresentaram uma tendência clara durante os últimos seis anos.

Gráfico 3.9 – Tempo de espera para atracação por tipo de carga (horas)

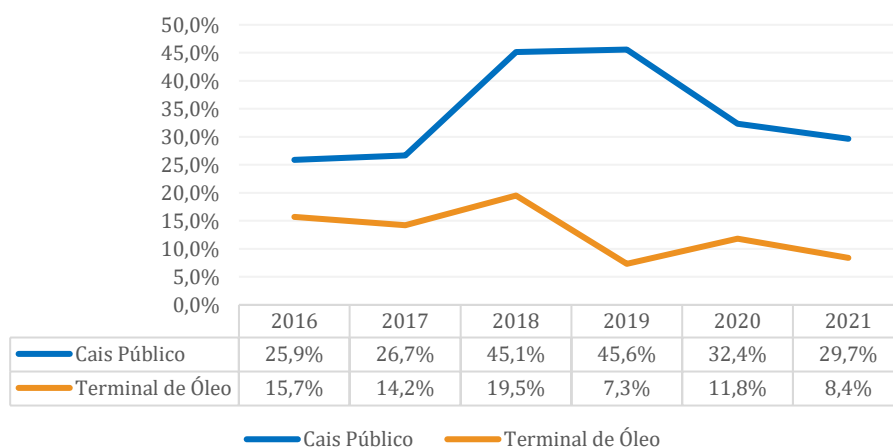


Fonte: elaboração própria.

3.5. Taxas médias de ocupação dos berços

A taxa média de ocupação do berço do Terminal de Óleo do Porto do Rio de Janeiro caiu de 15,7% em 2016 para 8,4% em 2021, o que pode ser explicado pelo elevado crescimento da prancha média operacional observada durante este período. Apesar da oscilação da taxa média de ocupação do berço no Cais Público, houve um crescimento moderado durante o período de 2016 a 2021, passando de 25,9% para 29,7%.

Gráfico 3.10 – Taxa média de ocupação dos berços (em %)



Fonte: elaboração própria.

3.6. Conclusões

Em que pese a reduzida participação das cargas movimentadas na área pública não arrendada no total de cargas movimentadas nos portos administrados pela CDRJ – menor que 5%, é notória a melhoria dos indicadores operacionais de pranchas médias nos últimos três anos para os granéis sólidos e líquidos. Por outro lado, a baixa taxa de ocupação média dos berços revela que há espaço para melhorias no aproveitamento da infraestrutura portuária, assim como os elevados tempos médios de espera para atracação indicam que, para além da produtividade operacional, outros processos que impactam os custos da operação precisam ser melhorados.

4. ATUALIDADE DA INFRAESTRUTURA

Este capítulo apresenta uma visão geral da atualidade da infraestrutura, abordando, dentre outros aspectos, as condições das vias de circulação interna, dos armazéns e pátios públicos, do acesso aquaviário, da infraestrutura de atracação e a disponibilidade e atualidade dos sistemas de combate a incêndios e de controle de acesso e segurança dos portos.

A questão da atualidade da infraestrutura, inclusive conforme previsão legal do art. 28, I, da Lei nº 10.233, é de fundamental importância para o desenvolvimento das atividades portuárias, pois impacta diretamente na produtividade das operações portuárias.

4.1. Condições das vias de circulação interna

4.1.1. Porto do Rio de Janeiro

Conforme informado pela CDRJ, as condições das vias de circulação interna do Porto do Rio de Janeiro estão sendo acompanhadas a fim de garantir a atualidade no que se refere à infraestrutura portuária sob sua responsabilidade, com a adoção de diversas medidas. Nesse contexto, em que pese as vias do Cais da Gamboa apresentarem desgaste decorrente do intenso uso, foi celebrado recentemente o Contrato nº 08/2022, com a empresa Locplan Locadora de Serviços Ltda, que tem previsão de recuperação da pavimentação rodoviária do Cais da Gamboa, ao longo do ano de 2022. A execução dos serviços poderá ser acompanhada pela URERJ durante as fiscalizações periódicas realizadas na unidade portuária.

Ademais, considerando a extensão do cais não arrendado e o grande fluxo diário de veículos (máquinas, veículos de passeio e carretas) que transitam no Porto do Rio de Janeiro, as equipes da empresa Coefer (empresa terceirizada da CDRJ que presta serviço de manutenção preventiva e corretiva nas vias internas do Porto do Rio de Janeiro), diariamente realizam serviços de manutenção e conservação de todo cais não arrendado do Porto do Rio de Janeiro.

Há de se pontuar também que está em fase de elaboração um Termo de Referência para contratação de serviços de modernização e ampliação da iluminação da via interna do Porto do Rio de Janeiro, denominada Av. Rio de Janeiro, tendo em vista o aumento do tráfego na região, com o advento da Avenida Portuária e do Novo Portão 32.

Outrossim, está sendo contratada uma empresa para realizar um laudo sobre as condições estruturais do Canal do Mangue, para que, caso necessário, seja elaborado um projeto executivo de recuperação estrutural.

Cabe ainda ressaltar que os serviços de capina, poda de árvores e corte de vegetação rasteira em terrenos e beira de vias de passagem de veículos no Porto do Rio de Janeiro são realizados pela empresa Unis Plantas Ornamentais Ltda EPP (contrato nº 47/2020).

Por fim, no intuito de aprimorar a oferta do modal ferroviário, tem-se a informação que, recentemente, restou homologado o resultado da licitação para contratação de obras de remodelagem das linhas férreas que atendem aos terminais de contêiner do Porto do Rio de Janeiro. A extensão a ser recuperada gira em torno de 500 metros, e, após o início das obras, estima-se que a conclusão dos trabalhos ocorra em até 6 (seis) meses.

