

1. Mensagem Inicial

1.1. Por que desestatizar?

A Lei 12.815/2013 teve por objetivos: **alavancar investimentos na ampliação da infraestrutura portuária, aumentar a eficiência operacional e reduzir os custos aos usuários.**

... como agente de monitoramento e acompanhamento do mercado, atuando como regulador em falhas de mercado e não como provedor de infraestrutura. **Foco nos resultados e não nos meios de produção.**

Ambiente de **maior liberdade econômica** dos portos públicos; Maior concorrência e competitividade intraporto e interportos, com redução dos custos portuários, expansão de capacidade e melhoria dos serviços e infraestruturas públicas.



A situação fiscal atual inibe novos e relevantes investimentos em Portos Organizados e a política atual do governo é **reposicionar o papel do Estado...**

Atração de **Capital Privado** para investimentos nos portos públicos além da maior eficiência e expertise dos agentes privados em tomar decisões e implementá-las, algo preponderante ao dinamismo do setor portuário;

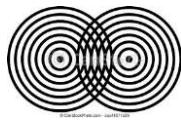
1. Mensagem Inicial

1.1. Por que desestatizar?

Principais Motivos que levam empresas a implantar TUP



Maior liberdade para definição dos parâmetros do projeto de investimento (76%)



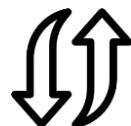
Menor interferência do Poder Concedente (16%) e da ANTAQ (8%)



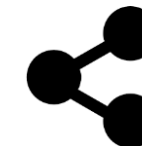
Menos incertezas do que licitações de arrendamento (4%)



Maior liberdade operacional (flexibilidade alteração de cargas e investimentos) (60%)



Possibilidade de **renovações sucessivas** operacional do contrato de adesão (12%)



Outros (12%)



Não estar sujeito ao OGMO* (32%)



Processo de obtenção de autorização é **mais célere** que a licitação (8%)



Menor ou nenhuma dependência da Autoridade Portuária (24%)



Maior **segurança jurídica** (8%) e Menor judicialização dos conflitos (4%)

Fonte: Relatório de Auditoria Operacional – TCU

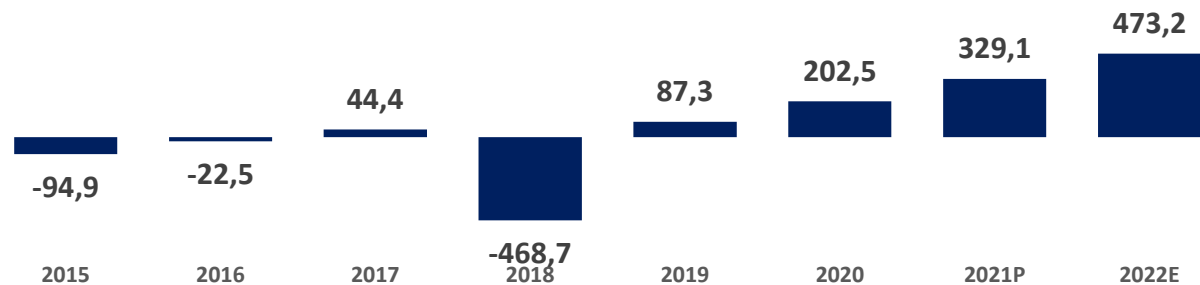
* O modelo de desestatização proposto considera o arcabouço normativo vigente. Nesse sentido, **manteve-se a obrigatoriedade do uso do OGMO** no fornecimento da mão de obra avulsa, conforme estabelecido na Lei 12.815/2013.

1. Mensagem Inicial

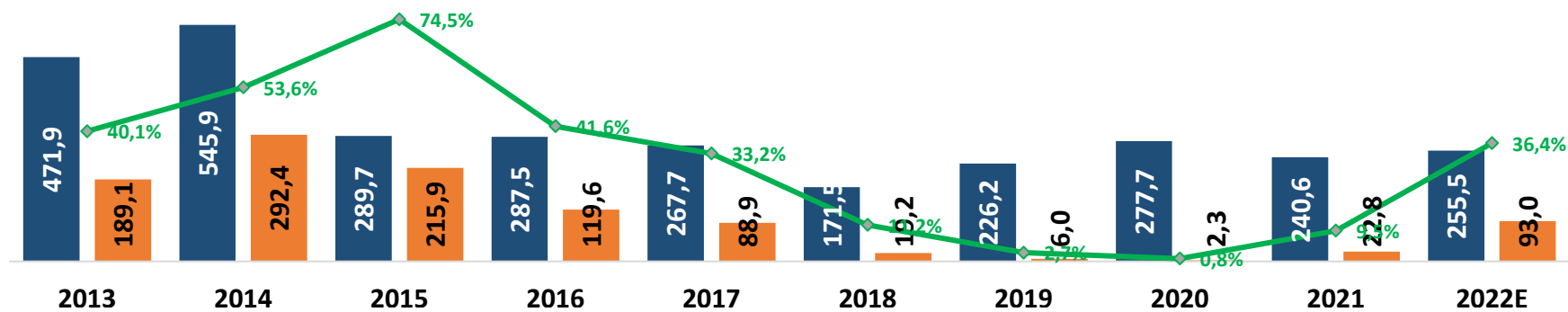
1.1. Por que desestatizar?

Histórico de Resultados Financeiros - SPA

Evolução do Resultado Líquido (R\$ milhões)



OI Aprovado para o exercício x Executado (R\$ milhões)



