



RELATÓRIO ANUAL

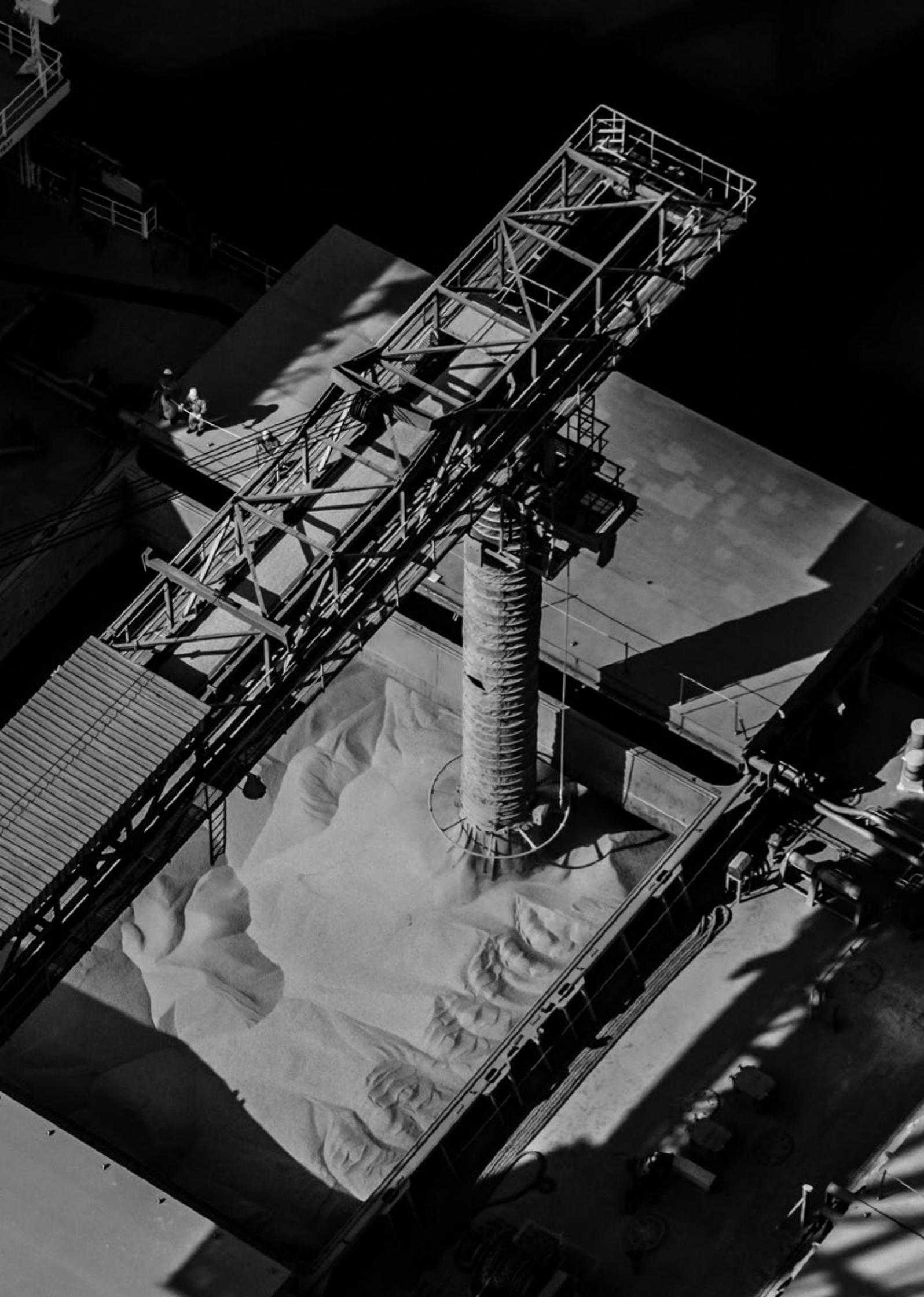
2014

COMPANHIA DO CAS DO
ESTADO DE SÃO PAULO



The background is a dark, almost black, space filled with numerous bright red light trails and bokeh effects. The light trails are thin, elongated streaks of red light that appear to be moving across the frame, creating a sense of dynamic energy. The bokeh consists of soft, out-of-focus circles of red light in various sizes, scattered throughout the scene. The overall effect is reminiscent of a starry night sky or a high-speed photograph of light sources.

ÓRGÃOS COLEGIADOS



Conselho de Administração

Presidente:

Eduardo Xavier

Secretaria de Portos
De 01/01/2014 a 27/07/2014

Guilherme Penin Santos de Lima

Secretaria de Portos
De 28/07/2014 a 31/12/2014

Conselheiros:

Angelino Caputo e Oliveira

Ministério dos Transportes
De 01/01/2014 a 10/04/2014
Codesp
De 11/04/2014 a 31/12/2014

Jean Paulo Castro e Silva

Ministério do Planejamento,
Orçamento e Gestão
01/01/2014 a 24/08/2014z

Noel Dorival Giacomitti

Ministério do Planejamento,
Orçamento e Gestão
De 25/08/2014 a 31/12/2014

Egéferson dos Santos Craveiro

Ministério dos Transportes
De 07/07/2014 a 31/12/2014

Antonio Francisco Armelin Gomes

Acionistas Minoritários
De 01/01/2014 a 24/04/2014

Júlio Alvarez Boada

Acionistas Minoritários
De 25/04/2014 a 31/12/2014

João de Andrade Marques

Classe Trabalhadora
De 01/01/2014 a 31/12/2014

Marcio Luiz Bernardes Calves

Classe Empresarial
De 01/01/2014 a 31/12/2014

Renato Ferreira Barco

Codesp
01/01/2014 a 10/04/2014

Conselho Fiscal

Presidente:

Herbert Marcuse Megeredo Leal

Secretaria de Portos
De 01/01/2014 a 31/12/2014

Conselheiros:

Fabiana Vieira Lima

Tesouro Nacional
De 01/01/2014 a 31/12/2014

Valter Casimiro Silveira

Ministério dos Transportes
De 01/01/2014 a 31/12/2014

Marcello Eduardo Ratton Ferreira

Acionistas Minoritários (ações ordinárias)
De 01/01/2014 a 31/12/2014

Martin Alexandre Aron

Acionistas Minoritários (ações preferenciais)
De 01/01/2014 a 31/12/2014





DIRETORIA EXECUTIVA





DIRETORIA EXECUTIVA

Angelino Caputo e Oliveira

Diretor Presidente

De: 24/04/2013 a 31/12/2014

Renato Ferreira Barco

Diretor Presidente

De: 01/01/2014 a 23/04/2014

Alencar S. da Costa

Diretor de Administração e Finanças

De: 01/01/2014 a 31/12/2014

José Manoel Gatto dos Santos

Diretor de Desenvolvimento Comercial

De: 19/05/2014 a 31/12/2014

Carlos Helmut Kopittke

Diretor de Desenvolvimento Comercial

De: 01/01/2014 a 18/05/2014

Paulino Moreira da Silva Vicente

Diretor de Infraestrutura e Execução de Obras

De: 01/01/2014 a 31/12/2014

Luis Claudio Santana Montenegro

Diretor de Planejamento Estratégico e Controle

De: 24/03/2014 a 31/12/2014





The background features a dark blue gradient with numerous out-of-focus, glowing blue circles of varying sizes, creating a bokeh effect. On the left side, there are faint, vertical light trails that resemble fiber optic cables or data streams, adding a sense of motion and technology to the overall aesthetic.

IDENTIDADE EMPRESARIAL



Missão

Desenvolver, administrar e fiscalizar o Porto de Santos, oferecendo serviços e infraestrutura eficientes aos armadores, arrendatários e operadores portuários, bem como apoiar o poder público, o comércio e o desenvolvimento econômico com responsabilidade sócio-ambiental.

Visão

Ser o Hub Port do Atlântico Sul, tornando-se referência socioeconômica, ambiental e na qualidade dos serviços prestados.

Valores

Inovação

Evolução técnica contínua, antevendo tendências, promovendo a eficiência dos serviços portuários e a sustentabilidade;

Ética

Promoção da ética e transparência nas relações interpessoais com todos os públicos com os quais nos relacionamos – colaboradores, clientes, autoridades, fornecedores, sociedade;

Valorização do capital humano

Valorização dos talentos individuais e do trabalho em equipe, baseada na meritocracia, na execução de nossa missão com paixão e orgulho de ser portuário.

Negócio

Integração logística.





The background features a dark, almost black, space filled with numerous bright, golden-yellow circular bokeh lights of varying sizes. From these lights, thin, elegant, golden-yellow light trails or ribbons extend across the frame, creating a sense of movement and depth. The overall effect is warm and dynamic.

PALAVRA DA DIRETORIA



O ano de 2014 marcou o início de uma nova fase para a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), com sua estruturação para atuar com um novo modelo de gestão, que permitirá reforçar seus valores originais e criar uma cultura organizacional com mentalidade de inovação, buscando crescimento e comprometimento com altos padrões de segurança, qualidade dos serviços e sustentabilidade. Essas características são o alicerce do nosso projeto de Modernização da Gestão Portuária, que tem por objetivo conduzir a Companhia e o Porto de Santos na rota da nova identidade empresarial, estabelecida em 2014, rumo a excelência operacional, gerando benefícios sociais e retorno financeiro para seu custeio e investimentos. Dentro desse projeto estamos revisando e propondo melhoria dos processos portuários.

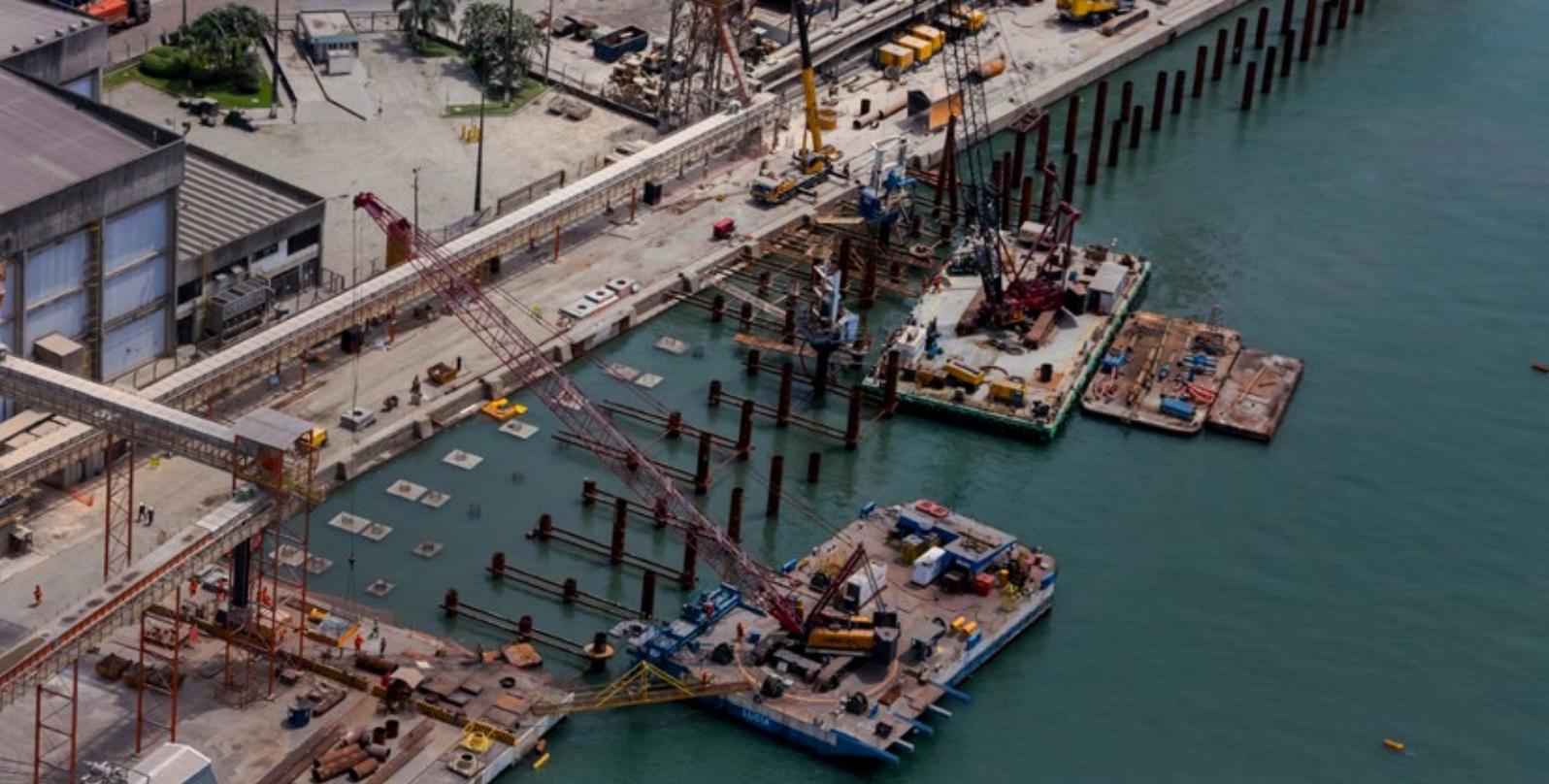
Compõem boa parte do trabalho desenvolvido neste ano, a definição e preparação das ações que garantirão a modernização da gestão portuária no âmbito corporativo e na logística integrada do setor. A elaboração do Plano Mestre do Porto é uma delas. Esse estudo envolverá a reavaliação das capacidades e projeções de demandas e considerará as perspectivas previstas no Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), essencial para elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZPS). Os estudos para identificação do

perfil de navios que frequentarão o Complexo Portuário Santista, visando futuras dragagens, é outra iniciativa fundamental para o funcionamento eficiente do Porto.

A criação da Superintendência de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC), buscando uma gestão integrada e a sinergia dos processos, serviços e contratos também é um passo importante nessa direção. Junta-se a essas iniciativas a implantação do sistema Cadeia Logística Portuária Inteligente (Portolog), que objetiva sincronizar a chegada dos navios e das cargas nos terminais, a programação e o credenciamento de veículos para uso racional e utilização da plena capacidade de acesso ao Porto.

No que diz respeito ao escoamento da safra ao longo de 2014, as ações de organização e agendamento dos veículos que acessaram o Porto de Santos evitaram a formação de congestionamentos e permitiram um menor tempo de estadia, reduzindo os custos logísticos do Brasil.