4.1.2. Porto de Niterói

Existem atualmente no Porto de Niterói duas vias de circulação interna. A primeira está localizada dentro do Terminal Nitshore. A segunda via, por sua vez, está localizada na área que conhecida como "servidão", mas que é utilizada com finalidade operacional, sendo explorada mediante pagamento de tarifa pública portuária, para apoio às operações. No local, aliás, está instalada uma balança rodoviária, utilizada pelos arrendatários.

4.1.3. Porto de Itaguaí

As condições das vias de circulação internas do Porto de Itaguaí vêm sendo adequadas aos padrões, mediante as ações efetivadas pela CDRJ, relativas às obras e aos contratos de manutenção vigentes, por meio dos quais a Autoridade Portuária atua não só na via, especificamente, mas também em elementos relacionados à manutenção viária, tais como: vegetação, sinalização, iluminação etc.

De modo a ilustrar a questão, lista-se abaixo o rol de obras e contratos de manutenção vigentes de responsabilidade da CDRJ, objetivando prover a infraestrutura de condições adequadas, com ações preventivas, de modo a mitigar as possibilidades de ocorrências que prejudiquem a funcionalidade do porto:

Tabela 4.1 – Obras e contratos de manutenção CDRJ para as vias de circulação interna dos portos

Obras e contratos de manutenção	Situação
Obra da recuperação asfáltica da pista 900 e da portaria do Porto	Concluída
Contrato de manutenção das pistas e das linhas férreas. Cabe observar que estão em andamento as análises para contratação dos respectivos serviços separadamente, diante das particularidades relacionadas à ferrovia e rodovia.	Vigente
Contratação de laudo estrutural do viaduto interno do porto visando a identificação de possíveis problemas estruturais para correção, se for o caso	Em andamento
Contrato de manutenção da sinalização horizontal e vertical	Vigente
Contrato da manutenção da iluminação viária e predial	Vigente
Contrato de poda e capina. Cumpre registrar que está em andamento um novo modelo de contratação que contemple um volume de recursos que atenda melhor as necessidades atuais.	Vigente
Contratação do Projeto do Pátio de Carretas	Em andamento

Fonte: elaboração própria.

4.1.4. Porto de Angra dos Reis

O Porto de Angra é todo arrendado e, portanto, a manutenção e os investimentos na infraestrutura terrestre são todos de responsabilidade do terminal, sendo que atualmente a infraestrutura das vias de circulação do porto não apresenta óbices às necessidades operacionais.

4.2. Condições dos armazéns e pátios públicos

4.2.1. Porto do Rio de Janeiro

No que tange aos armazéns, destaca-se que os armazéns de numeração 7 a 13 foram recuperados e estão em fase de aprovação de alfandegamento. Os demais encontram-se em uso para armazenamento, sendo realizadas manutenções periódicas e corretivas quando necessário.

Adicionalmente, vale pontuar que vem sendo estudada, pela Autoridade Portuária, a possibilidade de demolição do Armazém 10 e posterior criação de um pátio de armazenagem no local, em razão do aumento da demanda de cargas que operam no cais público do Porto Rio de Janeiro e não necessitam de áreas cobertas.

4.2.2. Porto de Niterói

Os elementos mencionados estão incluídos nas áreas arrendadas.

4.2.3. Porto de Itaguaí e Porto de Angra dos Reis

Quanto a tais unidades portuárias é preciso observar que armazéns e pátios públicos estão localizados em áreas arrendadas ou em processo de arrendamento, cabendo aos arrendatários manterem as condições das instalações adequadas e em conformidade com as atividades desenvolvidas.

4.3. Condições da infraestrutura de atracação (cabeços, defensas e cais)

4.3.1. Porto do Rio de Janeiro

No que diz respeito aos cabeços, foi realizada a recuperação de 14 (catorze), existentes ao longo do cais da Gamboa. Conforme informado pela CDRJ, está em fase de elaboração o processo de licitação para contratação de manutenção continuada de todos os cabeços do porto do Rio de Janeiro, de modo a assegurar a atualidade da infraestrutura.

Quanto às defensas, não há indícios de óbices ao atendimento das necessidades operacionais, destacando-se a vigência do contrato CDRJ nº 033/2019, que tem por objeto a prestação dos serviços continuados de manutenção de elementos de atracação do Porto do Rio de Janeiro.

Por fim, no que tange às condições de operação no cais, foi identificada a necessidade de realização da dragagem do Cais da Gamboa para uma cota de -13,5m de profundidade entre os cabeços 100 e 124, com vistas ao recebimento de navios classe Panamax. Também se entende que serão necessárias obras de ampliação e modernização do respectivo trecho de cais, o que motivou a celebração do Contrato CDRJ nº 06/22 com o Consórcio Porto Rio 1, com previsão de início em junho/2022 e término em até 18 (dezoito) meses.

4.3.2. Portos de Niterói, Itaguaí e Angra dos Reis

As infraestruturas de atracação dos referidos portos estão localizadas em áreas arrendadas ou em processo de arrendamento, cabendo aos arrendatários manterem as condições das instalações adequadas e em conformidade com as atividades desenvolvidas.