Dificuldade de execução orçamentária em função da burocracia do modelo estatal

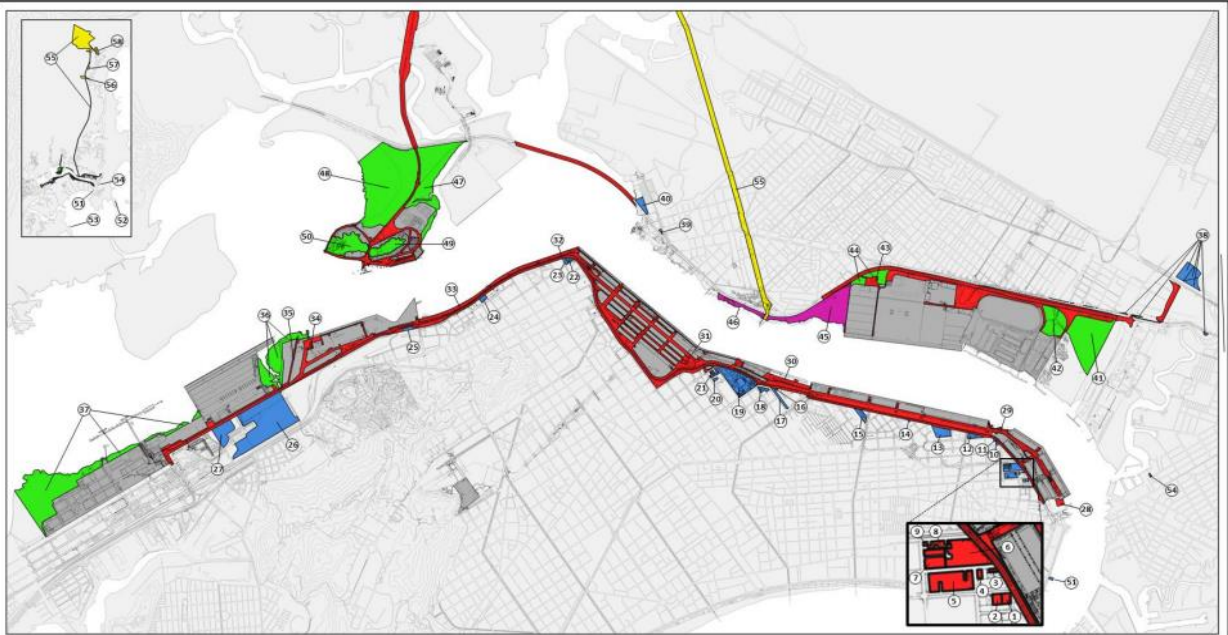
2. Caracterização do Ativo

2.1. Porto Organizado de Santos

Porto Organizado de Santos

Áreas destinadas ao exercício das atividades de movimentação ou armazenagem de mercadorias ou passageiros (em verde e rosa constam as áreas da poligonal atual disponíveis para expansão):

Limite do Porto Organizado de Santos:



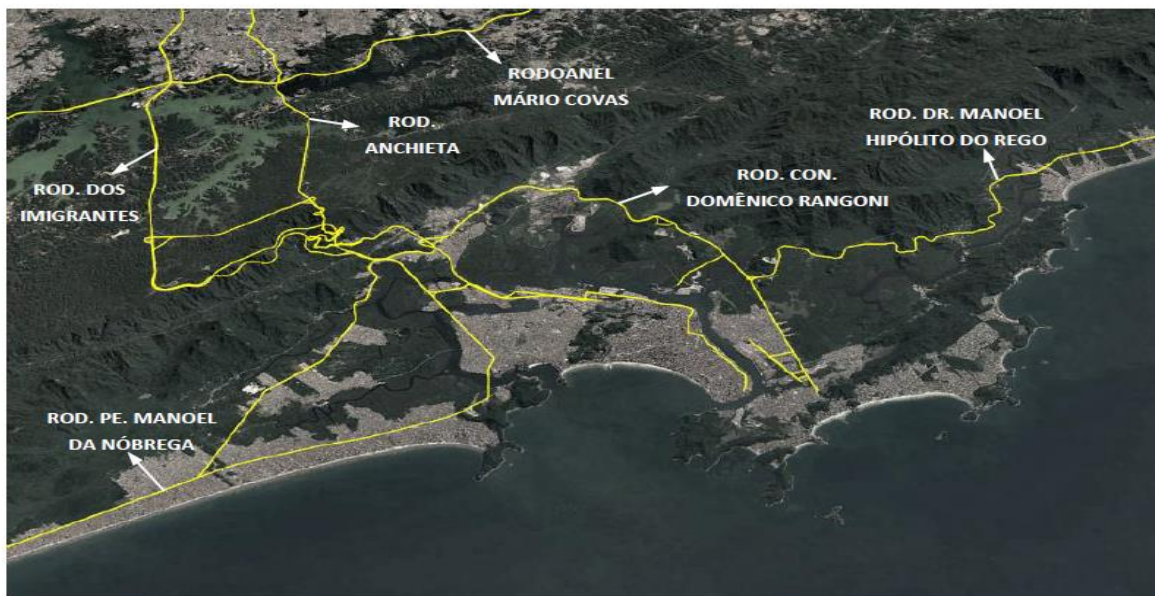
LEGENDA	ORIENTAÇÃO	SANTOS AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA		Nº DE REFERÊNCIA	
<ul style="list-style-type: none">Principais vias de acesso terrestre e áreas internas do portoÁreas greenfield - Previsão / Possibilidade de expansão portuáriaÁreas / Terrenos externos às principais vias de acesso terrestreOcupação irregular - Previsão / Possibilidade de expansão portuáriaItaigba		PROJETO: ÁREAS E INSTALAÇÕES NÃO APETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS.	DATA: 07/09/2020	FOLHA nº:	REVISÃO nº:
		HORIZONTE DE PLANEJAMENTO: ATUAL	ESCALA: 1:32.000	SUBSTITUÍDO DE nº:	
				SUBSTITUÍDO PELO DE nº:	
				ENC.:	MMP. MSCRO.

2. Caracterização do Ativo

2.2. Acessos Terrestres ao Porto de Santos

Porto Organizado de Santos

Malha rodoviária de acesso:



Malha Ferroviária



Nova ligação Planalto-Santos - saída direta do Rodoanel Leste em Suzano, até a Margem Esquerda do Porto de Santos, chegando na Rod. Cônego Domênico Rangoni, justificada por meio de previsões de saturação do Sistema Anchieta-Imigrantes até 2035. O projeto visa à adição de infraestrutura rodoviária, mas deixando espaço para infraestrutura ferroviária, bem como possibilidade da instalação de dutovias e infovias e previsão de investimentos privados em estruturas de movimentação multimodal no planalto e baixada. A viabilidade está em estudo por meio de chamamento público lançado pelo Governo do Estado de SP em 25/03/2021.

2. Caracterização do Ativo

2.3. SPA - Investimentos Realizados

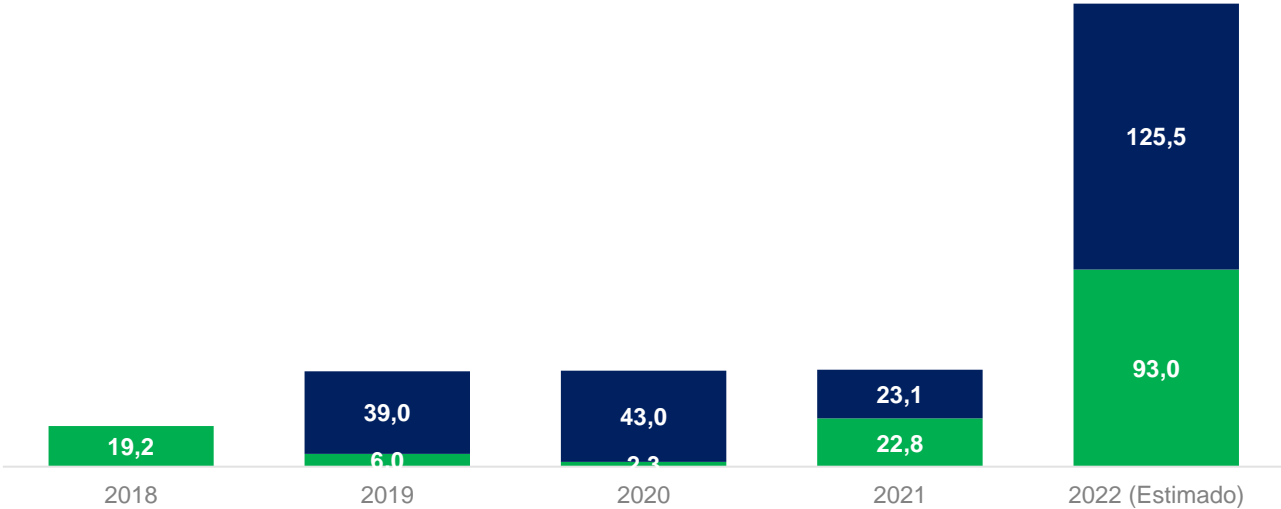
Histórico Investimentos



2019 A 2021

A SPA realizou investimentos no montante de **R\$ 136 Milhões**.