Convivendo com um novo marco regulatório, fizemos a revisão do Regulamento de Exploração do Porto de Santos, ajustando-o ao que estabelece a Lei 12.815/2013 e o Decreto 8.033/2013 e aprovamos o novo Estatuto da empresa, já adequado ao modelo padrão para todas as companhias docas.



Cabe destacar, também, as mudanças introduzidas no gerenciamento dos nossos recursos humanos. Foi um ano de grandes transformações, viabilizadas de forma tranquila, sem impactos negativos nos resultados da empresa, espelhando a maturidade do quadro de pessoal. Iniciamos os trabalhos para estruturação do plano de capacitação de nossos colaboradores, que vem sendo desenvolvido através de entrevistas em diferentes áreas da empresa, para identificação dos atuais perfis profissionais e daqueles considerados ideais, visando atuar de forma objetiva para ampliar as suas capacitações. Providenciamos, ainda, a revisão do Regulamento Interno de Pessoal (RIP) e mantivemos encontros semanais com nossos colaboradores, para ouvi-los e informá-los sobre o projeto de reestruturação da empresa.

No que se refere aos arrendamentos, formulamos a minuta para o estabelecimento dos contratos de transição, firmando dois deles, com a Transpetro e a Companhia Brasileira de Alumínio (CBA).

No início do ano esperávamos um crescimento expressivo na movimentação de cargas, em torno de 7,0%, que não se concretizou por conta de questões climáticas, cambiais e

outros fatores conjunturais adversos. Esperávamos, também, um lucro líquido maior do que aquele que obtivemos, o que não ocorreu, basicamente, em decorrência da queda inesperada na movimentação de cargas.

Apesar de todas as dificuldades, acreditamos que nossa marca foi fortalecida, porque fomos capazes de evoluir, significativamente, nos aspectos de gestão e implementação de novas infraestruturas e tecnologias, que permitirão ao Porto atuar com eficiência e agilidade confirmando, mais uma vez, os acertos do nosso modelo de gestão. Apesar da queda na movimentação, em 2014 obtivemos a segunda maior marca na história do Porto de Santos, demonstrando mais uma vez a consistência nos resultados em cenário econômico adverso.

Para garantir a continuidade de nosso crescimento, investimos, aproximadamente, R\$ 121,4 milhões, com recursos próprios e do Tesouro Nacional, no sistema viário das margens direita e esquerda do Porto, na recuperação de estruturas dos cais, na modernização da Usina Hidrelétrica de Itatinga e nas obras de alinhamento do cais de Outeirinhos. Outros R\$ 66,1 milhões foram aplicados para dragar um volume de sedimentos

de 2,8 milhões m³ nos berços de atracação, seus acessos e nos trechos 1, 2, 3 e 4 do canal de navegação, permitindo que elevássemos o calado do Porto para -13,2 metros, em, praticamente, toda a extensão do canal de navegação, marca esta nunca antes alcançada na história do Porto de Santos.

Esse resultado é fruto do trabalho que desenvolvemos, em conjunto com a Secretaria de Portos (SEP/PR), através de contratações rápidas e dragagens “cirúrgicas”, objetivando não só manter, mas aumentar o calado para oferecer melhores condições operacionais a todos os terminais portuários. A maioria das contratações para a dragagem foi feita através de pregões eletrônicos.

Todo esse esforço tem rendido bons frutos. Neste ano, um total de 31 navios, com mais de 330 metros, fizeram 220 viagens para o Porto de Santos, decorrente do aprofundamento do canal de navegação, da homologação do novo calado operacional pela Autoridade Marítima e da oferta de terminais especializados. Nesse mesmo ano, cerca de 70 navios diferentes, medindo de 300 a 330 metros, fizeram 448 viagens para Santos.

Quanto às nossas contratações, procuramos viabilizá-las, preferencialmente, através de pregões eletrônicos que, devido à inversão de fases procedimentais e a disputa por meio de lances que possibilitam aos licitantes a redução dos preços ofertados, propiciam maior celeridade aos procedimentos, economia ao erário da empresa e a celebração de melhores negócios. Neste exercício, dos 45 certames licitatórios realizados, 34 foram através de pregões, envolvendo recursos da ordem de R\$ 84,1 milhões e gerando uma economia para a Codesp de R\$ 6,6 milhões (7,3%), tendo em vista o valor estimado para as contratações efetuadas.

Todo esse trabalho é fundamental para captação de novos mercados, geração de postos

de trabalho e para o desenvolvimento regional. Um dos indicadores da importância econômica do Porto de Santos para a região é a geração de investimentos e tributos para os municípios que o abrigam. Nessa linha, o Governo Federal vem investindo, maciçamente, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), na infraestrutura do Complexo Santista nos últimos anos, seja nos sistemas de acesso viário e aquaviário, como no reforço e alinhamento de berços de atracação.

No desenvolvimento sustentável, a Companhia atuou por meio de um conjunto de programas ambientais e desenvolvimento de projetos visando à qualidade e preservação do meio ambiente no transcorrer das atividades portuárias. Entre as principais iniciativas destacam-se a coleta e destinação dos resíduos sólidos, os licenciamentos ambientais das obras e a implementação dos programas ambientais decorrentes desses licenciamentos, remediação e fiscalização ambiental e o controle de vetores.

Todas essas ações mostram que realizamos muito em 2014 e em 2015, pautados pelo nosso plano estratégico, continuaremos construindo uma empresa melhor, mais ágil e eficiente, com espírito de equipe em todos os níveis. A maneira como a Codesp lida, hoje, com seus recursos financeiros, humanos e ambientais é primordial para que continue sendo uma empresa respeitada pela sociedade e pelo setor portuário.

A nossa avaliação é que os resultados obtidos em 2014 no desempenho econômico-financeiro e na movimentação de mercadorias, apesar de serem inferiores ao exercício anterior, foram satisfatórios, levando-se em conta a conjuntura econômica mundial e as dificuldades enfrentadas.

Ao longo de nossa história conquistamos expressiva liderança no setor portuário brasileiro e continuamos apostando no fortalecimento de nossa marca e crescimento nos mercados



SEA VENUS

V0187P

V0187P
100

V0187P
FF1
T243

V0187P



interno e internacional, confiantes no futuro e no nosso potencial. Esta liderança e o trabalho desenvolvido vêm sendo atestados pelo nosso market share e pela mídia.

Um exemplo disso foi o destaque que a Codesp recebeu em edições especiais de importantes veículos de imprensa. Foi o caso da publicação “As melhores da Dinheiro 2014”, veiculada pela Editora Três, em setembro, que trouxe um ranking com as 1.000 maiores empresas do país que foram destaque em gestão financeira, governança corporativa, responsabilidade social, recursos humanos, inovação e qualidade.

A publicação destacou o resultado financeiro da Companhia, apontada no levantamento como a 514ª colocada dentre as 1.000 maiores empresas do Brasil. A edição do “Valor 1000 – 2014”, publicação especial do jornal Valor Econômico, que aponta as campeãs em 26 setores e 5 regiões do país, também destaca a Codesp no índice de “crescimento sustentável”, indicador que mede a sustentabilidade do crescimento de uma empresa. No segmento Transportes e Logística, a empresa aparece em 8º lugar.

Por fim, devemos reconhecer que não nos faltaram o apoio decisivo e a confiança do Governo Federal, em especial da Secretaria de Portos e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), da Marinha do Brasil, na figura da Capitania dos Portos de São Paulo, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), dos órgãos anuentes - Receita Federal do Brasil, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro), dos nossos órgãos colegiados, parceiros na atividade portuária, clientes, fornecedores e, especialmente, nossos colaboradores dedicados e comprometidos com nossa Visão de Negócios e Valores. Queremos, sinceramente, agradecer a todos e compartilhar o sucesso obtido.



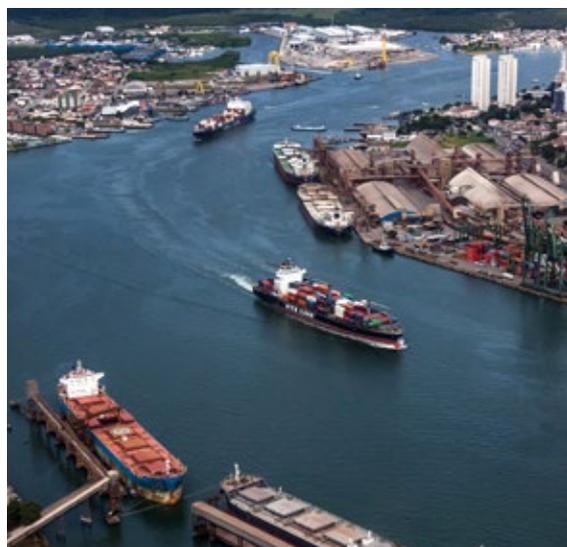
PERFIL DA EMPRESA





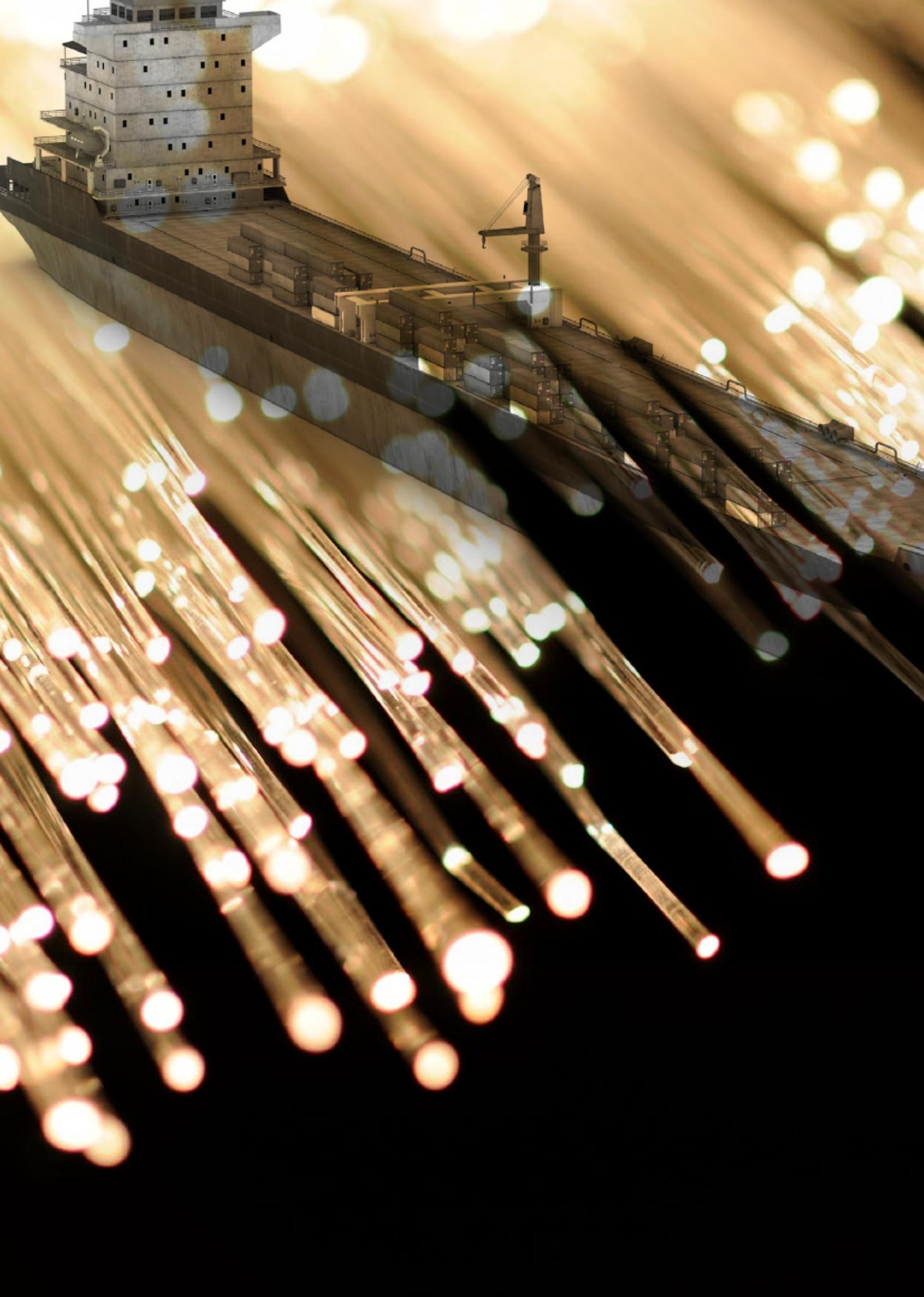
A Codesp, vinculada à Secretaria de Portos, é uma sociedade de economia mista, com capital autorizado, regendo-se pela legislação das sociedades por ações, no que lhe for aplicável, e pelo seu Estatuto, tendo por objeto social realizar a administração e a exploração comercial do Porto de Santos e dos demais Portos ou instalações portuárias que estejam ou venham a ser incorporados à sua administração.

Por conta do 5º Termo Aditivo ao Convênio de Descentralização de Serviços Portuários nº SEP/PR/002/2007-DC, celebrado com a SEP/PR, a Codesp continuou administrando o Porto de Laguna (APL/SC) por mais 12 (doze) meses, a partir de 1º de janeiro até 31 de dezembro. O capital social da Codesp é



de R\$ 1.147.794.239,65, correspondentes a 261.606.508.617 ações sem valor nominal, sendo 130.803.254.311 ordinárias e 130.803.254.306 preferenciais, ambas as espécies nominativas e de classe única, autorizado pela Assembleia Geral Extraordinária (AGE) realizada em 30/05/2014 e homologado na AGE de 24/10/2014, sendo a União Federal a acionista majoritária, com 99,97% das ações.

O Porto de Santos tem uma extensão de cais de 15.960 metros e área útil total de 7,8 milhões de metros quadrados. Conta com 55 terminais marítimos e retroportuários e 65 berços de atracação, dos quais 14 são de terminais privados (Cutrale, Dow Química, Usiminas, Valefértil e Embraport). Destacam-se os terminais especializados, localizados nas duas margens do estuário, nos quais se pode verificar a seguinte disponibilização de berços: 1 para veículos; 17 para contêineres; 5 para fertilizantes/adubos; 6 para produtos químicos; 2 para cítricos; 8 para sólidos de origem vegetal; 1 para sal; 2 para passageiros; 1 para produtos de origem florestal; 1 para derivados de petróleo; 4 para trigo; 5 para produtos siderúrgicos; 10 para carga geral e 2 de multiuso (suco cítrico a granel, roll-on/roll-off e contêiner). O canal de navegação foi aprofundado para -15 metros, e alargado, em seu trecho mais estreito, para 220 metros.



