

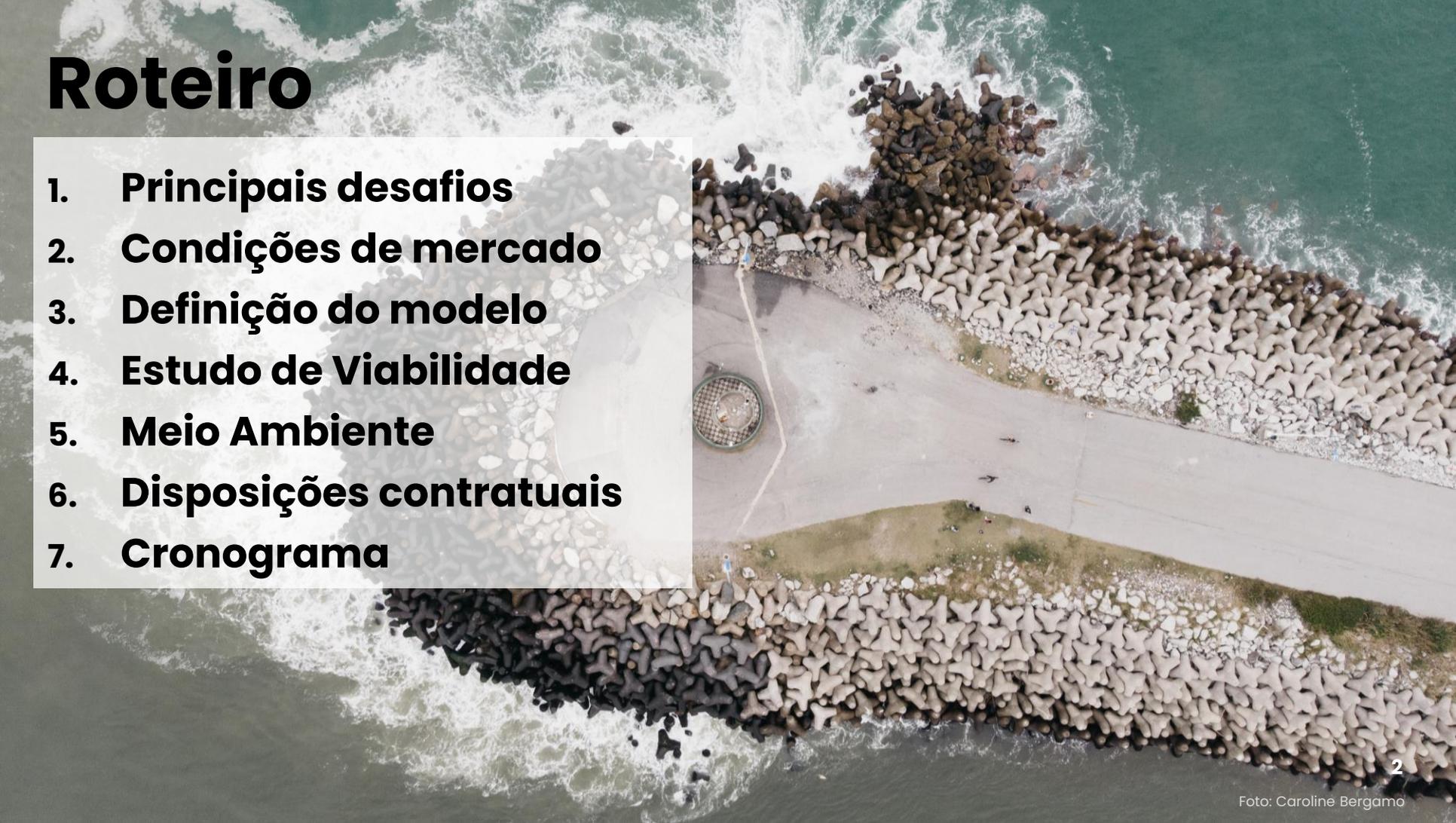


# Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ Concessão do Porto Organizado de Itajaí/SC



07 de abril de 2022

# Roteiro

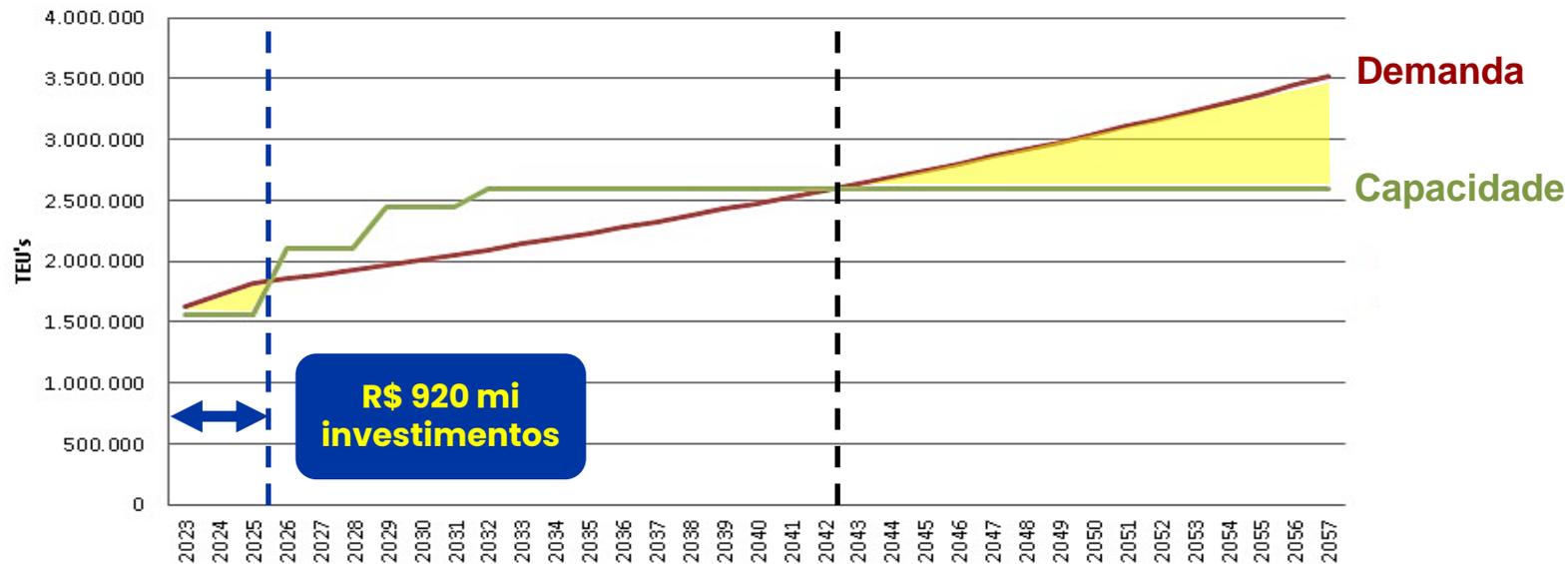


1. Principais desafios
2. Condições de mercado
3. Definição do modelo
4. Estudo de Viabilidade
5. Meio Ambiente
6. Disposições contratuais
7. Cronograma

1

# Principais desafios

# Macrodemanda x Capacidade do Complexo Portuário



**Relação crítica nos primeiros 3 anos e a partir do ano 20.**

# Necessidade de elevados investimentos



# Proximidade do término da vigência dos instrumentos que regulam exploração do porto

## **Contrato de Arrendamento SPI nº 030/2001**

Poder Concedente –  
APM Terminals

Término em  
**dez/2022**

## **Convênio de Delegação nº 08/97**

União –  
Prefeitura Municipal de Itajaí

Autoridade Portuária exercida pela  
SPI (autarquia municipal)

Término em  
**jan/2023**

# Relatos na mídia

## APM Terminals espera definição sobre modelo de concessão em Itajaí



**“Se o modelo (de outorga do terminal) for diferente do atual** e nos deixar ser competitivos para poder fazer diferença e desenvolver economicamente a região, nós vamos brigar, sim, para ficar”, diretor-superintendente da APM em Itajaí, Aristides Russi (set/2020).”

“A empresa espera condições (de outorga) mais competitivas e que tragam mais **liberdade em relação a concorrentes fora do porto organizado** e na área de influência do complexo portuário.”

Portos e Navios, 16/09/2020

<https://abolbrasil.org.br/posts/apm-terminals-espera-definicao-sobre-modelo-de-concessao-em-itajai>

# Relatos na mídia

PORTOS E LOGÍSTICA

## APM Terminals perde carga e devolve área

“Após (APM Terminals Itajaí) perder quatro serviços de navegação que representavam 50% da sua movimentação, (...). Os **volumes migraram para a Portonave**, em Navegantes, terminal de uso privado (TUP) que fica em frente à APM e acaba de ser expandido.”



“Se não houver uma forma de dar mais rapidez às decisões dentro do **porto público ele perderá competitividade e vai acabar morrendo**’, diz Antônio Ayres, superintendente do porto de Itajaí (set/2015).”

Portos e Navios, 16/09/2015

# Premissas para aumento de competitividade:

## Eficiência, Liberdade e Continuidade



**Eficiência das operações:** aperfeiçoamento de parâmetros operacionais como prancha-média e consignação média



**Expansão da capacidade:** investimentos em novos equipamentos e CAPEX de manutenção e ampliação da infraestrutura aquaviária.



