

Audiência Pública

CONCESSÃO PARCIAL DOS PORTOS DE SALVADOR, ARATU-CANDEIAS E ILHÉUS

Agosto de 2025

CLASSIFICAÇÃO: Documento Ostensivo

MINISTÉRIO DE
PORTOS E
AEROPORTOS

PROGRAMA DE
PARCERIAS DE
INVESTIMENTOS

PPI

BNDES

HISTÓRICO NORMATIVO



SSD



ATU



ILH



PROGRAMA DE
PARCERIAS DE
INVESTIMENTOS

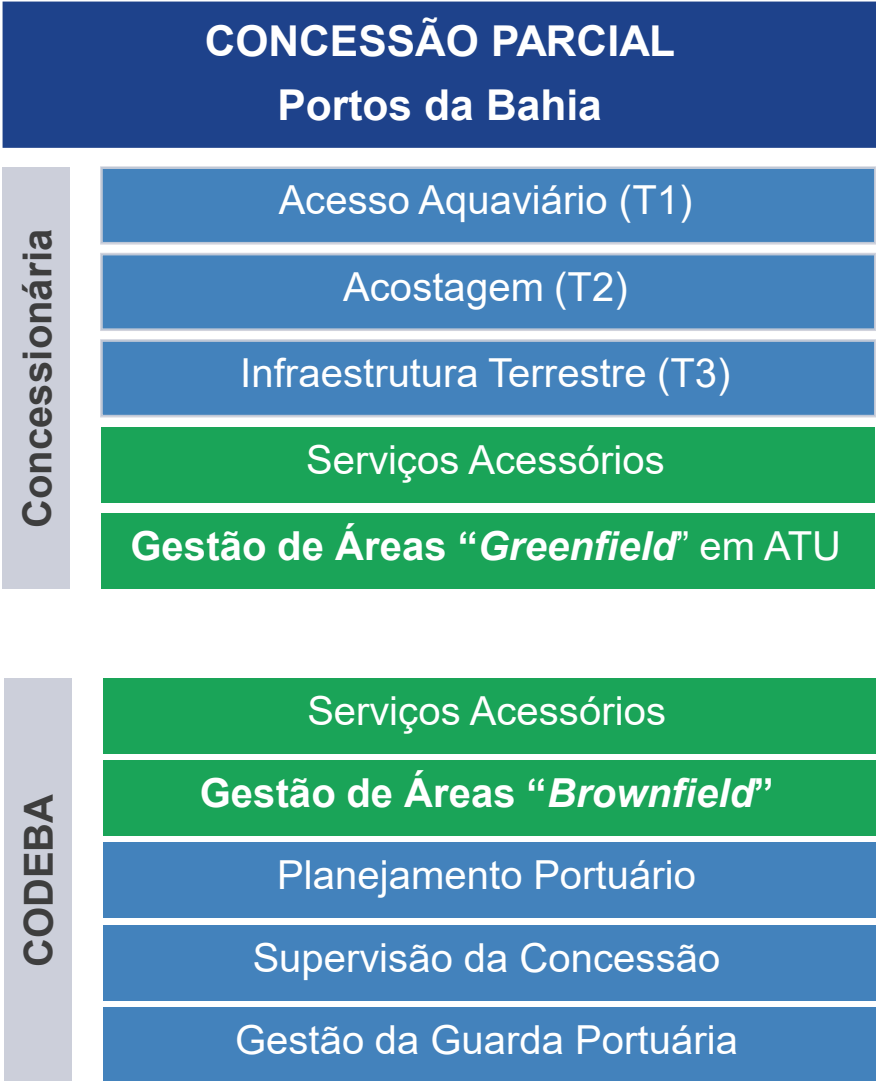


MINISTÉRIO DE
PORTOS E
AEROPORTOS

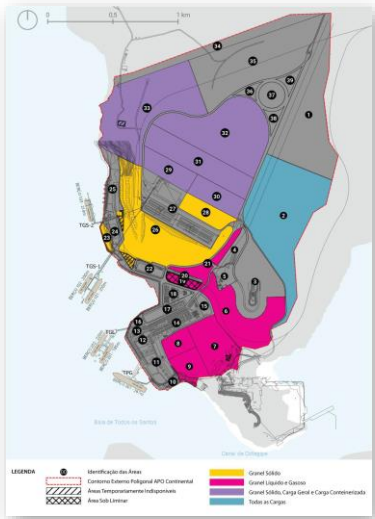


- ✓ **Coordenação:** Ministério de Portos e Aeroportos
- ✓ **Dispositivo Legal:** Decretos Presidenciais nº 10.635/2021 e nº 11.909/2024 qualificaram CODEBA no âmbito do PPI e a incluíram no PND, **abarcando a hipótese de concessão parcial (com manutenção da Autoridade Portuária Pública).**
- ✓ **Escopo:** **concessão parcial** dos portos de SSD, ATU e ILH, incluindo (i) **Acesso Aquaviário**; (ii) **Infraestrutura de Atracação**; (iii) **Acesso Terrestre**; (iv) Gestão de Áreas Operacionais e Não Afetas à Operação **Greenfield** (Aratu).
- ✓ **Administração Portuária Pública:** **CODEBA** como **interveniente-anuente**, responsável pela administração e planejamento dos Portos Organizados, excetuando-se atividades atribuídas à Concessionária.

RESUMO DO MODELO DA CONCESSÃO - ATRIBUIÇÕES



Áreas Greenfield em Aratu (em cores):



Padronização com base no modelo de política pública definido para o projeto de Concessão do Canal de Acesso do Porto de Paranaguá, no que couber

GOVERNANÇA NO CONTRATO DE CONCESSÃO PARCIAL



COMITÊ DE DRAGAGEM

Formado pela Concessionária e demais atores e **presidido pela CODEBA**, que analisará o **planejamento dos serviços de dragagem**, visando à transparência das condições operacionais nos Acessos Aquaviários dos Portos Organizados de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus.