4.4. Condições de acesso aquaviário – canal de acesso e berços de atracação

4.4.1. Portos do Rio de Janeiro e Niterói

O acesso aquaviário dos Portos do Rio de Janeiro e de Niterói apresentam baixa taxa de assoreamento e pequenas restrições pontuais. Contudo, tendo em vista a crescente demanda de infraestrutura para atendimento aos navios que operam na costa brasileira, a CDRJ vem buscando realizar obras de dragagem e, ainda, implantar outras ações que auxiliam diretamente nas condições de acesso aos portos, dentre as quais merecem destaque:

I - Elaboração de projeto e obras de dragagem para viabilizar a operação de navios contêineres de até 366m de LOA;

II - Início dos estudos para elaboração de projeto de dragagem para o canal comercial e para os berços dos Cais da Gamboa e de São Cristóvão;

III - Início dos estudos para elaboração de projeto para nivelamento de alto-fundo dos berços que atendem ao terminal de passageiros do Porto do Rio de Janeiro, a uma profundidade de 9.5m;

IV - Conclusão das corridas de verificação para atestar a confiabilidade da modelagem matemática do software de Calado Dinâmico ReDraft. Sendo assim, a partir do funcionamento do sistema de monitoramento ambiental, a CDRJ estabelecerá uma sistemática para uso de 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*. O processo de homologação do *software* de calado dinâmico ReDraft para o Porto do Rio de Janeiro foi iniciado em meados de 2021, sob supervisão de grupo de trabalho que conta com a participação de representantes da Marinha do Brasil, da CDRJ, da Praticagem RJ e dos terminais arrendados do Porto do Rio de Janeiro. Conforme informado pela CDRJ, por ocorrência de atrasos no processo licitatório para contratação de empresa para implantação do Sistema de Monitoramento Ambiental (SMA) dos portos do Rio de Janeiro (“fundamental para viabilizar a homologação do *software* do calado dinâmico ReDRAFT pela Marinha do Brasil”), a previsão de implantação total do calado dinâmico está prevista para o 2º semestre de 2022.

V - Início dos estudos para definição de taxa de assoreamento e diagnóstico atualizado das condições de todo o acesso aquaviário dos Portos do Rio de Janeiro e de Niterói, com vistas à contratação de empresa para fornecimento de serviços de dragagem de manutenção periódica;

VI - Início dos estudos para revisão e melhoria da utilização das áreas de fundeio sob a administração da CDRJ na Baía da Guanabara, que fazem parte do porto organizado, e que são utilizadas de forma compartilhada pelos portos do Rio de Janeiro e Niterói;

VII - Desenvolvimento do projeto de Implementação do Sistema de Informação e Gerenciamento do Tráfego de Embarcações (VTMIS) nos Portos do Rio de Janeiro, Niterói e Itaguaí. Num primeiro momento, o VTMIS será implantado no Porto do Rio de Janeiro, para posteriormente ser também implementado no Porto de Itaguaí. Os projetos foram divididos em 3 (três) fases:

Fase 1 - referente à implantação de Local Port Services (LPS), com previsão de conclusão até o 2º semestre de 2022 (conforme informa a CDRJ, em virtude de “ocorrência de atrasos no projeto de integração do radar do Instituto de Pesquisas da Marinha”);

Fase 2 - destina-se à implantação de Vessel Traffic Services (VTS) que incluem a ativação de um Centro de Controle Operacional (CCO), estações remotas com radares e câmeras de CFTV dotadas de imagens térmicas, além da qualificação e treinamento dos Operadores e Supervisores de VTS (VTSSO e VTSS, respectivamente). Previsão de duração de 1,5 e 2 anos até sua conclusão, ora estimada para o 1º semestre de 2024;

Fase 3 – Integração do VTS com softwares de Gerenciamento do Porto, permitindo a implantação plena dos VTMISS. Previsão de conclusão no 2º semestre de 2024;

VIII - Aquisição de radares e câmeras para o VTMISS dos Portos do Rio de Janeiro e de Niterói, por meio do Contrato CDRJ Nº 45/20;

IX - Melhoria da sinalização náutica do Porto do Rio de Janeiro por meio da instalação de três boias articuladas (BA) no Canal da Cotunduba, principal acesso aquaviário da Baía de Guanabara, o que permitiu a realização de manobras noturnas no referido canal com navios contêineres de até 335m de comprimento (LOA). A etapa subsequente visa dotar os portos administrados pela CDRJ de BA 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;

X - Estudos para implantação do sistema de balizamento virtual nos acessos aquaviários dos Portos do Rio de Janeiro e de Niterói;

XI - Contratação da prestação dos serviços de engenharia de implantação do sistema de monitoramento ambiental dos Portos do Rio de Janeiro e de Niterói, a partir do Contrato CDRJ Nº 17/22, que viabilizará o estabelecimento e utilização do Calado Dinâmico.

4.4.2. Porto de Itaguaí

A infraestrutura aquaviária do Porto de Itaguaí vem atendendo aos navios que demandam os terminais arrendados e privados para operação de variados tipos de cargas. No entanto, com a evolução da demanda e, conseqüentemente, a modificação dos tipos e portes de embarcações (com aumentos de dimensões, boca e calado), são impostos novos desafios às condições de navegabilidade e da infraestrutura portuária.

Cita-se como exemplo o caso dos navios de contêiner, em razão dos quais a infraestrutura aquaviária foi adequada para atender aos navios de 367m de LOA, 54m de boca e até 15,4m de calado que poderão atracar no terminal da Sepetiba Tecon.

Nesse contexto, com o objetivo de prover a infraestrutura com as condições adequadas, visando mitigar as possibilidades de ocorrências que prejudiquem a funcionalidade do porto, foram realizadas/iniciadas as seguintes obras e celebrados os contratos de manutenção a seguir:

I - Obra de corte de rocha com fio diamantado no Canal Principal do Porto, visando nivelar a profundidade do referido canal em 20 metros, tendo em vista que, no ponto da rocha, a profundidade encontra-se em 19,50 metros, o que viabiliza a um calado de 17,80 metros. Após a obra do corte, poderá ser homologado o calado de 18,30 metros, e, assim, atender à demanda de navios de minério que vão operar no porto, aumentando a produtividade dos terminais e o respectivo faturamento. A referida obra está em andamento, tendo sido a contratação viabilizada por meio de doação realizada pelo Porto Sudeste à CDRJ,

com objetivo de eliminar o ponto restritivo de profundidade, visando o estabelecimento de um novo calado operacional.