A previsão é que em 2022 o total investido supere R\$ 218 milhões.



Obras realizadas por contratos atuais ou que estão saindo dentro dos próximos leilões

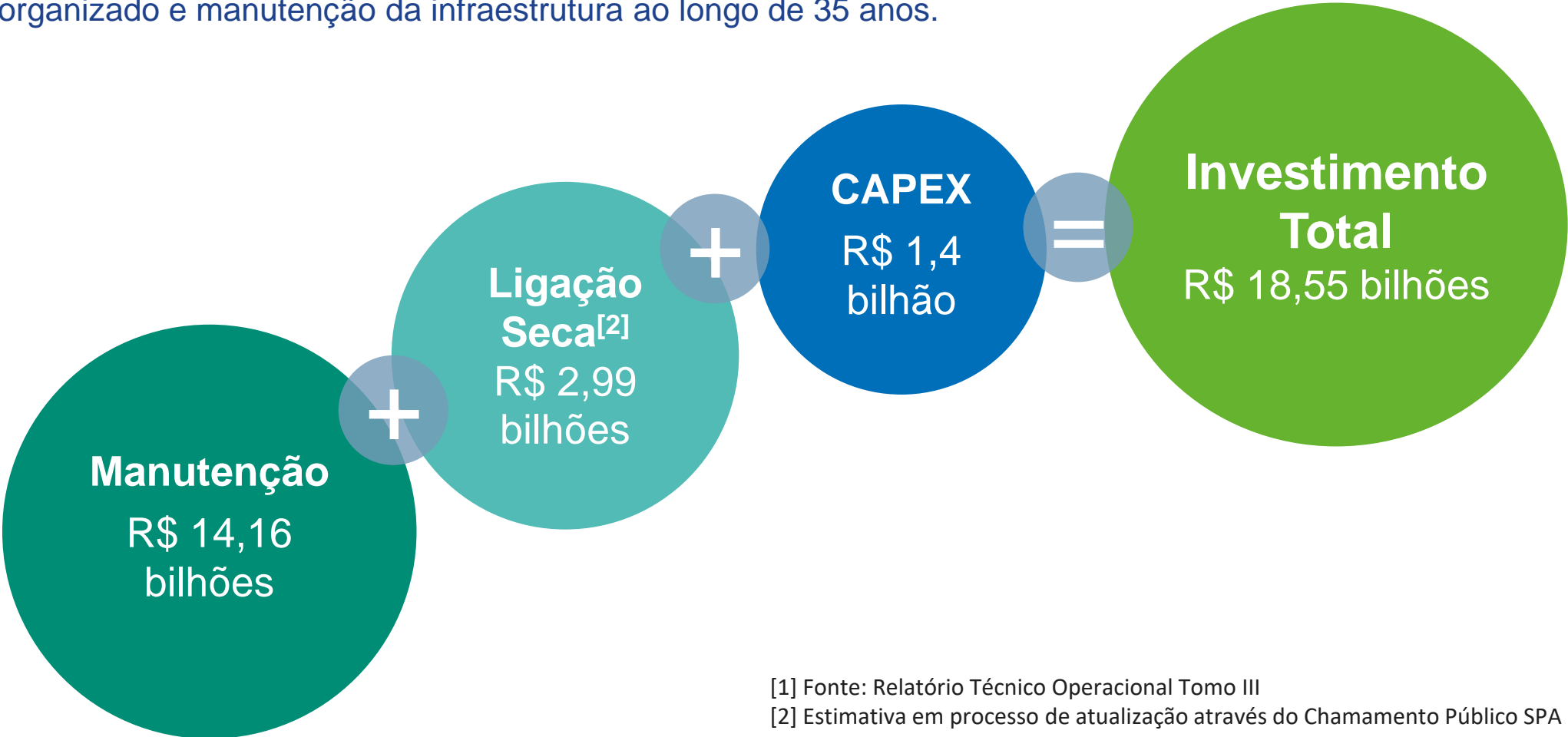
- Parcerias
- SPA

3. Visão Geral do Projeto

3.1. Investimentos Totais

Projeção de investimentos

> O projeto prevê a mobilização de mais de R\$ 18 bilhões^[1] em recursos para realização de investimentos, melhorias na área do porto organizado e manutenção da infraestrutura ao longo de 35 anos.



[1] Fonte: Relatório Técnico Operacional Tomo III

[2] Estimativa em processo de atualização através do Chamamento Público SPA nº 04/2021

3. Visão Geral do Projeto

3.2. Investimentos Obrigatórios de Ampliação e Modernização

Investimentos obrigatórios

> O Plano de Exploração Portuária exige a execução de diversos investimentos em ampliação de capacidade de acessos e modernização da infraestrutura do porto.

Total: R\$ 1,4 bilhão



A pyramid-shaped chart with three horizontal bars extending from the right side. The top bar is dark green, the middle bar is dark blue, and the bottom bar is light green. The bars are stacked vertically, with the top bar being the narrowest and the bottom bar being the widest. The text for each bar is positioned to the right of the bar.

SISTEMAS E INFRAESTRUTURA GERAL
R\$ 156 MILHÕES

INVESTIMENTOS NOS ACESSOS RODOVIÁRIOS
R\$ 480 MILHÕES

APROFUNDAMENTO DO ACESSO AQUAVIÁRIO A 16M E 17M
R\$ 761 MILHÕES

3. Visão Geral do Projeto

3.3. Investimentos Obrigatórios de Ampliação e Modernização

Acesso Aquaviário (R\$ 761 MM)

Intervenção	Investimento (R\$ MM) ¹	Ano de Conclusão	Caracterização do Canal de Acesso e Objetivos
-------------	------------------------------------	------------------	---

Dragagem e Derrocagem de Aprofundamento dos Trechos I a IV (16m)	319	2026
Dragagem e Derrocagem de Aprofundamento dos Trechos I a IV (17m)	442	2033



Trecho	Extensão (m)	Largura mínima (m)
I	11.560	220
II	4.340	220
III	3.440	220
IV	5.260	220
V	2.950	170

1

Investimento Total inclui custos com projeto de dragagem, volumes dragados e derrocados, estudos ambientais, batimetria e sinalização.