A bundle of fiber optic cables is shown against a dark background. The ends of the cables are illuminated, creating a series of glowing points of light in various colors, including yellow, green, and red. The cables themselves are dark and run diagonally across the frame. In the lower-left corner, a portion of a metal structure, possibly a ship's deck or a piece of industrial equipment, is visible, featuring a vertical mast and some mechanical components.

GOVERNANÇA CORPORATIVA



O Conselho de Administração da Codesp aprovou no dia 11 de abril, a indicação de Angelino Caputo e Oliveira para ser o novo diretor-presidente da empresa. Ele assumiu no lugar de Renato Barco.

Angelino Caputo era assessor especial da Casa Civil desde julho de 2013, onde atuava na formulação e implantação de propostas para a modernização da gestão portuária, alinhadas com o novo marco regulatório do setor.

A Diretoria Executiva pretende, em 2015, concluir as frentes de trabalho iniciadas neste ano. A principal delas objetiva desenvolver e implementar processos mais eficientes para aprimorar a gestão portuária, através da revisão e propostas de melhoria de processos externos para agilização e modernização da operação portuária. O projeto de Modernização da Gestão Portu-

ária está sendo desenvolvido pela Codesp, com o apoio da consultoria Deloitte. Em 26 de maio a Codesp nomeou um grupo de trabalho permanente para conduzir o projeto no âmbito da empresa.

Não é um projeto do Porto de Santos, mas sim da SEP/PR, envolvendo três companhias docas em um primeiro momento, com perspectiva de expandir o resultado para as outras quatro. O Porto de Santos iniciou os trabalhos antes por ser o maior e, portanto, o mais complexo, ficando sempre dois meses a frente dos Portos do Rio de Janeiro e Pará. Esse é o projeto estruturante mais importante em termos de governança.

Como exemplo desse trabalho, no mês de dezembro foi apresentado à Comissão Nacional de Portos (Conaportos) um dos 60 processos avaliados pela consultoria em conjunto com a Codesp, denominado “operação marítima”. Esse processo, um dos mais importantes, foi revisto e as etapas, hoje desnecessárias, serão eliminadas.

O projeto está sendo desenvolvido em duas frentes de trabalho: uma externa e outra interna e as atividades executadas em





duas fases. Das ações previstas na Fase 1 do projeto (Processos Logísticos Portuários) 47% foram concluídas e na Fase 2 (Processos de Gestão Interna) 45%. As primeiras etapas das duas Fases (Planejamento e Análise Geral das Operações Portuárias; e Internas) já foram concluídas. Será iniciada, agora, a fase de implantação do processo novo, com testes e ajustes, para reduzir os tempos, custos, etc. O projeto está em sua fase mais importante, que é o desenho dos processos futuros.

A primeira reunião oficial ocorreu dia 5 de junho, quando foi apresentado um ranking preliminar dos principais processos portuários apontados como críticos. O trabalho foi deflagrado com a captação de informações através de questionários on-line e entrevistas com quarenta entidades, entre associações, agentes públicos e privados que compõem os diferentes setores do universo portuário.

O projeto tem o acompanhamento de equipe especial de assessoria do Governo Federal, liderada pelo ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e participação de outras pastas, incluindo a Casa Civil.

Os levantamentos iniciais serviram para apontar e priorizar os processos considerados mais críticos. A participação do grupo especial de assessores do Governo Federal e da Codesp, que ocupa a presidência da comissão local da Conaportos, oferece uma condição muito favorável para, através dos resultados da consultoria, fomentar ações de melhoria da eficiência dos procedimentos que devem ser aperfeiçoados. O serviço de consultoria contratado pela SEP/PR abrange a realização dos trabalhos nos Portos de Santos, Rio de Janeiro e Pará.

Esse projeto trará diversos desdobramentos, como por exemplo, uma análise criteriosa da composição da Tarifa Portuária, abrangendo o levantamento de custos e receitas, permitindo estabelecer taxas mais condizentes com o custo dos serviços prestados.

Em conjunto com esse trabalho, a escola de negócios da Fundação Dom Cabral (FDC), através de contrato com a Codesp, vem capacitando o corpo gerencial da empresa, visando adequar seus gestores para o redesenho de processos que a empresa fará após levantamento de necessidades que está em andamento pela consultoria Deloitte. A FDC realizou, nos dias 30 e 31 de julho, o seminário “Gestão de Mudanças”, voltado para os gerentes da empresa. O seminário está inserido no Programa “Parceiros para Excelência”, que tem por objetivo capacitar os colaboradores da Companhia, em todos os níveis, para um mercado portuário mais evoluído, tendo como parâmetro os Portos públicos internacionais. Estão sendo feitos treinamentos em uma série de módulos envolvendo gestão de pessoas, gestão de processos, gestão financeira e econômica, liderança, comunicação e endomarketing.

O contrato, assinado em dezembro de 2013, prevê a prestação do serviço de capacitação pela Fundação por três anos. Caso seja conveniente para a Autoridade Portuária, po-

irão ser contratados módulos específicos, visando atender novas demandas para a evolução do Porto de Santos.

O diretor presidente da Codesp manteve, ao longo do ano, encontros semanais com os colaboradores da empresa, para ouvi-los e falar sobre o projeto de modernização da gestão. As apresentações foram focadas na importância de uma gestão participativa, ouvindo-se o corpo funcional e envolvendo os diferentes setores da empresa no processo de decisões. Do ponto de vista gerencial, isto é fundamental para um processo de eficácia da gestão da Codesp.

Nos debates foram abordados procedimentos do trabalho exercido pelos empregados, que expuseram suas dificuldades e necessidades, permitindo a busca de alternativas, desde as mais simples àquelas que demandam obras ou processos mais elaborados. A Codesp disponibilizou espaço em sua Intranet para que os colaboradores registrassem suas sugestões.

Para dar suporte a todas as mudanças previstas, a SEP/PR efetuou a revisão e modernização completa dos estatutos sociais de todas as sete companhias docas. Foi criado um estatuto padrão, que contempla algumas compatibilizações com o novo marco regulatório e introduz novas e modernas práticas de gestão. Os estatutos estão sendo aprovados pelas respectivas assembleias de acionistas das companhias docas.

A Codesp aprovou seu estatuto no dia 15 de dezembro. Todo o processo decisório da empresa está estabelecido nesse documento, que permitirá à empresa ser mais moderna e ágil, mantendo uma linha de governança alinhada ao novo marco regulatório. No desenvolvimento do novo modelo de estatuto se procurou inserir novas práticas de gestão, considerando-se os estatutos das sete companhias docas, a cartilha do Instituto Brasi-

leiro de Governança Corporativa (IBGC), o marco regulatório e modelos de empresas privadas e estatais. O estatuto da Codesp foi usado como padrão nesse processo.

Com relação aos cargos de livre provimento, a diretoria executiva já iniciou a formulação de uma proposta a ser encaminhada à SEP/PR e ao Departamento de Coordenação e Governança das Empresas Estatais (Dest). A proposta contemplará um novo percentual mínimo de 70% de cargos a serem ocupados pelos funcionários do próprio quadro da Codesp. Com isso o número de cargos garantidos para serem preenchidos exclusivamente por funcionários do quadro sobe de 32 para 46. O percentual que constava no antigo estatuto era de 63%, incidente somente sobre os cargos de superintendente e gerente. Agora, o novo índice de 70% será aplicado sobre todos os cargos de livre provimento, inclusive de assessores de diretoria e secretárias.

Além disso, haverá a indicação para que pelo menos a metade dos cargos destinados à nomeação de funcionários dos quadros da Codesp sejam preenchidos por meio de processo seletivo aberto, a exemplo do que foi promovido para a área de Tecnologia da Informação, garantindo a democratização do acesso às posições superiores. Esse percentual foi retirado do estatuto porque o novo modelo é padrão para todas as companhias docas e cada uma delas tem uma composição diferenciada de colaboradores em cargos de livre provimento.

O novo documento traz critérios mais rigorosos para nomeação dos membros do Conselho de Administração e elimina a obrigatoriedade do presidente da Companhia ser membro nato desse órgão colegiado, podendo a SEP/PR indicar dois nomes, caso um deles não seja o próprio diretor presidente. O estatuto também reduz o mandato da diretoria de 3 para 2 anos.

Outro aspecto contemplado é a vinculação de parte da remuneração dos diretores ao cumprimento das metas de gestão propostas. Foram criadas, pela SEP/PR, regras operacionais para estabelecimento e aferição dos indicadores de gestão e metas anuais. O acompanhamento de resultados já está sendo feito desde o dia 1º de janeiro de 2014.

O cumprimento das metas empresariais implica no pagamento ou não da Remuneração Variável Anual dos Dirigentes. Um honorário mensal variável foi estabelecido para os diretores, baseado no cumprimento de metas de gestão trimestrais. Agora, o salário dos executivos é composto por duas parcelas: uma fixa e outra variável. Esta segunda só é paga integralmente ou parcialmente, se os dirigentes atingirem determinadas metas de gestão estabelecidas pela SEP/PR. Este mecanismo foi implantado nas sete companhias docas. Assim, os dirigentes já vêm sentindo os efeitos de seus desempenhos no cumprimento das metas de gestão.

Esse novo ciclo de gestão contempla o fortalecimento da Codesp, a revisão e modernização de seus processos, trabalhar com

indicadores de gestão e metas, bem como preparar o Porto Público para atuar num cenário competitivo.

Dentro do processo de modernização da gestão cabe ressaltar, ainda, a aprovação do Regulamento de Exploração do Porto de Santos (REP) no dia 25 de novembro, através da Resolução nº 149/2014. A Codesp, em atendimento à Portaria SEP/PR nº 245, de 26/11/2013, reviu o REP objetivando ajustá-lo ao que estabelece a Lei 12.815/13 e o Decreto nº 8.033/13.

O Regulamento é um instrumento de gestão da administração do Porto que tem o propósito de estabelecer as regras de funcionamento que propiciem condições para o eficiente desempenho das atividades portuárias, a melhor utilização das instalações e equipamentos, o estímulo à concorrência na prestação de serviços e o zelo pela segurança patrimonial, pessoal e ambiental.

A Codesp e a Antaq também iniciaram, em junho, a elaboração de um manual de fiscalização, que servirá de referência para o setor portuário e abrangerá áreas como as de ope-



rações, meio ambiente, elaboração de contratos, segurança do trabalho, entre outras.

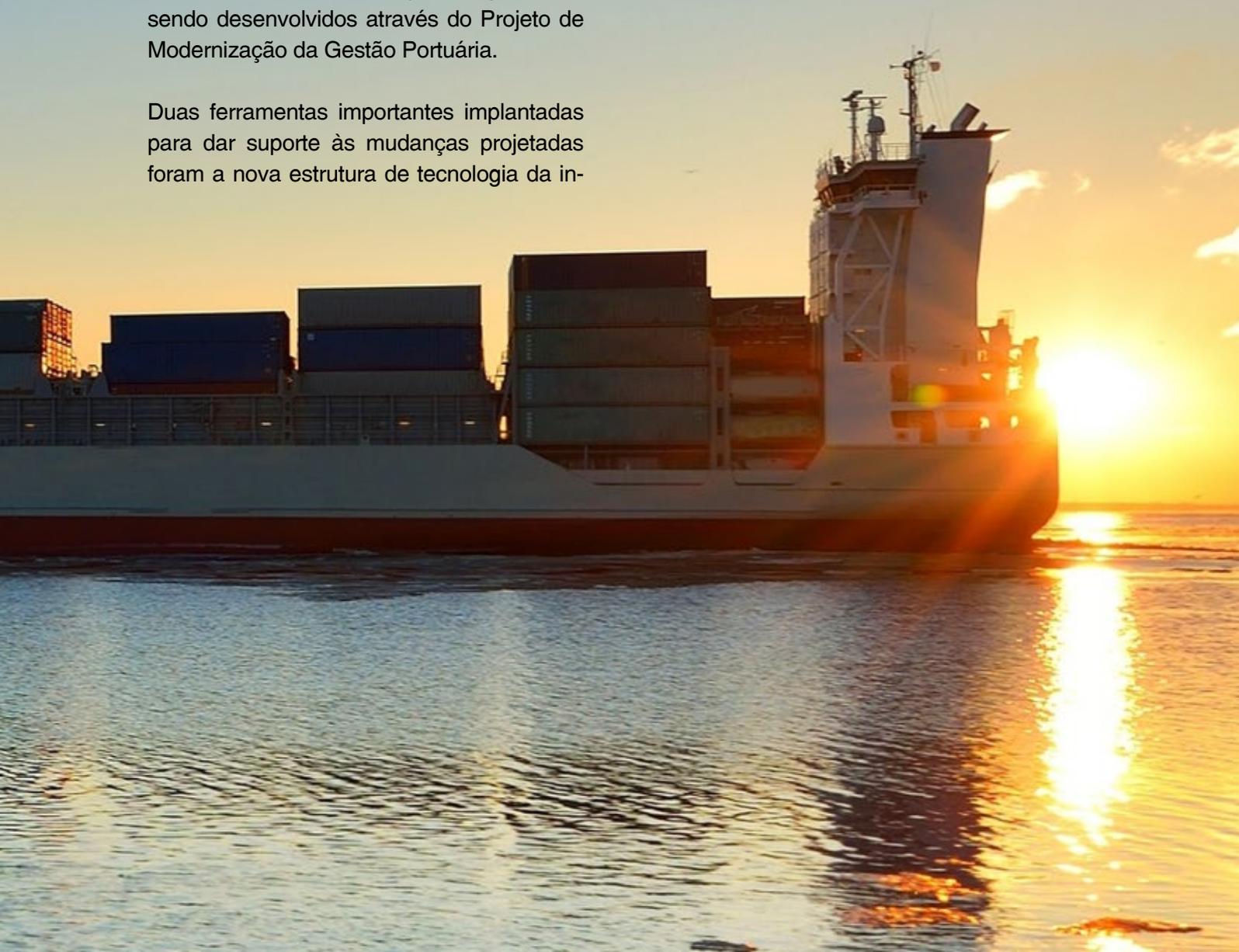
Essa iniciativa faz parte do processo de adequação dos procedimentos de fiscalização, que visa um controle eficaz das operações portuárias. O plano de trabalho do manual parte do alinhamento de conceitos entre os agentes públicos, definindo objetivos e resultados a serem atingidos com a fiscalização, considerando o uso racional dos recursos e a eficácia do processo. A segunda etapa desse instrumento trata da definição das responsabilidades de cada órgão envolvido, do escopo, da abrangência, da frequência da fiscalização, dos recursos e dos métodos a serem aplicados.