**Sinergias** de custos e comerciais, com base regulatória isonômica



**Expansão da retroárea operacional:** mediante desapropriações, de forma a comportar a demanda futura



**Garantia de continuidade:** seguros e mecanismos que mitiguem os efeitos adversos das intempéries



2

# Condições de mercado

# Mercado de terminais de contêineres no Brasil - realidade atual - Região Sul

Mercado de  
**3.131.056** TEUs  
(2020)



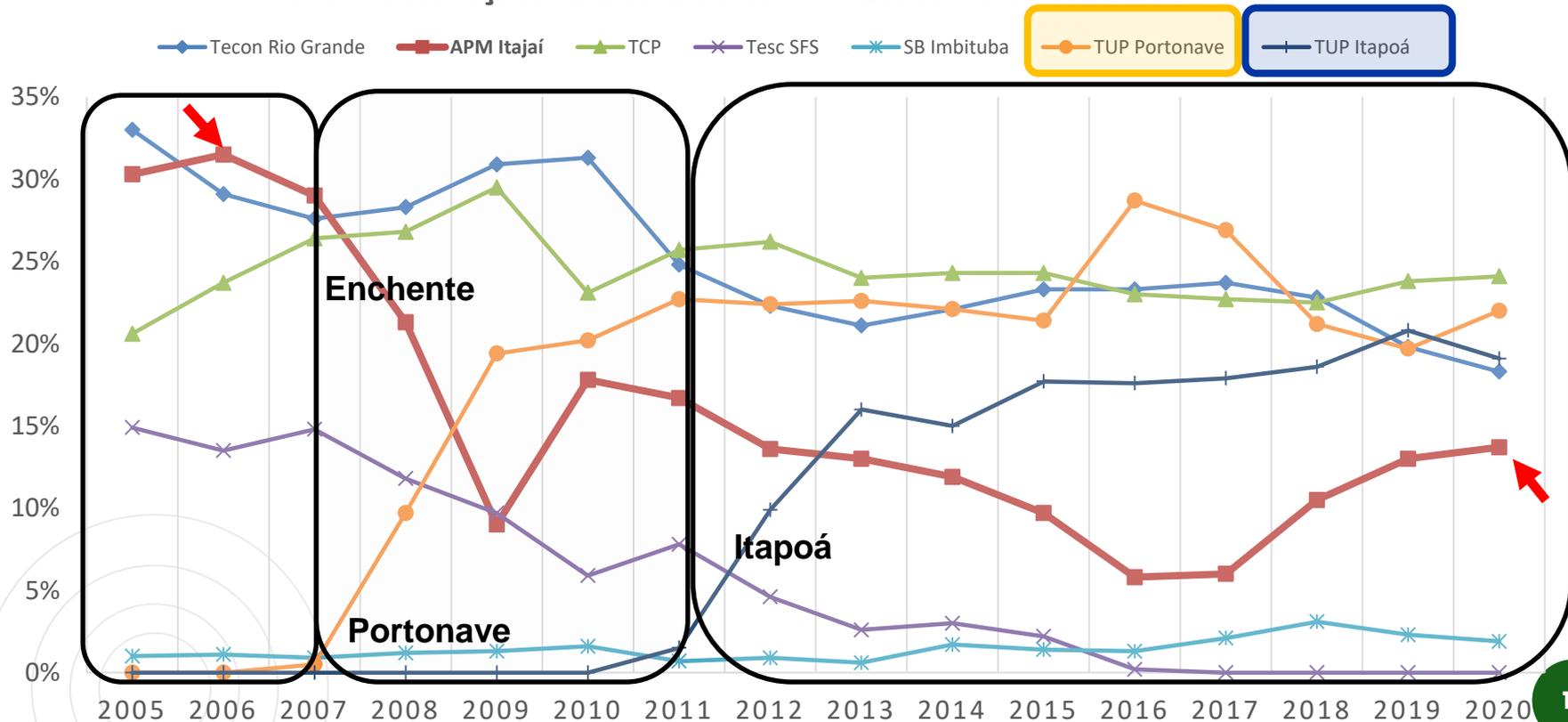
Verticalização com  
Armadores



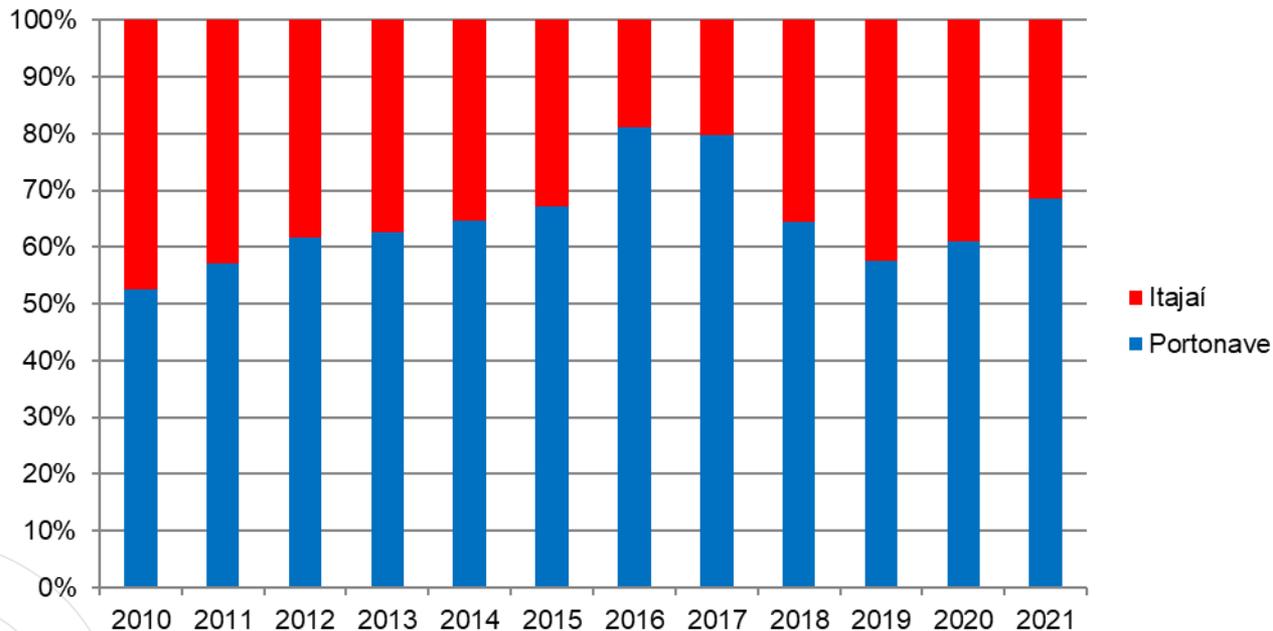
# Mercado de terminais de contêineres no Brasil – competitividade entre terminais – Região Sul (2005-2020)

