

ANEXO 1 CONTRATO DE CONCESSÃO

PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)

INTRODUÇÃO

O Plano de Exploração Portuária (PEP) dos Portos de Vitória e Barra do Riacho: **(a)** delimita a área dos Portos Organizados e a exploração indireta das Instalações Portuárias pela Concessionária; **(b)** indica a situação jurídica dos imóveis; **(c)** prevê as funções de Autoridade Portuária; **(d)** indica os investimentos obrigatórios necessários para a melhoria da infraestrutura; **(e)** indica os passivos ambientais; **(f)** prevê as obrigações relativas ao Regulamento de Exploração do Porto (REP) e ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ); e **(g)** estabelece o nível de qualidade dos serviços por meio dos Indicadores de Desempenho.

I. DO COMPLEXO PORTUÁRIO

A Área da Concessão corresponde às Áreas do Porto Organizado de Barra do Riacho e Vitória, delimitadas, respectivamente, pelo Decreto Sem Número, de 3 de junho de 2015, e pelo Decreto n.º 8.888, de 26 de outubro de 2016, compreendendo as Instalações Portuárias e as infraestruturas de proteção e de acesso aos Portos Organizados.

I.1. Porto de Vitória

O Porto de Vitória está localizado na Ilha de Vitória (20° 19'S e 40° 20'W), na área da Baía de Vitória e às margens do braço sul do rio Santa Maria, abrangendo a própria ilha e o município de Vila Velha (continente). A bacia exterior é chamada de Baía do Espírito Santo e a parte interior - entre os municípios de Vitória, Vila Velha, Cariacica e Serra - é denominada de Baía de Vitória. As instalações do Porto são distribuídas entre os municípios de Vitória e Vila Velha.

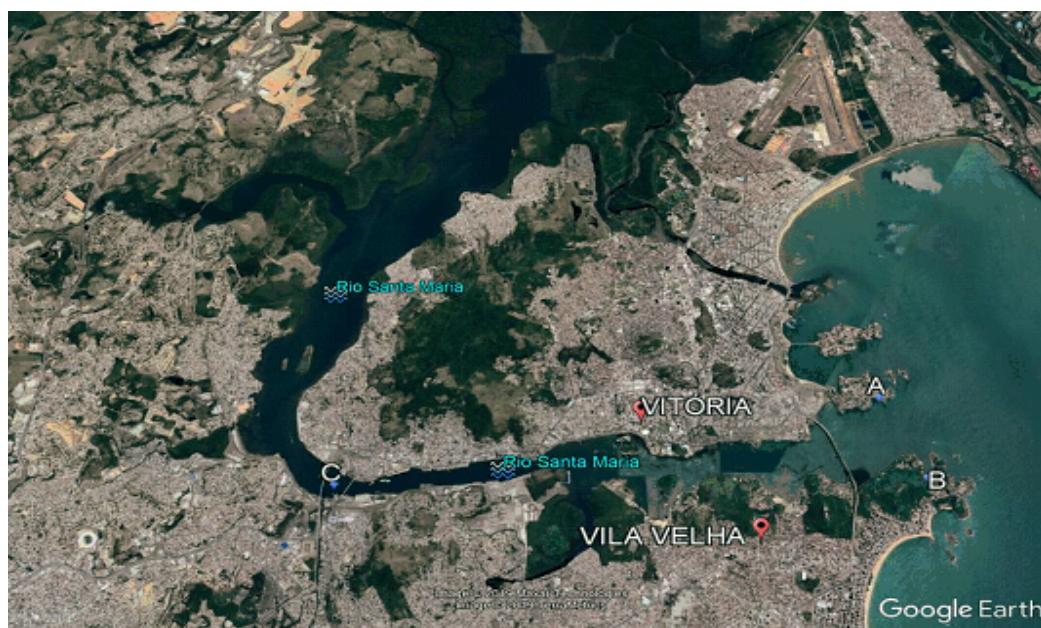
Na margem esquerda, no município de Vitória, encontra-se o cais comercial de Vitória, um terminal arrendado às empresas Flexibrás e Technip (as quais estão em processo de discussão sobre a manutenção de suas atividades no Porto de Vitória) e um terminal público. Na margem direita, no município de Vila Velha, encontram-se os cais de Paul, Capuaba e Atalaia (onde está

o berço 207) e dois terminais arrendados: o Terminal Portuário de Peiú (TPP) e o Terminal de Vila Velha (TVV).

O novo berço 207, denominado Cais do Atalaia, cuja vocação é a movimentação de granéis líquidos, foi inaugurado no dia 5 de outubro de 2020 e é previsto aumento em 75% de cargas que são movimentadas nele.

Em meados de 2019, após a realização de um leilão, foi arrendada uma retroárea denominada VIX30, na qual será operado granel líquido e terá o berço 207 como base para escoamento. Nessa margem direita encontra-se, ainda, um Terminal de Uso Privado (TUP), operado pela Companhia Portuária de Vila Velha (CPVV).

Conforme indicado na figura abaixo, a formação do complexo se inicia entre a Ilha do Boi (A) e a Ponta de Santa Luzia (B). O canal navegável atualmente dragado à cota média de 12,5 metros permite a passagem de navios do tipo Panamax e oferece acesso às instalações do porto. O canal tem cerca de 7.500m de extensão e largura média de 120 m, no sentido Leste-Oeste, até o local onde se acha interrompido para embarcações de vulto, no ponto (C) pelas pontes de interligação entre Vitória e Vila Velha. Daí em diante a baía se encurva de modo a dirigir-se para o norte/nordeste e depois para o leste, onde atinge a Baía do Espírito Santo através do Canal da Passagem. Os principais afluentes são os rios Santa Maria da Vitória, de médio porte, e os rios Bubu, Itanguá, Marinho e Aribiri.



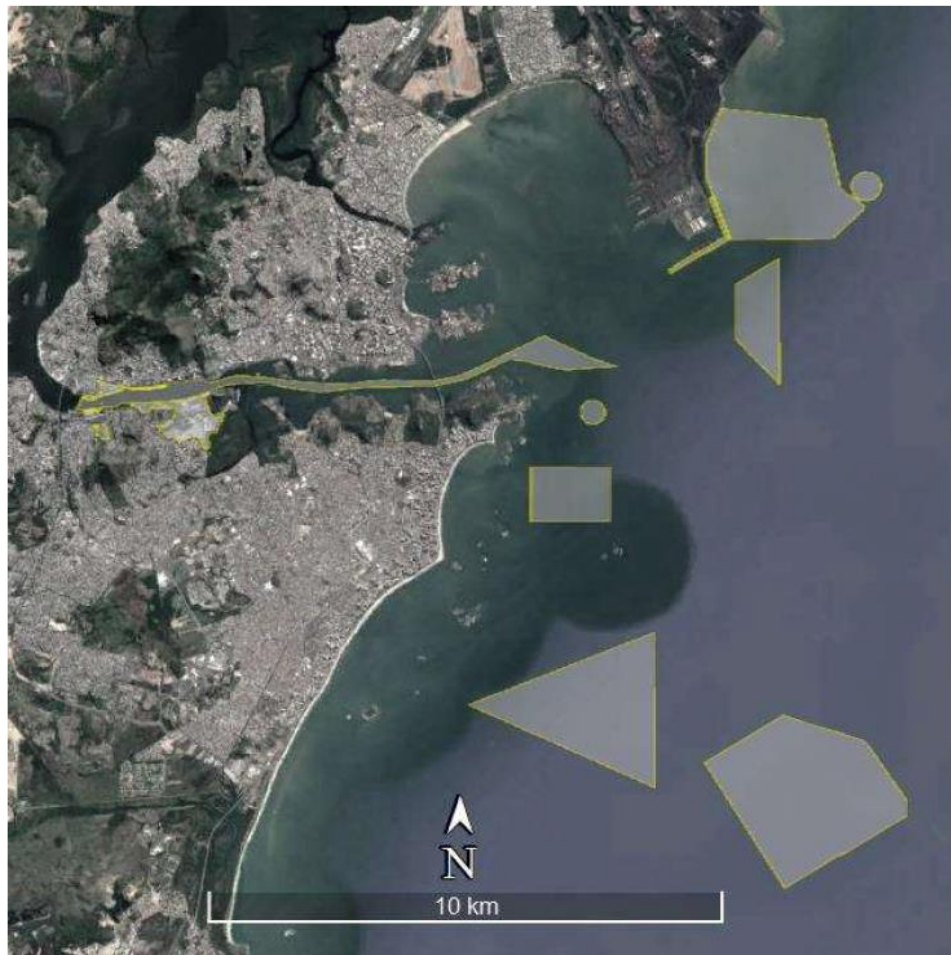
Fonte: Relatório Ambiental

Além do canal de acesso ao Porto, o sistema estuarino de Vitória é composto pelo Canal da Passagem, que tem comunicação com o mar, diversos rios, manguezais, além da Baía de Vitória

e da Baía do Espírito Santo. A região é bastante abrigada da ação de ondas e ventos fortes. A baía apresenta características de um estuário dominado por marés e a variação da maré não ultrapassa 2,0m.