COMITÊ DE GOVERNANÇA DO PDZ

Formado pela **CODEBA e pela Concessionária** com a função de elaborar propostas de atualização e/ou alteração do PDZ, cabendo ao Poder Concedente decidir sobre eventuais divergências.

ELABORAÇÃO DO REP

A cargo da CODEBA, com direito de manifestação pela Concessionária, cabendo ao Poder Concedente decidir sobre eventuais divergências.

FISCALIZAÇÃO DA CONCESSÃO

Realizada **pela ANTAQ, com auxílio da CODEBA**. Envolve questões como verificação de cumprimento das obrigações de investimento, monitoramento dos indicadores, atendimento aos regulamentos, entre outros.

FRENTES DE ESTUDOS

ESTUDO DE MERCADO

- Demanda potencial por carga
- Capacidade instalada e necessidades de ampliação para recebimento de carga
- Projeção de frota e possíveis restrições de infraestrutura

ESTUDO TÉCNICO OPERACIONAL

- Infraestrutura necessária para atendimento da demanda projetada
- Obras de melhoria e ganhos de eficiência operacional (canal, berços, ferrovia, dragagem, etc.)



ESTRUTURAÇÃO DE RECEITAS

- Avaliação de alteração da estrutura tarifária atual
- Otimização das receitas patrimoniais
- Busca por receitas acessórias

MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO

- Modelagem dos parâmetros definidos pelos demais estudos
- Modelagem de diversos cenários para estudo de mercado, técnico-operacional, de receitas, e institucional-regulatório

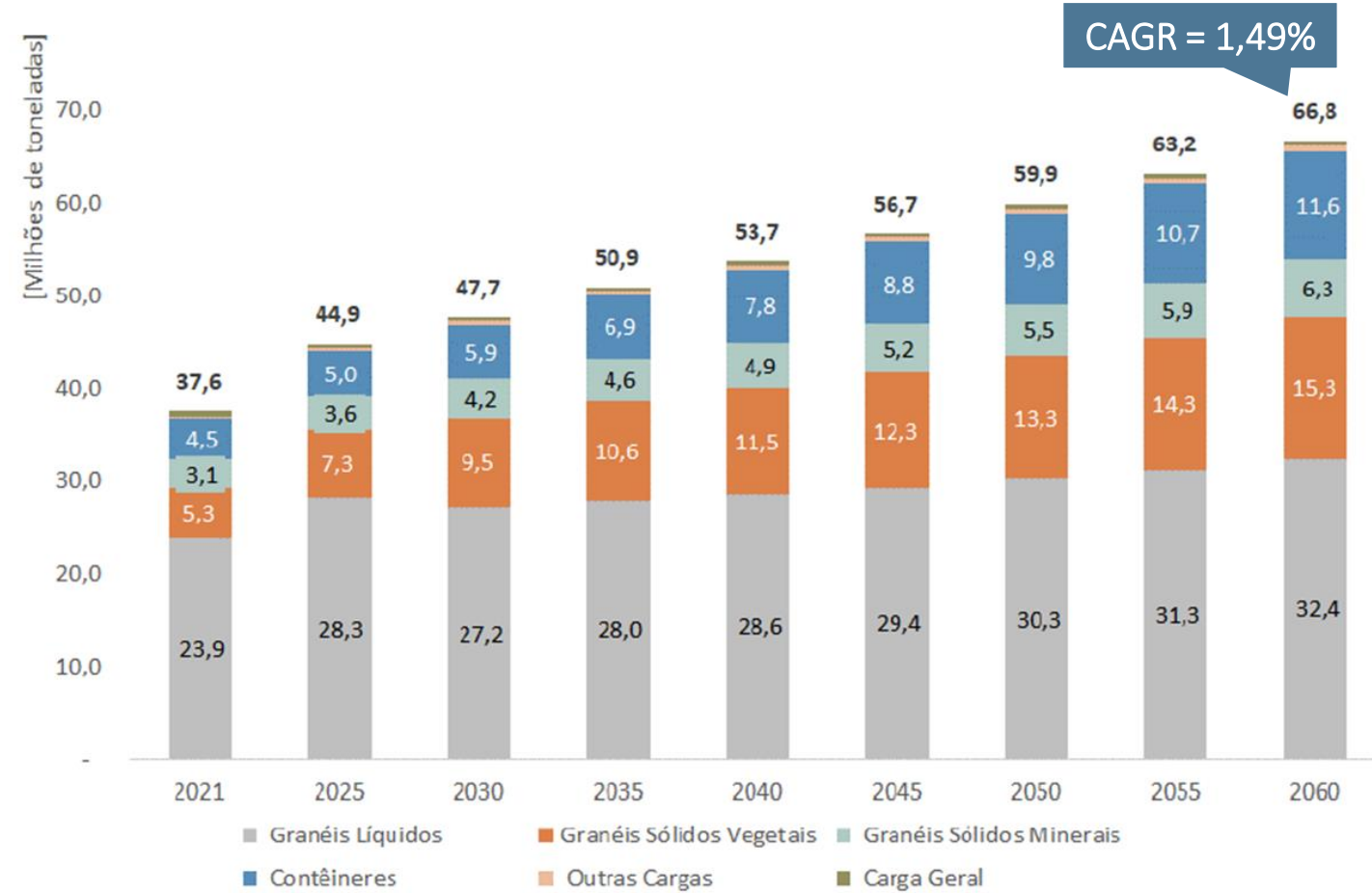
MODELO INSTITUCIONAL REGULATÓRIO

- Definição do modelo mais adequado e com melhor atratividade para poder público e privado
- Condições e necessidades de modificações para atendimento do modelo escolhido

ESTUDO DE MERCADO (DEMANDA) – METODOLOGIA E PREMISSAS

■ Fontes macroeconômicas usuais, entrevistas e estudos/dados microeconômicos ligados às dinâmicas regional e setorial pertinentes.