2


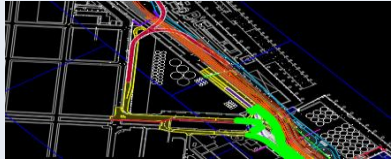

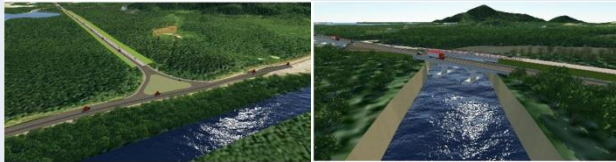
O aprofundamento do Canal de Acesso visa permitir a entrada de navios de Classe VI (16m) e Classe VII (17m), conforme projeção de frotas apresentada no Relatório de Estudo de Mercado.

(1) Fonte: Relatório Técnico Operacional Tomo III, Tabelas 54 e 55

3. Visão Geral do Projeto

3.4. Investimentos Obrigatórios de Ampliação e Modernização

Acessos Rodoviários (R\$ 481 MM)

Intervenção	Investimento (R\$ MM)	Ano de Conclusão	Objetivo	
Remodelação Viária do Circuito Macuco/Canal 4	20,2	2025	Melhoria do fluxo de caminhões que atendem os terminais do entorno e incremento de 3 novos ramais ferroviários ao pátio localizado entre os Armazéns 29 e os novos terminais de celulose (STS14 e STS14A). Eliminação de passagens em nível rodoferroviárias nos ramais principais.	
Reurbanização da Avenida Mário Covas	92,4	2025	Remanejamento de interferências e revitalização da avenida, em trecho compreendido entre o canal do Macuco e Ponta da Praia.	
Avenida Perimetral da Margem Esquerda	291,9	2027	Complementação do sistema viário da margem esquerda do porto, com implantação das pistas de rolamento, rotatórias, viadutos e elevados para descruzamento rodoferroviário.	
Acesso à Ilha Barnabé	76,0	2026	Ampliação do acesso rodoviário com implantação de duas novas faixas de rolamento e canteiro central, com extensão de 3.463 metros, ponte sobre o Rio Diana, com 3 faixas de rolamento e extensão de 74 metros e viaduto/ponte sobre o Rio Sandi, com transposição do acesso rodoviário, com 2 faixas de rolamento e extensão de 388 metros.	

(1) Fonte: Relatório Técnico Operacional Tomo II (Itens 3.1.4, 3.1.5, 3.1.6 e 3.1.7)

3. Visão Geral do Projeto

3.5. Investimentos Obrigatórios de Ampliação e Modernização

Outros Sistemas (R\$ 156 MM)

Intervenção	Investimento (R\$ MM)	Ano de Conclusão	Objetivos
Atendimento do ISPS-CODE	13,3	2025	Reformulação do sistema para atendimento dos requisitos de segurança, como postes, câmeras de segurança, <i>shelters</i> , <i>no-break</i> , SPDA.
Implantação do Vessel Traffic Management Information System (VTMIS)	63,0	2026	Sistema de auxílio à navegação para monitoramento do tráfego aquaviário com cobertura da área de fundeio e do canal de acesso. Investimento em radares, , Automatic Identification System (AIS), canais de rádio, câmeras e sensores meteorológicos e ambientais.
Revitalização de Armazéns do Cais do Valongo	40,2	2025	Conforme TAC celebrado em 2018 entre o Ministério Público do Estado de São Paulo e a CIA Docas do Estado de São Paulo – CODESP, para a execução de projetos e obras de revitalização dos armazéns.
Enrocamento de Ponta da Praia	36,1	2026	Obra de proteção na região da Ponta da Praia para mitigar a erosão, considerando aspectos hidrossedimentológicos, para minimizar efeitos decorrentes da dragagem de aprofundamento do canal.
Outros	3,4	N.A.	Outros investimentos em sistemas do porto organizado.

(1) Fonte: Relatório Técnico Operacional Tomo III (Itens 9.1)

3. Visão Geral do Projeto

3.6. Manutenção do Nível de Serviço (R\$ 14,16 bilhões) – Destaques dos Indicadores e Obrigações Contratuais

1 INDICADORES DE DESEMPENHO (FATOR Q) APÊNDICE B – PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA

Desempenho Ambiental

Critérios estabelecidos pela Resolução ANTAQ nº 2.650, de 26/09/2012

Eficiência Operacional de Prancha

Movimentação de carga por tempo de atracação.

Atendimento Notificações ANTAQ

Mede o atendimento tempestivo das notificações recebidas.

Profundidade Mínima do Canal de Acesso

Mede a redução diária de calado em cada trecho do canal de acesso.

Manutenção do Sistema Viário

Seis sub-indicadores de monitoramento da qualidade das vias.

Disponibilidade de Áreas Operacionais

Monitora a ociosidade de áreas portuárias (deve ser inferior a 10% do total).

2 OUTROS INDICADORES DE QUALIDADE OBRIGAÇÕES DO PEP

VTMIS

Área de cobertura e disponibilidade do sistema (>95%).

Sinalização Náutica

Tempos máximos de reestabelecimento de sinais e de atendimento.

Sistema Viário e Iluminação

Parâmetros de **pavimentação e sinalização. Iluminação das vias**, com atendimento a usuários e **prazos máximos de reparos.**

Sistemas de Monitoramento

KPIs para o tempo de reparo e de atendimento ao usuário em help desk.

Água, Esgoto e Hidráulica

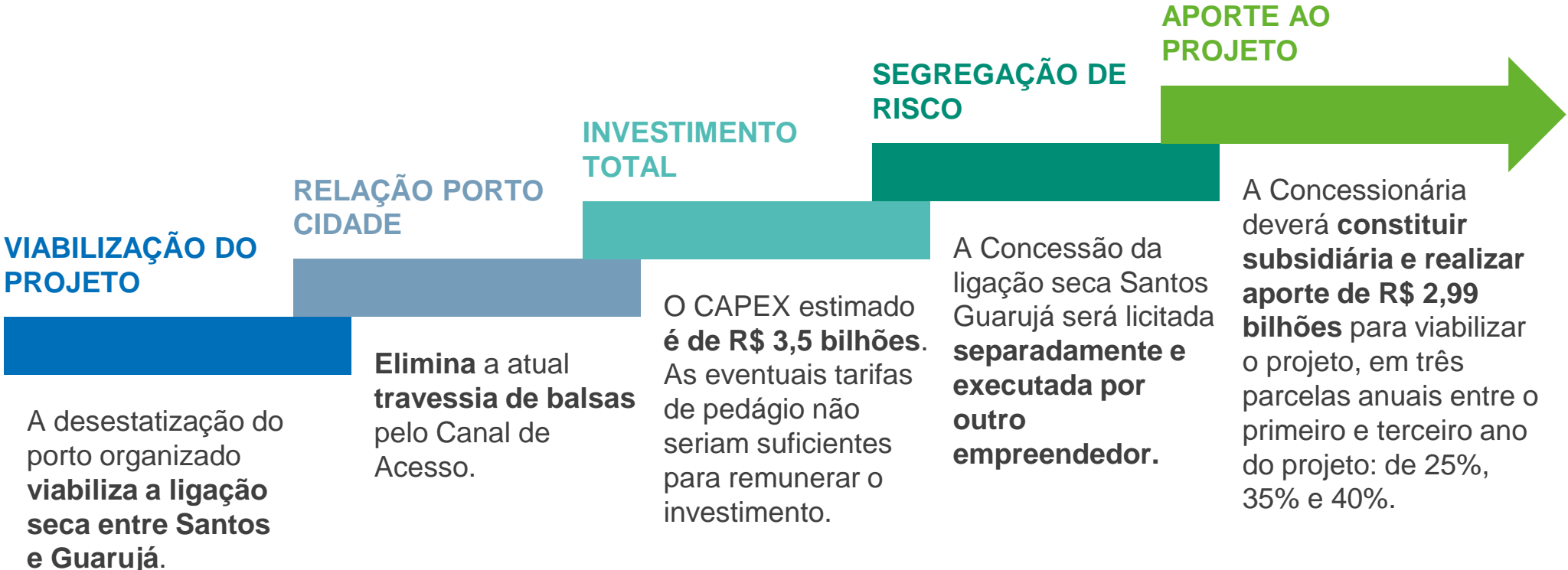
Prazo máximo de reparos, reestabelecimento do fornecimento, desobstrução e atendimento a usuários.