O canal da Baía de Vitória possui características importantes como: a baixa incidência de ondas, a significativa penetração de maré, as diversas profundidades e larguras, as áreas preservadas de manguezais, os fluxos de rios desaguando, morros, ilhas e encostas o delineando. Tais peculiaridades influenciam a hidrodinâmica e os padrões de circulação desse complexo corpo d'água.

A figura abaixo mostra a poligonal do Porto de Vitória, de acordo com o Decreto nº 8.888/2016, disponibilizada no PDZ de 2017:



Fonte: Google Earth (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

O Porto de Vitória possui infraestrutura de acostagem nas duas margens. Na margem norte (Vitória) localizam-se os berços do Cais Comercial e o Terminal da Ilha do Príncipe; já na margem sul (Vila Velha) localizam-se o Terminal de Granéis Líquidos de São Torquato, o Cais de Paul, o

Terminal Portuário Peiú, o Cais do Atalaia, o Cais de Capuaba e o Terminal de Vila Velha (TVV). As instalações de acostagem do Porto estão apresentadas na tabela abaixo:

Instalação de acostagem	Berço	Área de atracação	Cargas movimentadas
Cais Comercial	101	248,90 m	Carga geral, veículos, granito, açúcar, produtos siderúrgicos, concentrado de cobre e carga geral de apoio logístico <i>offshore</i> .
	102	209,10 m	
	103	211,40 m	
	104	122,70 m	
Terminal da Ilha do Príncipe	906	Dois dolphins ⁽¹⁾	Logística de apoio <i>offshore</i> às plataformas de petróleo.
Terminal de Granéis Líquidos de São Torquato	902	162 m (um cais e dois dolphins)	Bobinas da empresa Technip, granéis líquidos. ⁽²⁾
Cais de Paul	905 (cais público)	160 m	Ferro-gusa.
	206 (Terminal Peiú)	260 m	Granéis sólidos, carga geral e veículos.
Dolphins do Atalaia	207	Dois dolphins ⁽³⁾	Granéis líquidos.
Cais de Capuaba (Cais Público)	201	201,20 m	Carga de projeto, granéis sólidos minerais e vegetais, produtos siderúrgicos, veículos, máquinas e equipamentos e granito.
	202	196,93 m	
Cais de Capuaba (Terminal de Vila Velha)	203	167,32 m	Contêineres, veículos, granito e carga de projeto.
	204	280,10 m	

Notas: (1) Comporta o comprimento máximo de navio de 140 metros.

(2) A movimentação de granéis líquidos atualmente está inativa.

(3) Os dois dolphins de atracação têm cerca de 60 metros de afastamento e comportam o tamanho máximo de navio de 180 metros de comprimento.

Fonte: Dados fornecidos pela CODESA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

I.1.1. Áreas Operacionais

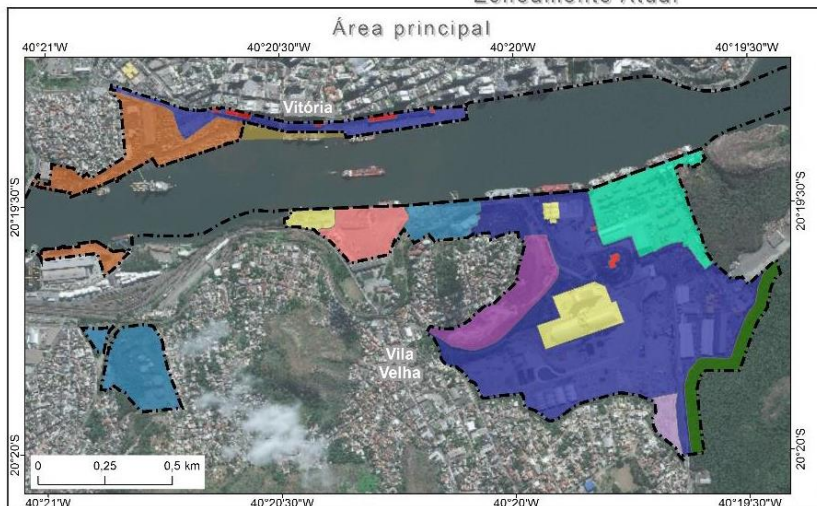
A CODESA possui atualmente 510.226,77 m² de áreas operacionais no Porto de Vitória, das quais 330.226,77 m² são atualmente exploradas de forma exclusiva com base em contratos vigentes e/ou por decisões judiciais. Adicionalmente, áreas operacionais concentrando 180.000 m² não possuem contratos de exclusividade em seu uso, podendo ser negociadas junto a Exploradores de Áreas Operacionais à discricionariedade do Concessionário.

Ademais, verifica-se que o contrato de uso temporário n.º 23/2015, assinado com a Technip/Flexibrás, a qual ocupa uma área de 89.700 m², está *sub judice*. A Technip/Flexibrás anunciaram recentemente a intenção de encerramento das atividades no Porto de Vitória, e sendo assim, a partir de outubro de 2021, possivelmente esta área também estará imediatamente disponível para negociações comerciais.

Nas figuras abaixo, conforme o PDZ, é possível verificar as áreas operacionais que atualmente são arrendadas e áreas que são geridas diretamente pela CODESA, passíveis de exploração indireta em caráter exclusivo ou não exclusivo.

ID	Nome da área	Área (m²)	Uso ou destinação – conforme Plano Mestre	Localização da área
1	Terminal de Granéis Líquidos - A	45.276,09	Granel líquido	Área terrestre do Município de Vila Velha - Matrícula 1.677
2	Terminal de Granéis Líquidos - B	67.251,07	Área de Estudos	Área terrestre do Município de Vila Velha- Matrícula 1.677
3	Terminal de Cargas Gerais - A	7.741,25	Carga geral/Contêiner	Área terrestre do Município de Vila Velha- Matrícula 1.677
4	Terminal de Cargas Gerais – B	74.232,00	Carga geral/Contêiner	Área terrestre do Município de Vila Velha- Matrícula 1.677
5	Granéis Sólidos de Capuaba	35.287,26	Granel sólido/múltiplo uso	Área terrestre do Município de Vila Velha- Matrícula 1.677
6	Terminal de Cereais de Capuaba	45.145,23	Granel sólido	Área terrestre do Município de Vila Velha - Matrícula 1.677
7	Terminal de Paul	9.848,10	Granel sólido/Múltiplo uso	Área terrestre do Município de Vila Velha - Matrícula 1.677
8	Tanques de Granéis Sólidos	4.260,00	Granel sólido	Área terrestre do Município de Vila Velha - Matrícula 1.677
9	Retroárea de Capuaba	98.516,99	Granel líquido/Múltiplo uso	Área terrestre do Município de Vila Velha - Matrícula 1.677
10	Retroárea Cais de Capuaba	32.959,37	Carga geral/Contêiner/Granel Sólido	Área terrestre do Município de Vila Velha – Matrícula 1.677
11	Terminal de Apoio Logístico	89.709,41	Carga de apoio <i>offshore</i>	Área terrestre do Município de Vitória - Matrícula 16.004
Total		510.226,77		

PDZ - Porto Organizado de Vitória
Zoneamento Atual



Convenções cartográficas

	Área do Porto Organizado		Granel sólido
	Uso administrativo		Granel sólido, com possibilidade de movimentar veículos e contêineres
	Área com restrição de uso		Múltiplo uso - Carga geral containerizada
	Área de apoio operacional		Múltiplo uso - Carga geral, granel líquido, granel sólido ou contêiner
	Granel líquido		Área de apoio logístico offshore
			Área de expansão
			Área em estudos I

N
Sistema de Coordenadas Geográficas
Datum SIRGAS 2000





- CPVV – Companhia Portuária Vila Velha*
- VIX30 – Consórcio*
- Hiper/Export*

As áreas e os berços poderão ser destinados à ocupação no modelo “landlord” pelo Concessionário, cabendo a este a definição de seu compartilhamento ou sua especialização conforme condições de mercado e demanda

I.1.2. Terminal de Uso Privado dentro da Poligonal

Entre os terminais privados existentes na região, tem-se que a Companhia Portuária de Vila Velha (CPVV) mantém um contrato de arrendamento, tratando-se efetivamente de um contrato de cessão onerosa para a exploração de atividade portuária e uso de área localizada fora da poligonal do Porto Organizado, de propriedade da União, sob guarda da CODESA.