Crescimento Anual (Projeção)	
Contêiner	PIB BR = 2,5% a.a.
G.Sólido Vegetal	MAPA + ATU18 = 2,75% a.a.
G.Sólido Mineral	Expansão ATU12 = 1,8% a.a.
G.Líquido	Utilização Refinarias = 0,78% a.a.
Carga Geral	Plano Mestre e PDZ = 1,6% a.a.
Outras cargas	Plano Mestre = 1,4% a.a.



ESTUDO TÉCNICO OPERACIONAL – METODOLOGIA E PREMISSAS



CapEx e OpEx dimensionados a partir de diagnósticos técnicos dos três portos e do Estudo de Mercado (projeção de fluxo de cargas), cruzando com PDZs/Planos Mestres



Prioridade aos investimentos de adequação imediata; demais aportes faseados conforme crescimento de demanda e requisitos operacionais, com reinvestimentos previstos ao longo da concessão



Escopo e responsabilidades da Concessionária claramente delimitados (ex.: dragagem de manutenção em áreas específicas, sinalização náutica, manutenção de ativos), mitigando riscos de sobreposição com o poder público.

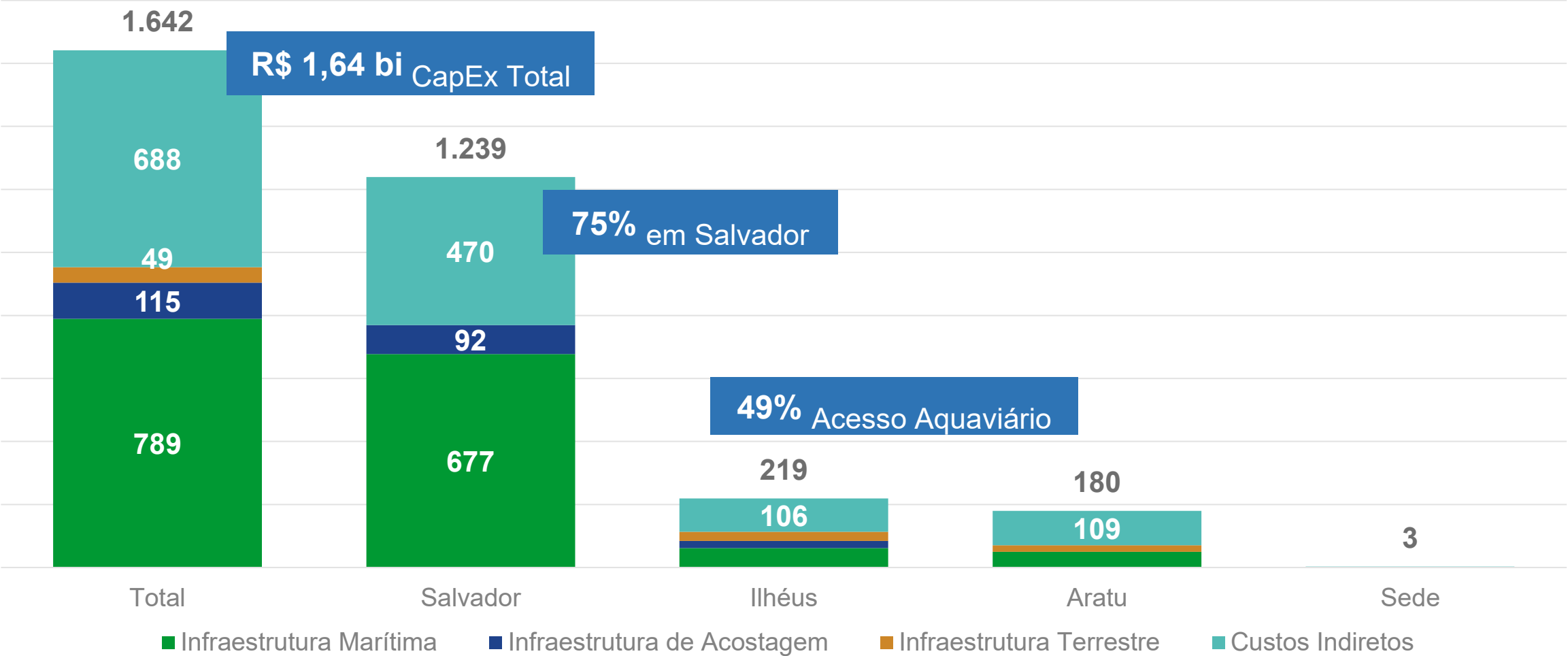


Custos estimados com preferência para contratos históricos, tabelas SICRO/SINAPI, SEINFRA-BA/CE e, na ausência, baseado em preços de mercado