Esta segunda parte dos trabalhos está condicionada ao redesenho dos processos internos e externos da empresa, que estão sendo desenvolvidos através do Projeto de Modernização da Gestão Portuária.

Duas ferramentas importantes implantadas para dar suporte às mudanças projetadas foram a nova estrutura de tecnologia da in-

formação e um sistema integrado de gestão empresarial.

Em abril, a Codesp designou as atribuições e o funcionamento do Comitê Gestor de Tecnologia da Informação e em novembro criou a estrutura de TIC. Ela abriga a Superintendência de Tecnologia da Informação e Comunicação (SET), vinculada à diretoria de Planejamento Estratégico e Controle, que tem a responsabilidade de organizar, elaborar e propor as políticas e programas da área de tecnologia da informação e comunicação. Objetiva, também, coordenar o planejamento, implementar, monitorar e efetuar melhorias contínuas das ações de tecnologia da informação, bem como manter a disponibilidade dos sistemas e do ambiente tecnológico da Codesp.



Já o sistema integrado de gestão empresarial, o Enterprise Resource Planning (ERP SAP), entrou em operação no dia 02 de janeiro e é um dos alicerces do novo modelo de gestão, impactando, positivamente, as rotinas de controle financeiro, gestão patrimonial, recursos humanos e tecnologia da informação.

A introdução do ERP SAP ocorreu através do Projeto Ágil, permitindo que as atividades administrativas da Codesp sejam planejadas de forma integrada, ágil e padronizada, facilitando o dia-a-dia de todos. A empresa Cast foi selecionada para implementar o ERP, integrando os dados e processos da Codesp.

Com duração de 24 meses, o contrato incluiu a prestação de serviços especializados, para garantir todas as fases de implementação do sistema.

A Codesp instituiu, ainda, sua Comissão de Ética, com atribuições relativas à análise preliminar das consultas sobre eventuais conflitos de interesse no exercício da atividade, bem como denúncias envolvendo infração prevista no Código de Ética da empresa (constante do RIP).

A criação da Comissão atende a uma série de dispositivos legais e normativos relativos ao tema, no âmbito do Governo Federal. Está constituída, na empresa, por três membros titulares e respectivos suplentes, designados para mandatos de três anos, permitida uma recondução. Como as normas de funcionamento previstas para as comissões estabelecem que os mandatos não sejam coincidentes, nesta primeira composição os membros foram designados em prazos diferenciados de 1, 2 e 3 anos de forma que não se estendam pelo mesmo período, evitando a coincidência.

Quanto às questões judiciais, atualmente

se encontram em andamento 3.734 causas trabalhistas e 874 causas cíveis. Na esfera trabalhista, 1.523 são patrocinadas pelo corpo jurídico da Codesp (1ª Instância e execução de sentença) e 2.211 por três escritórios contratados (2ª Instância, 3ª Instância, causas com incompatibilidade, hidrovias e Laguna).

Com referência às causas cíveis, 760 são patrocinadas pelo corpo jurídico da Codesp (1ª Instância, 2ª Instância e execução de sentença) e 114 estão sob os cuidados de escritório contratado (STJ/ STF/órgãos administrativos). Do total de 760 (em trâmite), 92 são mandados de segurança, que se traduzem como processos pontuais contra atos administrativos determinados, como aqueles praticados em procedimentos licitatórios, concursos ou ainda pela edição de resolução. São processos de curta duração e sem qualquer condenação. As ações previdenciárias movidas contra o Instituto de Seguridade Social Portus e Codesp, subsidiariamente, somam 77, nas quais os autores têm sucumbido, na maioria das ações já sentenciadas, em 1ª Instância. Outras 591 são ações de natureza diversa, em trâmite, que podem resultar em eventual condenação pecuniária.

Somente neste ano foram interpostas contra a Companhia 42 ações, sendo 4 mandados de segurança, 16 de natureza previdenciária e 22 de natureza diversa. Ao se comparar este cenário com o de outros anos, verifica-se que, a partir de 2010, os processos cíveis de natureza diversa, vêm se mantendo no mesmo patamar, decrescendo neste ano. Em 2010 foram propostos 24 processos cíveis de natureza diversa, enquanto em 2011 foram 28 e em 2012 outros 28, atingindo em 2013 um total de 29. Em 2014 foram propostos 22.

Acredita-se que a partir do momento que a empresa passou a ser superavitária dimi-

nuiu a demanda de ações judiciais sofridas na área cível, por conta dos pagamentos junto a seus credores passarem a ser feitos com pontualidade, não gerando reclamações por correção monetária e juros. O aperfeiçoamento da gestão da empresa foi outro fator mencionado pela área jurídica como responsável pela redução de divergências a serem resolvidas judicialmente.

Na área trabalhista é onde se concentra o maior número de ações judiciais. Estão sendo implementadas algumas decisões tomadas pela Diretoria Executiva, que podem resultar, com o tempo, na diminuição das proposituras judiciais. Dentre elas destacam-se a integração do Registro de Ponto e Folha de Pagamento com o ERP SAP, tendo em vista que os pagamentos de horas extras e verbas devidas serão feitos automaticamente, bem como a análise e providências para sanar os casos de desvio de função, evitando novas despesas provenientes desse fato. Cabe mencionar, também, a normatização para pagamento do adicional de risco, inclusive, com a contratação de empresa para a análise de risco em toda a Companhia, que deverá ser encaminhada à Delegacia Regional do Trabalho para homologação, bem como a implementação do turno de revezamento para os setores de funcionamento ininterrupto, após a aprovação da alteração do Regulamento Interno de Pessoal.

Apesar da grande demanda, o resultado das reclamações trabalhistas tem sido muito positivo. Considerando o ano de 2014, foram prolatadas, até outubro, um total de 1.417 sentenças em reclamações trabalhistas promovidas contra a Codesp. Desse total, 965 foram favoráveis à empresa, 177 julgadas parcialmente procedentes e apenas 2 desfavoráveis. Em 273 ações, cujo objeto era o divisor 220, num total de 272 foram celebrados acordos e 1 ação (desfavorável) foi totalmente procedente ao Reclamante, em

razão de sua recusa em celebrar acordo.

Considerando os exercícios de 2013 e 2014 e apenas às ações por supressão de hora extraordinária, das 481 distribuídas nos dois anos, 390 já foram julgadas em primeira instância, com a Codesp vencedora em 358. Somente 32 foram parcialmente procedentes aos reclamantes. Dessas 390 ações já tramitam, em 2ª instância, 334, das quais 111 foram julgadas, sendo 107 favoráveis à Companhia, 3 parcialmente procedentes ao reclamante (reconhecendo a prescrição quinquenal) e 1 desfavorável, contra as quais cabem recursos. Para essas ações, cuja alegação pelo Reclamante é a suposta supressão de horas extras, o Tribunal Regional do Trabalho, 2ª. Região, em processo sofrido pela Codesp, firmou jurisprudência em dezembro de 2014, no seguinte sentido: “A readequação da permissão da prestação de labor suplementar decorrente de ação de medidas impostas pelos órgãos fiscalizadores das relações de trabalho, resultando na variabilidade da remuneração de horas extras, não redundando na supressão de horas extras e não rende ensejo à indenização de que trata a Súmula 291 do C. TST. Alteração não afronta o contrato de trabalho firmado.” (Proc. 00003106820145020443 – Ac. 20140812690 – Coordenadoria de Gestão Normativa e Jurisprudencial). Com isso, possivelmente, as demais decisões a serem prolatadas serão no mesmo sentido.

Quanto a análise jurídica de processos/expedientes administrativos, foram examinados pelo Setor no ano de 2014 um total de 6.155, uma média mensal de 500, visando uma ação preventiva, exarando pareceres em procedimentos licitatórios, contratos administrativos, procedimentos com questões relativas a seus funcionários, para minutar respostas a ofícios de órgão externos (MPF, MPE, MPT, ANTAQ, Ciset, TCU, etc), procedimentos relativos à Resoluções, Portarias, Convênios, entre outros.



NO POSTAGE
NECESSARY
IF MAILED
IN THE
UNITED STATES

The background features a dark field with numerous bright blue fiber optic strands originating from the top left and fanning out towards the right. Interspersed among these strands are many small, out-of-focus circular light spots, creating a bokeh effect. The overall aesthetic is high-tech and futuristic.

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO



Em se tratando de planejamento não há opção de se fazer ou não. Em uma empresa pública o planejamento se torna mais complexo porque não se busca, exclusivamente, o lucro. Há o ganho social, ético, comunitário. Assim, o foco não pode ser dirigido somente ao negócio portuário e seu papel fundamental de atendimento à economia. Interessa o bem estar da comunidade e a geração de empregos. É necessário estar preparado para cada cenário que se apresente e garantir o papel da empresa no futuro. Esse é o entendimento da Codesp.

A elaboração do Plano Mestre do Porto de Santos está sendo feita em parceria com a SEP/PR, envolvendo dois aspectos principais: a projeção da demanda e uma avaliação da condição da empresa para dimensionar a necessidade de expansão da capacidade para atendimento às necessidades atual e projetada. A SEP/PR e a Codesp realizaram dia 21 de julho a primeira reunião conjunta para sua elaboração. O último estudo de reavaliação das capacidades e projeções de demandas foi contemplado no Plano de Expansão (Master Plan), estruturado em 2008, que apontou, no cenário mais otimista, uma demanda de 230 milhões de toneladas de cargas para 2024.

O Plano Mestre considera perspectivas previstas no Plano Nacional de Logística Portuária

(PNLP), imprescindíveis para elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZPS), compatibilizado com suas diretrizes. Há necessidade de se atualizar o PDZPS, alinhando-o ao Plano Mestre, conforme define a Portaria nº 3/SEP/PR-PR.

O Plano de Desenvolvimento irá estabelecer novos critérios de acompanhamento sobre o desempenho das operações realizadas por terminais arrendados, no sentido de se obter o máximo possível de produtividade. Esse instrumento será decisivo para a concepção de um futuro conjunto de arrendamentos para Santos. Com a confecção do Plano em conjunto, o PDZPS ficará alinhado aos planos governamentais.

Além disso, uma série de estudos, já em elaboração e previstos para o próximo ano, integram um conjunto destinado a um detalhado e objetivo planejamento focado na modernização da gestão corporativa da Companhia e no máximo aproveitamento do potencial de desenvolvimento do Porto de Santos, com a produção de dados e diretrizes imprescindíveis para gerir o complexo portuário santista, garantindo eficiência e capacidade.

Há uma proposta, em avaliação pela diretoria executiva, de um conjunto de estudos em cinco áreas temáticas. Uma delas, a de



planejamento corporativo, já está sendo trabalhada em parceria com a SEP/PR e a consultoria Deloitte, contratada para a reestruturação organizacional e implementação de um novo modelo de gestão para a empresa. Ainda no tema corporativo, uma parceria com a Fundação Dom Cabral tem ajudado no estabelecimento de missão, visão, valores, indicadores estratégicos que nortearão as ações corporativas dentro do planejamento estratégico a longo prazo.

Outro tema previsto é o de acessibilidade, considerando-se todos os modais (ferroviário, rodoviário, dutoviário e hidroviário), além do acesso aquaviário pelo canal de navegação. O objetivo é tratar da matéria de forma sistêmica, onde toda a infraestrutura e modelos operacionais de acessos, regramentos e agendamentos serão discutidos de forma integrada, concluído com a definição do controle de ações necessárias.

Utilidades é mais um dos temas que envolvem itens como abastecimento de energia, água, tratamento de resíduos, planejamento de telecomunicações entre outros. São serviços prestados pela empresa que precisam

ser administrados de forma a não se tornarem uma central de custos e sim geradora de recursos, resultando em um negócio estratégico. Um exemplo é o caso dos resíduos, que têm potencial de reciclagem e podem, através de parcerias, se tornarem uma fonte de negócio.

Outra possibilidade seria ampliar a produção de energia, aumentando a capacidade da hidrelétrica de Itatinga ou investindo em outras matrizes energéticas, expandido o negócio de abastecimento energético. Até mesmo a dragagem poderia ter outra modelagem, com a Companhia, participando do negócio, estabelecendo sua própria empresa ou parcerias, agilizando um empreendimento que é contínuo e permanente, pois draga-se o canal o ano inteiro em função da elevada taxa de assoreamento. O Porto de Roterdã, por exemplo, estabeleceu, em contrato, que seus novos terminais deveriam movimentar, pelo menos, 40% da carga por ferrovia. Para não ficar dependente da empresa ferroviária, a administração portuária tornou-se sócia no negócio, como estratégia para garantir o atendimento.

O desenvolvimento de instalações portuárias é outro segmento de estudo previsto, considerando, principalmente, a elaboração do novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, uma avaliação fundiária que será realizada em conjunto com a Secretaria de Patrimônio da União (SPU), a expansão dos terminais existentes e a definição de novas áreas para exploração a serem propostas ao novo Plano de Outorgas da SEP/PR/PR.

Um detalhado planejamento econômico da empresa completa o conjunto de itens previstos para o planejamento. Com base nesse trabalho, a empresa terá um quadro bem claro para a definição de sua estrutura tarifária, investimentos, custeio, precificação de serviços, garantindo uma política que

considere os impactos de todos os componentes presentes na sua economia. Esses estudos são imprescindíveis para garantir o equilíbrio econômico-financeiro da empresa. A partir de 2015 a Codesp entra forte na condução desses estudos, com o objetivo de se produzir tomadas de decisão, de forma cada vez mais fundamentada, técnica e profissional.