A CPVV, tendo como lastro a posse regularizada da área a partir do contrato de cessão onerosa, obteve a outorga de autorização para implantação e operação de “Terminal de Uso Privado”, nos termos do art. 2º, IV da Lei nº 12.815/2013, culminando com a celebração do contrato de adesão ANTAQ nº 54/2014, que rege as atividades portuárias desenvolvidas pela CPVV. A empresa destina-se à realização de operações de apoio logístico offshore, atendendo às necessidades da indústria de petróleo e de gás, autorizado a realizar a movimentação e armazenagem de granel líquido e carga geral.

I.2.3. Instalações de uso não operacional

Ainda conforme o PDZ, o Porto de Vitória possui algumas instalações de uso não operacional, conforme tabela e imagem a seguir.



ID.	Instalação	Área (m²)	Tipo de exploração	Empresa ou usuário explorador
1	Prédio da Polícia Marítima	501,51	Cessão de Uso não Oneroso	Operação do Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM) – Polícia Federal
2	Armazém 1	1.831,69	Cessão de Uso não Oneroso	CODESA e OGMO
3	Prédio 3	471,96	Cessão de Uso não Oneroso	OGMO e Sindicato
4	Prédio 4	349,51	Uso público	CODESA
5	Armazém 4	1.625,26	Cessão de Uso não Oneroso	Receita Federal
6	Prédio 5	300,61	Uso público	CODESA

7	Área da Receita Federal	213,83	Cessão de Uso não Oneroso	Receita Federal
8	Prédio administrativo	1.330,18	Uso público	CODESA
9	Molhe – Praia Mole	224.618,80	Uso público	CODESA
-	Total	231.243,35	-	-

Segundo a Resolução Normativa n.º 7-2016-ANTAQ, publicada no DOU de 2 de junho de 2016, que disciplina e regulamenta a exploração de áreas e instalações portuárias delimitadas pela poligonal do Porto Organizado, nos termos da Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013, áreas e instalações não operacionais são aquelas “[...] localizadas dentro da área do porto organizado e não afetadas às atividades portuárias, compreendidas como aquelas com comprovada inviabilidade econômica ou técnica para a operação portuária ou aquelas destinadas, predominantemente, à realização de atividades culturais, sociais, recreativas, comerciais, industriais ou a outras atividades ligadas à exploração do porto”.

I.2. Barra do Riacho

O Porto de Barra do Riacho está localizado na área litorânea de praia das conchas (Latitude: 19º 50’ 15” S e Longitude: 40º 03’ 00” W) e compreende o canal de navegação, área de fundeio e o molhe sul.

O Porto apresenta movimentação de cargas concentrada nos dois terminais que ali operam: **(a)** Portocel (localizado fora da área do porto organizado, apenas utilizando a infraestrutura aquaviária) e **(b)** TABR (localizado na área do porto, possui Contrato n.º 59/2008 firmado com a CODESA).

O porto apresenta ainda uma área *greenfield* de 520.711 m², que poderá ser desenvolvida pela Concessionária no modelo “landlord”.

II. SITUAÇÃO JURÍDICA DOS IMÓVEIS

Em linhas gerais, a situação jurídica dos imóveis localizados dentro das Áreas de Porto Organizado de Vitória e Barra do Riacho é a seguinte:

- 1) Há “não conformidades” relativas à documentação de imóveis que compõem a Área de Porto Organizado de Vitória, destacando-se a existência de:
 - a) Imóveis sob a titularidade do Estado do Espírito Santo ou da Autoridade do Porto de Vitória - APV, apesar da encampação do Porto de Vitória pela União;

- b)** Imóveis com registros pendentes junto à Secretaria do Patrimônio da União - SPU e/ou junto ao cartório de registro de imóveis competente;
 - c)** Imóveis com registro de gravames ainda não baixados;
 - d)** Áreas sobrepostas, oriundas de desapropriações realizadas pelo Estado do Espírito Santo e outras situações;
- 2)** As “não conformidades” indicadas no item anterior não são consideradas como obstáculo à concessão do Porto Organizado (porém não impedem que a concessionária regularize a situação dos imóveis), nem tampouco como um risco à manutenção desses imóveis dentro da Área de Porto Organizado.
- 3)** Os Portos Organizados de Vitória e de Barra do Riacho, incluindo os seus bens imóveis, instalações e infraestruturas, são considerados como “bens públicos”, sendo que as áreas neles contidas foram regularmente delimitadas por meio dos Decretos n.º 8.888/2016 e Decreto s/nº de 03 de junho de 2015, respectivamente.
- 4)** A condição de “bem público” dessas áreas não será alterada mesmo em caso de concessão do Porto Organizado à iniciativa privada;
- 5)** O Concessionário deverá tomar as providências cabíveis para permitir a regularização das “não conformidades” identificadas ao longo da vigência do Contrato, sem trazer impactos à concessão dos serviços.
- 6)** As “não conformidades” já identificadas e providências a serem adotadas estão detalhadas no Apêndice C deste documento.
- 7)** A responsabilidade do Concessionário com relação a essas inconformidades está limitada às providências listadas no Apêndice C, não incluindo aprovações que dependam de outros entes.

III. ATRIBUIÇÕES DA AUTORIDADE PORTUÁRIA

- 1)** A Concessionária é responsável pela administração dos Portos Organizados de Vitória e Barra do Riacho, bem como das instalações portuárias de Praia Mole, no Espírito Santo.
- 2)** A Concessionária será responsável pela execução das atividades previstas no Contrato de Concessão, incluindo:
 - a)** A exploração eficiente e a disponibilização da infraestrutura de apoio necessária ao bom funcionamento dos Portos Organizados;

- b)** A manutenção e operação da infraestrutura de proteção e os acessos aquaviários dos Portos Organizados, incluindo as Áreas de manobra e fundeio, os canais de acesso e berços de atracação que não estejam sob responsabilidade exclusiva de terceiros, como no caso os Terminais de Uso Privado;
 - c)** A realização de “salvatagem”, no que diz respeito a área do Porto Organizado até o canal de acesso e áreas de fundeio para embarcações que se destinam ao porto e seus terminais internos;
 - d)** A manutenção e a operação dos acessos rodoviários e ferroviários aos Portos Organizados;
 - e)** A disponibilização da infraestrutura de acesso aquaviário e terrestre, de acostagem e de armazenagem aos Usuários, Operadores Portuários e aos Exploradores de Instalações Portuárias, conforme descrito no Anexo 3;
 - f)** A manutenção de todas as instalações, bens existentes e implementados nos Portos Organizados, conforme a legislação e regulamentação em vigor;
 - g)** A execução das melhorias no prazo previsto neste PEP, com vistas a adequar a infraestrutura portuária e os acessos dos Portos Organizados e a qualidade dos serviços prestados aos Usuários;
 - h)** O pleno atendimento ao nível de serviço previsto neste PEP durante todo o prazo da Concessão, mediante a realização dos investimentos e/ou ações de gestão operacional e obtenção dos recursos necessários;
 - i)** O planejamento e desenvolvimento dos Portos Organizados para atendimento da Área de Influência dos Portos Organizados, por meio da efetiva participação no planejamento setorial, incluindo a elaboração e atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) dos Portos Organizados, e por meio da adequada exploração indireta das Áreas Operacionais, nos termos previstos no Contrato;
 - j)** O balanceamento entre as instalações necessárias para o adequado atendimento dos Usuários durante toda a vigência da Concessão, em especial as infraestruturas de proteção e os acessos aquaviários, incluindo os Centros de Controle de Operações, a infraestrutura de acostagem, de armazenamento, os acessos rodoviários e ferroviários, dentre outras.
- 3)** Não se inclui no objeto da Concessão a prestação dos serviços de praticagem. Para tanto, deve-se observar a legislação vigente sobre os serviços que não estão a cargo da Autoridade Portuária.
- 4)** Os Portos Organizados deverão operar 24 horas por dia, de segunda-feira a sexta-feira.