II - Obra de dragagem contratada pelo Terminal da CSN-TECAR dentro dos investimentos previstos na renovação do contrato, com a ampliação do píer de atracação de 160 metros, visando atender ao navio tipo do terminal em termos de LOA, boca e calado, como também viabilizar o segundo berço de minério, com uma linha nova de embarque e novo carregador de navios. A obra está em andamento e tem como objetivo o cumprimento da meta contratual de movimentação anual de 60 milhões de toneladas de minério de ferro.

III - Contratação da dragagem de alargamento e aprofundamento do canal Derivativo com recursos da CSN-TECAR, dentro dos investimentos previstos na renovação do contrato, buscando adequar o mesmo aos navios tipo que demandam o porto, inclusive aqueles projetados para a nova configuração do terminal da CSN-TECAR. Foi incluído o projeto executivo da dragagem, sendo que a obtenção da licença ambiental encontra-se em andamento sob responsabilidade da CDRJ.

IV - Contrato de manutenção da sinalização náutica em vigor.

4.4.3. Porto de Angra do Reis

As condições de acesso aquaviário e de berços de atracação do Porto de Angra vem atendendo às demandas dos navios no porto. Os instrumentos adotados para a mitigação de possíveis adversidades são os seguintes:

I - Contrato de arrendamento em processo de renovação antecipada, razão pela qual a CDRJ está aguardando os desdobramentos e a definição dos investimentos a serem realizados. No curso do processo de renovação, o terminal está assumindo a dragagem do acesso e dos berços.

II - Contrato CDRJ de manutenção da sinalização náutica em vigor.

4.5. Sistemas de combate a incêndio

4.5.1. Porto do Rio de Janeiro

No que se refere a esta unidade portuária, destaca-se, inicialmente, que se encontra em andamento o Contrato nº 30/2020, cuja finalidade é a prestação do serviço de elaboração de projeto executivo de segurança contra incêndio e pânico e aprovação junto ao Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro – CBMERJ para o Porto do Rio de Janeiro.

Atualmente, a CDRJ está aguardando a aprovação do projeto executivo de combate a incêndio e fuga junto ao CBMERJ, sendo que somente após esta aprovação será possível iniciar o processo de contratação do projeto técnico executivo de Prevenção e Combate a Incêndio – PCI, o qual prevê a compra e instalação dos hidrantes e mangueiras nos quantitativos corretos e lugares adequados de instalação no Porto do Rio de Janeiro.

Foram tomadas as seguintes medidas de prevenção a combate a incêndio no Porto do Rio de Janeiro:

I - Contratação de Brigada de Incêndio em 13/04/2021 - Contrato nº 12/2021-Quimilair Comércio e Serviços Especializados Ltda;

II - Implementação do Plano de Controle de Emergência – PCE;

III - Implementação do Plano de Emergência Individual – PEI;

IV - Realização de Simulados de Emergência prático e teórico, envolvendo as áreas operacionais e os arrendatários;

V - Contrato nº 06/2019 - Prestação de serviços técnicos para recarga e reteste de extintores e mangueiras de incêndio da CDRJ.

Além disso, conta-se com sistema de combate a incêndio implementado pelas arrendatárias do Porto do Rio de Janeiro, de forma a garantir o atendimento a emergências no porto como um todo. Desde o ano de 2009, foi firmado um convênio entre a CDRJ e os operadores portuários, representados pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Rio de Janeiro (SINDOPERJ), prevendo uma central integrada para atendimento, tanto nos terminais arrendados, quanto no porto público.

O Centro de Atendimento a Emergências (CAE) está dimensionado para atendimento a dois eventos simultâneos, sendo considerados os dois piores casos entre as diversas empresas que operam no Porto do Rio de Janeiro, baseado no PEI de cada empresa que ali opera, a saber:

I - Terminal de Passageiros – Píer Mauá S/A

II - Refinaria de Petróleo de Manguinhos – REFIT

III - Terminal de Trigo do Rio de Janeiro – TTRJ (Bunge)

IV - Terminal de Produtos Siderúrgicos de São Cristóvão – Triunfo Logística

V - Terminal Roll-on Roll-off – Multi-Car Rio Terminal de Veículos S/A

VI - Terminal de Contêineres – Multi-Rio Operações Portuárias S/A

VII - Terminal de Contêineres – T1 – ICTSI Terminal Rio S/A

VIII - Terminal de óleos – Área do Armazém 30 no Cais do Porto do Rio de Janeiro/RJ

IX - Ultracargo Logística S.A

X - Petrobras

4.5.2. Porto de Niterói

Conta com sistema de combate a incêndio implementado pela Arrendatária, bem como Plano de Controle de Emergência – PCE, que estabelece diretrizes necessárias para atuação em situações emergenciais com potencial para causar perdas internas e externas, apresentando os procedimentos de resposta aos cenários que eventualmente possam ocorrer nas instalações da NITPORT e NITSHORE.

O PCE define as atribuições e responsabilidades da Estrutura Organizacional de Resposta, de forma a permitir as condições necessárias para o atendimento eficaz e ágil à emergência.

Além disso, o porto possui o Plano de Emergência Individual – PEI para eventuais ocorrências com derramamento de hidrocarbonetos (óleo) nas águas da Baía de Guanabara, possuindo seu próprio sistema de combate a incêndio, constantemente fiscalizado pela Autoridade Portuária.

4.5.3. Porto de Itaguaí

O Contrato nº 26/2021, que se encontra em andamento, tem por objeto a prestação dos serviços de elaboração de projeto executivo de segurança contra incêndio e pânico e aprovação junto ao CBMERJ para os Portos de Itaguaí e Angra dos Reis.