A implantação e consolidação da tecnologia da informação na administração da Companhia, com a criação da Superintendência de TIC, configura mais uma meta assumida na área de planejamento. O objetivo é avançar, largamente, nesse setor, permitindo sua utilização em todos os processos da empresa. No setor administrativo o sistema ERP/SAP vem gerindo o trâmite dos processos. Em todas as áreas a Codesp está implantando novas tecnologias, tanto em sistemas como em equipamentos. Trata-se de recursos de grande porte para atender as demandas do maior Porto do Brasil.

A implementação da tecnologia da informação permitirá, também, que se utilize, de forma mais ágil e com grande precisão, os novos indicadores de desempenho. Atualmente, aqueles estabelecidos pela Antaq estão sendo rediscutidos e, com a disponibilidade dos novos sistemas, a empresa poderá contar com um grande painel que lhe permitirá o controle e monitoramento da logística e da operação portuária. Assim, a qualquer instante, se tem um quadro detalhado e abrangente do que está ocorrendo, da ocupação de armazéns e pátios a fluxo rododiferroviários, tráfego de embarcações, situação dos navios atracados e na barra. Será um diagnóstico instantâneo das condições operacionais e de tráfego terrestre e aquaviário no Porto de Santos. Tais recursos proporcionarão extrapolar a área do Porto e ter condições, por exemplo, de monitorar ações que ocorrem em outros pontos da cadeia logística, como ro-

dovias, ferrovias e tráfego de embarcações que se destinam a Santos.

Nos procedimentos envolvendo os trâmites para atracação de navios já está em operação o Porto Sem Papel. Esse sistema tem, hoje, praticamente, plena adesão dos processos de todas as instituições anuentes que o compõem. O enfoque nesse recurso para 2015 é promover um trabalho intenso na comissão regional da Conaportos, para que os processos ainda não satisfatórios sejam melhorados. Já o trabalho de consultoria da Deloitte estabelecerá um conjunto de melhorias para os fluxos externos ao Porto, que também será apresentado à Conaportos.

Com relação ao planejamento para os empreendimentos ligados à extração de petróleo do pré-sal, a Codesp acompanha os estudos que a SEP/PR produz de demanda de apoio offshore. Os resultados desses estudos serão avaliados para que a Companhia possa definir, estrategicamente, sua atuação. Uma possibilidade forte que se tem, hoje, são os contratos temporários, caso se identifique alguma demanda até que se definam novos arrendamentos para cargas ainda não consolidadas nas operações portuárias em Santos.

Quanto à acessibilidade, os estudos desenvolvidos, aliados ao trabalho realizado pela Codesp, integrado a ações viabilizadas em conjunto com a SEP/PR, garantiram iniciativas como o VTMS e o Portolog, sistemas importantes para o planejamento da chegada de embarcações e caminhões ao Porto de Santos.

O VTMS consiste em um suporte eletrônico à navegação, dotado de radares e câmeras, com capacidade para prover a monitoração ativa do tráfego aquaviário e o conjunto de informações necessárias à tomada de decisão sobre o melhor uso dos acessos aquaviários ao Porto.

O cronograma para implantação do VTMS prevê para abril do próximo ano o início das obras, assim que for concluído o projeto executivo. Esse sistema é essencial para Santos, que opera quase 6 mil embarcações por ano, pois disponibiliza informações que servem não só para o tráfego dentro do canal de navegação, mas também, para controle de questões ambientais e apoio em situações de emergência.

Já o Portolog é um sistema que objetiva sincronizar a chegada dos caminhões e das cargas nos terminais, a programação e o credenciamento de veículos para uso racional e utilização da plena capacidade de acesso ao Porto.

O sistema está desenvolvido, contando com os leitores de OCR já instalados em gates públicos e terminais privados. A Codesp deve deflagrar a licitação para aquisição das antenas de rádio frequência no início de 2015. Terminais e pátios também instalarão suas antenas para a entrada em operação plena do Portolog no próximo ano. Todos os terminais para granéis sólidos de origem vegetal já passaram por testes e treinamento junto à Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro). A expectativa é que o sistema entre em operação definitiva no segundo semestre de 2015.

Os serviços contratados para implantação do sistema abrangem a elaboração e o desenvolvimento dos projetos básico e executivo, a execução das obras, o fornecimento e a instalação de equipamentos, redes e respectivos softwares e o desenvolvimento de software integrador. Contemplam, ainda, a realização de testes dos equipamentos, sistemas e softwares, testes preliminares, treinamento, operação assistida, manutenção e suporte técnico, bem como todas as etapas de serviços e instalações necessárias. O prazo para execução do projeto é de 36 meses.

A iniciativa é parte do PAC, que prevê investimentos de R\$ 115 milhões para que 12 portos brasileiros adquiram equipamentos e implantem o sistema já concluído pelo Serpro. A SEP/PR deu início aos procedimentos para implantação do sistema no Porto de Santos em maio deste ano. A implantação começou por Santos, por envolver maior complexidade, visto ser o maior do país.

O Portolog já funciona, em caráter experimental, desde o final de outubro, de forma manual (ainda sem uso das tecnologias de trocas de dados), apenas para os terminais que operam granéis sólidos de origem vegetal.

A partir do cadastramento da carga no sistema, ele vai monitorar sua saída para o Porto, através de acompanhamento eletrônico. Os caminhões serão identificados com etiquetas inteligentes (tags), que enviarão os dados por meio de sistemas de comunicação, permitindo o rastreamento e gerenciamento do transporte com mais eficiência. Além das áreas públicas do Porto, terminais e pátios, o programa se estenderá, também, a todos os corredores rodoviários do país. Após implantado, o Portolog deve interligar-se ao Porto sem Papel e ao VTMS.

A Codesp estabeleceu regras para esse agendamento, em 11 de junho, através da Resolução nº 83.2014. De acordo com essa Resolução, todo caminhão que chega ao Porto dois dias antes ou dois dias após o período agendado é considerado infrator. O terminal que o impedir de ingressar em suas instalações não é responsabilizado por sua permanência em vias públicas. Estabelece, também, a obrigatoriedade de os pátios reguladores credenciados informarem, em um intervalo máximo de uma hora, a capacidade de recepção e de vagas de estacionamento por cada terminal. Outra novidade é que tanto os pátios, como os terminais, devem transmitir, em tempo real, os dados da leitura do sistema OCR durante o controle nos

portões de entrada e saída das instalações. As informações devem ser inseridas, separadamente, pelo Sistema de Gerenciamento de Tráfego de Caminhões (SGTC).

A norma determina, também, que a janela de agendamento para a entrada dos caminhões nos bolsões de estacionamento deve ocorrer, no máximo, em até cinco horas em relação ao início da janela de agendamento. Para escoamento da safra neste ano foi implementado o Plano de Ação Integrada, pelos governos Federal, Estadual e municipais. Sua implementação foi iniciada em fevereiro. Duas ações foram fundamentais para se atingir bons resultados. O agendamento do Porto e a gestão do plano que permitiram que os órgãos trabalhassem unidos e se antecipassem aos problemas. Entretanto, ainda é necessário melhorar o fluxo de veículos na Rua Plínio de Queiroz, em Cubatão.

A chamada pública para cadastramento de novos pátios de triagem para apoio à organização do acesso ao Porto foi uma das ações do chamado Plano Safra 2014. O cadastramento envolveu projetos com potencial para início imediato de operação ou ao longo deste ano.

A Codesp e a SEP/PR desenvolvem, também, estudo para implantação de estacionamento na região da Alemoa, com objetivo de solucionar o problema dos caminhões que transportam contêineres vazios. A capacidade estática do terreno é de, aproximadamente, 800 vagas que, em sistema de rodízio, podem significar a operação de mais de 2.400 veículos por dia. Essa área poderá ser compartilhada

com o projeto ferroviário, prevendo linhas e pátios de manobra.

O principal objetivo é criar um regramento para os caminhões que ficam estacionados no entorno do Porto aguardando carga. Esse é um problema sério que o Porto de Santos tem hoje. Os veículos necessitam de um local para permanecerem até a chamada pelo terminal. O estudo poderá incorporar, caso se mostre necessário, novas áreas para ampliação da capacidade de vagas. O projeto se destaca pela iniciativa de se promover um regramento para esses veículos e integrá-los em um sistema de agendamento e chamada para atendimento aos terminais portuários.

Os resultados alcançados a partir do esforço da Companhia em promover o agendamento de caminhões apontam um índice de 95% dos veículos agendados ao final de 2014. Em 2015 objetiva-se aprimorar, ainda mais, a mobilização para que todos os atores envolvidos, como prefeituras e efetivos policiais rodoviários, concessionários e demais setores públicos, nas esferas estadual e federal, participem, mais uma vez, com objetivo de garantir o livre escoamento dos produtos pelo Porto.



A Codesp também disponibilizou em seu site câmeras para acompanhamento, on line, do trânsito na região portuária. São sete locais onde a situação do trânsito pode ser vista em tempo real, dentre eles o acesso à margem direita do Porto, pelo viaduto Dr. Paulo Bonavides (Alemoa), e à margem esquerda, na Rua Idalino Pinez, em Guarujá. Os outros cinco pontos estão localizados na altura dos portões (gates), 4, 5, 8, 15 e 18, todos na margem direita.

Com essas medidas os congestionamentos no Sistema Anchieta Imigrantes (SAI) tiveram uma redução de 54%, segundo informações divulgadas pela Artesp. Foram ações intensivas, inclusive de fiscalização e previsão de penalidades, com aplicação de multas pela Antaq, em caso de não cumprimento das regras de agendamento. Foram realizadas reuniões com todos os envolvidos e cobrado empenho no cumprimento

das regras estabelecidas. Os terminais informaram à Autoridade Portuária sua capacidade de recepção de veículos e a quantidade agendada diariamente. O sistema de monitoramento acompanhou o cumprimento desse processo.

Passaram pelo Porto de Santos no último ano, 2.918.446 caminhões e 371.433 vagões. Do total de veículos rodoviários, 2.144.039 transportaram contêineres, 503.564 graneis de origem vegetal, 234.390 graneis de origem mineral e 36.453 carga geral e veículos. Destinaram-se à margem esquerda do Porto (Guarujá) 981.883 caminhões e 165.499 vagões, enquanto em direção à margem direita (Santos) trafegaram 1.936.563 caminhões e 205.934 vagões. Com relação ao ano anterior, o fluxo de caminhões teve uma redução de 12,76%, enquanto que o de vagões apresentou crescimento de 3,72%.

Caminhões em Operação no Porto de Santos

Produto	2013		2014	
	Movimento de Caminhões	Média Diária	Movimento de Caminhões	Média Diária
	JAN/DEZ	JAN/DEZ	JAN/DEZ	JAN/DEZ
Granel de Origem Vegetal	677.479	1.856	503.564	1.382
Granel de Origem Mineral	255.765	699	234.390	642
Carga Geral e Veículos	51.114	139	36.453	100
Contêineres	2.306.763	6.319	2.144.039	5.875
TOTAL	3.291.121	9.013	2.918.446	7.999

Vagões em Operação no Porto de Santos

Produto	2013		2014	
	Movimento de Vagões	Média Diária	Movimento de Vagões	Média Diária
	JAN/DEZ	JAN/DEZ	JAN/DEZ	JAN/DEZ
Granel de Origem Vegetal	286.163	783	312.633	856
Granel de Origem Mineral	9.103	25	6.678	18
Carga Geral e Veículos	25.615	70	27.105	74
Contêineres	36.723	100	25.017	68
TOTAL	357.604	978	371.433	1.016

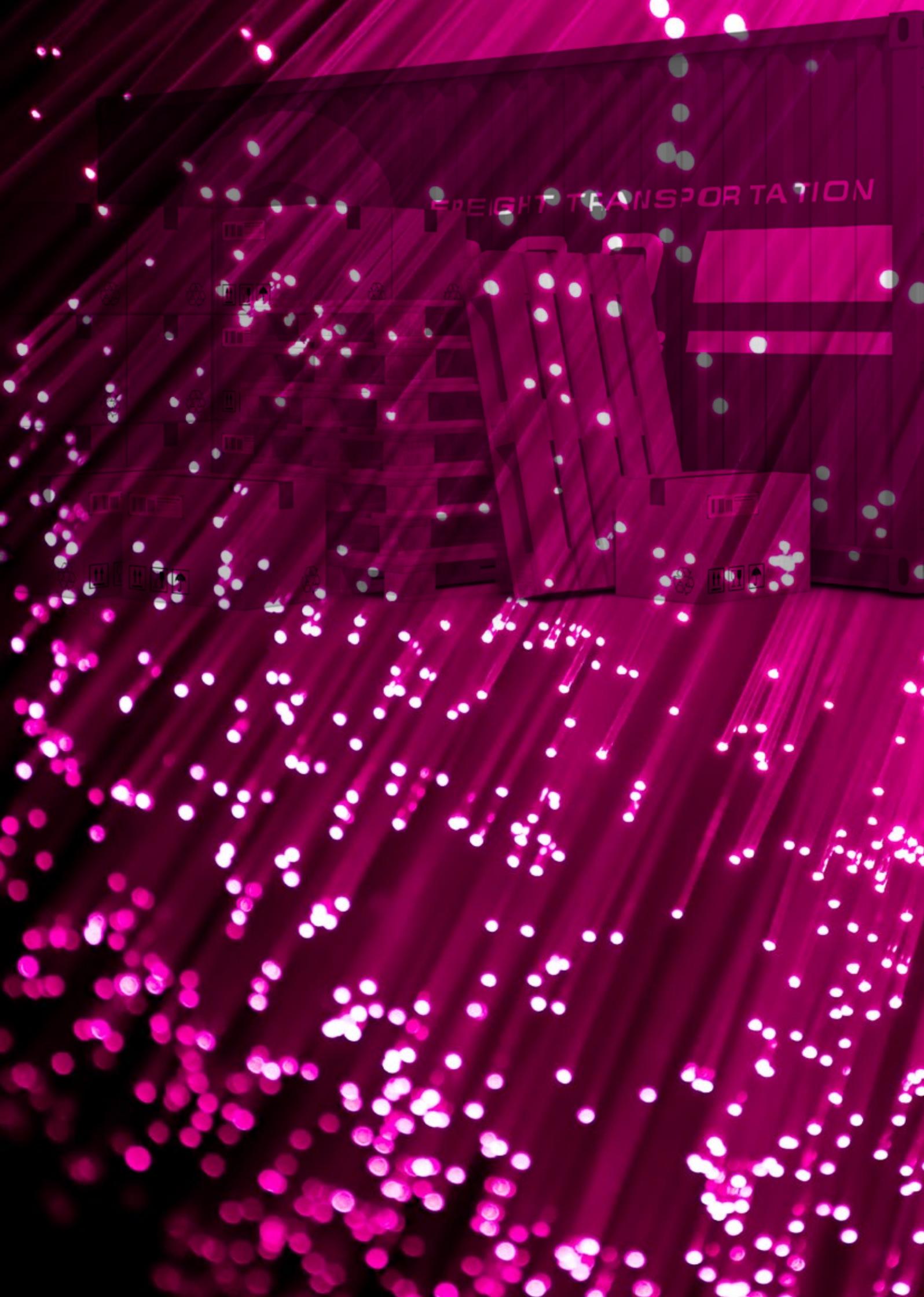
Ainda com relação à acessibilidade, outro estudo em desenvolvimento é o da logística ferroviária de acesso ao Porto de Santos. O estudo foi iniciado por um grupo de governo que elaborou relatório apontando algumas premissas. Um dos pontos principais estabelece que os ramais, a partir dos pátios de Paratinga e Perequê, a chamada ferradura, devam operar de forma integrada até o Complexo Portuário.