IV. MELHORIAS DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

IV.1. DISPOSIÇÕES GERAIS

Em um prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses a partir da Data de Eficácia, a Concessionária deverá realizar, no mínimo, os investimentos necessários para recuperação e melhoria das infraestruturas aquaviárias e terrestres existentes, dentre outros investimentos, conforme abaixo descrito¹:

1) Reforma estrutural do berço de atracação 206 PAUL/PEIÚ:

- A concessionária deverá realizar a recuperação estrutural completa da plataforma, que consiste em uma plataforma de concreto armado com 12 metros de largura por 260 metros de extensão, apoiada sobre tubulões com 2 metros de diâmetro;
- O berço 206 é responsável pela movimentação de granéis sólidos, carga geral e veículos. O porte bruto máximo de navio atendido é de 70.000 toneladas métricas, comprimento total máximo de 244,99 metros, boca máxima de 32,49 metros e calado máximo de 10,10 metros mais maré;
- Índícios de carbonatação, observados em fotos apresentadas no estudo de engenharia, acenam para uma redução do pH do concreto, com a consequente suscetibilidade ao ataque corrosivo das armaduras.

2) Reforma estrutural do berço de atracação 905 PAUL/GUSA:

- Um conjunto estrutural similar ao do Berço 206, com 160 metros de extensão, foi considerado para o Berço 905. A Concessionária deverá realizar a recuperação estrutural de toda a plataforma.
- O berço 905 é responsável pela movimentação de ferro gusa. O porte bruto máximo de navio atendido é de 70.000 toneladas métricas, comprimento total máximo de 244,99 metros, boca máxima de 32,49 metros e calado máximo de 10,10 metros mais maré.

3) Recuperação das vias férreas de Capuaba e seus acessos:

¹ Para o maior detalhamento técnico dos investimentos a serem realizados, deve-se consultar o estudo de engenharia.

- A Concessionária deverá providenciar a recuperação das vias férreas do acesso a Capuaba, mediante realização dos serviços de restauração a serem aplicados nas linhas do pátio de carga geral e Terminal de Cereais do Cais de Capuaba, nos trechos indicados no estudo de engenharia:
 - Mobilização, desmobilização, canteiro de obras e sua manutenção e administração local;
 - Serviços preliminares;
 - Regularização, compactação e reforço de sub-leito;
 - Assentamento de dormentes;
 - Alinhamento de agulhas;
 - Recuperação de canaletas;
 - Manutenção de AMV (Aparelho de Mudança de Via);
 - Alinhamento, nivelamento e set-up de trilhos e AMV;
 - Sinalização; e
 - Serviços de conservação, limpeza, lubrificação e manutenção mecânica.

- O acesso ferroviário ao Cais de Capuaba é um modal relevante para a otimização no transporte de cargas. Há necessidade de realização de manutenções imediatas em alguns trechos, conforme indicado no estudo de engenharia, para viabilizar o funcionamento da ferrovia, sobretudo no que diz respeito dos componentes da linha férrea. A falta de intervenções para manutenções preventivas, corretivas e relevantes vem resultando na degradação do ativo existente. Além disso, detectou-se a existência de processos erosivos, assoreamento de talwegues e bueiros, dormentes desgastados, aparelhos de mudanças de vias danificados e emperrados, desnivelamento de trilho. Atualmente, o trecho referente a retroárea de Capuaba está com baixa utilização, sendo que há um grande potencial de movimentação de carga, tais como contêiner, grãos, fertilizantes, soda cáustica, componentes de veículos, ferro gusa, entre outros. Observa-se que o trecho da ferrovia que alimenta o berço 905 está operacional com significativa movimentação de cargas.

4) Substituição dos cabeços de amarração dos berços 201 e 202:

- Embora o estado geral da infraestrutura dos berços 201 e 202 não indique a necessidade de abrangentes intervenções imediatas, deverá ser realizada a substituição dos cabeços por razões operacionais. De fato, tendo por finalidade a inversão do sentido do escoamento das águas drenadas, foi

executada uma elevação do nível da plataforma do cais junto à face do lado de mar, o que redundou nas dificuldades operacionais devido ao posicionamento dos cabeços. A Concessionária deverá providenciar a sua substituição;

- Os berços 201 e 202 são responsáveis pela movimentação de carvão mineral, concentrado de cobre, coque de petróleo, fertilizantes, granito, malte, produtos siderúrgicos, soda cáustica, trigo e veículos. O porte bruto máximo de navio atendido é de 70.000 toneladas métricas, comprimento total máximo de 244,99 metros, boca máxima de 32,49 metros e calado máximo de 11,70 metros mais maré.

5) Substituição das defensas do berço 905:

- As defensas existentes no berço 905 são constituídas por pneus pendurados ao longo do paramento frontal. Tais elementos amortecedores não oferecem garantia de uma adequada absorção da energia de atracação, expondo o paramento do cais e o costado do navio à ocorrência de avarias durante a atracação. Portanto, defensas novas apropriadas deverão ser instaladas em substituição às existentes no berço 905.

6) Implantação de Sistema de Combate a Incêndios no berço 207:

- A Concessionária deverá implantar sistema de combate a incêndio conforme Projeto Básico desenvolvido utilizando as seguintes normas de referência: (i) ISGOTT – The International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals; (ii) NFPA – National Fire Protection Association nº 11 – Standard for Low Expansion Foam and Combined Agent Systems; e (iii) NFPA – National Fire Protection Association nº 20 – Standard for the Installation of Centrifugal Fire Pump;
- O Sistema de Bombeio autônomo, com escorva automática, deverá ser realizado por um conjunto de 2 (duas) bombas centrífugas, sendo uma principal e outra de reserva, cada uma acionada por um motor diesel, que succiona água da Baía de Vitória (água salgada) para combate a incêndio. A especificação e a instalação das bombas obedecem ao estabelecido na NFPA 20. Cada bomba terá a capacidade de bombear água a 700 m³/h a 95 m.c.a.;
- O berço 207 atualmente movimenta granel líquido (combustível e químicos). O sistema de combate a incêndio atual não é suficiente para atender as demandas projetadas, sobretudo no que diz respeito as operações do novo terminal arrendado Vix30, onde a principal carga a ser movimentada será combustível. Há necessidade de implantação de um sistema de combate a

incêndio que atenda a demanda já contratada, além de atender adequações normativas;

- Para garantir a proteção básica da área com relação a combate a incêndio foram introduzidas as seguintes características no projeto:
 - Acesso de Viatura no Cais;
 - Sinalização de Emergência;
 - Sistema de Hidrantes e Monitores com espuma;
 - Sistema de Hidrantes de Água na Retroárea;
 - Sistema de Injeção de Espuma;
 - Sistema de Alarme de Incêndio;
 - Sistema de Proteção contra Descargas Atmosféricas (SPDA)/Aterramento;
 - Extintores de Incêndio;
 - Sistema de Bombeio autônomo, com escorva automática;
 - Sistema auxiliar de limpeza das linhas;
 - Reservatório de água doce.

7) Recuperação das estruturas dos armazéns (1, 2, 3 e 4) e adequação da calçada (calçada cidadã), conforme Lei Municipal nº 6.525/2005:

- Foi realizada uma avaliação das condições das estruturas dos armazéns (1, 2, 3, 4 e 5) localizados no Cais Comercial do Porto de Vitória, por meio de inspeção visual, tendo como base o Parecer Técnico de uma empresa contratada pela CODESA para realizar o diagnóstico da situação destes armazéns;
- Os armazéns verificados já possuem uma vida longa, mas não se encontram no fim de sua vida útil. Um plano de manutenção corretiva e preventiva será eficaz para prolongar essa vida útil após uma reforma geral dos armazéns que deverá ser providenciada pela Concessionária;
- A Concessionária deverá providenciar a manutenção das calhas, instalações hidráulicas, recomposição da estrutura de concreto com o devido tratamento das armaduras expostas, recuperação do reboco/pintura em todos os armazéns;
- As paredes internas e externas em sua maioria apresentam a presença de umidade. A consequência imediata desta patologia é a desagregação do reboco, visto que possui argila em seu traço; manchas escuras e oxidação das armaduras com surgimento de trincas e fissuras. A Concessionária deverá mapear todas as áreas com reboco e pintura comprometidas e apresentar um plano de recuperação;

- Destaca-se em alguns casos, o avançado estado de oxidação das armaduras expostas. Nestes casos, a Concessionária deverá realizar a recuperação estrutural das instalações.