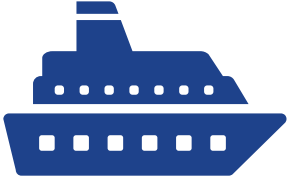




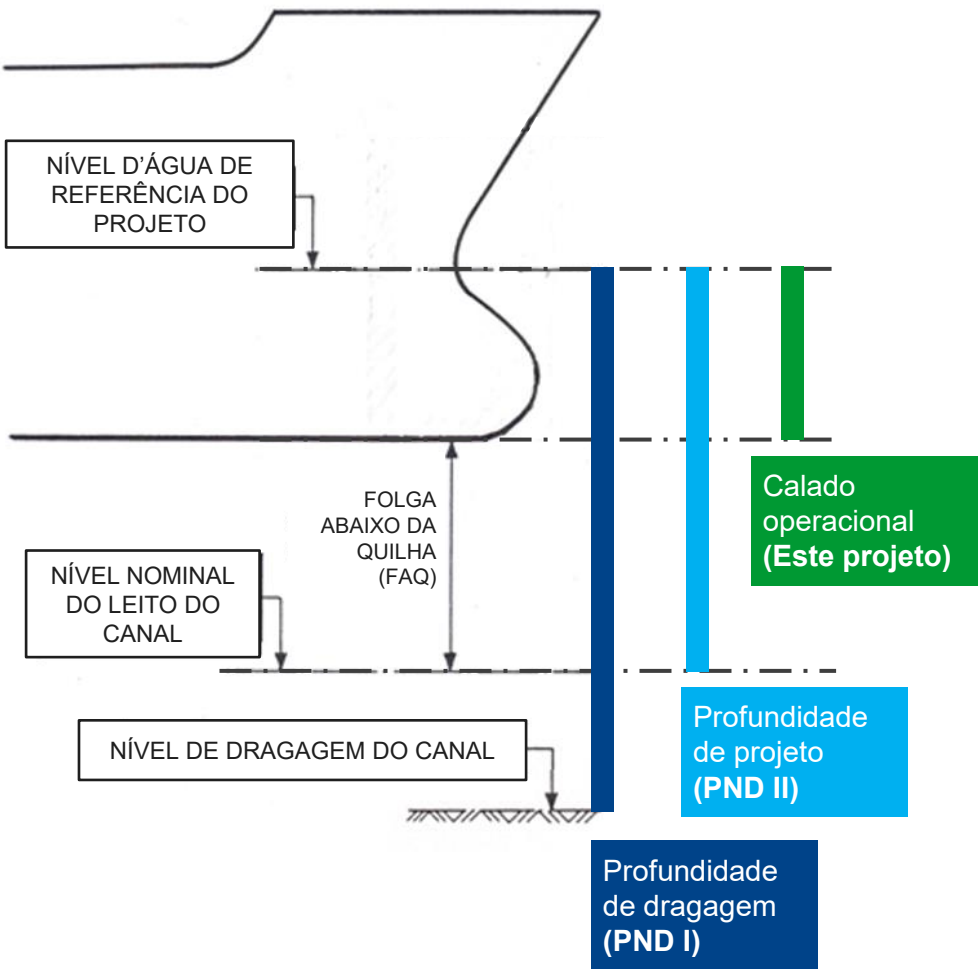
BDI aplicado segundo Acórdão TCU 2622/2013 (30,74% padrão; 21,59% para dragagem) e encargos sociais conforme SINAPI/BA, com atualização monetária pelos índices DNIT/FGV (data-base set/2022).

PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA - INVESTIMENTOS ESTIMADOS – R\$ MILHÕES



PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA - NOVOS CALADOS OPERACIONAIS

		
	Calado atual considerado [m]	Calado após investimentos [m]
 SSD	14,4	17 (+18%)
 ATU	14,4	14,4
 ILH	9,3	14 (+51%)



Nota: Este slide apresenta calado operacional restringido pela profundidade mínima do acesso aquaviário, considerando condição de maré nula. No que se refere ao porto de Ilhéus, a responsabilidade da concessionária se refere às dragagens de manutenção.

PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA – INVESTIMENTOS OBRIGATÓRIOS



✓ Reforço e alargamento do cais comercial em Salvador.



✓ Pátios de triagem de carretas em Aratu e Ilhéus.



✓ Sinalização e balizamento náutico.



✓ *ISPS Code*.



✓ Melhorias nos acessos terrestres.



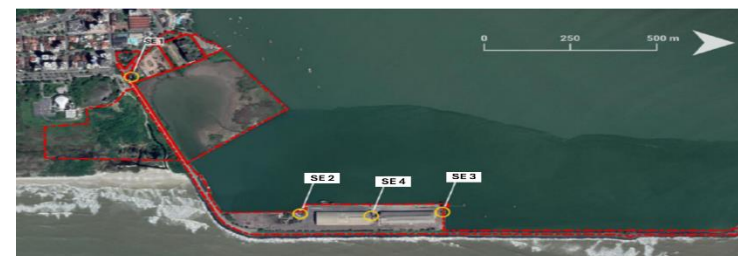
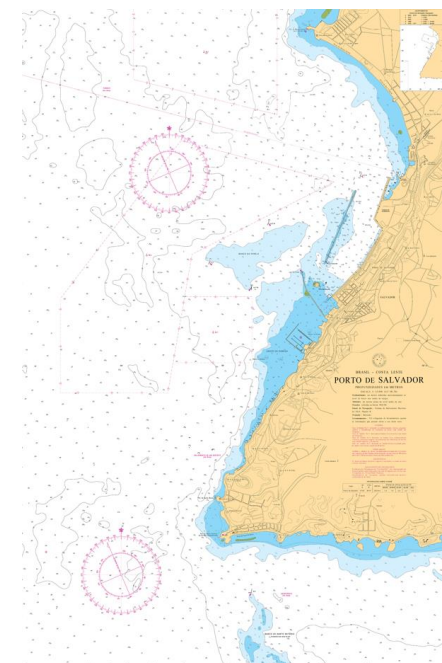
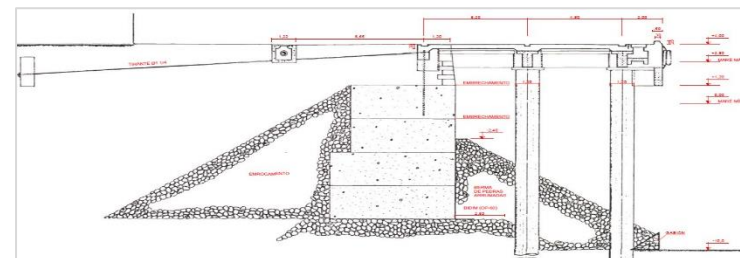
✓ Melhorias nas infraestruturas de atracação.



✓ Revitalização dos sistemas elétricos.