A Autoridade Portuária aguarda a aprovação do projeto executivo de incêndio e fuga junto ao CMBERJ, que é condição para que seja possível iniciar o processo de contratação do projeto técnico executivo de Prevenção e Combate a Incêndio – PCI, que prevê a compra e instalação dos hidrantes e mangueiras nos quantitativos corretos e lugares adequados.

Além disso, a unidade portuária conta com sistema de combate a incêndio implementado pelas Arrendatárias (SEPETIBA TECON/CSN/VALE), bem como Plano de Emergência Individual Consolidado – PEI, elaborado para nortear os eventuais incidentes de poluição por óleo nos terminais que operam no Complexo Portuário Industrial do Porto de Itaguaí, administrado pela CDRJ. O PEI foi elaborado a partir das informações constantes dos seguintes Planos de Emergência individuais:

I - Plano de Emergência Individual do Terminal de Minério da Companhia Portuária Baía de Sepetiba – CPBS;

II - Plano de Emergência Individual do Terminal de Granéis Sólidos 3 – TGS 3;

III - Plano de Emergência Individual do Terminal de Contêineres do Sepetiba Tecon;

IV - Plano de Emergência Individual do Terminal de Cargas de Minério e Carvão da Companhia Siderúrgica Nacional – CSN.

O Plano se aplica também a incidentes de poluição por óleo originados nos terminais ou em navio que se origina ou se destina aos terminais e que esteja atracado, docado ou realizando manobras de atracação, de desatracação ou de docagem na bacia de evolução do Porto de Itaguaí.

4.5.4. Porto de Angra dos Reis

O Porto de Angra dos Reis conta com sistema de combate a incêndio vigente, bem como atendimento a emergências com Plano Individual de Emergência e Sistema de Alerta de derramamento de óleo. O porto é 100% arrendado e fiscalizado pela Autoridade Portuária.

Salienta-se que os Planos de Controle de Emergência (PCE) e Planos de Emergência Individual (PEI) dos quatro portos administrados pela CDRJ e outros encontram-se disponíveis no sítio eletrônico da empresa, no seguinte link: <https://www.portosrio.gov.br/pt-br/sustentabilidade>.

4.6. Sistemas de controle de acesso e segurança/Declaração de cumprimento da Conportos – DC

4.6.1. Porto do Rio de Janeiro

Conta com sistema informatizado de controle de acesso gerenciado e mantido pela CDRJ, sistema de monitoramento por câmeras gerenciado e mantido pela CDRJ e possui efetivo fixo da Guarda Portuária. Dispõe de Declaração de Cumprimento com status suspenso, aguardando retorno da auditoria CONPORTOS - MJ.

4.6.2. Porto de Niterói

Conta com sistema informatizado de controle de acesso gerenciado e mantido pela arrendatária, sistema de monitoramento por câmeras gerenciado e mantido pela arrendatária e não dispõe de efetivo fixo da Guarda Portuária, visto que naquela unidade portuária os guardas atuam no sistema de rondas. Não possui Declaração de Cumprimento (somente as arrendatárias).

4.6.3. Porto de Itaguaí

Conta com sistema parcialmente informatizado de controle de acesso gerenciado e mantido pela CDRJ, não conta com sistema de monitoramento por câmeras gerenciado e mantido pela CDRJ e dispõe de efetivo fixo da Guarda Portuária. Não possui Declaração de Cumprimento.

4.6.4. Porto de Angra dos Reis

Conta com sistema informatizado de controle de acesso gerenciado e mantido pela arrendatária, sistema de monitoramento por câmeras gerenciado e mantido pela arrendatária e conta com efetivo fixo da Guarda Portuária. Possui Declaração de Cumprimento emitida para arrendatária.

4.7. Relação de investimentos nos últimos 6 anos

A CDRJ vem implementando, ao longo dos últimos seis anos, os investimentos na sua infraestrutura portuária que estão apresentados na **Tabela 4.2** a seguir, relação também disponível no sítio eletrônico da Companhia, no seguinte *link*: <https://www.portosrio.gov.br/pt-br/negocios/investimentos>.

Tabela 4.2 – Investimentos CDRJ em infraestrutura (últimos 5 anos)

Porto	Descrição dos investimentos
Rio de Janeiro	Portão 32, Obras de recuperação do sistema ferroviário, obras de ampliação do cais da Gamboa, obras de dragagem, serviços regulares de batimetria e implantação do calado dinâmico
Itaguaí e Angra dos Reis	Serviços regulares de batimetria, implantação do calado dinâmico, implantação do canal derivativo, derrocagem do canal de acesso, adequação de fundeio para navios carregados, implantação de sinal virtual na infraestrutura aquaviária, informatização do acesso terrestre, obras de recuperação do sistema viário

Fonte: elaboração própria.

4.8. Execução de investimentos previstos nos últimos 2 anos

A **Tabela 4.3** ilustra a execução dos investimentos previstos nos dois últimos anos em cada um dos portos administrados pela CDRJ.

Tabela 4.1 – Orçamento de investimentos CDRJ (previsto x realizado)

Porto do Rio de Janeiro			
Ano	Aprovado/Estimado	Realizado	%
2021	R\$ 70.393.980,00	R\$ 4.168.973,00	5,9
2020	R\$ 27.390.649,00	R\$ 343.871,00	1,3
Porto de Itaguaí			
Ano	Aprovado/Estimado	Realizado	%
2021	R\$ 6.966.187,00	R\$ 3.639.737,00	52,2
2020	R\$ 7.238.840,00	R\$ 19.326,00	0,3
Comum aos portos *			
Ano	Aprovado/Estimado	Realizado	%
2021	R\$ 45.162.996,00	R\$ 8.668.173,00	19,2
2020	R\$ 50.015.144,00	R\$ 6.414.234,00	12,8

Fonte: elaboração própria.