8) Reforma dos armazéns graneleiros do Terminal de Cereais de Capuaba (Silos Horizontais):

- A Concessionária deverá realizar manutenção reparadora, consistindo em (i) manutenção civil e elétrica completa; (ii) reparo total nas correias transportadoras e (c) manutenção do conjunto moega, elevadores, acionadores, chutes, alimentadores, recuperadores e tripper;
- O Terminal de Cereais de Capuaba – TCC, conta hoje apenas com os dois Armazéns Graneleiros, na retroárea de Capuaba, sendo os anos de construção 1984 e o segundo em 1994, ambos medindo 50x100 = 5.000 m² com capacidades de 36.000 toneladas de grãos cada. (c) O TCC em sua recepção possui uma moega rodoferroviária e uma moega ferroviária com capacidade de recepção e carregamento 300t/h cada. Os Armazéns Graneleiros horizontais podem ser carregados por meio de transportadores de correias superiores, e a movimentação da carga dos Armazéns para navio, rodovia ou ferrovia é feito por dois transportadores de correias subterrâneos.

IV.2. DRAGAGEM

- Durante toda a duração do contrato, a Concessionária será responsável pela dragagem de manutenção no Porto de Vitória e de Barra do Riacho para manutenção das especificações técnicas mínimas abaixo descritas:
- **Dragagem do Porto de Vitória**
 - Conforme o “PROJETO BÁSICO DE DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO POR RESULTADO DO PORTO DE VITÓRIA”, o navio tipo definido para projeto da infraestrutura de acesso aquaviário aos portos de Vitória e Vila Velha é representado pela embarcação MSC Natalia (ex. “Choyang Vision” fabricado na Coréia do Sul, em 1986), que possui as seguintes características:
 - Comprimento Total: 244,00 m
 - Boca Total: 32,20 m
 - Calado Carregado: 12,50 m

- Capacidade Máxima: 2.996 TEUS
 - DWT: 43.403
 - Deslocamento máximo estimado: 55.000 ton.
- Observa-se que a dragagem no Porto de Vitória deverá ser realizada em intervalos máximos de 2 anos.
- **Dragagem do Porto de Barra do Riacho**
 - Abaixo estão representadas as diferentes áreas onde está prevista a dragagem de manutenção, com indicação das respectivas profundidades:
 - Canal de Acesso: 13,40m;
 - Bacia de Evolução: 13m;
 - Canal de aproximação dos berços: 13m;
 - Observa-se que a dragagem no Porto de Barra do Riacho deverá ser realizada em intervalos máximos de 3 anos.

IV.3. INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS À ADEQUADA MANUTENÇÃO DOS ATIVOS DA CONCESSÃO.

- Durante toda a duração do contrato, a concessionária deverá realizar os investimentos necessários à adequada manutenção dos ativos da concessão, incluindo, mas não limitado, a:
- **Gastos com Operação e Manutenção de VTMS no Porto de Vitória:**
 - O sistema de VTMS, da sigla em inglês para “Vessel Traffic Management Information System”, tem como função a melhoria na eficiência da movimentação de cargas, utilização dos recursos e infraestrutura do Porto de Vitória, além da organização do tráfego aquaviário na área de fundeio e no canal de acesso.
 - O sistema também visa a segurança da navegação e proteção do meio ambiente nas áreas de intensa movimentação de embarcações ou riscos de acidente;
 - A CODESA, por meio do pregão eletrônico N.º 012/2019, PE N.º 897/2019, contratou uma empresa especializada em contrato com prazo de 24 (vinte e quatro) meses, para a execução dos serviços

continuados de operação do serviço de tráfego de embarcações e manutenção preventiva, corretiva, preditiva e evolutiva do Sistema de Informações e Gerenciamento do Tráfego de Embarcações – VTMS.

- **Operação e Manutenção de Sinalização Náutica no Porto de Vitória e Barra do Riacho;**

- Os serviços de manutenção e operação da sinalização náutica são uma exigência da Marinha Brasileira para assegurar a navegação ao longo do acesso aquaviário ao Porto de Vitória e de Barra do Riacho;
- A concessionária deverá realizar os investimentos de ampliação necessários ao atendimento da Área de Influência do Porto e dos Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos;
- Os investimentos descritos neste Anexo estão detalhados no estudo de engenharia através de memoriais descritivos;
- O prazo para a realização dos investimentos descrito neste item poderá ser revisto, motivadamente, em caso de:
 - Atrasos nas obras decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal, exigidos para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária;
 - Atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária; e
 - Atraso na execução das obras decorrente de demora na liberação das áreas.

V. PASSIVOS AMBIENTAIS

- O único passivo ambiental identificado e reconhecido é o Terminal de Granéis Líquidos de São Torquato. Trata-se de um terminal desativado onde foi identificada a necessidade de remediação e recuperação a partir de estudos realizados a pedido do Instituto Estadual do Meio Ambiente e Recursos Hídricos – IEMA. A CODESA estima que realizará o investimento antes do processo de desestatização;

- Desta forma, os únicos passivos ambientais que podem vir a ser assumidos pelo Poder Concedente são aqueles não identificados até a data de celebração do contrato de concessão e identificados pela nova Concessionária em até 360 dias após a assinatura.

IV. SEGREGAÇÃO DO ACESSO VIÁRIO

6.1. A Concessionária deverá executar obra de segregação do acesso viário do Porto Organizado de Vitória (“Acesso Viário”), entre o entroncamento com a BR-[•] e o Gate, totalizando [•] km de extensão, conforme Projeto Básico de Engenharia disponibilizado no Apêndice [•]

- 6.1.1. A Concessionária será responsável pela elaboração de Projeto Executivo, bem como o fornecimento dos insumos e materiais e execução dos trabalhos relacionados à implantação do Acesso Viário;
- 6.1.2. A Concessionária deverá apresentar o Projeto Executivo do Acesso Viário à ANTAQ e ao DNIT em até 6 (seis) meses contados da eficácia do Contrato de Concessão;
- 6.1.3. A Concessionária deverá em até 2 (dois) anos após a emissão da Licença de Instalação ou da emissão na Posse da Área, o que ocorrer por último, implantar o Acesso Viário a que se refere este item, cuja estimativa de custo, na data-base de [•]/2020, é de R\$ 290.000.000,00 (duzentos e noventa milhões de reais);
- 6.1.4. Estão incluídas na obrigação de implantação do Acesso Viário as despesas relativas às desocupações necessárias à implantação do acesso viário.

6.2. Para fins da obrigação de implantação do Acesso Viário, são deveres do Poder Concedente:

- 6.2.1. Editar os atos de Declaração de Utilidade Pública – DUP necessários às desapropriações e às servidões administrativas vinculadas ao Acesso Viário;
- 6.2.2. Obter as licenças e autorizações junto aos órgãos e entidades da Administração Pública necessárias ao início da execução das obras;
- 6.2.3. Assegurar a manutenção da vigência dos licenciamentos e autorizações sob sua responsabilidade, e obter novas licenças ou autorizações que, por força de lei ou deste Anexo, venham a ser exigidas em razão de eventuais alterações no Projeto Básico de Engenharia;
- 6.2.4. Executar eventuais desapropriações necessárias à implantação do Acesso Viário;
e
- 6.2.5. Obter as licenças ambientais necessárias ao início da execução do Acesso Viário.

6.3. Para fins da obrigação de implantação do Acesso Viário, são deveres da Concessionária:

- 6.3.1. Com base no Projeto Básico, elaborar o Projeto Executivo e submetê-lo à autorização da ANTAQ e do DNIT;
- 6.3.2. Realizar os trabalhos de campo necessários à elaboração do Projeto Executivo (sondagens, topografia, eventuais instalações de apoio etc.);
- 6.3.3. Cooperar na elaboração dos estudos necessários aos licenciamentos e autorizações a cargo do Poder Concedente e demais órgãos e entidades competentes;
- 6.3.4. Obter as licenças e autorizações que não estejam sob a responsabilidade do Poder Concedente;
- 6.3.5. Assegurar a manutenção da vigência dos licenciamentos e autorizações sob sua responsabilidade, e obter, tempestivamente, novas licenças ou autorizações que, por força de lei ou deste Anexo, venham a ser exigidas;
- 6.3.6. Arcar com os custos referentes às modificações nas licenças e autorizações sob sua responsabilidade;
- 6.3.7. Apresentar antecipadamente ao Poder Concedente as informações e documentos necessários à edição dos atos de declaração de utilidade pública;
- 6.3.8. Realizar cadastro topográfico e documental, discriminando as propriedades, conforme sua situação fundiária, especificando a extensão, por propriedade;
- 6.3.9. Obter certidões atualizadas dos cartórios de registro de imóveis competentes com informações acerca das titularidades dos imóveis;
- 6.3.10. Efetuar o pagamento das indenizações devidas pelas desapropriações;
- 6.3.11. realizar os investimentos, pagamentos, arcar com os custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos nos itens anteriores, seja por via consensual ou por intermédio de ações judiciais;
- 6.3.12. Criar e manter banco de dados atualizado pelo período em que durarem as desapropriações, contendo as informações utilizadas para definição do valor dos imóveis, observadas as normas da NBR 14.563;
- 6.3.13. Responsabilizar-se pela remoção, desvio e realocação de eventuais interferências verificadas no local das obras e respectivas autorizações, incluindo-se serviços públicos existentes;
- 6.3.14. Responsabilizar-se pelas contratações necessárias à completa execução do Acesso Viário;
- 6.3.15. Garantir, aos representantes do Poder Concedente e demais órgãos ou entidades competentes, livre acesso aos locais das obras e a todas as informações técnicas relativas ao Acesso Viário, prestando todos os esclarecimentos que lhe forem formalmente solicitados;
- 6.3.16. Reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, no total ou em parte, os serviços, obras ou bens em que se verificarem vícios, defeitos ou

incorrções resultantes da execução ou de materiais empregados, observados os prazos acordados;