✓ VTMIS



PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA - SOCIOAMBIENTAL



- ✓ Implantação e Atendimento aos Padrões do IFC *EHS Guidelines*.



- ✓ Implantação e Manutenção da ISO 14001.



- ✓ Implantação e Manutenção da ISO 45001.



- ✓ Licenciamento Ambiental.



- ✓ Auditoria CONAMA nº 306/2002.



- ✓ Avaliação de Riscos e Impactos Climáticos e Plano de Gestão para Adaptação à Mudança do Clima.



- ✓ Avaliação Preliminar de Passivos, Investigação Confirmatória e Investigação Detalhada.



- ✓ Atendimento a Emergências.





- ✓ Programas Ambientais de Implantação e de Operação.

PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA - SERVIÇOS OBRIGATÓRIOS

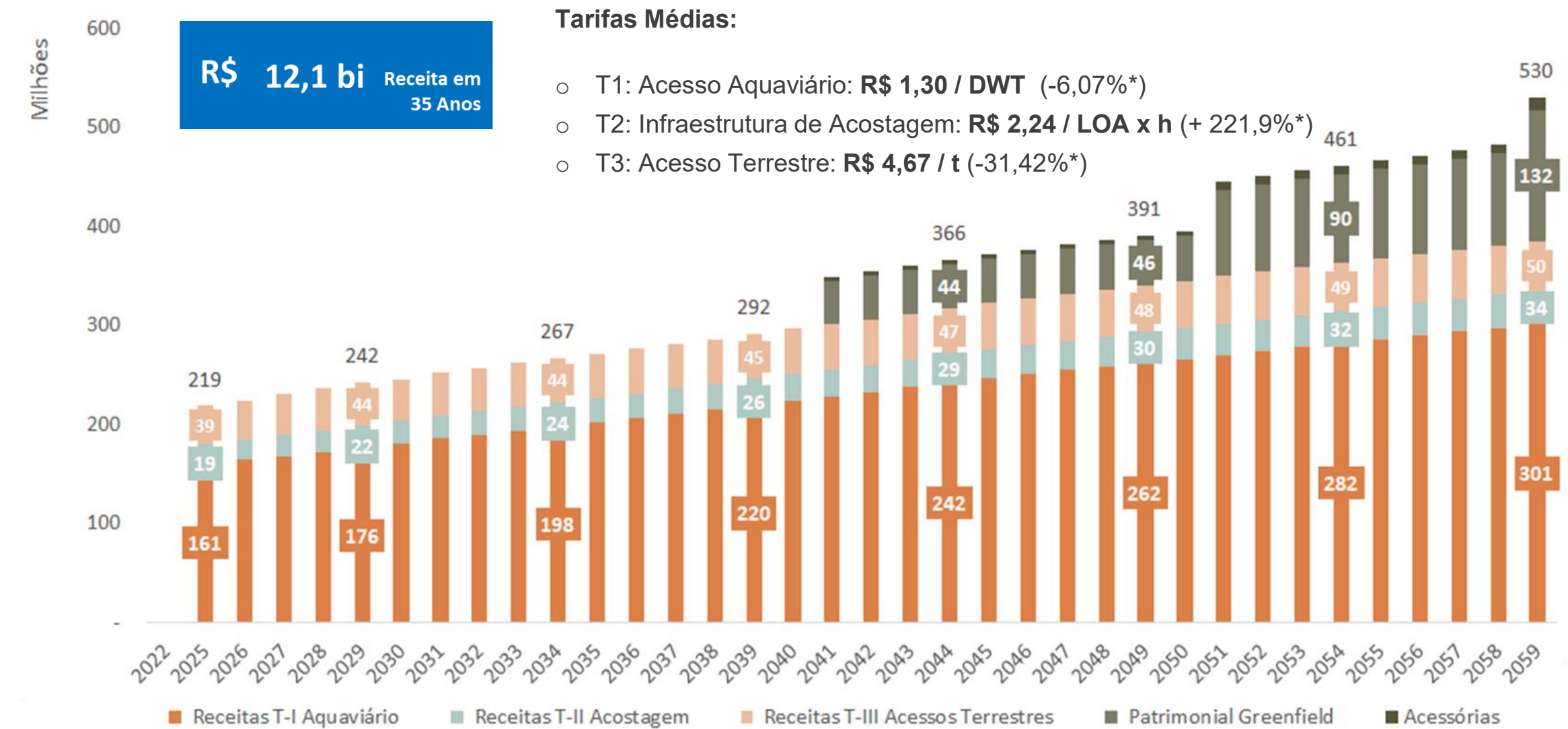
- ✓ Além da execução de novos investimentos, a concessionária também será responsável pela recuperação e manutenção de diversas infraestruturas do porto:

INFRAESTRUTURA DE ATRACAÇÃO	ACESSOS TERRESTRES	ACESSOS AQUAVIÁRIOS
Defensas/Cabeços	Sinalização Vertical/Horizontal	Dragagens de Manutenção
Estrutura Subaquática	Conservação do Pavimento	Sinalização Náutica
Pavimentação do Cais	Sistemas de Drenagem	Levantamentos Hidrográficos

MODELO ECONÔMICO - FINANCEIRO

 Projeção	Fluxo de caixa livre da firma, em termos reais	 Custos Indiretos	Rateados com base na proporção da receita por porto e por grupo tarifário
 Definição das tarifas	Condição de VPL = 0 para cada grupo tarifário	 Alavancagem	80% de capital de terceiros (BNDES e emissão de debêntures)
 WACC	Serviços portuários: 9,92% a.a. (ANTAQ) Exploração patrimonial: 8,75% a.a. (CAPM)	 ICSD	Simulação considera caixa acumulado e avalia cenário de stress (fator Q, risco de dragagem e deságio em leilão)
 Obrigações	Pagamento de Contribuição Variável sobre ROB		