Combate a Incêndio

Atendimento a parâmetros de segurança.

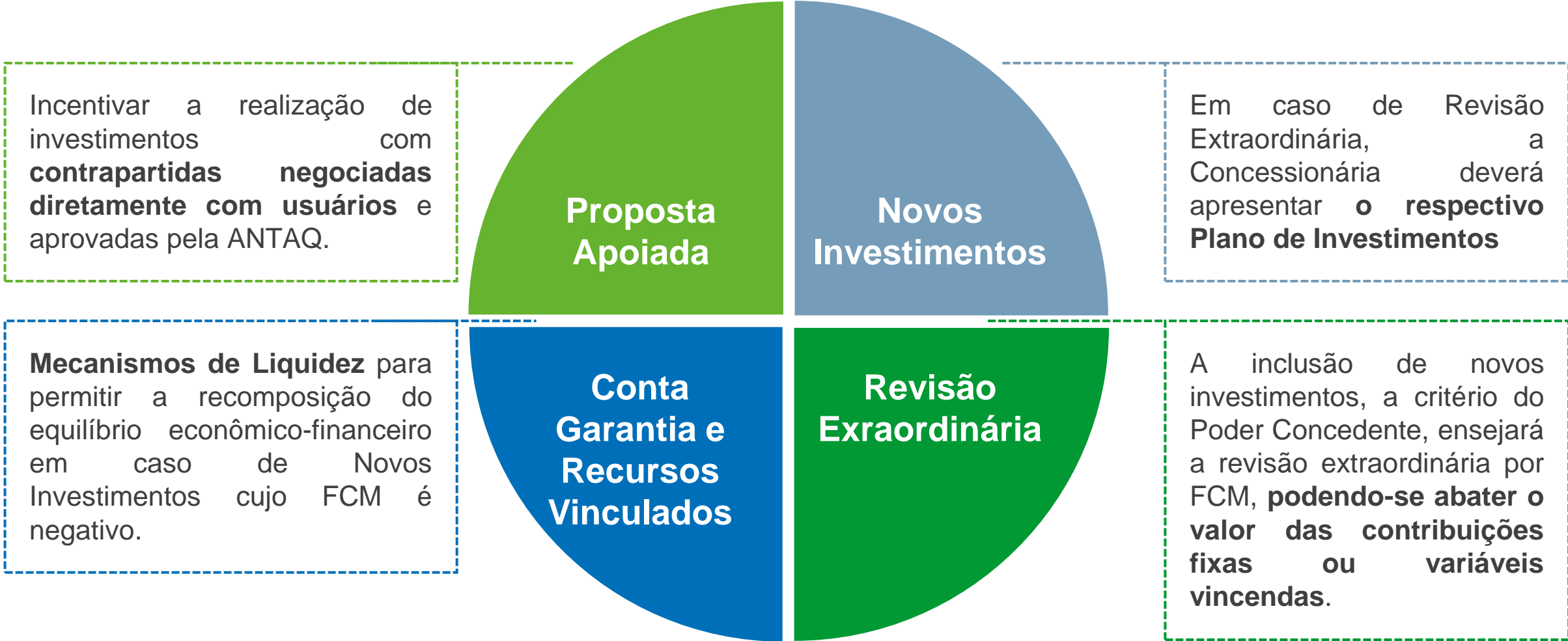
3. Visão Geral do Projeto

3.7. Ligação Seca Santos-Guarujá (R\$ 2,99 bilhões)



3. Visão Geral do Projeto

3.8. Investimentos Adicionais



3. Visão Geral do Projeto

3.9. Conta e Recursos Vinculados

- ✓ Mecanismo de Liquidez, formado mediante recursos depositados pelo Concessionário em conta pertencente à Concessão, que poderão ser utilizados para:
 - **Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro** do contrato de concessão em favor da Concessionária, inclusive em razão de pactuação de **Novos Investimentos**; ou
 - O cumprimento de decisões judiciais ou arbitrais que determinem indenização ou **recomposição do equilíbrio econômico-financeiro** do Contrato de Concessão em favor da Concessionária;
 - remuneração do membro do Comitê de Resolução de Disputas indicado pelo Poder Concedente; ou
 - honorários de sucumbência, custos e despesas decorrentes de procedimentos arbitrais nos quais o Poder Concedente e / ou a ANTAQ restarem sucumbentes.



* Desde que não estejam em aberto ou em discussão débitos de responsabilidade da ANTAQ ou do Poder Concedente que deveriam ser custeados com os recursos da Conta de Garantia em valor superior a R\$ 50.000.000,00

3. Visão Geral do Projeto

3.10. Landlord – Transição dos Contratos Vigentes

Garantia de respeito ao contrato para atuais arrendatários, com mecanismos de proteção em caso de negociação de demandas contratuais

Decisão da Arrendatária

Opta por manter as condições originais, excluindo cláusulas exorbitantes

Opta por buscar adaptação contratual para acomodar suas demandas

Discorda e partes concordam em rescindir contrato. Valor da rescisão de acordo com a avença.

Discorda e opta pela rescisão unilateral. Ônus da rescisão do arrendatário. Indenização de acordo com bens reversíveis não amortizados.