Fonte: Antaq

## PARTICIPAÇÃO DE MERCADO: TERMINAIS REGIÃO SUL



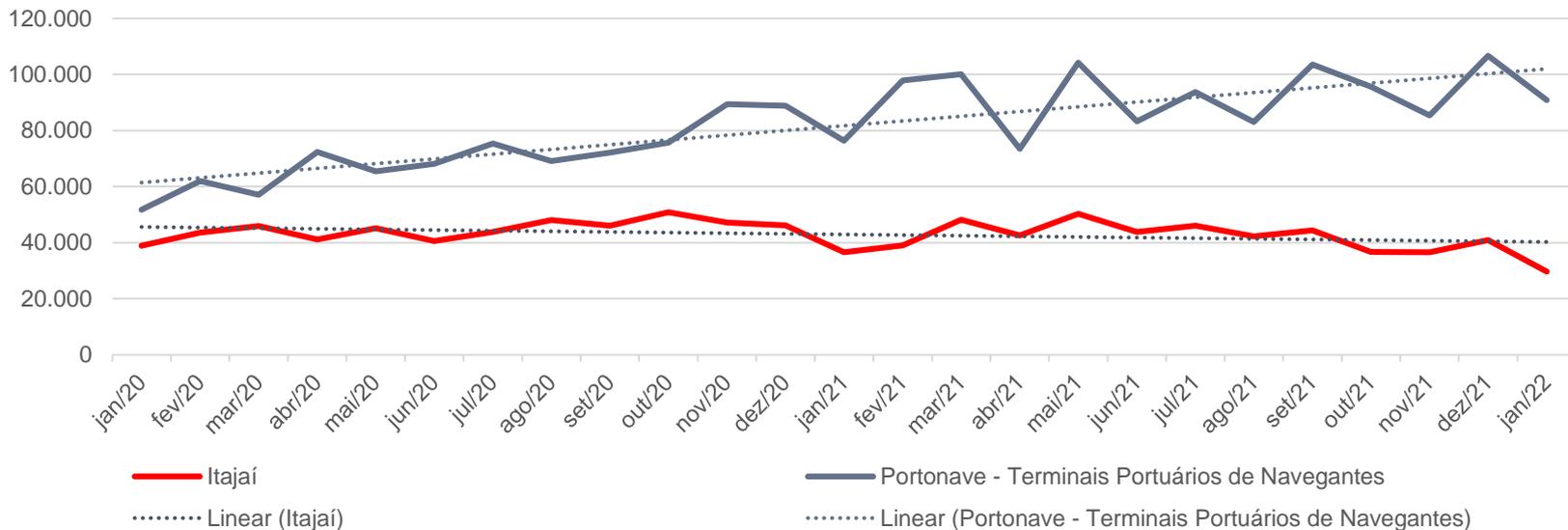
# Mercado Complexo – Marketshare



# Mercado de terminais de contêineres no Brasil – competitividade entre terminais – Complexo Itajaí (2020-2021)

Fonte: Antaq

## Movimentação Mensal de Contêineres - Porto de Itajaí e Portonave



Fonte: Antaq

**Nos últimos 2 anos, taxa de crescimento de Itajaí mostra-se estagnada, enquanto Portonave apresenta crescimento**

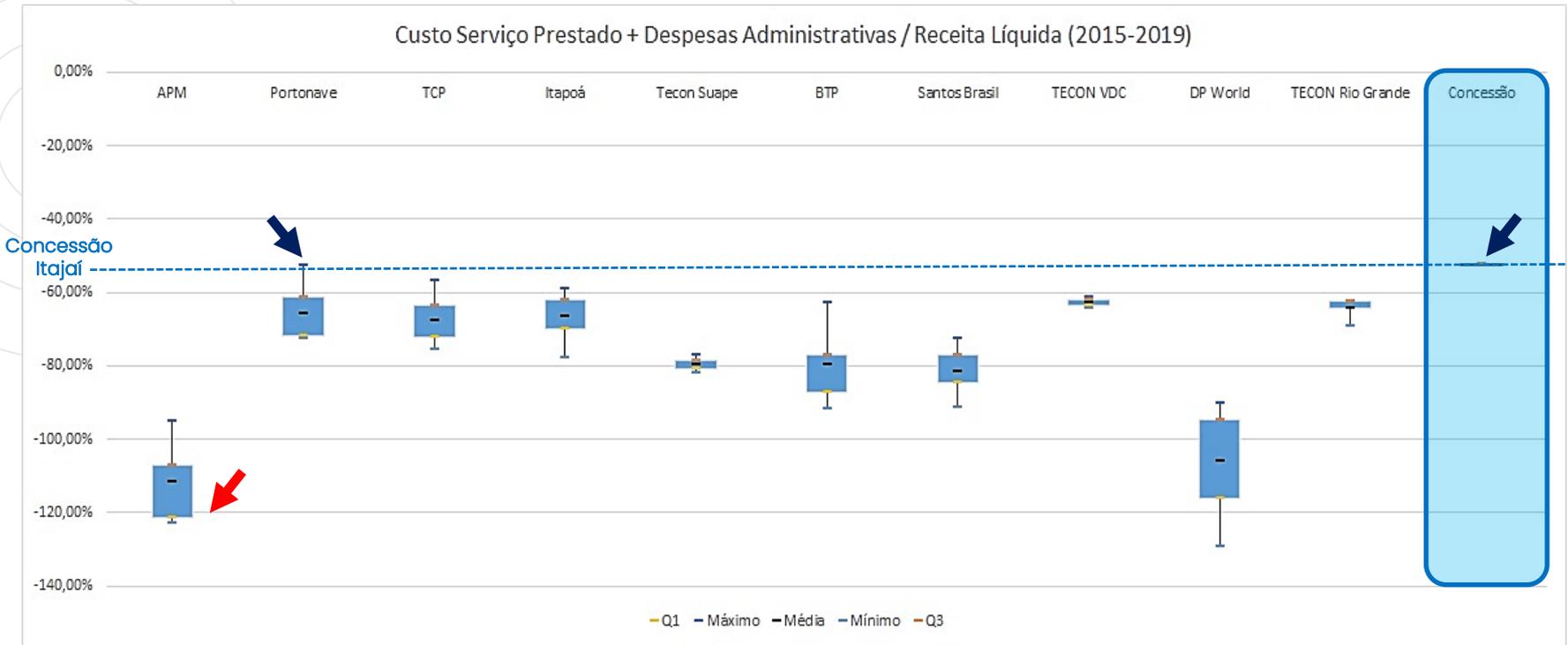
# Mercado de terminais de contêineres no Brasil – competitividade entre terminais – TOP 5 (2021)



**TOP 5 – Maiores Portos de Contêineres no Brasil (TEU)** 

	Instalação	Participação	Evolução	Navegação
<b>TOP 5</b> Portos de Contêiner <b>62%</b> 3,6 mi TEU	<b>Santos (SP)</b>	<b>30,0%</b>	<b>+17,5%</b>	82% Longo Curso 18% Cabotagem
	<b>Portonave (SC)</b>	<b>9,2%</b>	<b>+42,1%</b>	91% Longo Curso 9% Cabotagem
	<b>Paranaguá (PR)</b>	<b>8,8%</b>	<b>+14,5%</b>	82% Longo Curso 18% Cabotagem
	<b>DP World Santos (SP)</b>	<b>7,6%</b>	<b>+14,9%</b>	64% Longo Curso 36% Cabotagem
	<b>Porto Itapoá (SC)</b>	<b>6,6%</b>	<b>+9,0%</b>	79% Longo Curso 21% Cabotagem

# Modelo de exploração para o Porto de Itajaí: custos



**Custos dos serviço da APM em Itajaí estão entre os mais elevados**

# Condições de atratividade do projeto para o parceiro privado

Segurança jurídica

Escala – tamanho de área para desenvolvimento e expansão do empreendimento

Elevada eficiência nas operações

Rentabilidade do negócio via custos competitivos

Flexibilidade na gestão do empreendimento



3

# Definição do Modelo

# Premissas para a definição do modelo



Necessidade de vultosos investimentos



Cenário de restrições orçamentárias



Garantia da competitividade do Porto de Itajaí



Modelo regulatório que resguarde o interesse público

# Modelos de exploração

## PRIVATIZAÇÃO

### VENDA DE ATIVO PÚBLICO

- **VENDA** do bem público para particular.
- **PARTICULAR PASSA A SER PROPRIETÁRIO.**
- Pode **EXPLORAR O BEM DA FORMA COMO QUIZER**, nos limites da lei.

x Não é a proposta de modelo para o Porto de Itajaí

### CONCESSÃO

- Exploração do serviço **POR PRAZO DETERMINADO.**
- **PARTICULAR NÃO SERÁ PROPRIETÁRIO.**
- Regras para garantir o **INTERESSE PÚBLICO** (exemplo: indicadores de desempenho, tarifa regulada do canal).
- O particular fará **INVESTIMENTOS** (R\$ 2,8bi) e pagará **VALORES MENSAIS** ao poder público (conta vinculada).
- Bens reversíveis – todos os bens **PASSAM A PERTENCER AO PODER PÚBLICO** após concessão.
- **FISCALIZAÇÃO PERMANENTE** por parte do poder público.

✓ Proposta de modelo para o Porto de Itajaí

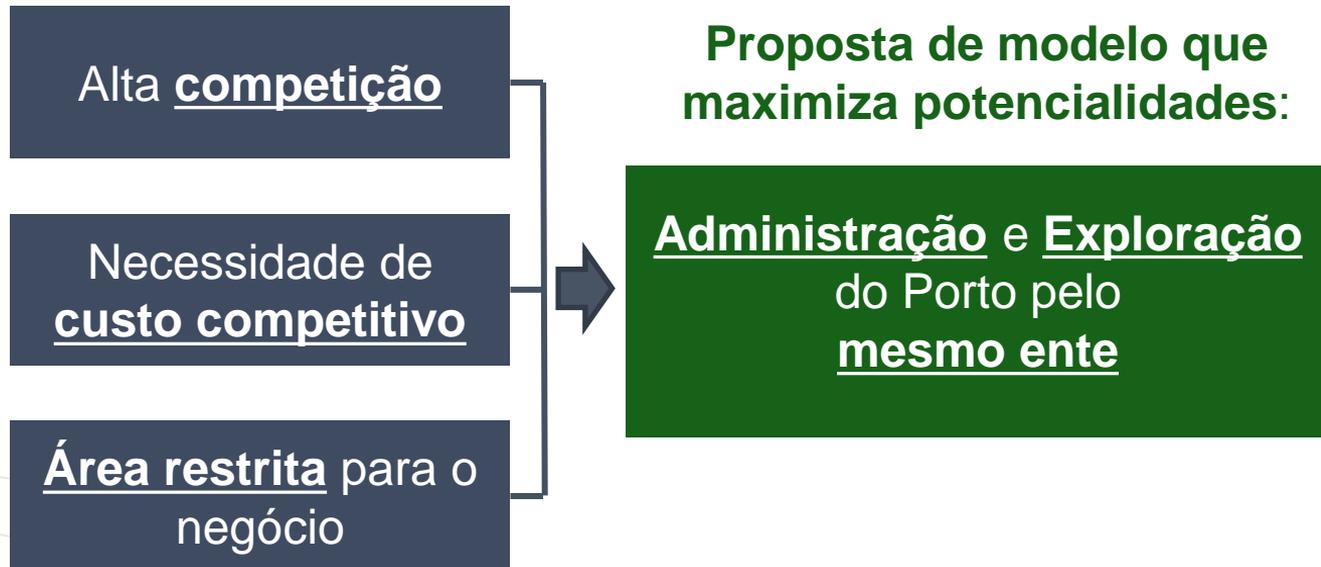
# Itajaí é um Porto Especializado

**Perfil de carga bem definido  
e dedicado**

**Operação majoritária com  
único operador**

**Mercado competitivo**

# Modelo de exploração para o Porto de Itajaí



# Enquadramento legal

## Concessão portuária

Cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado

Enquadramento – art. 20 Dec. 8.033/13

O objeto do contrato de concessão poderá abranger:

I - o desempenho das funções da **administração do porto** e a **exploração direta e indireta das instalações portuárias**;

II - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou

III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias.