MODELAGEM FINANCEIRA DA CONCESSÃO - PROJEÇÃO DAS RECEITAS DA CONCESSIONÁRIA

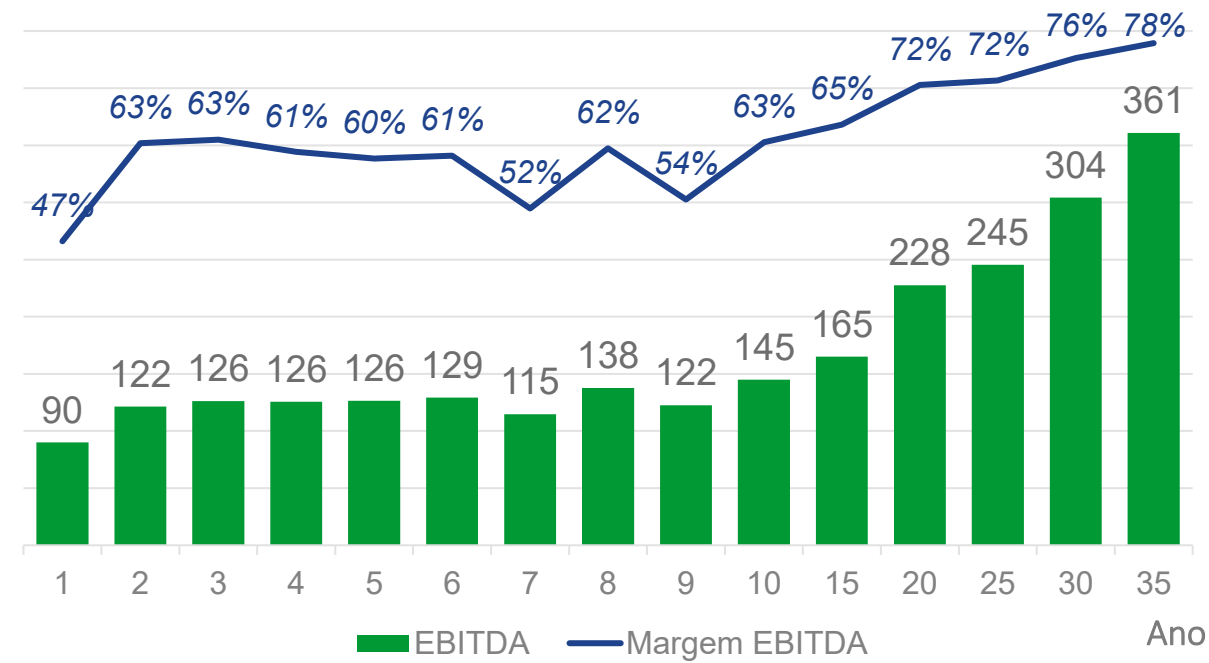


Receitas tarifárias serão auferidas pela concessionária. As estimativas baseiam-se nas projeções de movimentação de frotas e mercadorias por porto, considerando a capacidade instalada dos terminais atuais e áreas operacionais a serem arrendadas futuramente, bem como o perfil de navios e de atracações.

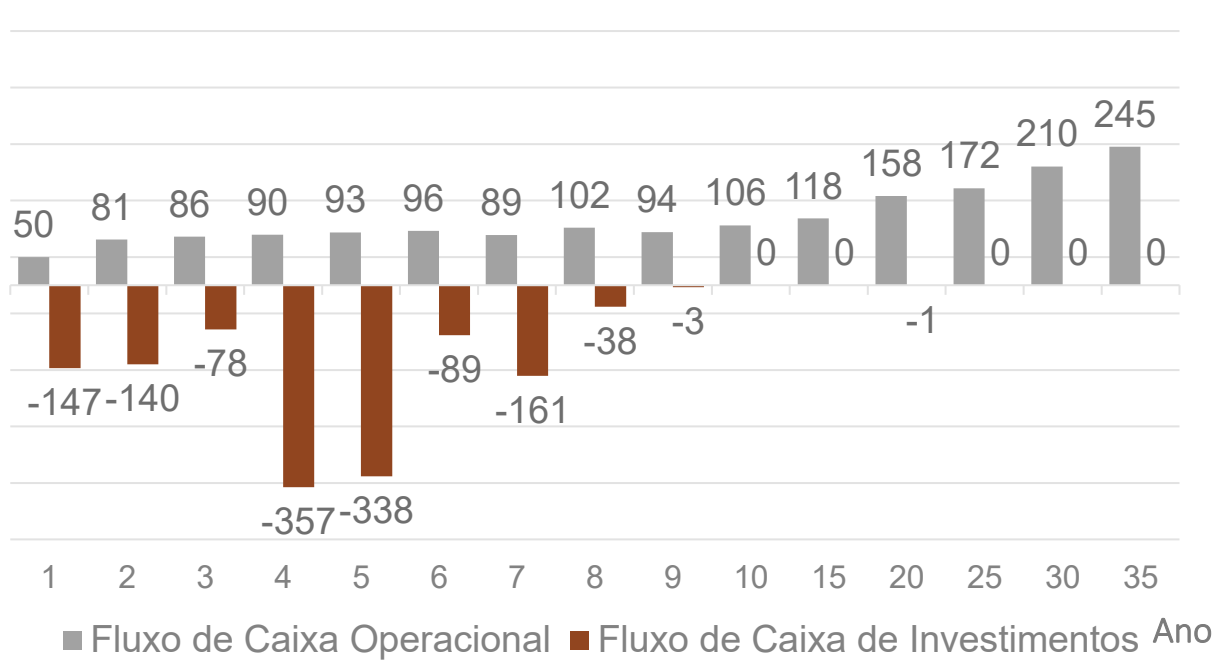
* Impacto estimado considerando o faturamento tarifário da Codeba e sua respectiva volumetria no período de março a setembro/2023.