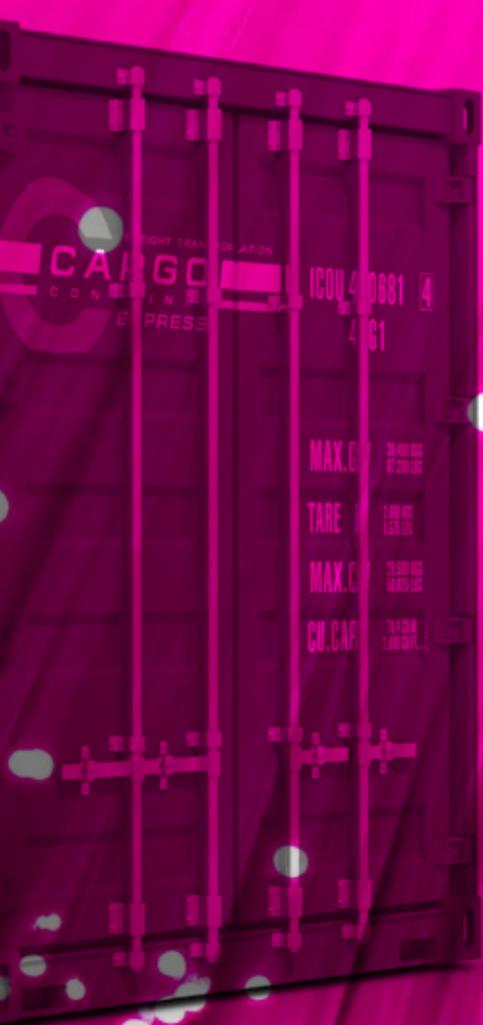
Outro objetivo é estabelecer o agendamento para composições ferroviárias, tal qual é feito, hoje, para os caminhões, obedecendo a uma programação conjunta entre as concessionárias, através de uma central de controle. Todos os setores envolvidos nessa operação concordam que a iniciativa otimiza o transporte ferroviário, eliminando os recorrentes conflitos hoje observados. Para elaborar esse estudo, a Codesp atua em conjunto com a SEP/PR, ANTT, Antaq, Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Engenharia, Construções e Ferrovias (Valec), todas instituições ligadas ao Governo Federal.

A utilização da bacia hidrográfica da região como via de transporte de carga é outro projeto em desenvolvimento pelo setor, em conjunto com alguns agentes privados. Em parceria com a empresa Carbocloro, estuda-se a implantação de um dolfim para a movimentação de sal por hidrovias até as instalações da empresa em Cubatão. O navio atraca no dolfim, descarrega para uma barcaça e o produto é transportado até a empresa.

O propósito é desocupar os berços, hoje utilizados por navios que transportam sal para a Carbocloro, e disponibilizá-los para outras cargas, além de agregar dolfins que, quando vagos, poderão ser utilizados para outras operações, como abastecimento de navios, por exemplo. A iniciativa promove ganhos para todos: comunidade, ao se tirar caminhões da estrada; Carbocloro, que terá uma logística mais barata e Porto, que amplia sua capacidade. Outra concepção para utilização do modal é o estabelecimento de uma linha regular de navegação por barcaças circulando no estuário, com foco no transporte de contêineres entre as margens.

FREIGHT TRANSPORTATION





RECURSOS HUMANOS E RESPONSABILIDADE SOCIAL



RECURSOS HUMANOS E RESPONSABILIDADE SOCIAL

A Codesp vem introduzindo uma série de mudanças na área de Recursos Humanos, visando atender às necessidades estratégicas de suas atividades. Seus colaboradores são uma de suas principais forças para atingir os objetivos propostos e, somente com pessoal comprometido e engajado, a empresa poderá conquistar resultados consistentes e duradouros.

Dessa forma, a empresa vem procurando estimular o desenvolvimento interno de talentos, buscando em suas ações garantir que a meritocracia seja aplicada, a exemplo do processo seletivo aberto que ocorreu, recentemente, na área de Tecnologia da Informação e da proposta da empresa à SEP/PR para preenchimento da metade dos cargos destinados a nomeação de funcionários dos quadros da Codesp pela mesma sistemática.

O quadro de pessoal, ao contrário do ano anterior, não teve grandes alterações. O exercício foi encerrado com menos 7 colaboradores em relação a 2013. Em 31 de dezembro a Codesp contava com 1.513 empregados, dos quais 1.451 na Codesp, em Santos, e 62 no Porto e hidrovias conveniados. Ocorreram 22 admissões, das quais 4 para o exercício de cargos de confiança

e 18 ex-empregados, em decorrência da publicação de portarias do ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, face a concessão de anistia (Lei nº 8.878/94) pela Comissão Especial Interministerial; 29 desligamentos, sendo 17 a pedido, 5 falecimentos, 5 aposentadorias, 1 abandono de emprego e 1 exoneração sem justa causa.

A diretoria executiva vem promovendo melhorias na área de Recursos Humanos, algumas através do projeto de Modernização da Gestão Portuária, que prevê a análise dos processos internos da empresa, inclusive nessa área. Em fevereiro, estabeleceu regras de transição, aos ocupantes de cargos comissionados e de funções de confiança, do Plano de Cargos e Salários para o Plano de Empregos, Carreira e Salários, bem como designou os ocupantes dos cargos de livre provimento e exoneração de coordenador e encarregado. Foram, também, elaborados estudos para o Programa de Incentivo ao Desligamento Voluntário (PIDV), que encontra-se sob análise na SEP/PR.

No mês de maio a empresa designou um grupo de trabalho para promover a revisão do RIP, cujas atividades foram iniciadas pelos itens referentes à jornada de trabalho, visando subsidiar as negociações do Acordo

Coletivo 2014/2015 e em outubro foi constituído outro grupo de trabalho para analisar o RIP. O novo Regulamento já foi aprovado pela diretoria executiva e encaminhado ao Conselho de Administração para deliberação. Acatando recomendação daquele órgão, a Codesp designou grupo de trabalho integrado por representantes de seu quadro de pessoal, SEP/PR, Dest e dos sindicatos que representam seus colaboradores para realizar análise desse documento. Os trabalhos se encontram em andamento.

A empresa, procurando atender o disposto no item 5 do ofício 236/DEST-MP, de 25/07/2013, do Dest, que estabeleceu o limite de 8,33% da folha salarial com gastos com horas extraordinárias, procurou reduzir a quantidade de horas extraordinárias de seu pessoal. Nas negociações para renovação do Acordo Coletivo de Trabalho 2014/2015, os representantes sindicais não aceitaram a proposta da Codesp de criar um grupo de trabalho para debater a compensação de horas, flexibilização das jornadas de trabalho e horários de entrada e saída, ficando acertado que essas questões seriam tema para futuras negociações.

Para o pagamento das horas ordinárias ou extraordinárias, bem como os respectivos descontos, é considerada, apenas, a hora cheia. Após a integração dos sistemas de registro de ponto eletrônico, folha de pagamento e o módulo Recursos Humanos do ERP-SAP, esse procedimento será modificado, passando a ser considerados somente os minutos para pagamentos e descontos, possibilitando a adoção plena da Portaria nº 1510/2009, do ministério do Trabalho e Emprego.



Quanto ao Acordo Coletivo de Trabalho referente ao período de 01/06/2014 a 31/05/2015, a Codesp e os sindicatos que representam seus colaboradores chegaram a um consenso sobre um reajuste de 6,37% incidente sobre a cláusula salarial, bem como sobre todas as que concedem benefícios econômicos.

Cabe ressaltar a implantação do processo de avaliação de desempenho, ferramenta que busca conhecer e medir o desempenho dos empregados com vistas a fornecer as informações para tomadas de decisões para, a partir dos resultados, permitir à empresa manter e aumentar a produtividade, além de facilitar o cumprimento de metas estratégicas.

Com relação à capacitação, os cursos realizados in company, por instituições qualificadas; disponibilizados fora da empresa e de treinamentos ministrados por empregados, totalizaram 31.258 horas de treinamento,



em 335 cursos. Foram capacitados 955 colaboradores. Esses números indicam uma média de 20,66 horas de treinamento por empregado, considerando a existência, em 31 de dezembro, de 1.513 colaboradores. A título de cursos e treinamentos contratados a Codesp investiu R\$ 397,4 mil. Foram concedidos, também, 107 estágios, sendo 105 universitários e 2 técnicos.

Entre os cursos destacam-se o de Inglês Portuário Básico, ministrado aos empregados que atuam na área operacional e que têm contato direto com tripulantes de navios; Normas Regulamentadoras e de Noções de Oceanografia, este último, fruto de parceria com a Universidade de São Paulo. O curso foi ministrado por professores mestres e doutores daquela Instituição e teve a participação de representantes dos principais Portos da Europa e de 109 empregados da Codesp.

A área de Recursos Humanos desenvol-

veu, também, campanhas como a do arrastão da pressão; de vacinação contra influenza; e os consultórios itinerantes de enfermagem e fonoaudiologia. O serviço Psicossocial realizou palestras nas áreas de saúde e financeira e deu continuidade a diversas iniciativas como o Clube do Livro, da Alimentação e Campanha do Agasalho.

A área de Recursos Humanos vem desenvolvendo o projeto Gestão por Competências, iniciado em junho, após tratativas com técnicos da SEP/PR. O projeto foi avaliado e aprovado pela Diretoria Executiva que autorizou sua execução. Em 29 de julho, começaram as entrevistas com gestores e as informações compiladas foram

inseridas em banco de dados. Ante a complexidade e a quantidade de dados obtidos, desenvolveu-se um sistema informatizado de Gestão por Competências, iniciando-se, a partir daí, as entrevistas com todos os empregados, através de preenchimento de formulário específico. Os Guardas Portuários e os empregados afastados para tratamento de saúde não foram entrevistados.

Os principais objetivos dessa iniciativa são as competências essenciais e individuais. As essenciais são os conhecimentos técnicos próprios, significando o fator mais importante do desígnio organizacional, fazendo parte de toda a organização, agregando-lhe valor e promovendo destaque competitivo em relação as concorrentes. Já as individuais, representam combinações sinérgicas de conhecimentos, habilidades e atitudes, mantendo relação causal com o bom desempenho, no âmbito de determinado contexto organizacional, entendendo-se por conhecimentos, habilidades e atitudes.

O resultado das entrevistas e as definições das necessidades (lacunas) dos colaboradores embasarão a elaboração do Programa Anual de Capacitação que será a base para a contratação de treinamentos específicos para o quadro de pessoal no decorrer de 2015.

A área de gestão de pessoal iniciou, também, a formatação de projeto objetivando a realização de pesquisa de clima organizacional. Essa iniciativa deverá ser concluída e submetida à Diretoria Executiva, para avaliação, com implementação prevista para o próximo ano.

Quanto à medicina ocupacional, foram realizados os seguintes procedimentos:

FINALIDADES	TOTAL
Admissionais	10
Demissionais	10
Reversões Acidente de Trabalho	10
Reversões de Licença Médica	74
Processos	47
Periódicos	1017
Semestrais	76
Retornos	1363
EXAMES REALIZADOS	TOTAL
Clínicos	1245
Provas Bio-Dinamo	1160
Audiometrias	1011
ATENDIMENTOS ENFERMAGEM	TOTAL
Orientações de Enfermagem	1058
Primeiros Socorros	7
Aferição da Pressão Arterial	734

Com relação ao programa Aprendiz Legal, a Codesp encerrou o exercício com um contingente de 55 aprendizes e 67 patrulheiros do Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional e Social (Camps).



Cenep

Duas equipes de trabalho (Coordenação e Desenvolvimento), juntamente com o Comitê de Aprovação, integrados por representantes dos blocos que compõem o Conselho Curador da Fundação (poder público, entidades de ensino superior, laborais e patronais) iniciaram a partir do final do primeiro semestre a elaboração do Planejamento Estratégico (PE) da Fundação Centro de Excelência Portuária (Cenep/Santos).

A equipe de Coordenação, composta por quatro universidades, iniciou as atividades, realizando reuniões semanais com a equipe de Desenvolvimento e periódicas com o Comitê de Aprovação. Esse trabalho se estendeu até o mês de novembro e envolveu a elaboração de um diagnóstico estratégico da Fundação, a partir do qual se definiu as ações prioritárias a serem executadas, a fim de que a entidade possa atuar de forma abrangente e com foco nas necessidades da comunidade portuária. Referido trabalho foi apresentado ao comitê de Aprovação, integrado pela Codesp, CAP, Prefeitura Municipal de Santos e Conselho Curador da Fundação Cenep.

O Cenep desenvolveu outras atividades durante este ano, voltadas para o trabalhador portuário. Em cooperação com a SEP/PR, a Fundação recebeu, em março, um seminário de capacitação para gestores que atuam nos portos brasileiros. O evento foi fruto de Acordo de Cooperação firmado no ano passado entre a SEP/PR e o Centro de Treinamento Portuário de Antuérpia, Bélgica (Apec). Em cinco dias, foram tratados os temas: gestão portuária.

Como difusora de experiência, a Codesp recebeu um grupo de técnicos do Porto africano de Cotonou, localizado no Benim. O grupo participou em maio de um programa de capacitação oferecido pela Codesp nas áreas

de gestão portuária, logística, segurança e meio-ambiente e marketing portuário. A programação constou de aulas, palestras e visita a terminais marítimos.