- 6.3.17. Responsabilizar-se pela boa execução de todas as operações no local das obras, conforme legislação aplicável, em especial a legislação referente a vedação ao uso de mão-de-obra infantil, nos termos do inciso XXXIII do artigo 7º da Constituição da República, e a legislação anticorrupção, inclusive a Lei n.º 12.846/2013;
- 6.3.18. Agir tempestivamente e de boa-fé ante a ocorrência de problemas na execução do Acesso Viário, com vistas ao fiel cumprimento das disposições do presente Anexo;
- 6.3.19. Disponibilizar à ANTAQ e ao DNIT, mediante prévia solicitação formalizada, toda a documentação referente às Obrigações de Investimento;
- 6.3.20. Fazer cumprir o cronograma de execução constante do Projeto de Executivo, podendo ajustá-lo mediante justificativa, obedecidos os marcos estipulados nesta cláusula.

VII. REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS e PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO

- 1) A exploração dos Portos Organizados deverá seguir as diretrizes estabelecidas no REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS (“REP”) e no PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO (“PDZ”);
- 2) A íntegra do PDZ e do REP vigentes está disponível, respectivamente, no Anexo 2 do Contrato e no “data room”;
- 3) **Do REP:**
 - i. Nos primeiros 18 (dezoito) meses contados da data de eficácia do contrato, o concessionário deverá propor e aprovar internamente o REP;
 - ii. A Concessionária deverá avaliar e promover os ajustes em seu Regulamento de Exploração do Porto, em consonância com o que estabelecem a Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013 e o Decreto n.º 8.033, de 27 de junho de 2013 e a Portaria n.º 245, de 26 de novembro de 2013 ou outro normativo que vier a substituí-la;
 - iii. O novo Regulamento deve ser disponibilizado na página na internet da concessionária a fim de dar amplo acesso às informações constantes nesse documento a todos os usuários;
 - iv. A concessionária comunicará ao Poder Concedente e a ANTAQ quando da conclusão do procedimento e aprovação das adequações no REP, bem como suas futuras alterações;

- v. O Regulamento de Exploração do Porto será o instrumento de gestão da Concessionária e terá como objetivo estabelecer as regras de funcionamento que permitam ao porto, na execução das atividades portuárias: condições para o eficiente desempenho das atividades portuárias, a melhor utilização das instalações e equipamentos portuários, o estímulo à concorrência na prestação de serviços portuários, e o zelo pela segurança patrimonial, pessoal e ambiental.

4) Do PDZ

- i. Nos primeiros 12 (doze) meses contados da data de eficácia do contrato o concessionário deverá propor o seu novo PDZ e encaminhá-lo ao Poder Concedente que o analisará no prazo de 10 dias, a fim de que o novo PDZ entre em vigor após o 10 dia da concessão, no dia seguinte ao encerramento do período de transição;
- ii. A revisão ordinária e extraordinária do PDZ deverá atender ao disposto na Portaria MINFRA n.º 61, de 10 de junho de 2020;
- iii. O PDZ deve assegurar que a Concessionária possui um planejamento adequado e implementará as ações correspondentes para o atendimento ao nível de serviço e à manutenção do balanceamento da capacidade das infraestruturas portuárias e demais regras contratuais relativas à garantia da qualidade de serviço, conforme as demandas efetiva e prevista para o período compreendido no PDZ;
- iv. A elaboração do PDZ deverá observar, no que couber, o disposto na Portaria MINFRA n.º 61/2020;
- v. Embora deva considerar elementos indicados no Plano Mestre elaborado pelo Poder Concedente, este último não terá precedência sobre o PDZ, podendo o PDZ elaborado pela Concessionária conter previsões de demanda, ações e investimentos diferentes daquelas indicadas no Plano Mestre, desde que devidamente justificado. A Concessionária deverá, por meio de relatório de consulta elaborado nos termos do Contrato de Concessão, demonstrar que ele foi apresentado aos Usuários que operam regularmente nos Portos Organizados, incluindo Operadores Portuários e Exploradores de Áreas Operacionais;
- vi. O PDZ deverá identificar e cumprir todas as leis, regulamentos, e demais normas aplicáveis às atividades da Concessionária;
- vii. Observado o disposto na Portaria MINFRA n.º 61/2020, a Concessionária poderá utilizar quaisquer planos existentes, bem como descrições das instalações, sistemas e procedimentos dos Portos Organizados para desenvolver o PDZ. A Concessionária deverá assegurar que o PDZ é

- consistente com os demais planos ou programas existentes, elaborados ou não pela Concessionária;
- viii. O objetivo do PDZ é contribuir para a melhoria contínua das instalações e sistemas da Concessionária, avaliando periodicamente suas condições e planejando sua manutenção e modernização. O PDZ deverá identificar e priorizar os projetos necessários à melhoria da infraestrutura, considerando os níveis de demanda projetados;
 - ix. A ANTAQ utilizará o PDZ para fins de monitoramento da Concessão. A ausência de qualquer manifestação da ANTAQ não significará a anuência em relação ao planejamento assumido pela Concessionária;
 - x. Caso o planejamento da Concessionária implique no descumprimento de qualquer obrigação contratual, a Concessionária estará sujeita às penalidades previstas no Contrato e deverá implementar as medidas necessárias para o atendimento do nível de serviço estabelecido e da manutenção do balanceamento da capacidade das infraestruturas portuárias, sem direito a qualquer reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato;
 - xi. O PDZ deverá identificar os principais componentes da infraestrutura portuária, incluindo:
 1. Acesso Aquaviário (canal de acesso, bacia de evolução, balizamento e sinalização molhes, infraestrutura de controle de tráfego etc);
 2. Acesso Terrestre (vias de acesso e circulação interna e externas, acesso ferroviário etc);
 3. Infraestrutura de Acostagem: berços de atracação; dolphins, etc;
 4. Demais instalações e estruturas para o funcionamento do Porto Organizado.
 - xii. O PDZ deverá apresentar os itens relacionados no Anexo I da Portaria MINFRA nº 61/2020; e
 - xiii. Além dos itens previstos neste item, deverão ser incorporados ao conteúdo do PDZ os seguintes relatórios: Avaliação das Condições das Instalações (ACI) e Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI).

4.1. Avaliação das Condições das Instalações:

- i. A Concessionária deverá apresentar um relatório de Avaliação das Condições das Instalações (ACI), contemplando as instalações e sistemas de grande porte, considerando, ao menos, as instalações, requisitos e classificações apresentadas no Apêndice A deste PEP;
- ii. A Concessionária deverá identificar as datas para que as ações de melhorias ou manutenções imediatas e de curto prazo estejam concluídas,

bem como, informar os períodos ou frequências que as demais melhorias ou manutenções serão realizadas.