* Investimentos cujo objeto pode englobar todos os portos, como, por exemplo: manutenção e adequação de bens imóveis, móveis e tecnologia da informação; estudos para o planejamento do setor portuário; implantação do programa de conformidade do gerenciamento de resíduos sólidos e efluentes líquidos nos portos marítimos; implantação de sistema de apoio à gestão de tráfego de navios – VTMS.

4.9. Conclusão

Os portos administrados pela CDRJ estão equipados com infraestruturas que possibilitam a realização das atividades portuárias. Entretanto, as condições das vias internas do Porto do Rio de Janeiro apresentam problemas que exigem manutenção e ações corretivas frequentes, assim como as condições das áreas de armazenagem do Porto do Rio também necessitam melhorias.

Além disto, em que pesem as condições das infraestruturas de atracação permitirem as operações atuais, as condições do cais da Gamboa não permitem que navios da classe Panamax, quando necessário, concluam suas operações quando atracados, sendo necessário efetuar obras de dragagem e modernização deste trecho do cais. Informa, a CDRJ, que estas obras têm previsão de início em junho de 2022.

5. EXPLORAÇÃO DE ÁREAS

A CDRJ possui 14 áreas arrendadas nos portos organizados sob sua gestão, sendo:

- a) 8 (oito) áreas localizadas no Porto do Rio de Janeiro: englobando 7 (sete) contratos de arrendamento, sendo 2 (dois) terminais de contêineres, 1 (um) terminal de veículos, 1 (um) terminal de líquidos, 1 (um) terminal de produtos siderúrgicos, 1 (um) terminal de trigo, 1 (um) terminal de passageiros; e 1 (um) contrato de transição;
- b) 3 (três) áreas no Porto de Itaguaí associadas a 3 (três) terminais arrendados: 2 (dois) de minério de ferro e carvão e 1 (um) de contêiner;
- c) 2 (duas) áreas no Porto de Niterói: correspondentes a dois terminais arrendados para atividades *offshore*;
- d) 1 (uma) área no Porto de Angra dos Reis correspondente a um terminal de carga *offshore*.

No Porto do Rio de Janeiro, as maiores receitas de arrendamento advêm do terminal de contêineres da Multi-Rio e do terminal de produtos siderúrgicos da Trinfo Logística. Dois contratos de arrendamento de terminais de grãos líquidos já se encerraram e continuam em vigor por meio de acordos judiciais.

O presente capítulo divide-se em três seções, que tratam da relação de áreas arrendadas e respectivos faturamentos; das áreas com contratos encerrados; e das áreas ociosas e respectivos projetos para sua exploração.

5.1. Áreas arrendadas por porto e faturamento em 2021

A **Tabela 5.1** a seguir mostra o faturamento auferido pela CDRJ para cada arrendamento nos portos administrados pela companhia, indicando o número de cada contrato, nome da arrendatária e identificação dos terminais.

Tabela 5.1 – Faturamento por porto e por arrendamento

Porto do Rio de Janeiro			
Nº contrato	Arrendatária	Identificação do Arrendamento	Faturamento 2021
010/98 (13º T.A. de 31/08/2020)	ICTSI Rio Terminal 1 S/A * (CNPJ nº 02.373.513/0001-51)	T1 – Terminal de Containeres 1	R\$ 18.192.782,00
011/98 (13º T.A. de 22/02/2022)	Multi-Rio Operações Portuárias S/A (CNPJ nº 02.877.283/0001-80)	T2 – Terminal de Containeres 2	R\$ 86.248.524,73
083/98 (7º T.A. de 08/09/2011)	Multi-Car Rio Terminal de Veículos S/A (CNPJ nº 02.369.513/0001-08)	TRR – Terminal Roll-On Roll-Off	R\$ 10.727.261,64
072/97 (6º T.A. de 24/03/2016)	Triunfo Logística Ltda. (CNPJ nº 29.355.260/0001-61)	TPS – Terminal de Produtos Siderúrgicos de São Cristóvão	R\$ 22.403.793,38
100/97 (6º T.A. de 06/04/2021)	Pier Mauá S/A (CNPJ nº 02.434.768/0001-07)	PPM – Projeto Pier Mauá	R\$ 215.013,40
109/90 (4º T.A. de 25/09/2010)	Ultracargo Logística S/A (CNPJ nº 14.688.220/0001-64) **	Terminal de Granéis Líquidos	R\$ 2.969.080,53
02/2017 (Sem Termos Aditivos)	Terminal de Trigo do Rio de Janeiro - Logística S/A (CNPJ nº 18.245.532/0001-54)	Terminal de Trigo	R\$ 2.685.828,94
01/11/2022 (Transição 3º Ciclo)	Petrobras S/A (CNPJ nº 33.000.176/0001-01)	Terminal de Uso Múltiplo	R\$ 12.541.239,21
010/98 (13º T.A. de 31/08/2020)	ICTSI Rio Terminal 1 S/A * (CNPJ nº 02.373.513/0001-51)	T1 – Terminal de Containeres 1	R\$ 18.192.782,00
Porto de Itaguaí			
Nº contrato	Arrendatária	Identificação do Arrendamento	Faturamento 2021
054/97 (6º T.A. de 04/12/2015)	CSN Mineração S/A (CNPJ nº 08.902.291/0001-15)	TCV – Terminal de Carvão	R\$ 495.557.878,64
069/98 (6º T.A. de 19/02/2003)	Sepetiba Tecon S/A * (CNPJ nº 02.394.276/0001-27)	TCS – Terminal de Containeres	R\$ 17.801.097,54
155/96 (7º T.A. de 07/09/2011)	CPBS – Companhia Portuária Baía de Sepetiba (CNPJ nº 72.372.398/0001-66)	TMI – Terminal de Minério	R\$ 213.101.560,72
Porto de Niterói			
Nº contrato	Arrendatária	Identificação do Arrendamento	Faturamento 2021
060/2005 (3º T.A. de 19/12/2018)	Nitport Serviços Portuários S/A (CNPJ nº 07.522.140/0001-19)	NIT 02	R\$ 1.052.765,77
061/2005 (3º T.A. de 19/12/2018)	Nitshore Engenharia e Serviços Portuários S/A (CNPJ nº 07.522.140/0001-79)	NIT 01	R\$ 3.273.744,47
Porto de Angra dos Reis			
Nº contrato	Arrendatária	Identificação do Arrendamento	Faturamento 2021
088/98 (4º T.A. de 26/10/2010)	TPAR – Terminal Portuário De Angra dos Reis (CNPJ nº 02.891.814/0001-99)	–	R\$ 4.984.317,14

Fonte: elaboração própria.