O treinamento é fruto de Acordo de Cooperação Técnica com o governo do Benim em diferentes setores, promovido em conjunto com o Governo do Brasil, através da Agência Brasileira de Cooperação. Para contemplar a cooperação no setor portuário, a Codesp firmou com o país africano um projeto denominado Fortalecimento Institucional do Setor Portuário do Benim. Os cursos foram estruturados pela Autoridade Portuária de Santos e divididos em 4 módulos com fases desenvolvidas em Benim e no Brasil. Os módulos elaborados pela Codesp consideraram diagnóstico realizado em Cotonou por técnicos da Companhia e colaboram para que o Porto africano possa aumentar sua eficiência em gestão portuária.

Em maio, durante o I Fórum de Vigilância em Saúde do Trabalhador Portuário, realizado no Campus Baixada Santista da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp) e encerrado nas instalações do Centro de Excelência Portuária (Cenep), em Santos, a SEP/PR anunciou a inclusão de 40 novos cursos portuários no Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (Pronatec). Eles vão abordar desde questões ambientais até saúde e segurança do trabalho. A expectativa é que as aulas comecem em 2015 e que os cursos sejam ministrados no Cenep. Para a SEP/PR, esta é a principal mudança nas condições de trabalho dos portuários desde a criação do novo marco regulatório.

Além disso, os trabalhadores portuários avulsos (TPA) do Porto têm à sua disposição cerca de 13 cursos que integram o Programa de Ensino Marítimo (Prepom), da Marinha do Brasil em parceria com o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (Ogmo). O Cenep foi homologado pelo Departamento de Portos e

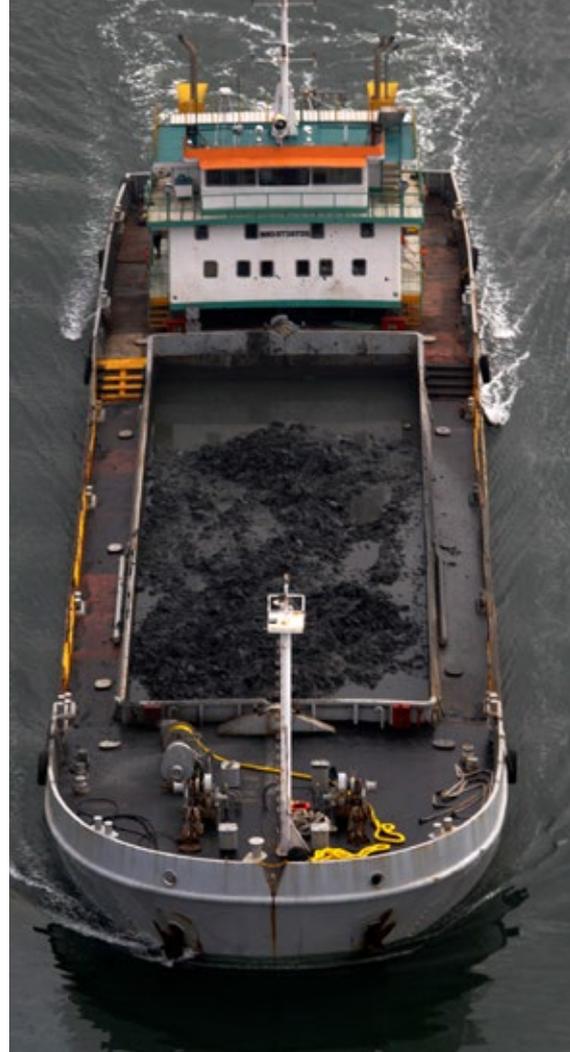
Costas da Marinha para ministrar os cursos. Foram capacitados 3.508 trabalhadores portuários em 97.972 horas. Os trabalhadores portuários contratados por operadores portuários somaram 316 e totalizaram 40.512 horas de capacitação. Já os 3.192 trabalhadores portuários avulsos, perfizeram um total de 57.460 horas de treinamento. Os participantes foram divididos em 147 turmas, distribuídas em quatro cursos (NR-20 e NR-35, arrumação e estivagem técnica e operação com cargas perigosas) integrantes do Prepom da Marinha do Brasil.

Ouvidoria

A Superintendência de Ouvidoria recebeu 218 demandas, quantidade 14,1% superior as 191 enviadas em 2013. Desse total, 205 foram concluídas e 13 encontram-se em fase de atendimento. Do total apurado, 137 são pedidos de informação, 44 solicitações, 26 reclamações, 07 elogios e 05 denúncias. Essas manifestações foram recebidas por via eletrônica (194) e por telefone ou pessoalmente (23).

Já o sistema eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão (e-SIC), do Governo Federal, registrou 226 pedidos de informação, sendo 220 encaminhados diretamente à Codesp e 6 para outros órgãos (05 à SEP/PR e 01 à Companhia Docas do Rio de Janeiro) e retornando, ao final, para esta empresa.

Comparando o número de solicitações, em 2014 foram 226 e em 2013 somaram 222. Os pedidos de informação foram respondidos dentro do prazo legalmente estabelecido e o tempo médio de resposta foi de 11 dias. Do total de pedidos de informação, 166 foram registrados por pessoa física e 60 por pessoa jurídica. Um número de 133 pedidos foram encaminhados eletronicamente, sendo 129 pelo e-SIC e 4 por e-mail. Outros 93 foram entregues pessoalmente.



No próximo exercício, pretende-se padronizar os procedimentos no SIC, visando o aprimoramento e agilização no atendimento e fluidez no pedido até a sua conclusão, bem como a adesão ao Sistema de Ouvidorias do Poder Executivo Federal (e-Ouv).

Complexo Cultural

Neste ano, foram efetuadas gestões para a implantação do Plano de Desenvolvimento, Etapas de Ocupação e Ações para abrigar as novas instalações administrativas, oficinas e serviços da Codesp, com a desocupação parcial das casas 2 e 3, bem como as suas reformas e restaurações, para instalação da biblioteca, hemeroteca, administração e gerência do Complexo Cultural.

Os processos de contratação de serviços para acessibilidade, climatização e iluminação dessas instalações tiveram andamento, com a elaboração de novos termos de refe-

rência e especificações técnicas, bem como aquisição de bens, mobiliário e restauração de acervos e instalações.

Com a conclusão das reformas das instalações de parte da antiga oficina mecânica, para a transferência dos acervos de modelagem, de equipamentos existentes no depósito de sucata do Canal 5 e de bens arqueológicos (encontrados na construção das Avenidas Perimetrais e nos trabalhos de dragagem), além de peças diversas transferidas por outros setores da Companhia, foram iniciados os processos de limpeza, restauração e guarda das peças. Foram elaborados, ainda, estudos e preparação para certame licitatório visando a contratação de serviços de melhoria, modernização, recuperação e restauração de instalações prediais e acervos diversos.

A exposição sobre a dragagem, como parte do Programa de Educação Ambiental, da Superintendência de Saúde, Segurança e Meio foi mantida na Pinacoteca Gafrée & Guinle. Foram realizados estudos de readequação das instalações na Pinacoteca para reabertura de exposições e eventos.



O Museu do Porto atendeu, aproximadamente, 2.000 visitantes neste ano. Ampliou seu acervo, através de campanha de doações para essa finalidade, em cerca de 5.000 peças, fotos e documentos, transferidos por terceiros ou por outros setores da Companhia.

O Complexo Cultural participou de eventos relacionados a atividades museológicas, junto ao Sistema Estadual de Museus (Sisem), da Secretaria da Cultural de São Paulo, sendo seu gerente eleito representante do Polo Museológico do Sisem na Baixada Santista (Orla Cultural). Os estudos para novo sistema de identificação das peças do acervo do Museu tiveram continuidade e foi elaborado o Plano Museológico para aquela instalação.

O setor desenvolveu, também, campanha de resgate de locomotivas históricas cedidas à terceiros, pertencentes ao patrimônio do Porto, que se encontram em outras cidades e vem acompanhando e gerenciando o processo de recuperação do acervo de negativos em vidro, objeto do Edital ProAC 26/2013, do Governo do Estado de São Paulo.

Foram elaborados os estudos e iniciado o processo de depoimentos para o projeto de memória viva, denominado Porto Vivo Eu Vivi.

Com relação à biblioteca, foram instaladas novas estantes e efetuou-se higienização, restauração, reclassificação e acondicionamento dos livros nas estantes, bem como informatização do processo de reclassificação e pesquisa de títulos de, aproximadamente, 5.000 volumes.

O programa Fale Bem, contando com a colaboração de empresas parceiras, atendeu, diariamente, através de tratamento fonoaudiólogo, a 240 pacientes, selecionados entre filhos de portuários e da comunidade carente da região, num total de 2.160 avaliações e triagens.





DESEMPENHO COMERCIAL



EMBRAPORT

MERCOSUL LINE

MAERSK

MAERSK
SEALAND

D41

C41

EMBRAPORT

EMBRAPORT

MAERSK

MAERSK

ISK

O programa de concessões de áreas em portos públicos, lançado há cerca de dois anos pela SEP/PR, encontra-se sob análise do Tribunal de Contas da União (TCU). No dia 24 de janeiro, foi protocolado naquele Tribunal respostas para quinze recomendações técnicas apresentadas no Acórdão nº 3661/2013, referentes ao processo licitatório dos arrendamentos do Bloco 1, onde se encontram as áreas do Porto de Santos. Somente após a avaliação do TCU será possível a SEP/PR publicar os editais das áreas a serem arrendadas. A estimativa é que os arrendamentos previstos no Bloco 1 (Santos e Pará) impliquem em um aumento de capacidade de 48 milhões de t/ano, com investimentos estimados em R\$ 3 bilhões.

Os leilões de áreas no Porto de Santos não têm data para iniciar. A SEP/PR aguarda a manifestação final do TCU para dar início à implementação do Programa, que prevê a licitação de 159 áreas nos Portos organizados em todo o país. O primeiro bloco, que engloba os Portos de Santos e Pará, foi submetido ao Tribunal em 11 de outubro de 2013 e, após passar por um escrutínio técnico, aguarda a manifestação do Tribunal. A implementação desse programa no Porto de Santos é essencial para modernizar as instalações a serem licitadas e para oferecer

soluções logísticas para os investimentos.

A SEP/PR incorporou a grande maioria das recomendações do TCU e não há previsão de mudanças nos estudos ou nas licitações. Todas as áreas previstas no Bloco 1 serão licitadas, sendo nove áreas em Santos. Quanto às licitações dos terminais da Ponta da Praia, serão mantidas. Entre as condicionantes definidas no acórdão 3661/2013 havia uma que solicitava alterações nos estudos de áreas a serem arrendadas na região da Ponta da Praia, em função da Lei Complementar nº 813/2013 do município, que vedava a movimentação de granéis sólidos no bairro. A ministra relatora, Ana Arraes entendeu que a determinação para revisão dos estudos não subsiste por conta da decisão liminar do Supremo Tribunal Federal, que concluiu que a norma invade a competência da União para ditar regras de exploração portuária e que não caberia ao município proibir que determinado tipo de carga seja movimentada na área do Porto. O TCU recomendou, ainda que a SEP/PR incorpore nos estudos a possibilidade de alterar o mix de cargas de um terminal localizado na região do Saboó e escalone obras de reforço estrutural do cais. A SEP/PR procedeu conforme recomendado pelo Tribunal.



No que se refere às prorrogações antecipadas de contratos de arrendamentos portuários, a SEP/PR começou a tratar dessa questão em abril, com a publicação de duas notas técnicas. Em 1º de outubro publicou a Portaria nº 349/2014 no Diário Oficial da União, regulamentando o processo de prorrogação antecipada. O objetivo da portaria é assegurar a realização de investimentos imediatos com vistas à expansão, modernização e otimização das instalações portuárias, bem como uniformizar e padronizar os critérios de análise das solicitações e dar publicidade e transparência aos trâmites e critérios de análise.

As empresas que arrendaram terminais sob as regras da Lei nº 8.630/93 e com contratos que estejam para vencer e ainda não renovados, podem obter a renovação desses arrendamentos. Para isso deve ser apresentado um plano de investimentos pelo terminal e uma análise do equilíbrio econômico-financeiro. A avaliação dos pleitos está sendo feita pela Antaq. No Porto de Santos, neste ano, a Ageo Terminais e Armazéns Gerais S.A., através da assinatura do sexto aditivo contratual de retificação, ratificação, sub-ro-

gação, teve seu Contrato DP/10.2001, de 23/02/2001, prorrogado, condicionado aos investimentos propostos. Referido contrato rege o arrendamento de área de 59.901,68 m², situada na Ilha do Barnabé.

Ainda com relação aos arrendamentos, a Lei nº 12.815/13 estabelece que os contratos que precedem a Lei nº 8.630/93 não podem ser renovados, somente os firmados posteriormente. Houve manifestações contrárias por parte de alguns arrendatários, que passaram a operar através de medidas judiciais. Os terminais localizados no Porto de Santos, que têm seus contratos de arrendamento vencidos, um total de dez, analisam optar por operar através de contratos de transição, que têm como cláusula rescisória a conclusão das licitações previstas para o Porto de Santos no programa de concessões de áreas em Portos públicos, promovido pela SEP/PR.

A medida visa garantir as operações portuárias nos terminais nesse lapso de tempo. A minuta padrão do referido contrato de transição foi submetida e aprovada pela Antaq. A Transpetro e a CBA já assinaram seus

contratos de transição. A Transpetro o de nº 01/2014, no dia 15 de outubro, e a CBA, o de nº 02/2014, no dia 10 de novembro. O primeiro abrange uma área de 255.569 m² para recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de petróleo e seus derivados, álcool e biocombustíveis. Já o segundo envolve área de 20.010 m², incluindo o armazém 32 e áreas adjacentes, para armazenamento e movimentação de carga geral. Ambos têm prazo de 180 dias. A expectativa é a conclusão das licitações previstas para o Porto de Santos no Bloco 1 daquele programa. O ato foi autorizado pela Antaq, através da Resolução nº 3.494, de 27/06/2014.