# Objeto do Contrato de Concessão

Concessão do Porto de Itajaí, para Administração do Porto, ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura

Administração

Exploração

Ampliação e manutenção da infraestrutura

Possibilidade contratação operador pré-qualificado (desnecessidade arrendamento)

Prazo determinado

# Divisão de competências

## Concessionária

- Administração portuária
- Operação portuária
- Infraestrutura portuária
- Infraestrutura aquaviária
- Equipamentos

## Poder Público

- Turismo
- Esporte
- Lazer
- Relação Porto-Cidade

# Área e prazo

- **Área da Concessão:** Portaria MINFRA nº 28/20 (poligonal) mais área contígua TUP Braskarne menos áreas não essenciais à operação de contêineres:



- **Prazo de vigência:** 35 anos.
  - Prorrogação: por sucessivas vezes, até o limite de 70 anos.

# Áreas retiradas do escopo da Concessão

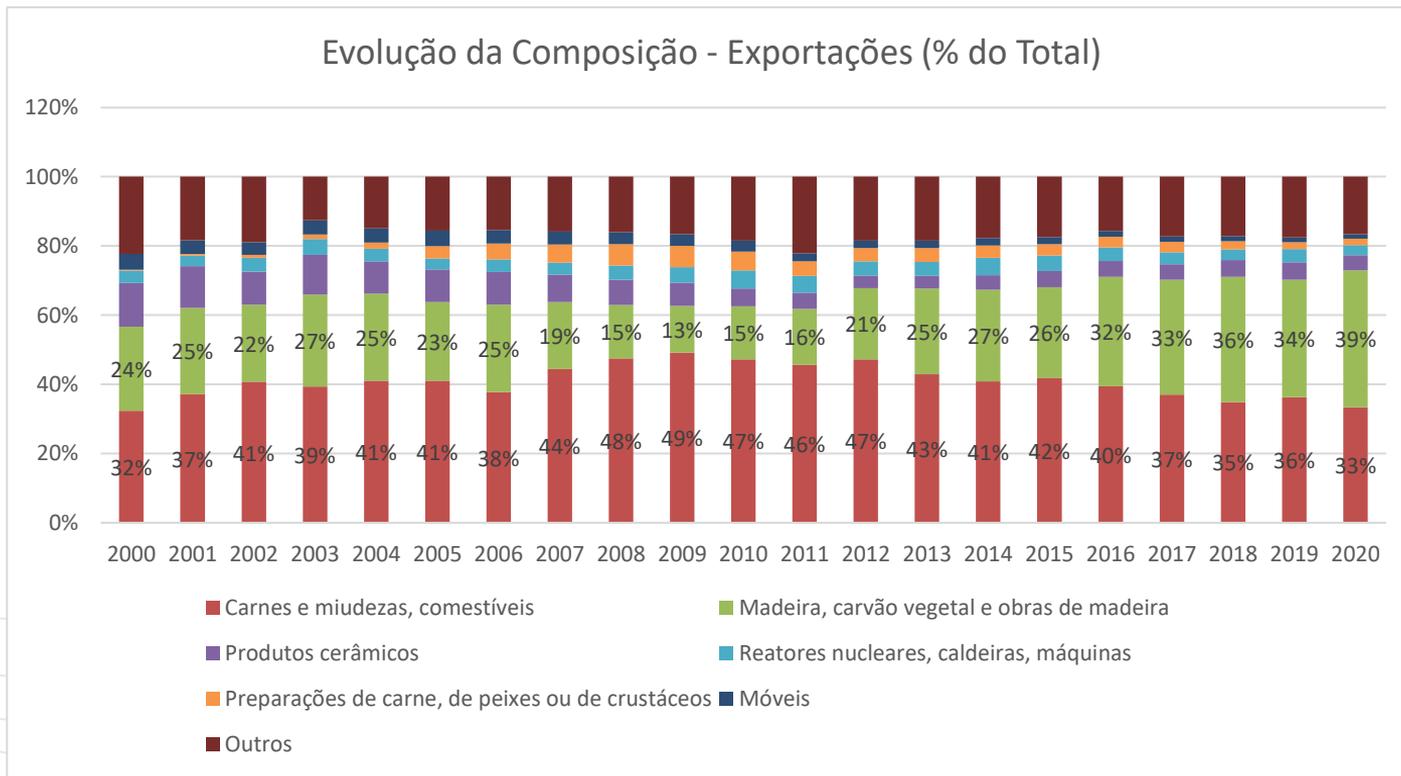
Terrenos	Un	Quantitativo
CCP – Centro Comercial Portuário	m <sup>2</sup>	32.653
CNA – Centro Náutico Ambiental (MARINA)	m <sup>2</sup>	22.723
Sede da Praticagem	m <sup>2</sup>	800
Ferryboat	m <sup>2</sup>	1.403
Casa da Antiga Inspetoria	m <sup>2</sup>	540
Sede Campestre do Atalaia	m <sup>2</sup>	16.521
Estação de Passageiros atual	m <sup>2</sup>	2.838
Nova Estação de Passageiros (a ser futuramente construída pelo Concessionário)	m <sup>2</sup>	nd



4

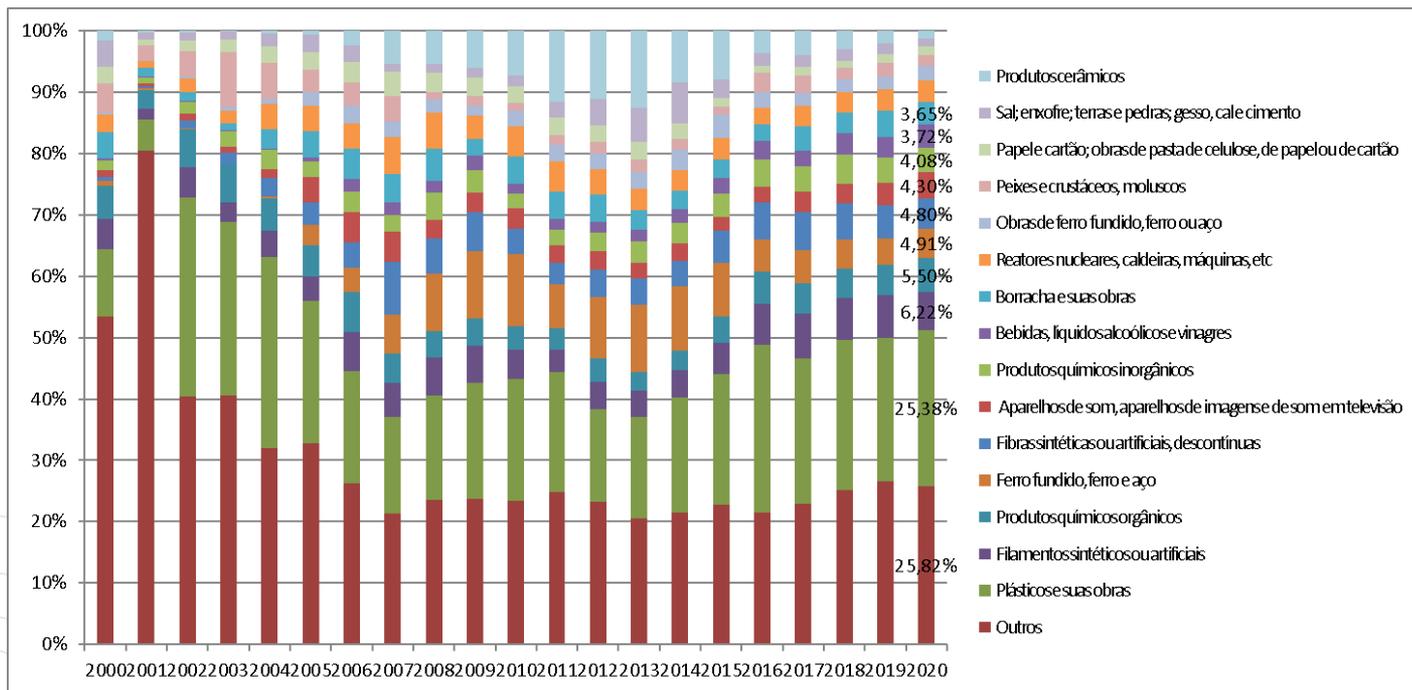
# Estudo de Viabilidade

# Mercado Complexo – Principais Cargas



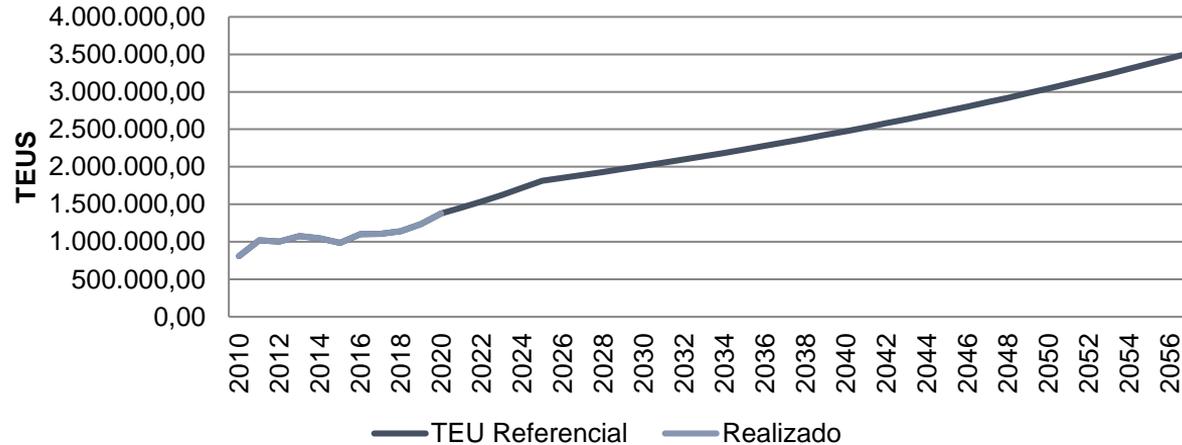
# Mercado Complexo – Principais Cargas

Evolução da Composição - Importações (% do Total)