* Possui contrato de securitização.

** Em andamento as tratativas para celebração de contrato de transição (processo ANTAQ 50300.023693/2021-35).

5.2. Áreas com contratos encerrados (contratos de transição, decisões judiciais) e ações visando à regularização

I - Terminal de Granéis Líquidos (Contrato Nº 109/90 - ULTRACARGO LOGÍSTICA S.A) - As tratativas para celebração do contrato de transição são objeto do Processo ANTAQ nº 50300.023693/2021-35. O Terminal em questão está qualificado no PPI e seguirá o fluxo de arrendamento ordinário;

II - Terminal de granéis Líquidos (Contrato Nº C-DEPJUR nº 131/1986 - ICONIC LUBRIFICANTES S/A) - O Contrato encontra-se vigente através de um acordo judicial (Anexo 3). As tratativas para celebração do contrato de transição estão em curso nos autos do Processo ANTAQ nº 50300.000283/2022-05. O Terminal está qualificado no PPI e em fase de revisão do EVTEA simplificado entre CDRJ e SNPTA, visando o arrendamento simplificado.

5.3. Áreas ociosas e projetos para a exploração de áreas não utilizadas (arrendamento simplificado)

A presente seção apresenta os projetos informados pela CDRJ para a exploração de áreas nos portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí (com potencial de aproveitamento para exploração de fontes de energia).

Conforme se depreende da **Figura 5.1**, a ênfase dos projetos previstos para o Porto do Rio de Janeiro é em granéis líquidos. Contudo, consideram-se também os chamados "projetos alternativos", com base no cenário de realização da permuta de áreas da arrendatária Triunfo Logística. Caso não ocorra a permuta acima mencionada, a intenção da CDRJ é realizar o arrendamento baseado em EVTEA simplificado dos armazéns 7 e 8, do pátio 9 e armazém 10 e do armazém 13. Em caso de a referida permuta ser efetivada, o arrendamento baseado em EVTEA simplificado deve ser utilizado para os armazéns 13 a 16.

Outros dois terminais estão previstos para arrendamento baseado em EVTEA simplificado: a) terminal de granel sólido, onde atualmente ocorre a operação de concentrado de zinco da Nexa Resources; e b) RDJ06, área atualmente ocupado pela empresa Iconic. Os terminais que estão com contrato vencido, RDJ06A (atualmente ocupado pela empresa Ultracargo) e RDJ06 (atualmente ocupado pela Iconic) estão qualificados no PPI. O primeiro seguirá o fluxo de arrendamento ordinário e o segundo está em fase de revisão do EVTEA simplificado entre CDRJ e SNPTA, visando o arrendamento simplificado.

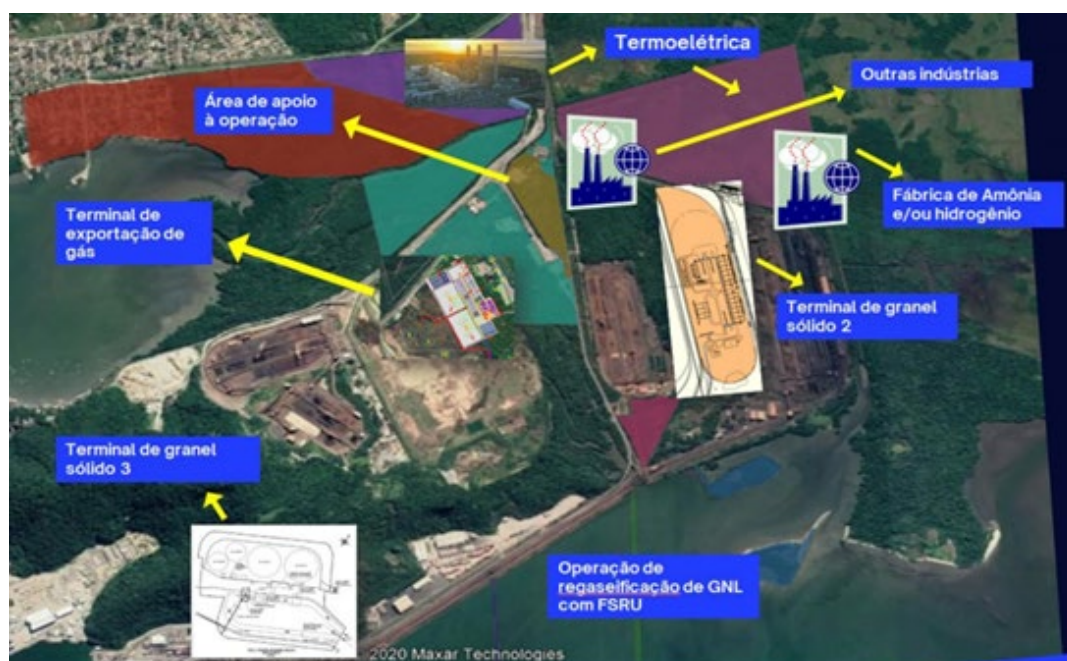
Figura 5.1 – Projetos para exploração de áreas ociosas no Porto do Rio de Janeiro



Fonte: elaboração própria.