Exclusão de cláusulas exorbitantes, incluindo, mas não limitado a:

- Extinção unilateral do contrato;
- Alteração unilateral do contrato;
- Penalidades de proibição com a administração pública e de declaração de inidoneidade

Revisão dos demais termos do contrato

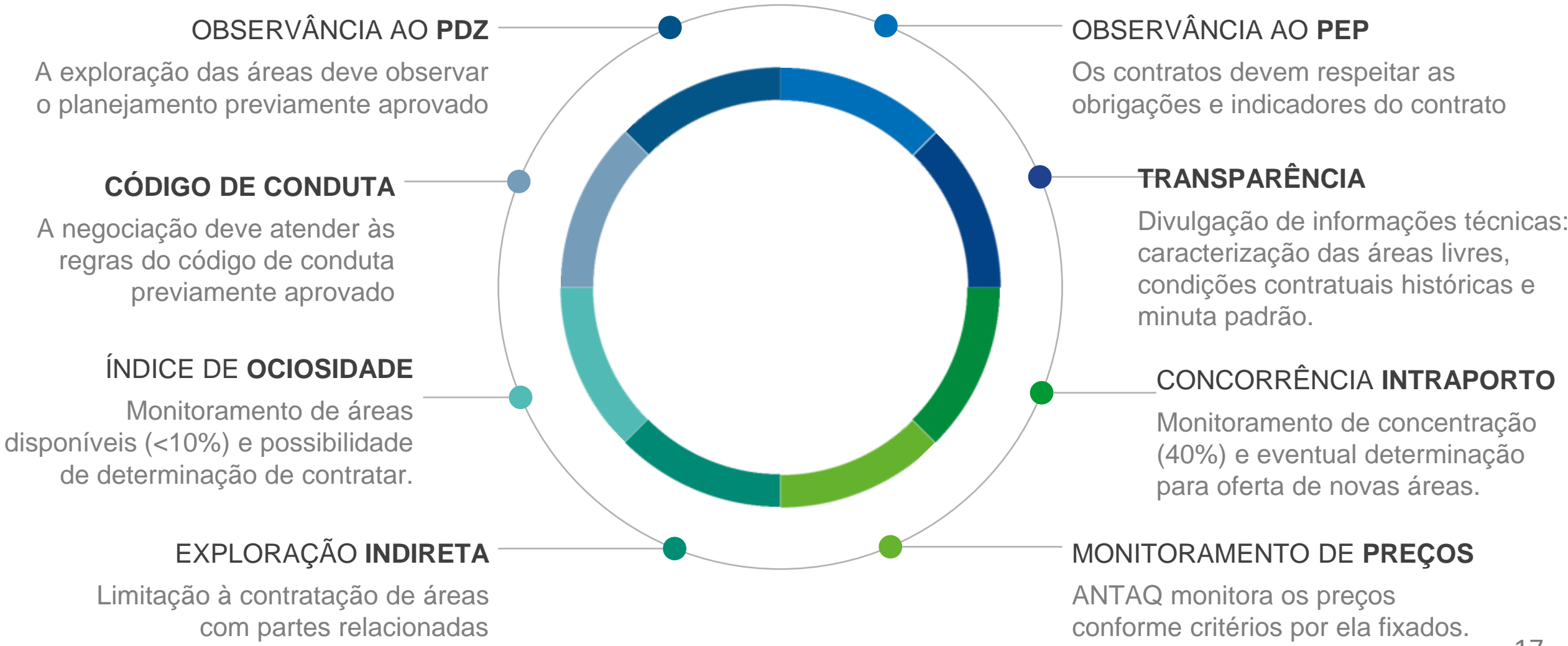
- Concessionário apresenta matriz de equivalência de direitos, obrigações e riscos entre o contrato original e aditivo
- Equivalência será atestada por laudo de consultoria independente.

- Concessionário apresenta lista (3)
- Escolha do Arrendatário
- Custo do Concessionário

- Em caso de não convergência, é prevista nova possibilidade por meio de mediação pela ANTAQ.