# Macrodemanda - Complexo

## Macrodemanda do Complexo - Cenário Referencial - Containerizada

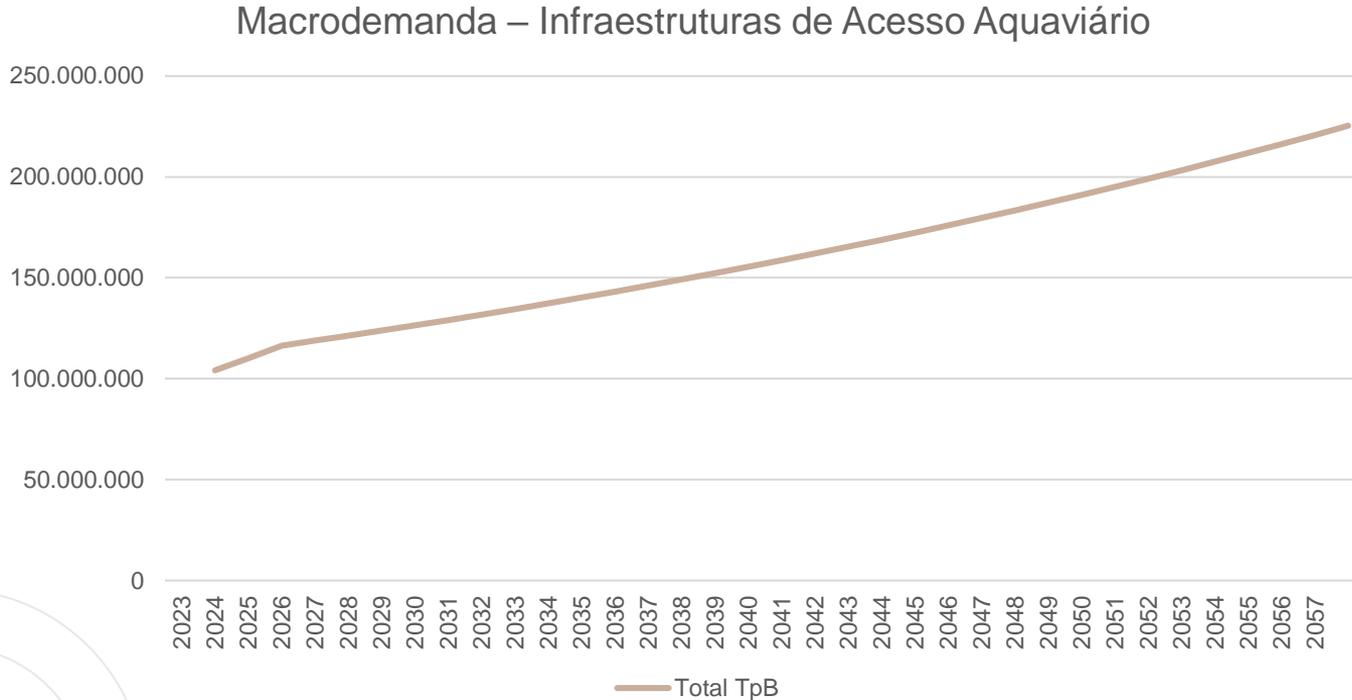


2021 – 2025: 5,69% a.a. – Taxa Histórica

2026 - 2057: 2,09% a.a. – Plano Mestre

Passageiros e demais cargas: demanda do Plano Mestre

# Macrodemanda – Complexo – TpB

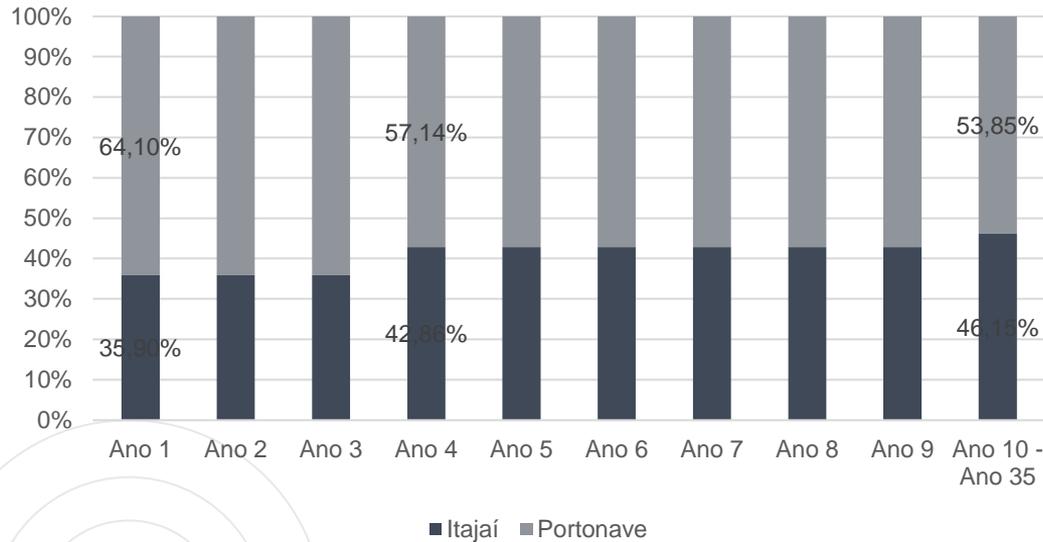


Taxa de conversão TpB/TEU: 63,95

Demais Cargas e passageiros: TpB das embarcações que historicamente escalam no Complexo

# Microdemanda – *share* projetado

Share projetado para o Complexo – Carga  
Conteinerizada



- *Share* baseado em premissas relacionadas aos planos de investimento para Itajaí e Portonave
- Cálculo das capacidades dinâmicas atreladas a cada etapa de expansão

# Receitas da Concessão

Preço – terminal de contêineres

Preço Complexo - Ponderado	TEU - 2019	Receita Bruta (R\$)	Receita Média Unitária
APMT Itajaí	523.916	276.039.000	526,88
Portonave	711.335	550.299.000	773,61
<b>Complexo</b>	<b>1.235.251</b>	<b>826.338.000</b>	<b>668,96</b>
IPCA - Índice de Correção	1,0477863	Receita Corrigida	700,93

*Revenue Cap* – Pela utilização das infraestruturas de acesso aquaviário (por TPB)

Tabela I - Calculada	Tabela I – conversão atual
R\$ 0,73	R\$ 0,71

# Receitas da Concessão

Receita Bruta (sem receita de construção)



Impostos sobre Receita - Terminal	%
PIS/COFINS	9,25%
ISSQN	2%
Impostos sobre Receita - Canal de Acesso	%
PIS/COFINS	9,25%
ISSQN	3,50%

# Investimentos

- Desenvolvimento do terminal, incluindo desapropriações **R\$ 667 milhões**
- Equipamentos **R\$732 milhões**
- Sistema de Acostagem **R\$ 87 milhões**
- Sistema Aquaviário **R\$ 426 milhões**
- *Retrofit* **R\$ 731 milhões**

**R\$ 2,8 bilhões**  
**de investimentos**

R\$ 920 milhões investidos nos primeiros 3 anos de contrato



# Relação Porto-Cidade:

## Investimentos operacionais com impacto positivo na relação Porto-Cidade

### A) Investimentos já previstos no Capex da Concessão

-	Investimentos previstos no CAPEX	Valor (milhões de R\$)
1	Contenção da margem direita do canal ao longo da Avenida Prefeito Paulo Bauer com cortina de estacas prancha	52,3
2	Readequação Molhe Norte - Navegantes (Fase 2)	196,1
3	Implantação do Novo Terminal de Passageiros - novo píer e condições de acesso aquaviário	110,9
<b>Total</b>		<b>359,3</b>

**B) Possibilidade de inclusão** de novos investimentos fora da área do Porto Organizado, em acréscimo ao Capex atual, ou **ao longo do período de concessão** por meio da Conta Vinculada

# Relação Capital – Trabalho:

## Estimativa de geração de postos de trabalho durante execução dos investimentos

Para os **9 anos (2023-2032)** previstos de execução dos investimentos

No **valor de investimento de R\$ 1,077 bilhão\***

Estima-se a geração de postos de trabalho de:

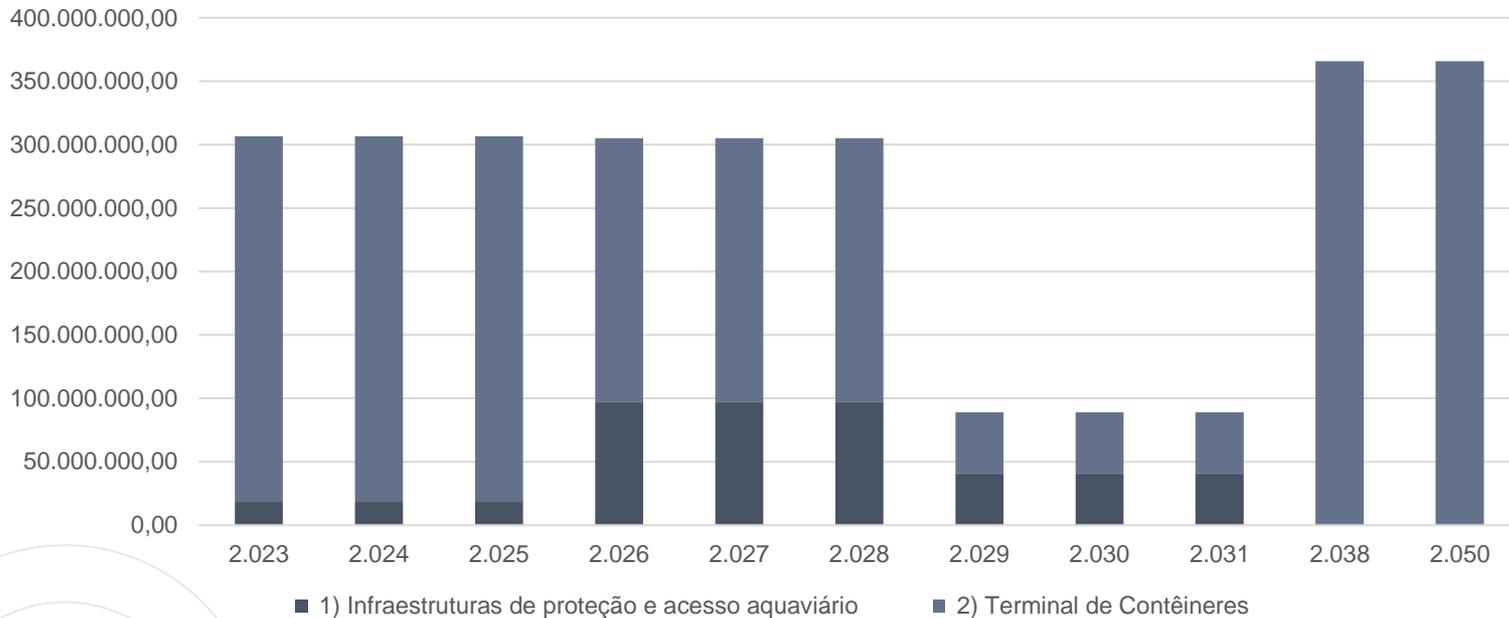
Empregos diretos	609
Empregos indiretos	287
Efeito-renda	937
<b>Total</b>	<b>1.833</b>

\* Investimentos referente a obras.

Fonte: Calculadora de Empregos  
Observatório Nacional de Transporte e Logística – ONTL/EPL  
<https://ontl.epl.gov.br/aplicacoes/calculadora-de-empregos/>

# CAPEX

## CAPEX



# Novo Terminal de Contêineres

- 8 novos Portêineres, com até 4 equipamentos por navio  
(atualmente o porto conta com 2 portêineres)  
(lança até a 22ª fila x 16ª fila atualmente)
- Pátio com 30 RTGs para até 6 de altura
- 3.960 tomadas *reefer*
- 6 *Gates In* e 3 *Gates Out* automatizados



Paranaguá, 2018  
(TCP)