4.2. Programa de Melhorias da Infraestrutura:

- i.** A Concessionária deverá apresentar um relatório contendo a avaliação da capacidade à época da aferição, a previsão de demanda e os investimentos necessários para assegurar que as instalações serão capazes de atender à demanda prevista, conforme o nível de serviço estabelecido e demais regras da Concessão relativas à garantia da qualidade de serviço;
- ii.** O relatório deverá avaliar o nível de serviço provido à época da aferição, a capacidade e o balanceamento da infraestrutura do Porto Organizado, incluindo todos os componentes operacionais, tais como cais, berço de atracação, retroárea e área de armazenagem, sistemas de monitoramento como VTMS etc.;
- iii.** A cada Revisão Extraordinária ou Antecipada do PDZ, a previsão de demanda deverá ser atualizada e detalhada, apresentando os níveis de movimentação de cargas e passageiros em termos anuais para os 20 (vinte) anos seguintes, mesmo que extrapole o prazo do Contrato de Concessão;
- iv.** O PMI deverá apresentar os investimentos programados para o atendimento balanceado da Demanda Prevista para o período de vigência contratual, considerando o nível de serviço do PEP;
- v.** O PMI deverá apresentar descrição das intervenções previstas para ocorrerem no prazo de 4 (quatro) anos, a partir de sua elaboração, com os devidos desenhos necessários para o seu entendimento, indicando as respectivas estimativas de custo, bem como a indicação do cronograma com as datas previstas para início e conclusão;
- vi.** O PMI vinculará a Concessionária, cabendo a ela seu estrito cumprimento e implementação, sujeitando-se às obrigações previstas neste PEP, no Contrato e seus Anexos e às penalidades pelo descumprimento de quaisquer obrigações previstas no PMI;
- vii.** A vinculação acima referida, não alcança a implantação e ampliação das Instalações Portuárias a serem realizadas em parceria com Exploradores de Áreas Operacionais e as estimativas de valores para a execução dos investimentos planejados. Tais valores servem para que a Concessionária demonstre à ANTAQ a existência de planejamento financeiro compatível com o plano de manutenção, melhorias e expansão da infraestrutura;

- viii. Os prazos para cumprimento de obrigações previstas no PMI poderão ser ampliados, motivadamente, desde que ocorridas as hipóteses dispostas no item IV.3 deste PEP.

VIII. DA QUALIDADE DE SERVIÇO

- 1) Para fins de monitoramento da Qualidade de Serviço, a Concessionária deverá observar as regras aplicáveis aos portos organizados e instalações portuárias de acordo com o disposto no art. 3º da Lei n.º 12.815/2013 que podem ser mais bem definidas da seguinte forma:
 - i. Qualidade de Serviço: Rendimento ou esforço da empresa no atendimento das expectativas dos Usuários do serviço e no cumprimento dos padrões técnicos da ANTAQ;
 - ii. Modicidade de tarifas e de preços: Moderação e a razoabilidade entre os custos incorridos no serviço e os valores cobrados do usuário, para um dado padrão de qualidade fixo;
 - iii. Produtividade: Eficiência produtiva, aptidão industrial da empresa em entregar mais produtos a partir do uso de menos insumos, no menor tempo possível;
 - iv. Socioambiental: Afinidade e sensibilidade da empresa em relação à legislação do meio- ambiente;
 - v. Mercado: Grau de sucesso, de proatividade e de competitividade da empresa em satisfazer a totalidade da demanda no ambiente alvo de suas transações, isto é, no seu segmento de atuação;
 - vi. Econômico-Financeiro: Habilidade da empresa manter uma gestão contábil-econômica sustentável.
- 2) Com vistas a identificação e análise do serviço prestado no âmbito portuário, a Nota Técnica n.º 4/2017/GT-PORT-111- 16-DG da ANTAQ foi utilizada como norteador para o quadro de indicadores de desempenho a ser utilizado na avaliação do concessionário.
- 3) Os indicadores, em regra, terão caráter equalizador, isto é, caso não seja alcançado o desempenho mínimo que se espera da Autoridade Portuária, haverá a aplicação de reajuste nas tarifas da tabela I e III, a fim de equilibrar o serviço prestado à remuneração deste, conforme descrito em detalhes no Apêndice B.
- 4) Os indicadores selecionados estão listados abaixo:

- i. Indicador de Manutenção da profundidade mínima do canal e dos berços (I1)
- ii. Indicador ambiental (I2)
- iii. Indicador da disponibilidade de infraestrutura (I3)
- iv. Indicador de Atendimento de Notificações da ANTAQ e Reincidências (I4)
- v. Indicador de Tempo Médio de Estadia (I5)
- vi. Indicador da disponibilidade de áreas operacionais (I6)

5) A cada Revisão dos Parâmetros da Concessão, a ANTAQ poderá modificar os componentes a serem pesquisados, o sistema de medição, os padrões e as metas, tanto para os indicadores que determinam o Fator Q e o Fator X, quanto para os parâmetros de desempenho de serviço estabelecidos no Apêndice B deste PEP.

APÊNDICE A

Avaliação das Instalações

1. As instalações avaliadas devem ser classificadas nas seguintes categorias:

- Excelente - Sem deficiências operacionais, padrões mínimos excedidos;
- Bom - Pequenas deficiências operacionais, padrões mínimos excedidos ou atendidos;
- Razoável - Pequenas deficiências operacionais, a maioria dos padrões mínimos atendidos, algumas melhorias de instalações ou ações corretivas devem ser consideradas, melhorias de médio/longo prazo devem ser identificadas;
- Ruim - Significativas deficiências operacionais, falha no cumprimento dos padrões mínimos, melhorias das instalações ou ações corretivas devem ser tomadas no curto prazo;
- Crítica - Grandes deficiências operacionais, ações corretivas urgentes devem ser tomadas, e/ou questões de segurança estão presentes. Esta categoria também pode incluir melhorias estabelecidas por nova legislação.

Instalações	Requisito
Instalações de Acostagem	Inspecionar as facilidades portuárias construídas para a atracação das embarcações, sendo elas cais, piers, berços / dolphins de atracação).
Molhes	Inspecionar os molhes sob responsabilidade da CODESA.
Edifícios	Inspecionar todos os edifícios do Porto Organizado, sob perspectiva da segurança operacional e da segurança portuária contra atos de interferência ilícita: todas as questões de segurança devem ser identificadas e solucionadas pela Concessionária o mais rapidamente possível.
Sistemas dos edifícios	Inspecionar todos os Sistemas dos edifícios do Porto Organizado, incluindo os sistemas mecânicos, elétricos, de comunicação e hidráulicos, sob a perspectiva da segurança operacional e da segurança portuária contra atos de interferência ilícita.

Instalações Terrestres e Facilidades	Inspeccionar as instalações terrestres e facilidades, incluindo instalações de distribuição elétrica, necessárias aos diversos equipamentos e à iluminação externa, segurança, redes de sinalização, comunicação, esgoto, água e combate a incêndio.
Vias de Acesso e Pavimentos	Inspeccionar as vias de acesso interna e externas e pavimentos sob responsabilidade da Concessionária incluindo, acessos e arruamentos, áreas de estacionamentos, linhas férreas, dentre outros aplicáveis.

APÊNDICE B

Parâmetros de Desempenho de Serviço

Indicador	Fórmula	Efeitos por indicador (IQ)	Apuração	Interpretação	Aplicação	Fonte
11. Manutenção da profundidade mínima do canal e dos berços	$(1 - (\text{Número de dias de calado reduzido no ano} \times \text{percentual de berços de atracação impactados}) / 365 \text{ dias})$	$I1 \geq 95\%$ sem efeito Receita Teto; $87 \leq I1 < 95\%$: Receita Teto reduz 2%; $80 \leq I1 < 87\%$ Receita Teto reduz 4%; $I1 < 80\%$ Receita Teto reduz 8%	anual	quanto maior melhor	válido a partir do 1º ano	Autoridade Marítima
12. Índice de Desempenho Ambiental	Composição e critérios do IDA estabelecidos pela Resolução ANTAQ nº 2.650, de 26/09/2012. Monitorado desde o início da concessão, mas somente a partir do 4º ano terá efeito sobre as tarifas.	Após os 03 (três) primeiros anos o concessionário terá a obrigação de pontuar minimamente igual ao ano anterior e $I2 \geq 85\%$ ou 7 melhores colocados no ranking: efeito tarifa nulo; caso contrário: tarifas tabelas I e III reduzem 0,5%	anual	quanto maior melhor	válido a partir do 4º ano	IDA
13. Indicador da disponibilidade de infraestrutura	Horas inoperantes / Total de horas	se $I3 > 10\%$ média 3 últimos anos: tarifas tabelas I e III reduzem 0,25% para cada ponto percentual acima dos 10% da média, limitado a 5%	anual	quanto menor, melhor	a partir 1º ano	SDP
14. Indicador de Atendimento de Notificações da ANTAQ e Reincidências	A. Quantidade de notificações emitidas pela ANTAQ atendidas tempestivamente/ Quantidade de notificações emitidas pela ANTAQ no mesmo período; e B. Quantidade de reincidências de notificações emitidas pela ANTAQ / Quantidade de notificações emitidas pela Antaq no mesmo período	se $I4_A < 90\%$ ou $I4_B > 30\%$. redução 0,25% tarifa	bienal	A quanto maior, melhor; e B quanto menor, melhor	a partir 3º ano	Relatório de fiscalização da ANTAQ
15. Indicador de Tempo Médio de Estadia	Tempo de estadia total / quantidade total de embarcações (expresso em horas)	$I5/I5_{t-1} \leq 0,95$: tarifas tabelas I e III aumentam 0,25%	anual	quanto menor, melhor	a partir 1ª ano	SDP
16. Indicador da disponibilidade de áreas operacionais	Soma das áreas operacionais exploradas / área operacional total disponível para exploração	-	a critério do Poder Concedente	quanto maior melhor	monitoramento	Contratos de exploração de instalação portuária

APÊNDICE C

Não Conformidades Identificadas e Responsabilidades da Concessionária

São apresentados nos subitens seguintes as não conformidades identificadas em imóveis localizados na Área de Porto Organizado de Vitória, seguidas pelas providências a serem adotadas, a sequência em que elas deverão ocorrer, bem como os responsáveis por implementar cada uma dessas providências.