MODELAGEM FINANCEIRA DA CONCESSÃO - RESULTADOS DA CONCESSIONÁRIA

EBITDA (R\$ MILHÕES) E MARGEM EBITDA



FLUXO DE CAIXA (R\$ MILHÕES)



- Resultados financeiros consideram operação portuária regulada (tarifas da concessão), bem como a exploração do negócio patrimonial greenfield em ATU.
- Considera-se pagamento de **contribuição variável de 3,58% sobre a ROB total**.
- Capital próprio a integralizar: **R\$ 263,7MM**

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO - DESTAQUES

Concessão Parcial

Serão transferidas à Concessionária, por **35 anos**, as atribuições de administração do porto relativas aos acessos aquaviários, infraestrutura de atracação e acessos terrestres. Demais atribuições serão mantidas com a Codeba.

- ✓ Previsão do **Plano Básico de Implantação (PBI)**
- ✓ Fase de **transição operacional** com a Codeba
- ✓ Fase de **transição tarifária** (conforme resultado do leilão)
- ✓ **Plano de Exploração Portuária (PEP):**
 1. Investimentos Obrigatórios
 2. Parâmetros Técnico-Operacionais
 3. Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS)

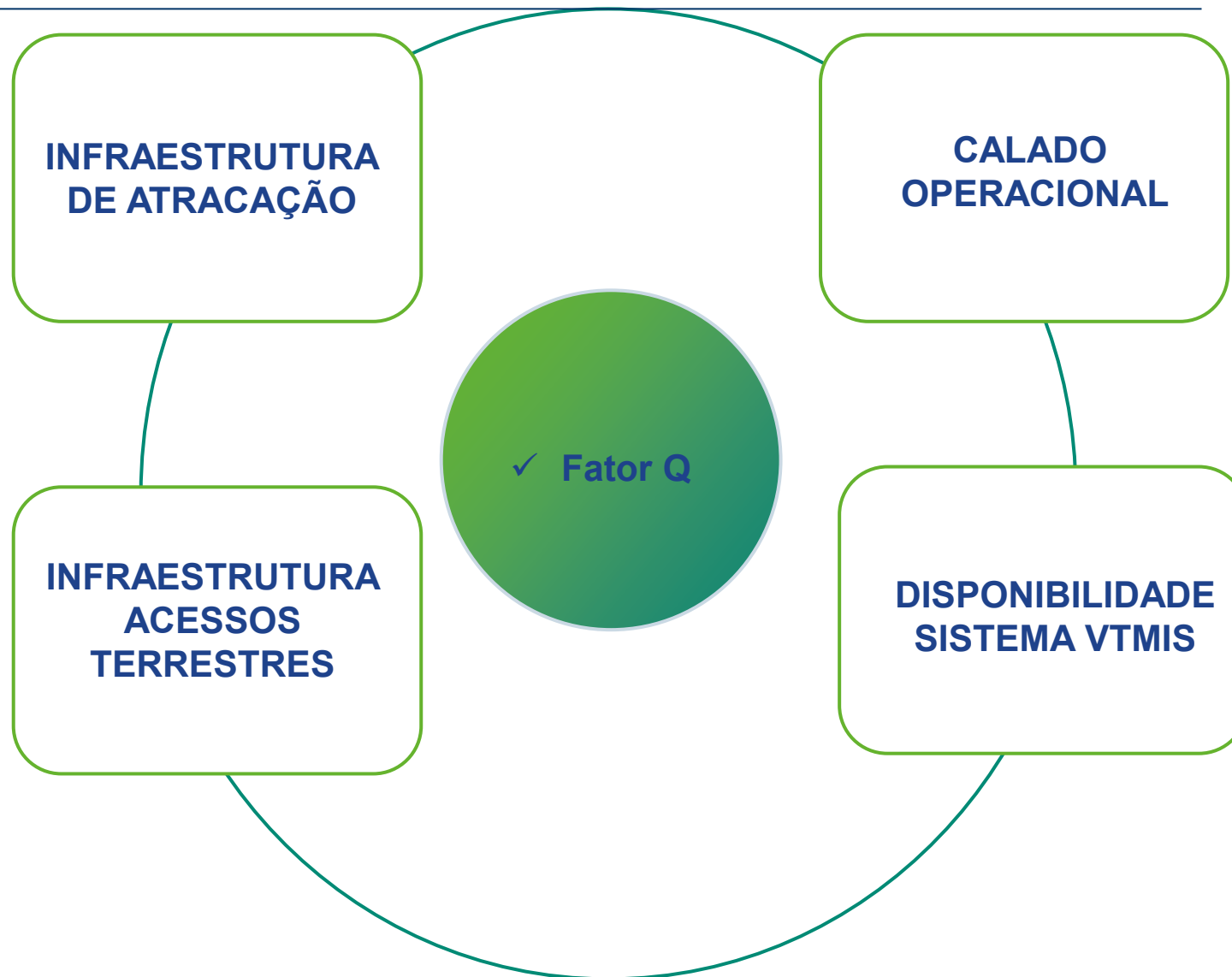
Landlord

A Concessionária poderá contratar a exploração das áreas definidas em contrato junto a terceiros (**Código de Conduta**). Os contratos/áreas atuais se mantêm com a Codeba, aí incluídas eventuais renovações e renegociações.