**126 unid/h**  
**de prancha operacional**

Em 2020, foi de 45 unid/h em Itajaí

**37.152 TEU**

**de capacidade estática**

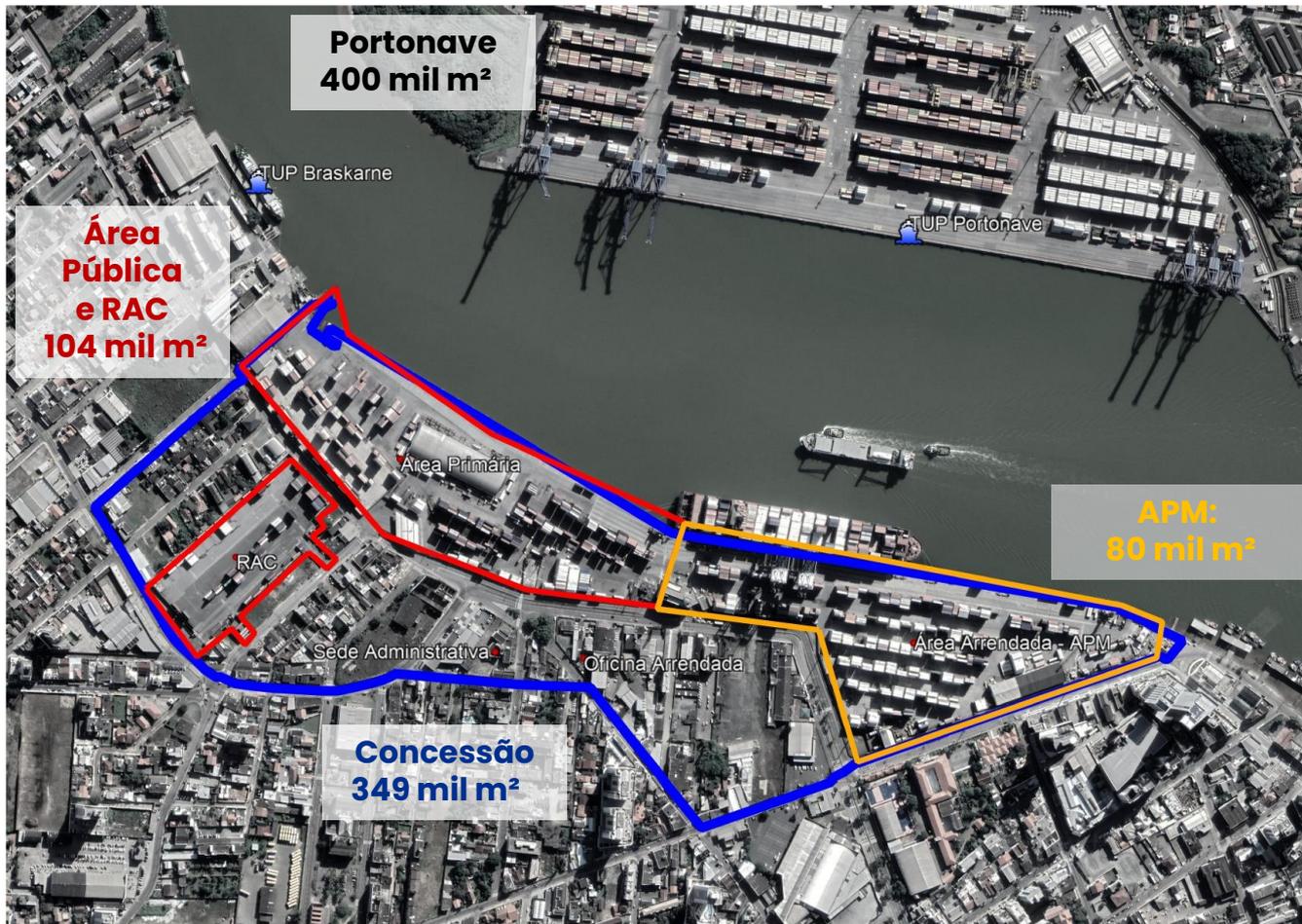
Capacidade estática atual de 13.452 TEU

**1,2 milhão TEU/ano**

**de capacidade operacional**

Capacidade operacional atual de 590 mil TEU/ano

# Pátios de Armazenamento Existentes

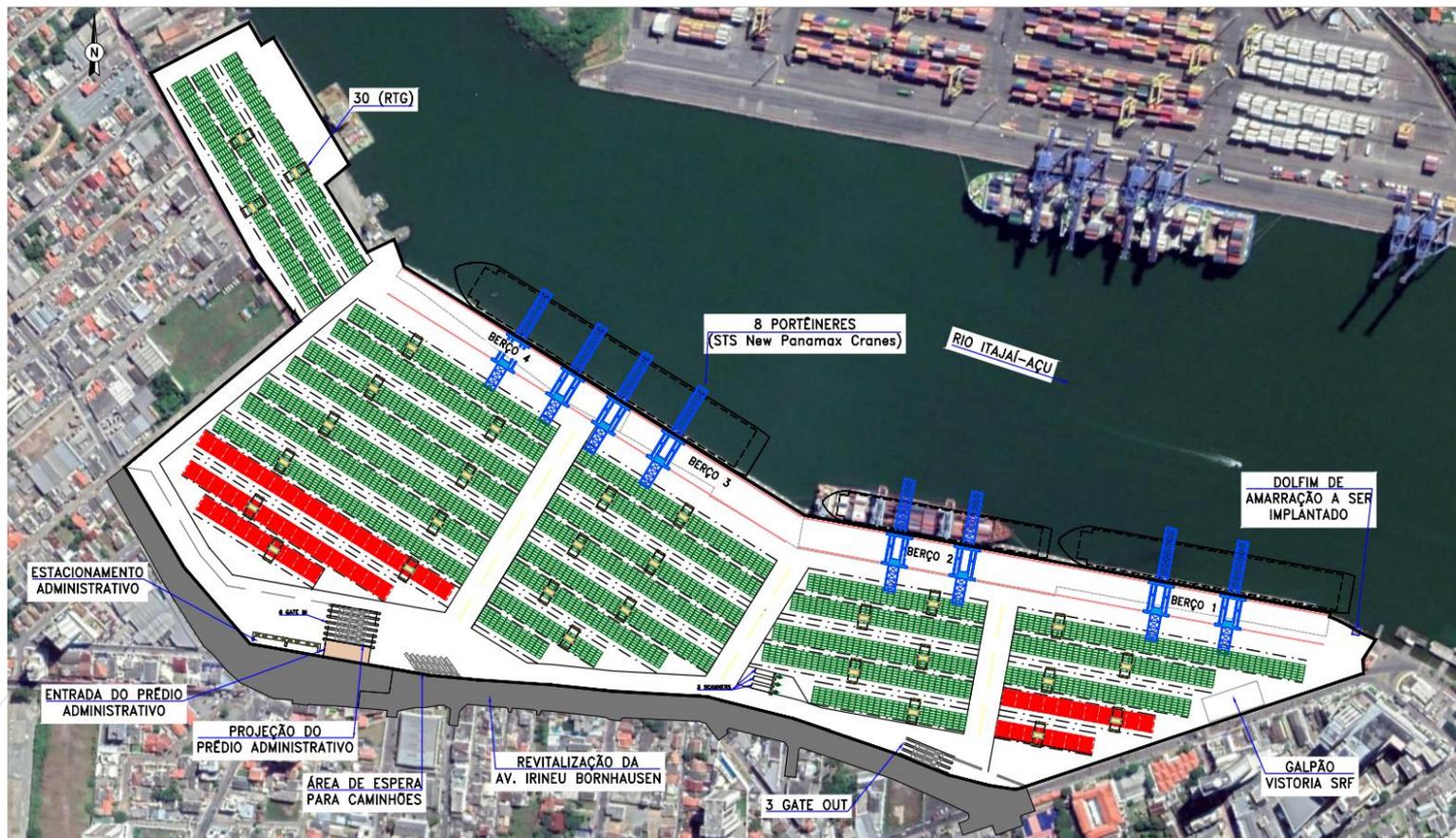


**Compatibilidade do novo terminal com a Poligonal (Portaria Minfra nº 28/2020)**

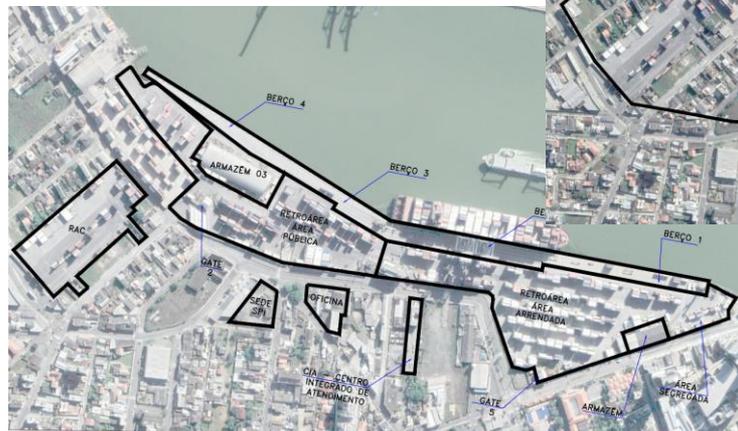
**Ampliação das áreas de pátio para 349 mil m<sup>2</sup>**

**↑ Aumento de 90%**

# Resultado esperado do projeto



# Faseamento do plano de expansão



**Ano  
2023 a 2025**



**Ano  
2026 a 2028**



**Ano  
2029 até final**

# Acesso Aquaviário

- Canal para navios de 366m de LOA no curto prazo e depois 400m
- Novo Molhe Norte (Navegantes)
- Dragagem para calados operacionais de 14,5m

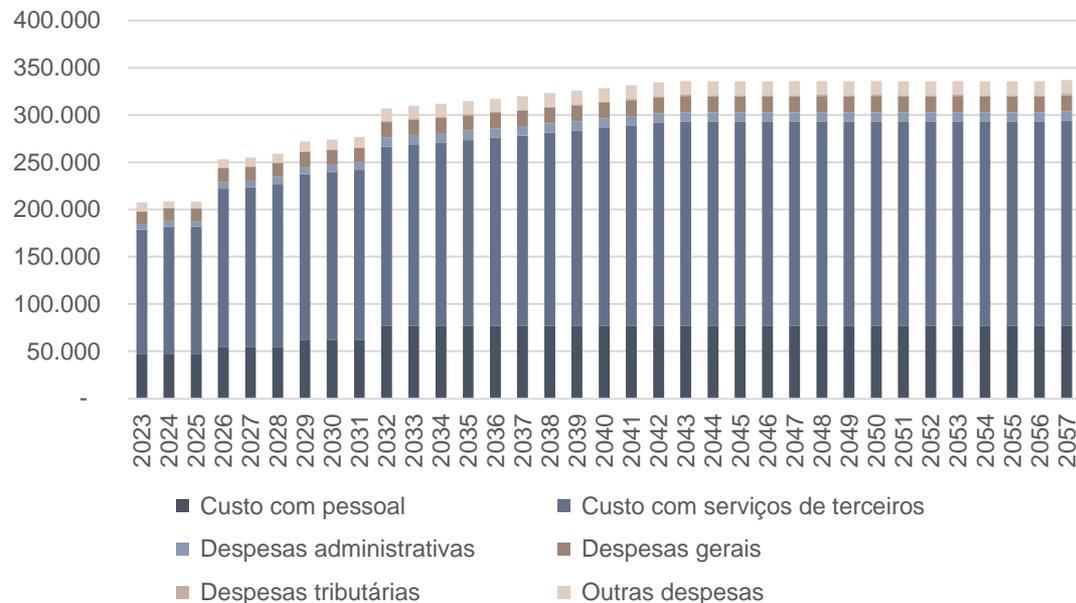


Itajaí, 2020  
(NSC Total)

# Custos e Despesas

Linha de Custo/Despesa	%
OGMO - variável	29,57%
Pessoal Operacional - Terminal	22,41%
Dragagem de Manutenção	12,98%
Utilidades - Variáveis	9,29%
Seguros	3,91%
Outros	3,88%
Pessoal Administrativo	3,01%
Equipamentos - manutenção e peças	2,88%
Manutenção Infra - civil/estrutural	2,55%
OGMO - fixo	2,27%
Segurança	1,11%
Demais Despesas	6,14%

## OPEX



# Relação Capital – Trabalho:

## Postos de trabalho na Administração Portuária e Operações

		Nº Postos de Trabalho
<b>Modelo atual</b> Dez/2020	Administração Portuária (SPI)	182
	Operacional (APM Terminals)	396
	OGMO (TPAs)	506
	<b>Total</b>	<b>1.084</b>
<b>Modelo proposto</b> <b>estimativa</b> Plena capacidade do empreendimento com 100% de demanda	Administração Portuária + Operacional (concessionária)	1.182
	Terceirizados (concessionária)	63
	OGMO (TPAs)	767
	<b>Total</b>	<b>2.012</b>

**Aumento esperado de 86% no número de postos de trabalho na administração e operação portuária do Porto de Itajaí**

# Relação Capital – Trabalho: Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs)

**Modelo de gestão proposto não altera regime atual de mão-de-obra quanto ao Trabalhador Portuário**

Porto de Itajaí permanece um Porto Organizado

Logo, as **condições de “Trabalho Portuário” previstas no Capítulo VI da Lei nº 12.815/2013 permanecem válidas para o regime de concessão do Porto de Itajaí** nos termos do modelo proposto

Obs.: Somente uma alteração legal poderia alterar a obrigatoriedade de contratação do Trabalhador Portuário Avulso (TPA) pelo operador portuário concessionário do Porto de Itajaí e de constituição de um Órgão Gestor de Mão-de-Obra (Ogmo)

# Premissas do Modelo

- Modelo Real
- Data Base: Janeiro de 2021
- 35 anos de contrato (2023-2057)
- Duas unidades de negócio: Terminal de contêineres de Itajaí e Canal de Acesso e Infraestruturas de proteção
- Aproveitamento da *expertise* advinda do Programa de Arrendamentos Portuários – PAP
- WACC : 8,73%

# Resultados econômicos financeiros

Resultados	kR\$
Receitas Totais (sem receita de construção)	29.403.511
Valor Contrato (VPL das Receitas Totais)	7.793.167
Custos e Despesas Totais (sem custo de construção)	10.802.653
CAPEX (com efeitos do REIDI)	2.779.375
VPL do Projeto (sem contribuição variável)	1.359.305
VPL do Fluxo do Projeto	1.045.275

Contribuição	Valor (R\$)	% do Valor Econômico
Valor de Outorga mínima	603.064.867,68	70,02%
Contribuições Fixas	35.876.572,93	29,98%