(i) Imóvel registrado sob a matrícula nº 16.004 do 1º CRI de Vitória/ES

O referido imóvel possui as seguintes não conformidades:

1. Imóvel ainda sob a titularidade da APV, apesar da encampação do Porto de Vitória pela União;
2. Gravame pendente de baixa perante a matrícula do imóvel; e
3. Áreas sobrepostas, oriundas de desapropriações realizadas pelo Estado do Espírito Santo.

Na tabela abaixo são apresentados a ordem em que as providências acima deverão ser implementadas, bem como os responsáveis por cada uma delas:

Sequência	Providência(s)	Responsável(is)
1º	Baixa de penhora dada em garantia de execução decorrente de reclamação trabalhista	CODESA
2º	Registro do imóvel, em nome da União, perante o cartório de registro de imóveis competente	SPU/ES
3º	Registro das áreas sobrepostas, em nome da União, perante o cartório de registro de imóveis competente	SPU/ES
4º	Retificação de registro das áreas sobrepostas	SPU/ES

(ii) Área de aterro

O referido imóvel possui as seguintes não conformidades:

1. Falta de registro perante o cartório de registro de imóveis competente.

Na tabela abaixo são apresentadas a ordem em que as providências acima deverão ser implementadas, bem como os responsáveis por cada uma delas:

Sequência	Providência(s)	Responsável(is)
1º	Registro da área perante o cartório de registro de imóveis competente	SPU/ES

(iii) Espaço físico (plataforma) em águas públicas federais (espelho d'água) e terreno acrescido de marinha / Berços 101 e 102 do Cais de Vitória

O referido imóvel possui as seguintes não conformidades:

1. Falta de registro perante o cartório de registro de imóveis competente.

Na tabela abaixo são apresentadas a ordem em que as providências acima deverão ser implementadas, bem como os responsáveis por cada uma delas:

Sequência	Providência(s)	Responsável(is)
1º	Registro da área perante o cartório de registro de imóveis competente	SPU/ES

(iv) Área 3 – Contígua Prysmian

O referido imóvel possui as seguintes não conformidades:

1. Falta de lançamento do imóvel no sistema corporativo da SPU; e
2. Falta de registro perante o cartório de registro de imóveis competente.

Na tabela abaixo são apresentadas a ordem em que as providências acima deverão ser implementadas, bem como os responsáveis por cada uma delas:

Sequência	Providência(s)	Responsável(is)
1º	Lançamento do imóvel no sistema corporativo da SPU	SPU/ES
2º	Registro da área perante o cartório de registro de imóveis competente	SPU/ES

(v) Imóvel objeto da transcrição nº 9.844 do CRI de Vitória/ES

O referido imóvel possui a seguinte não conformidade:

1. Imóvel ainda sob a titularidade do Estado do Espírito Santo, apesar da encampação do Porto de Vitória pela União; e
2. Parte do imóvel se encontra fora da Área de Porto Organizado.

Na tabela abaixo é apresentada a providência a ser implementada, bem como o responsável pela implementação:

Sequência	Providência(s)	Responsável(is)
1º	Registro do imóvel, em nome da União, perante o cartório de registro de imóveis competente	SPU/ES
2º	Alteração da poligonal para que todo o imóvel passe a ser contemplado dentro da Área do Porto Organizado de Vitória	MInfra

(vi) Imóvel objeto da transcrição nº 17.971 do CRI de Vitória/ES

O referido imóvel possui a seguinte não conformidade:

1. Imóvel ainda sob a titularidade do Estado do Espírito Santo, apesar da encampação do Porto de Vitória pela União.

Na tabela abaixo é apresentada a providência a ser implementada, bem como o responsável pela implementação:

Sequência	Providência(s)	Responsável(is)
1º	Registro do imóvel, em nome da União, perante o cartório de registro de imóveis competente	SPU/ES

(vii) Imóvel objeto da transcrição nº 6.560 do CRI de Vitória/ES

O referido imóvel possui a seguinte não conformidade:

1. Imóvel ainda sob a titularidade do Estado do Espírito Santo, apesar da encampação do Porto de Vitória pela União.

Na tabela abaixo é apresentada a providência a ser implementada, bem como o responsável pela implementação:

Sequência	Providência(s)	Responsável(is)
1º	Registro do imóvel, em nome da União, perante o cartório de registro de imóveis competente	SPU/ES

(viii) Imóvel registrado sob a matrícula nº 11.234 do 1º CRI de Vila Velha/ES

O referido imóvel possui as seguintes não conformidades:

1. Imóvel ainda sob a titularidade do Estado do Espírito Santo, apesar da encampação do Porto de Vitória pela União; e
2. Falta de lançamento do imóvel no sistema corporativo da SPU;
3. Parte da área permutada com a Agrimex se encontra localizada dentro da Área de Porto Organizado de Vitória

Na tabela abaixo são apresentadas a ordem em que as providências acima deverão ser implementadas, bem como os responsáveis por cada uma delas:

Sequência	Providência(s)	Responsável(is)
1º	Registro do imóvel, em nome da União, perante o cartório de registro de imóveis competente	SPU/ES
2º	Lançamento do imóvel no sistema corporativo da SPU	SPU/ES

3º Desapropriação da parte do imóvel da Agrimex localizada no Poro Organizado de Vitória e registro da área desapropriada em nome da União ou alteração da poligonal de Capuaba MInfra e SPU/ES

(ix) Área 2 – Cais de Vitória (sem registro)

O referido imóvel possui a seguinte não conformidade:

1. Falta de registro do imóvel perante o cartório de registro de imóveis competente.

Na tabela abaixo é apresentada a providência a ser implementada, bem como o responsável pela implementação:

Sequência	Providência(s)	Responsável(is)
1º	Registro do imóvel perante o cartório de registro de imóveis competente	SPU/ES

(x) Área de 70m² locada à CODESA por Walter de Aguiar Filho (sem registro)

O referido imóvel possui a seguinte não conformidade:

1. Imóvel de propriedade privada localizada dentro da Área de Porto Organizado.

Na tabela abaixo é apresentada a providência a ser implementada, bem como o responsável pela implementação:

Sequência	Providência(s)	Responsável(is)
1º	Desapropriação da área locada	MInfra e SPU/ES

(xi) Molhe localizado na Área de Praia Mole

O referido imóvel possui a seguinte não conformidade:

1. Falta de registro do imóvel perante o cartório de registro de imóveis competente.

Na tabela abaixo é apresentada a providência a ser implementada, bem como o responsável pela implementação:

Sequência	Providência(s)	Responsável(is)
1º	Registro do imóvel perante o cartório de registro de imóveis competente	SPU/ES

(xii) Trecho com 453,71m2, localizado na Ilha do Urubu

O referido imóvel possui a seguinte não conformidade:

1. Falta de registro do imóvel perante o cartório de registro de imóveis competente.

Na tabela abaixo é apresentada a providência a ser implementada, bem como o responsável pela implementação:

Sequência	Providência(s)	Responsável(is)
1º	Registro do imóvel perante o cartório de registro de imóveis competente	SPU/ES

(xiii) Espelhos D'Água de uso exclusivo da CODESA

Os referidos espelhos d'água possuem a seguinte não conformidade:

1. Ausência de contrato endereçando o uso pela CODESA.

Na tabela abaixo é apresentada a providência a ser implementada, bem como o responsável pela implementação:

Sequência	Providência(s)	Responsável(is)
1º	Celebração de contrato de cessão de uso em condições especiais	SPU/ES