No âmbito do Porto de Itaguaí, havia a previsão de licitação de arrendamento baseado em EVTEA simplificado para a área do TGS 3. Entretanto, por não ter havido manifestação firme de interessados, o edital foi suspenso. Os projetos previstos para exploração de áreas são apresentados na **Figura 5.2**.

Figura 5.2 – Projetos para exploração de áreas ociosas no Porto do Rio de Janeiro



Fonte: elaboração própria.

Por fim, conforme informações apresentadas pela CDRJ, não há previsão para utilização de arrendamento simplificado nos demais portos administrados pela autoridade portuária.

5.4. Conclusão

A CDRJ possui, em relação aos contratos de arrendamento: 7 contratos no Porto do Rio de Janeiro (e 1 contrato de transição), 3 contratos no Porto de Itaguaí, 2 contratos de arrendamento no Porto de Niterói e 1 contrato no Porto de Angra dos Reis.

A maior parte da receita da empresa é oriunda dos arrendamentos do Porto de Itaguaí, enquanto a menor receita provém do Porto de Angra dos Reis.

A existência de áreas públicas ociosas nos Portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí constituem oportunidade para exploração de novos negócios e realização de novos investimentos, constituindo-se em desafio para os anos subsequentes.

6. CONCLUSÕES

A análise da situação econômico-financeira da CDRJ durante o período de 2016 a 2021 revela que a empresa possui um problema estrutural de insuficiência patrimonial, acarretado pelos sucessivos prejuízos acumulados durante vários exercícios. Entretanto, a empresa melhorou seus indicadores de liquidez, sobretudo o de curto prazo (liquidez corrente), mediante o alongamento das suas dívidas e a geração de caixa.

Do ponto de vista dos resultados, a obtenção de lucro líquido positivo segue sendo um desafio, apesar do forte crescimento das receitas líquidas oriundas das suas operações, especialmente com os arrendamentos e da melhoria da eficiência na gestão dos custos operacionais, como demonstram os indicadores de margem líquida e margem de EBITDA.

Ainda, cabe destacar que a empresa conseguiu gerar superávit no seu fluxo de caixa operacional nos últimos dois anos, refletindo o esforço de melhoria da gestão financeira.

Sob o aspecto da gestão estratégica, a CDRJ evoluiu com a implementação do Planejamento Estratégico a partir de 2016 e a implementação de ações voltadas à *Compliance*, destacando-se, em 2019, a obtenção da Certidão Positiva com Efeitos de Negativa (CND) dos tributos federais e a inauguração do Centro de Comando e Controle de Segurança Portuária, no Porto do Rio de Janeiro. Para o período 2021-2025, a autoridade portuária elaborou um novo ciclo de Planejamento Estratégico.

Outro aspecto que merece destaque é a evolução da participação dos empregados pertencentes ao quadro no total de cargos comissionados, refletindo os esforços de valorização da força de trabalho interna.

Quanto à gestão operacional, houve uma melhoria significativa dos indicadores de pranchas médias geral e operacional nos terminais públicos para os granéis sólidos e líquidos nos últimos três anos. Contudo, o desempenho da taxa de ocupação média dos berços revela que há espaço para melhorias no aproveitamento da infraestrutura portuária, assim como os elevados tempos médios de espera para atracação indicam que, para além da produtividade operacional, outros processos que impactam os custos da operação precisam ser melhorados.

Sobre as condições da infraestrutura portuária, a CDRJ mantém as instalações e equipamentos de forma a realizar as operações portuárias, porém há problemas e desafios a serem enfrentados nas vias de acesso interno do Porto do Rio de Janeiro, no Cais da Gamboa e nos armazéns na área pública deste Porto. Conforme informado pela CDRJ, a obra de modernização e ampliação do Cais da Gamboa deverá se iniciar em junho de 2022.

Quanto à exploração de áreas, a CDRJ possui 14 contratos de arrendamento em vigor, porém há potencial de exploração de diversas áreas em Itaguaí, assim como espaço para a implementação de projetos no Porto do Rio Janeiro para os granéis líquidos. A efetiva ocupação desses espaços constitui oportunidade para o desenvolvimento de novos negócios, incremento de receitas, melhoria da situação econômico-financeira da empresa, otimização dos espaços públicos e geração de valor para a sociedade.

7. RECOMENDAÇÕES

Com base nas informações apresentadas, são feitas as seguintes recomendações no presente relatório, visando à melhoria dos resultados a serem obtidos pela autoridade portuária na gestão dos portos do Rio de Janeiro:

- a) Manutenção da austeridade no que tange à adimplência dos pagamentos de débitos tributários, contribuindo para a diminuição das despesas financeiras e, conseqüentemente, para a melhora do resultado contábil financeiro e final;
- b) Implementação efetiva dos projetos que visem à celebração de novos negócios/investimentos para a exploração das áreas públicas ociosas nos Portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí visando o incremento das receitas e geração de valor para a sociedade;
- c) Expansão das obras de dragagem no Porto do Rio de Janeiro (Cais da Gamboa e Cais de São Cristóvão), possibilitando o recebimento de navios de maior porte, o que alavancaria ganhos no volume de negócio e na produtividade de movimentação de carga.
- d) Implementação de ações socioeducativas junto às comunidades próximas ao porto. Decerto que a relação porto-cidade é complexa, mas o impacto que um porto pode trazer para a comunidade em que se insere pode ir além da parte logística e da parte econômica. Programas, ações e serviços desenvolvidos para a população – em especial, a hipossuficiente economicamente – contribuem determinantemente para o benefício da população, da cidade em geral e, por conseguinte, do próprio porto.