<b>Valor Econômico</b>	
<b>Valor Presente Líquido do fluxo de caixa do projeto</b>	<b>1.045.275</b>
<b>(+/-) Ajustes no VPL</b>	<b>(183.955)</b>
<b>(+) Custos únicos</b>	<b>(183.955)</b>
(-) Indenização por ativos	(44.403)
(-) Reequilíbrio APMT	(133.544)
(-) Custo com Leilão	(842)
(-) Reembolso EPL	(5.166)
<b>Valor Econômico</b>	<b>861.321</b>

# Obrigações da Concessionária

Prévia a assinatura do contrato		Valor
Pagamento de Outorga Inicial		603.065
Valor da Garantia da Proposta		77.932
Indenização de Ativos		44.403
Reequilíbrio APMT		133.544
Custo do Leilão		842
Reembolso EPL		5.166
Durante execução do objeto		Valor
Capital Social Mínimo		555.875
Contribuição variável	52,72 por TEU movimentado no Terminal de Contêineres	
Contribuição Fixa	35.876.572,93, do sexto ao trigésimo ano da concessão	
Manter Garantia Execução		194.829
Investimentos*		2.833.556

5

# Meio Ambiente

# Licenciamento Ambiental

- Continuidade da Operação e Obras já licenciadas: Aproveitamento de Processos existentes (IMA/SC)
- Obras não licenciadas e Renovação da Licença de Operação: IBAMA
- Patrimônio Arqueológico: Execução do Termo de Referência nº 16/2019 do IPHAN



# Relação Porto-Cidade

## Continuidade na execução de programas

- Programa Escola no Porto
- Programa de Separação de Resíduos Sólidos
- Seminário Porto-Cidade
- Projeto Juntos pelo Rio
- Projeto Içando Velas para o Futuro
- Programa Porto Saudável
- Monitoramento da Pesca Artesanal



# Passivos Ambientais

- Área classificada como **Potencialmente Contaminada**.
- Elaboração do Estudo de Avaliação Ambiental Prévia, o qual identificará possíveis contaminações.
- Os passivos ambientais não conhecidos, identificados pela concessionária em até um ano após a Data de Assunção, serão de responsabilidade do Poder Concedente.



# Custos Ambientais

- **CAPEX** R\$ 1,2 milhões/ano
- **OPEX** R\$ 3,1 milhões/ano





6

# Disposições contratuais

# Etapas de Transição



## Objetivos

- Transferência sem interrupção das operações portuárias.
- Segurança operacional e jurídica.
- Período de adaptação para proposição do planejamento pela Concessionária.

# Encargos

Valor de outorga



Valor pago pela Concessionária em contrapartida ao direito de prestação dos serviços públicos de administração do Porto Organizado e exploração das suas instalações – BID do leilão.

Contribuições periódicas



Valores devidos pela Concessionária ao Poder Concedente pela exploração das Atividades, resultado do VPL da modelagem.

Contribuição fixa (valor fixo anual) + Contribuição variável (sobre a movimentação).

Verba de fiscalização



Encargo contratual devido pela Concessionária à ANTAQ, destinado à “cobertura de despesas com a fiscalização da **Concessão**”.

Valor fixo, com incidência anual, pago mensalmente.

**Indenizações** – Obrigações prévias à celebração do Contrato

- Compra de equipamentos não reversíveis – **R\$ 44.402.931,21**.
- Ressarcimento relativo a reequilíbrio da atual arrendatária – **R\$ 133.544.205,74**.

# Remuneração



## Receitas não tarifárias

**Preço** – Valor cobrado pela Concessionária decorrente da operação portuária.

- Possibilidade de exploração de áreas não afetadas às operações.
- Demais Atividades não remuneradas por tarifas.



## Receitas Tarifárias

**Tarifa** – Infraestrutura de Acesso aquaviário (Tabela I).

- Fase de Transição Tarifária (6 meses) – Concessionária deverá observar o valor Teto Tarifário de R\$ 0,73 por TpB.
- Alteração por reajuste anual, revisão dos parâmetros da concessão (quinquenal) ou proposta apoiada.

# Mecanismos de Proteção



## Qualificação Técnica

- A Proponente deverá ser Operador de Terminal Portuário de Contêineres



## Proibição de Tratamento Discriminatório

- Dever da Concessionária atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de movimentação de cargas, considerando disponibilidades e condições gerais das Atividades



## Matriz de Riscos Equilibrada

- Exemplos: Risco de demanda e de cronogramas da Concessionária; custos excedentes da remoção do navio Pallas para o Poder Público



## Regras para Gestão do Acesso Aquaviário

- Visam assegurar que a concessionária assegurará o interesse dos demais usuários



## Parâmetros da Concessão

- Buscam assegurar o bom desempenho da Concessionária no cumprimento das Atividades.

# Acesso Aquaviário

## Transparência

- Subsidiária integral para gestão do acesso aquaviário

## Eficiência

- Índice de Qualidade do Serviço

## Isonomia

- Alinhamento de interesses, proposta apoiada

# Parâmetros da Concessão

## IQS

Desempenho referente à  
Infraestrutura do Canal de  
Acesso Aquaviário

- Manutenção da profundidade mínima esperada
- Índice de eficácia de balizamento
- Crescimento do porte dos navios (navio de maior frequência)
- Crescimento do porte dos navios (maior navio)

O Fator Q (soma dos 4 IQS) impacta na Receita Teto da Tabela I.

## Indicadores de desempenho

Desempenho referente ao  
terminal de contêineres e  
questões ambientais

- Prancha média geral
- Desempenho da gestão ambiental
- Impacto do fluxo de caminhões nos *gates*
- Conformidade no atendimento à regulação setorial

Não execução dos Indicadores de Desempenho enseja aplicação de infração administrativa conforme regulamentação da ANTAQ.

# Mecanismos de flexibilização



## Proposta Apoiada

- A qualquer tempo, apoiada armadores ou demais usuários do acesso aquaviário.
- Visa alterar Tarifação, Indicadores de Desempenho e novos investimentos no Acesso Aquaviário.



## Comitê de Resolução de Disputas e Arbitragem

- Prevenção de desacordos e solução de divergências entre Concessionária e Poder Concedente.
- Caso uma Parte não cumpra solução a que se comprometeu no Comitê, a outra Parte poderá submeter a questão à arbitragem.



## Conta Vinculada

- Visa direcionar recursos da exploração do Porto para a região, tendo em vista caráter não arrecadatório da Concessão.

# Conta Vinculada



**Visa manter recursos da Concessão na região, para uso local.**

## Depósitos

- Valor de Outorga (BID) + Contribuições Fixa e Variável

## Finalidades

### Novos investimentos fora do Porto

Melhorias operacionais envolvendo Porto-Cidade

Exemplos:

- Acessos terrestres
- Dragagens ambientais

### Intempéries climáticas

Recomposição de infraestruturas danificadas

Exemplo:

- Cheia do rio Itajaí-Açu (2008)

### Reequilíbrio

Riscos alocados ao Poder Concedente

Exemplos:

- Investimentos não previstos.
- Novas expansões.

\*Caso não utilizados, os valores serão repassados ao Poder Concedente.



# Consulta aos Usuários

## Consulta aos usuários

Induzir cooperação e compartilhamento de informações entre Concessionária e partes interessadas, promovendo acordos e soluções negociadas.

A Concessionária deverá consultar os Usuários em relação a:

- Propostas para cumprimento das obrigações previstas no Anexo 1, em particular no que se refere aos projetos de investimentos e à elaboração de alteração ou atualização do PDZ e do REP;
- Propostas para a remuneração pelas Atividades desempenhadas pela Concessionária; e
- Propostas de tarifação.

A Concessionária deve estipular procedimentos para promover a efetividade das consultas, seguindo boas práticas como as recomendadas em manuais de organizações internacionais.



# Governança Corporativa

## Plano de Responsabilidade Social e Corporativa – PRSC



- Dever da Concessionária de implementar **programas socioambientais** e de geração de externalidades positivas à **força de trabalho**, **famílias** e **comunidade local**.
- Visa incorporar **responsabilidade social** corporativa em sua estrutura organizacional, presente em Autoridades Portuárias de referência no mundo, com vistas a trazer benefícios na **relação porto-cidade**, tais como:
  - **Sustentabilidade do ecossistema local**.
  - **Envolvimento da comunidade local** nos projetos.
  - Desenvolvimento de **conhecimentos, habilidades e atitudes referentes à educação ambiental**.
  - **Saúde pública** e **qualidade de vida da população do entorno** do Porto Organizado.
- **A Concessionária deverá implantar o PRSC a partir do 3º ano contado**. Atualização a cada 5 anos, mediante **Consulta aos Usuários**.

7

# Cronograma

## Estágio atual de desenvolvimento do projeto

- 3 audiências públicas já realizadas:
  - Câmara dos Vereadores (ago/21)
  - Senado Federal (out/21)
  - Assembleia Legislativa (nov/21)
- Mais 40 reuniões : SPI, MINFRA, ANTAQ, Portonave, APM, Sindicatos, consultores
- Consultoria especializada do consórcio DEMAREST-MIND-EXE
- Levantamentos de mercado, pesquisas jurídicas, coletas de dados, **simulação de cenários** etc



# Cronograma da Desestatização do Porto Organizado de Itajaí

Abertura de Audiência Pública  
– 24/02/22 a 10/04/22

Acórdão Tribunal  
de Contas (TCU)

Leilão





Obrigado!



**EPL.**

*Empresa de Planejamento e Logística S.A.*