3. Visão Geral do Projeto

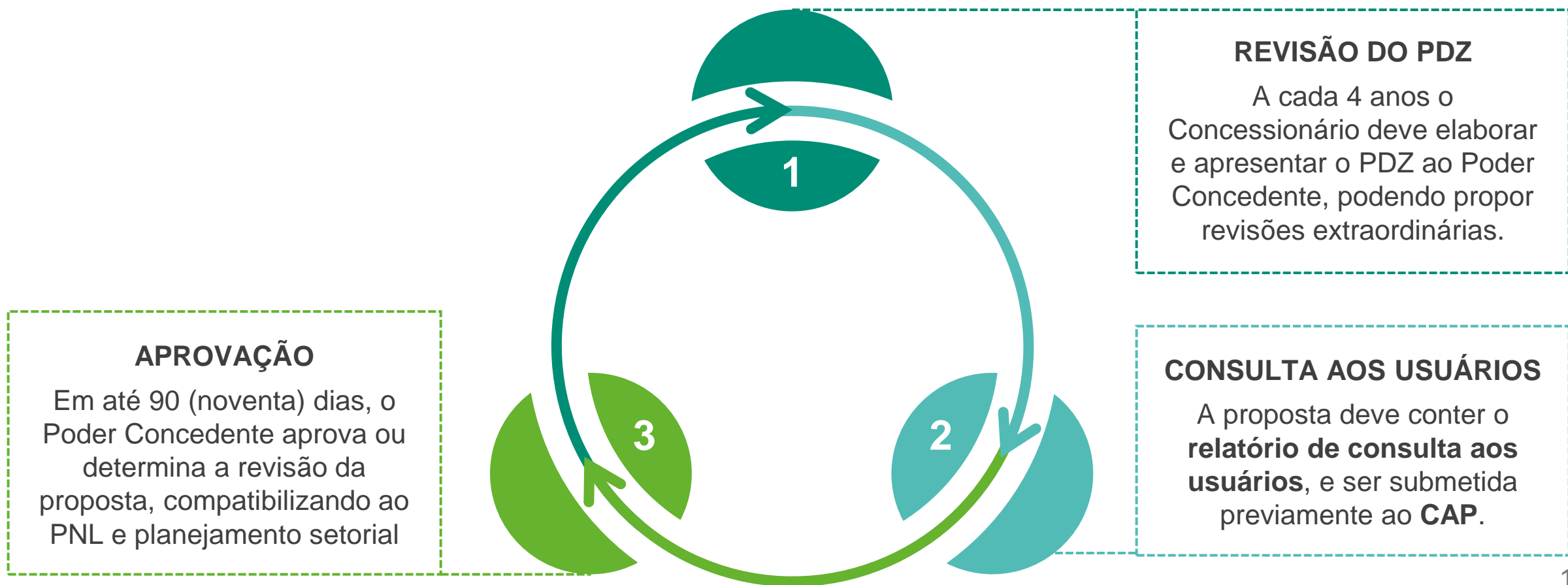
3.11. Landlord – Supervisão Regulatória



3. Visão Geral do Projeto

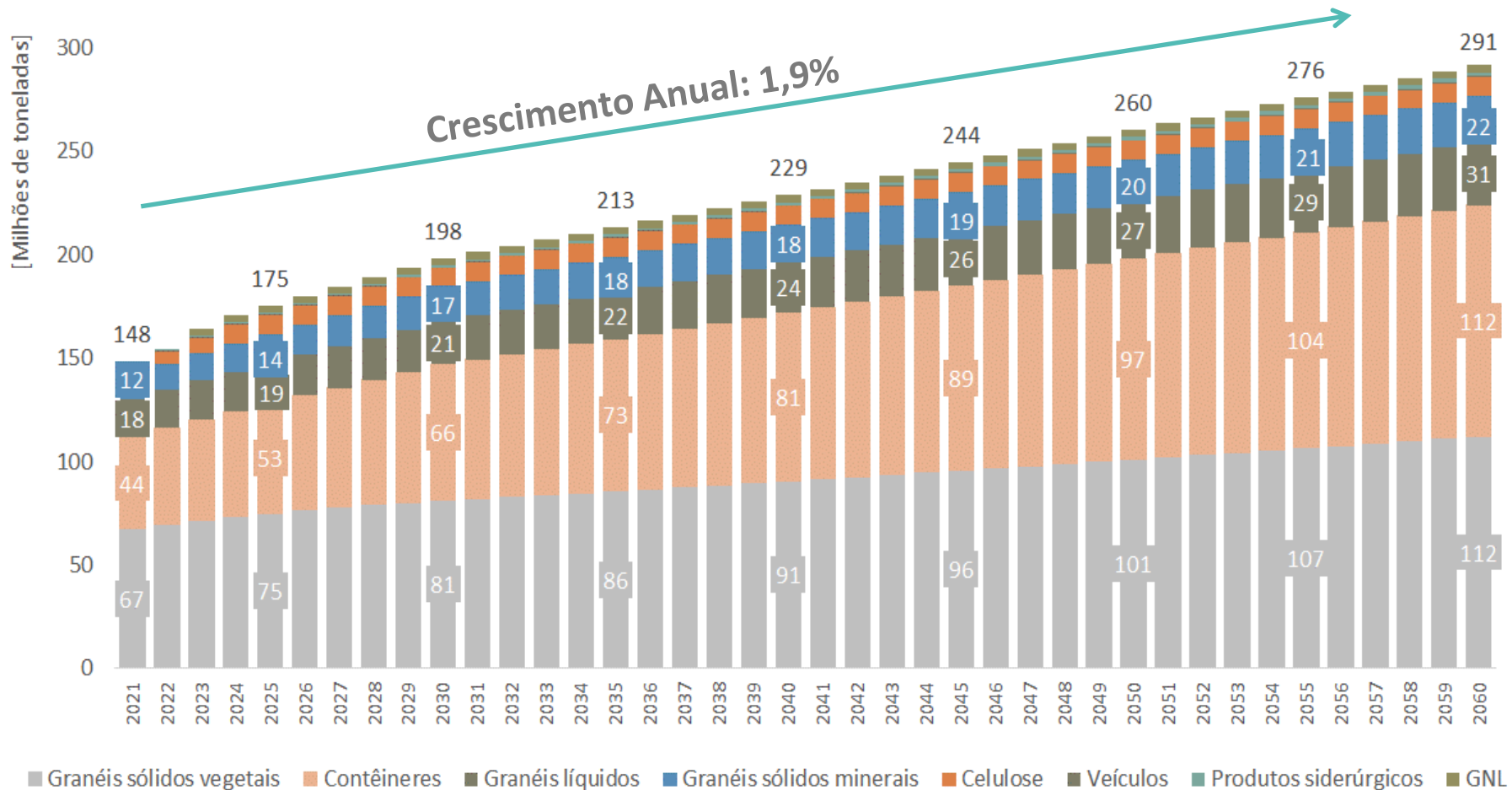
3.12. Landlord – Planejamento Portuário

- A revisão do Planejamento Portuário terá ampla governança, com participação da Concessionária, dos usuários, do entorno e do Poder Concedente.



4. Visão Prospectiva

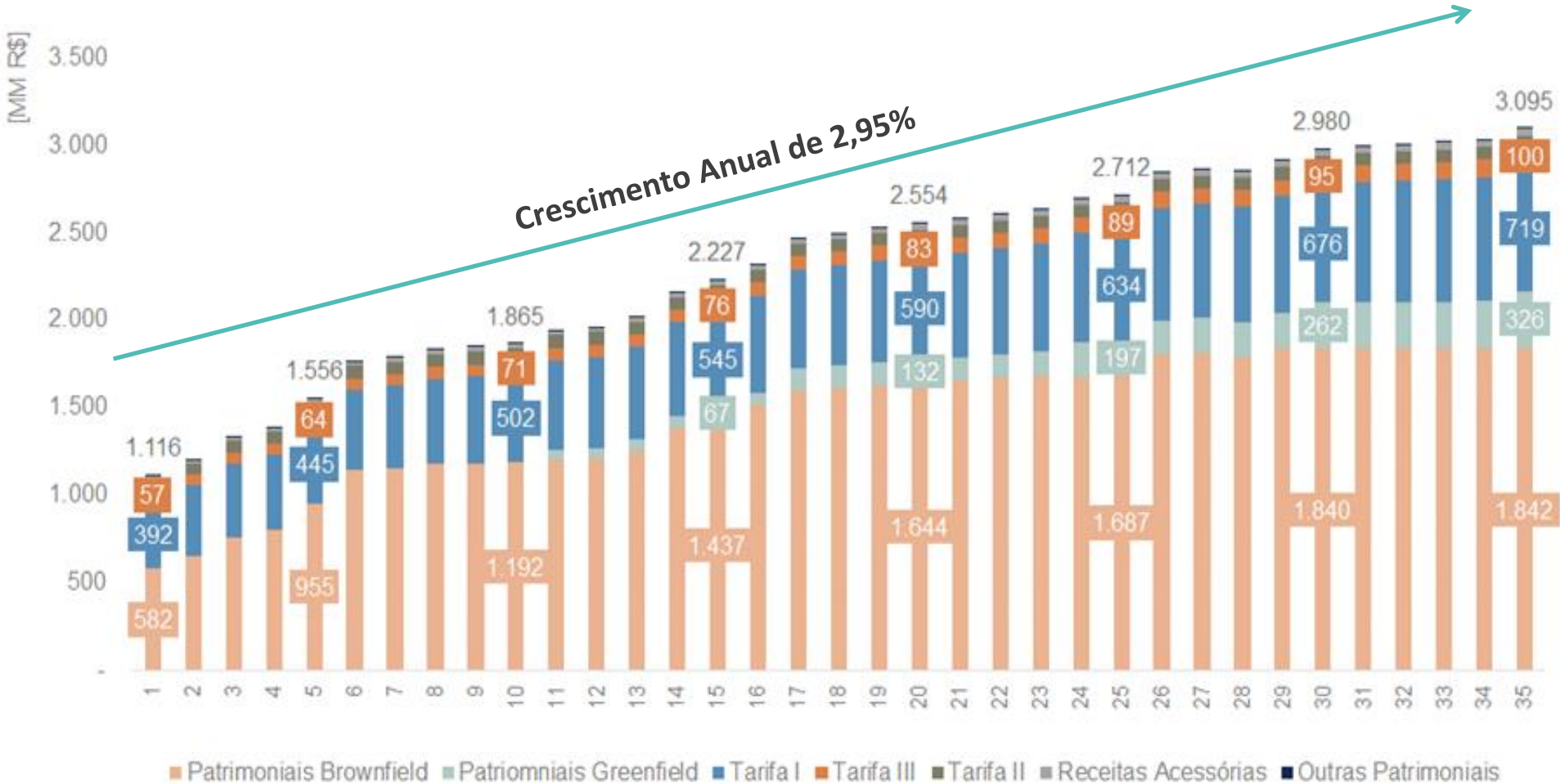
4.1. Projeção de Demanda (Milhões de Toneladas)



Com base em estudos como: Plano Mestre de 2019, PDZ de 2020, Plano Decenal de Energia, publicado pelo MME e as Projeções do Agronegócio do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA).