- ✓ **Indicadores (2)** para monitorar desempenho com obrigação de divulgação de informações
- ✓ **Regulação por ameaça:** constatada prática de mercado inadequada, poderá ser determinada à concessionária a oferta pública de novas áreas
- ✓ **Operações indiretas:** vedada a operação portuária pela Concessionária

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO - INDICADORES DE QUALIDADE DE SERVIÇO (IQS)

- ✓ Monitoramento da performance da concessionária ao longo da concessão;
- ✓ Parâmetros objetivos para facilitar sua mensuração;
- ✓ Fiscalização pela ANTAQ, com apoio da Codeba;
- ✓ Impacto na tarifa a ser cobrada dos usuários (Fator Q), limitado a 9,14% por ano;



MINUTA DE CONTRATO DE CONCESSÃO: MATRIZ DE RISCOS (Principais)

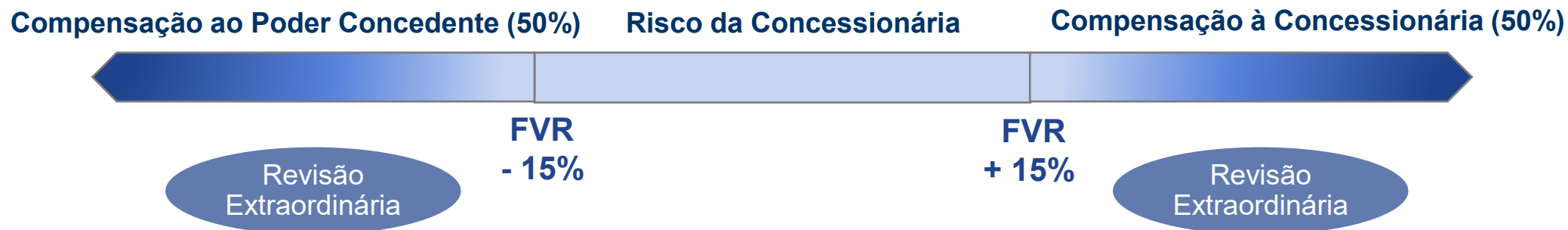
Estrutura: Lista exhaustiva para o Poder Concedente e exemplificativa para a Concessionária

Risco	Concessionária	Poder Concedente
Passivo Ambiental	<ul style="list-style-type: none">Alocação do risco à Concessionária como regra	<ul style="list-style-type: none">Passivo ambiental não conhecido e identificado até 12 meses após a data de assunção, ou gerado por terceiros após a data da entrega da proposta do licitante
Licenças e autorizações governamentais	<ul style="list-style-type: none">Alocação do risco à Concessionária como regra	<ul style="list-style-type: none">Atrasos ou indeferimentos para os quais a Concessionária não tenha dado causa
Alterações no PDZ	<ul style="list-style-type: none">Alocação do risco à Concessionária como regra	<ul style="list-style-type: none">Alterações do PDZ aprovada total ou parcialmente pelo Poder Concedente que causem alterações relevantes nos custos ou receitas da Concessionária
Ponte Salvador - Itaparica	<ul style="list-style-type: none">Alocação do risco à Concessionária como regra	<ul style="list-style-type: none">Eventuais impactos da implantação e operação da ponte nas receitas ou despesas da Concessão, bem como alterações de escopo ou cronograma de investimentos e obrigações
Riscos de Demanda	<ul style="list-style-type: none">Alocação do risco à Concessionária	<ul style="list-style-type: none">NA

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO - COMPARTILHAMENTO DO RISCO DE VOLUME DE DRAGAGEM

Mecanismo de **mitigação do risco de volume de dragagem** da concessão por meio do compartilhamento dos impactos das variações do volume dragado:

- Estabelecimento de limite de variação entre o **Volume Dragado Estimado** no EVTEA e o **Volume Efetivamente Dragado**, cujo risco será da concessionária;
- Recomposição por meio do mecanismo de Revisão Extraordinária;
- Acionamento do mecanismo por **diferenças superiores a 15% (Faixa dos Valores de Referência – FVR)** na variação total do volume dragado, para cima ou para baixo, com **compartilhamento na proporção de 50%** dos efeitos decorrentes das variações;
 - Se Volume Dragado do EVTEA + FVR < Volume Dragado Efetivo → compensação em favor do **Concessionária**.
 - Se Volume Dragado do EVTEA - FVR > Volume Dragado Efetivo → compensação em favor do **Poder Concedente**.



Destaques do Edital

LOCAL DO LEILÃO

- ✓ B3

VARIÁVEL DO LEILÃO

- ✓ Modelo híbrido (deságio máximo + pagamento pela outorga);
- ✓ Deságio máximo na tarifa para fins de leilão será de 7,49%;
- ✓ Havendo empate no valor de deságio oferecido, o critério passará a ser o maior pagamento pela outorga.

PROPOSTA DE MODELAGEM DO LEILÃO

- ✓ Sem restrição prévia de participação a interessados;
- ✓ Envelopes fechados com o valor da tarifa e pagamento pela outorga (valor mínimo R\$ 1,00);
- ✓ Serão habilitadas para a Etapa de Lances as Proponentes que tenham indicado 20 % de deságio dentro de certa banda do valor do deságio máximo apresentado, salvo a hipótese de que haja uma única proposta com o deságio máximo, que neste caso sagra-se vencedora. Caso haja empate na etapa de deságio, avança-se para a fase de outorga, para qual se aplicam as mesmas regras que incidem sobre o deságio tarifário;
- ✓ Garantia de Proposta = R\$ 121MM (1% do valor estimado do contrato);
- ✓ Habilitação técnica:
 - ✓ Indicação de Profissional Qualificado vinculado à Proponente com atestado de responsabilidade técnica emitido por entidades públicas ou privadas que comprovem a execução, coordenação, gerência ou supervisão por período de no mínimo 3 (três) anos de gestão portuária ou de operação portuária. A mesma atestação também deve ser apresentada em nome da Proponente.

BENEFÍCIOS ESPERADOS DA CONCESSÃO



Ampliação do nível de serviço através dos novos investimentos



Previsibilidade operacional e eficiência nos serviços para os usuários



Potencial de desenvolvimento de novos negócios (landlord em Aratu)



Maior aproveitamento da infraestrutura (coleta de dados operacionais e ambientais)



Ganho de competitividade para os portos baianos e maior desenvolvimento econômico para o país