4. Visão Prospectiva

4.2. Receita Projetada – Cenário Base (R\$ MM Constantes)



As receitas patrimoniais *greenfield* referem-se à previsão de contratos para desenvolvimento das áreas de expansão, Ilha de Bagres e Largo do Caneu.

5. Regulação Tarifária

5.1. Regulação Tarifária Ex Ante – Tarifas Portuárias

Tarifas Prescritas em Contrato

 Acesso Aquaviário	 Acostagem	 Acesso Terrestre
R\$ 1,156 / TpB	R\$ 2,04 / Loa x Horas	R\$ 0,49 / Ton

Expectativa de redução significativa das tarifas na ordem de 20% - tal estimativa poderá sofrer alterações, para mais ou para menos, a depender das contribuições da consulta pública.

1 MECANISMO TARIFA-TETO MÉDIA PRESCRITAS EM CONTRATO

- Limite de dispersão aplicável;
- Reajustados conforme **cesta de índices (Fator Y)**:
 $Fator Y = P_1 \times IGPM + P_2 \times INCC + P_3 \times IPCA$
- **Fator de Desconto (Fator D)**, em caso de inexecução dos investimentos obrigatórios
- Apuração Anual do cumprimento do teto tarifário.

Demais Serviços Supervisionados

- Serviços Acessórios, como exemplo:
 - Armazenagem
 - Aluguel de Equipamentos
 - Utilização de moegas
 - Fornecimento de água
 - Limpeza de Cais

2 SUPERVISÃO REGULATÓRIA (EX-POST) SERVIÇOS NÃO EXCLUSIVOS DA AP

- Assim como na regulação ex-ante, a estrutura deve observar modelos padronizados da ANTAQ;
- Potencial ação da ANTAQ em caso de abuso de poder de mercado.

6. Encargos do Contrato de Concessão

6.1. Encargos do Contrato de Concessão

1

Contribuições Fixas

25 parcelas anuais de **R\$ 63,3 MM**, devidas entre o 8º e o 32º ano de vigência.

3

Recursos Vinculados

Aporte inicial de **R\$200 MM** e contribuições anuais de **2,25%** sobre a receita bruta anual.

5

Contribuição Ligação Seca

R\$ 2.988 MM, em três parcelas anuais equivalentes a 25%, 35% e 40% do valor total.

2

Contribuição Variável

2,25% sobre a receita bruta anual.

4

Verba de Fiscalização

R\$ 6,4 MM por ano.

6

Bonificação pela Outorga

Conforme proposta, no valor mínimo de **R\$ 1.383MM**.

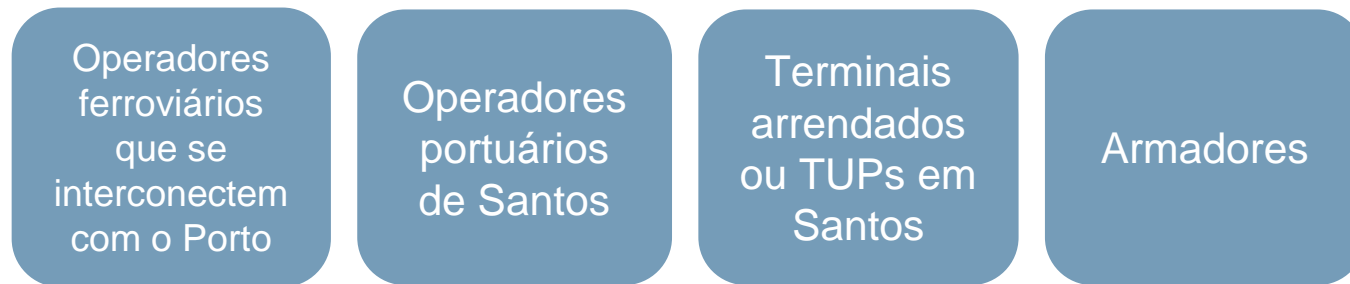
Os encargos da concessão não incluem a aquisição de ações da Santos Port Authority, que deve ser regulada em Contrato de Compra e Venda de Ações. O valor preliminar indicado no modelo financeiro para aquisição das ações é de **R\$574 milhões**.

7. Critérios de Participação

7.1. Critérios de Participação no Leilão

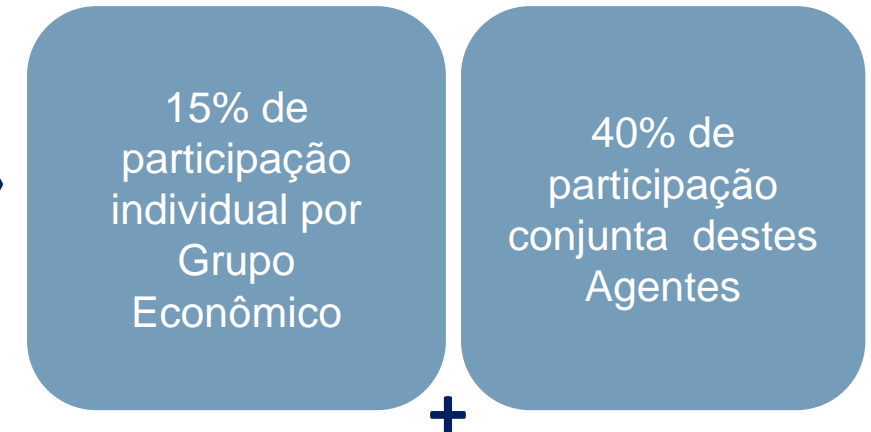
- ✓ No mínimo 60% do capital da concessionária deverá ser detido por Grupos Econômicos sem conflito de interesse relacionado às operações no Porto de Santos.
- ✓ Objetivo: preservar a independência da Concessionária em relação aos principais contratantes de infraestrutura no Porto Organizado, mantendo-se a premissa do modelo Private Landlord, na qual a Concessionária do Porto Organizado não atua diretamente nas operações portuárias.

Agentes Econômicos com vedação



A limitação à participação se estende ao conceito de grupo econômico: controladores, controladas, controle comum e coligadas aos grupos explicitamente citados como restritos bem como sócios minoritários que, por meio de acordos venham a obter controle societário.

Limitação



Vedação à celebração de acordo de acionistas ou instrumento congênere do grupo de controle

8. Cronograma

8.1. Próximos Passos

Cronograma estimado