Os demais terminais com contratos vencidos são: Termares Terminais Marítimos Especializados, Deicmar S/A, Fisher Agroindústria e Pool do Corredor de Exportação de Granéis de Origem Vegetal, todos em análise pela SEP/PR; Terminal Marítimo do Valongo e Sucocítrico Cutrale, em tratativas com a arrendatária; Pérola S/A, e Granel Química, ambas declinaram do contrato de transição, mantendo a posição concedida por decisão liminar. O contrato com a Transbrasa-Transitória Brasileira Ltda, vencido em maio, teve seus efeitos prorrogados por meio de concessão de liminar. A Antaq declarou impossibilidade de assinatura de contrato de transição.

Ações de Promoção e Patrocínio

A Codesp manteve seu foco de atração de potenciais investidores e movimentadores de cargas, divulgado suas ações junto aos segmentos ligados às atividades de comércio exterior, no esforço de fortalecer a imagem do Porto e aumentar o volume de suas movimentações de cargas. Para isso foram estabelecidos encontros, visitas e participações em eventos, envolvendo entidades nacionais e internacionais, governamentais,

grupos empresariais e acadêmicos. Foram recepcionadas 130 delegações, envolvendo 2.367 visitantes. Desse total, 37 foram empresariais, permitindo contato com 354 profissionais, sendo 26 nacionais e 11 internacionais.

A Codesp recepcionou, ainda, 43 delegações governamentais, envolvendo 308 integrantes, das quais 24 foram nacionais e 19 internacionais. Quanto às acadêmicas, totalizaram 50 recepções, envolvendo 1.705 estudantes e professores. Esses números representam, aproximadamente, uma visita a cada 2 dias úteis, com média de 18 visitantes por recepção.

Nas ações de promoção da Codesp cabe ressaltar a assinatura, em 31 de março, de um Acordo de Cooperação entre as autoridades portuárias de Santos e Livorno (Itália), objetivando desenvolver intercâmbio técnico e econômico entre os dois Portos. Por este Acordo, Santos e Livorno estabelecem um canal de informações comerciais e econômicas relacionadas ao tráfego marítimo entre os Portos e suas regiões.

Cabe destacar a visita de representantes do Porto de Duqm, administrado pela Autoridade da Zona Econômica Especial de Omã, que engloba complexo formado por instalações portuárias, plataforma logística e indústria de transformação. Situada no centro leste de Omã e banhada pelo mar Árabe, entre a península Árabe e a Índia, Duqm é uma cidade que experimenta um acelerado crescimento, impulsionado pela instalação da zona especial criada em 2007.

O Porto de Santos recebeu, ainda, a visita de uma comitiva de magistrados da Justiça Federal e Estadual no dia 29 de abril. Os juízes vieram ampliar seus conhecimentos sobre o complexo portuário e compreender melhor os procedimentos operacionais e administrativos do setor.

Em março, uma comitiva do Exército Brasileiro, após visita à Codesp, realizou uma operação para verificar a adequação das instalações das empresas instaladas no Porto de Santos às normas de armazenamento e manuseio relativas a produtos controlados por aquela instituição militar e de regularização documental das empresas, no que se refere ao que pretendem ou possam armazenar e transportar. A fiscalização foi procedida pela 2ª Região Militar, São Paulo, e pela 1ª Brigada de Artilharia Antiaérea, Guarujá, através de suas Seções de Fiscalização de Produtos Controlados.

O principal propósito da ação é orientar e regularizar essas atividades nas empresas, segundo o que prescreve a normativa de fiscalização de produtos controlados, com vistas à segurança da população, de colaboradores e das instalações e à transparência dos processos operacionais de controle e gestão.

A empresa se fez presente, também, em seis feiras de negócios, destacando-se a Intermodal South América 2014, em abril, e a Expo Scala 2014, em novembro. A participação da Companhia nesses fóruns é estratégica para expor seu potencial, qualidade dos serviços e eficiência.



Com relação aos patrocínios, a Codesp promoveu, no dia 20 de outubro, uma oficina com os interessados em ter seus projetos patrocinados pela empresa em 2015. O evento esclareceu dúvidas sobre os procedimentos e critérios para apresentação de projetos nas áreas de cultura, educação, esporte, social e ambiental. Os critérios estão estabelecidos no Regulamento de Patrocínios 2014/2015, no website da Codesp.

Entre os patrocínios selecionados em 2013 e viabilizados neste ano destacam-se os projetos Guri – programa de educação musical da Secretaria de Estado da Cultura de São Paulo, voltado para crianças e adolescentes entre 06 e 18 anos; o evento Tarrafa Literária da Realejo Editora; Judô ao Alcance de Todos, da Liga de Judô do litoral; Oficinas Querô, do Instituto Querô; Orquestra do Porto de Santos (OPOS), da Theotokos Produções e o livro Olhares – da Tela à Fotografia, do Estúdio 58 Editora Ltda.

Neste ano, selecionou-se para ocorrer em 2015 os patrocínios aos projetos Guerreiros sem Armas, do Instituto Elos Brasil; Mantas do Brasil, do Instituto Laje Viva; Descida das Escadas de Santos, da Confederação Brasileira de Mountain Bike; OPOS 2015, da Theotokos Produções Artísticas e Eventos Ltda; XIX Fescete – Festival de Cenas Teatrais, da Tescom Promoções Ar-

tísticas e Culturais Ltda.; e 4º Santos Jazz Festival, da GPA-Gestão de Negócios e Projetos Culturais Eireli-EP.

Movimento de Cargas

A movimentação de cargas pelo Porto de Santos em 2014 superou importantes marcas históricas, com especial destaque para os recordes na operação de contêineres, que atingiu um crescimento de 9,1% em unidades, e do complexo soja, com aumento de 3,2%.

Quatro recordes mensais foram atingidos em fevereiro (7,7 milhões t), março (10,4 milhões t), junho (9,8 milhões t) e dezembro (9,0 milhões t), garantindo ao Porto uma participação de 25,3% da movimentação das trocas comerciais brasileiras. Considerando apenas as cargas que passaram pelos portos brasileiros, a participação do Porto de Santos foi de 32,4%. Os embarques do complexo soja acumularam 16,5 milhões t, patamar 3,2% superior ao recorde obtido no ano passado.

Os terminais de contêineres apresentaram desempenho superior ao dos principais complexos portuários do mundo, como Roterdã, na Holanda, e Hamburgo, na Alemanha, ao atingirem a média por hora de 104 movimentos. O Tecon Santos conquistou, em 02 de novembro, um novo recorde de eficiência operacional, com a marca



de 216,88 MPH (movimentos por hora) na operação de embarque e desembarque de um único navio. Foram 1.349 unidades movimentadas durante 6,22 horas no navio Monte Olívia, da Hamburg Süd. A nova marca é histórica para o Porto de Santos.

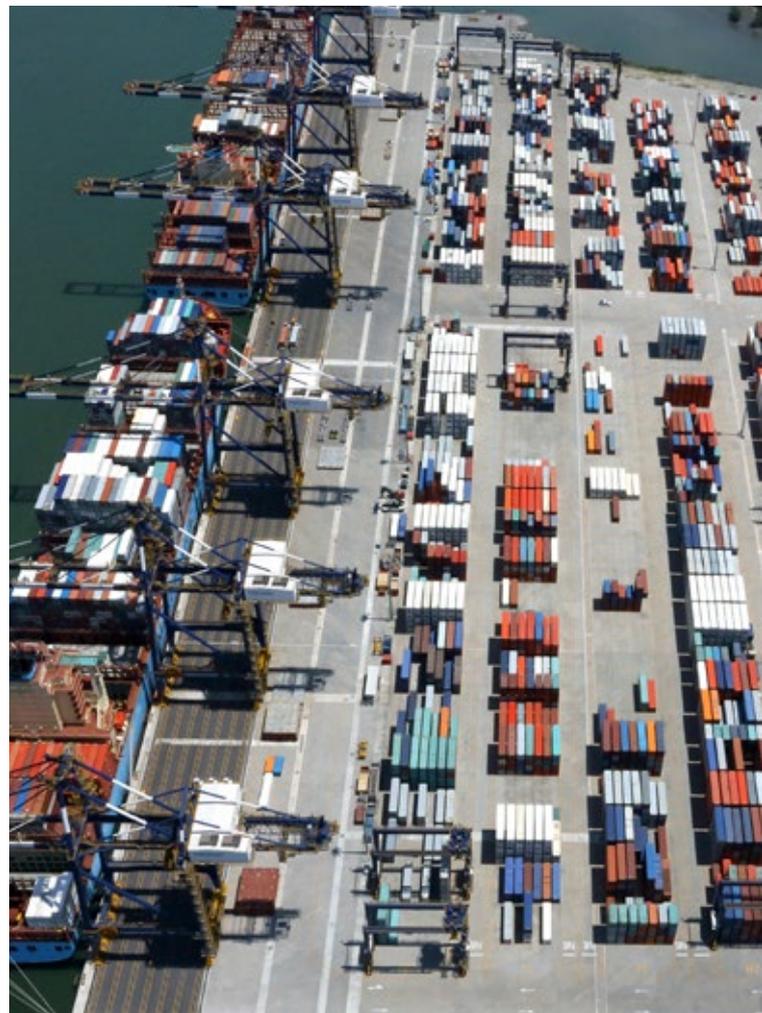
Santos registrou, também, em agosto, seu novo recorde histórico mensal na movimentação de contêineres, com 220.702 unidades. Em 2014, a operação de contêineres atingiu 3,7 milhões teu (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), crescimento de 6,8% se comparado ao ano de 2013. A performance foi atingida em função da disponibilização de novas infraestruturas portuárias (terminais da Embraport e Brasil Terminal Portuário), dos investimentos efetuados pelas demais estruturas portuárias que operam essa modalidade de carga e dos esforços da Autoridade Portuária, em conjunto com a SEP/PR, para manter as profundidades dos berços, acessos a berços e do canal de navegação do Porto, que recebeu navios da classe “Cap San”, com capacidade para até 9,6 mil teu, os maiores porta-contêineres a operar no complexo santista.

Cabe destacar o fortalecimento da navegação de cabotagem que totalizou 14,5 milhões t, apresentando crescimento de 24,8% se comparado com o acumulado do ano anterior. O número de contêineres transportados através dessa modalidade atingiu um aumento de 98,0% a. A participação da cabotagem no total de cargas transportadas cresceu de 10,2% para 13,0%. Essa performance mostra a tendência de Santos consolidar-se como um Porto concentrador de cargas.

A performance da carga geral conteneurizada, entretanto, não foi suficiente para compensar a queda na movimentação das principais commodities agrícolas, como açúcar (-10,5%), milho (-19,3%) e soja em

grãos (-4,8%), que são os principais itens da pauta de mercadorias que passam pelo Porto. Elas foram afetadas por uma combinação de fatores decorrentes de aspectos climáticos e da conjuntura econômica internacional, que impediu que o Complexo superasse, neste ano, o recorde anual histórico obtido em 2013, o qual foi totalmente atípico na curva de crescimento da movimentação. Apesar do movimento de cargas ter sido menor que em 2013, ainda assim, permaneceu dentro da curva estabelecida pela consultoria Louis Berger, no Plano de Expansão do Porto de Santos.

O movimento geral de cargas no Porto de Santos atingiu 111,2 milhões de toneladas, ficando 2,6% abaixo do resultado obtido no ano passado (114,1 milhões t), mas se caracterizando, ainda, como o segundo melhor movimento anual da história do Porto, ficando atrás somente do total excepcional verificado em 2013. Os embarques atingiram 76,6 milhões t e as descargas 34,6 milhões t.



em t mil

CORRENTE	2012	△%	2013	△%	2014	△%
Exportação	71.952	14,4	79.481	10,5	76.575	(3,7)
Importação	32.592	(5,0)	34.597	6,2	34.585	(0,0)
TOTAL	104.544	7,6	114.078	9,1	111.159	(2,6)

Fonte: Mensário Estatístico (CODESP)



Os reflexos da conjuntura econômica internacional afetaram com maior profundidade a movimentação de cargas, tendo em vista que cerca de 47 % delas são graneis sólidos e 78% desses graneis são açúcar, complexo soja e milho.

A crise internacional que afetou os principais países da Europa, Ásia e Américas acabou se refletindo com força nos mercados internacionais de commodities agrícolas e minerais. No caso das commodities agrícolas, somou-se a um cenário de demanda retraída a confirmação de uma supersafra norte-americana de soja e milho, o que elevou a oferta global destes grãos a um patamar recorde. Como consequência, houve a intensificação da trajetória declinante dos preços das commodities nas principais bolsas internacionais.

O preço do milho foi o que mais sentiu o efeito do aumento da oferta global, com queda de, aproximadamente, 37% ante o já retraído preço de 2013, fazendo com que sua cotação voltasse ao patamar praticado em 2009. Da

mesma forma, os preços da soja em grãos e farelo de soja também sofreram quedas significativas ao longo de 2014. Enquanto isso, a cotação do açúcar permaneceu estável, mas em patamar deprimido historicamente, com os mercados bem abastecidos com os maiores volumes exportados por outros importantes produtores, como a Índia.

Os produtores brasileiros, além de terem suas receitas comprimidas pelas quedas dos preços internacionais (parcialmente compensada pela desvalorização do real), tiveram a produtividade de suas lavouras afetadas pela forte estiagem que caracterizou o ano de 2014.

A seca intensa, que em São Paulo foi a pior em oitenta anos e levou à paralisação da hidrovía Tietê-Paraná (via de escoamento da safra direcionada ao nosso Porto), reduziu a produtividade das safras de açúcar, milho e soja, fazendo com que a produção destes produtos ficasse abaixo das estimativas divulgadas no início do ano. No caso do setor

sucroalcooleiro, os baixos preços internacionais do açúcar motivaram os produtores a privilegiarem a produção de etanol para abastecimento do mercado interno. Além disso, o Porto sofreu dois grandes incêndios em 2014, que afetaram os embarques do produto.

Devido à histórica relação do Porto de Santos com o agronegócio brasileiro, foi inevitável que este cenário adverso para o setor tivesse reflexo sobre a movimentação de cargas.

Exercício de 2014

A Codesp apurou para este ano uma movimentação de 52,5 milhões t de sólidos a granel (-8,1%), 15,0 milhões de toneladas de líquidos a granel (-6,5%) e 43,7 milhões t de carga geral, que ficou 6,7% acima do ano passado. Os sólidos a granel representam 47,2% da movimentação de cargas, enquanto a carga geral somou 39,3% e os líquidos 13,5%. Os embarques totalizaram 76,6 milhões t (-3,7%) e as descargas 34,6 milhões t, estável em relação a 2013.

em t mil

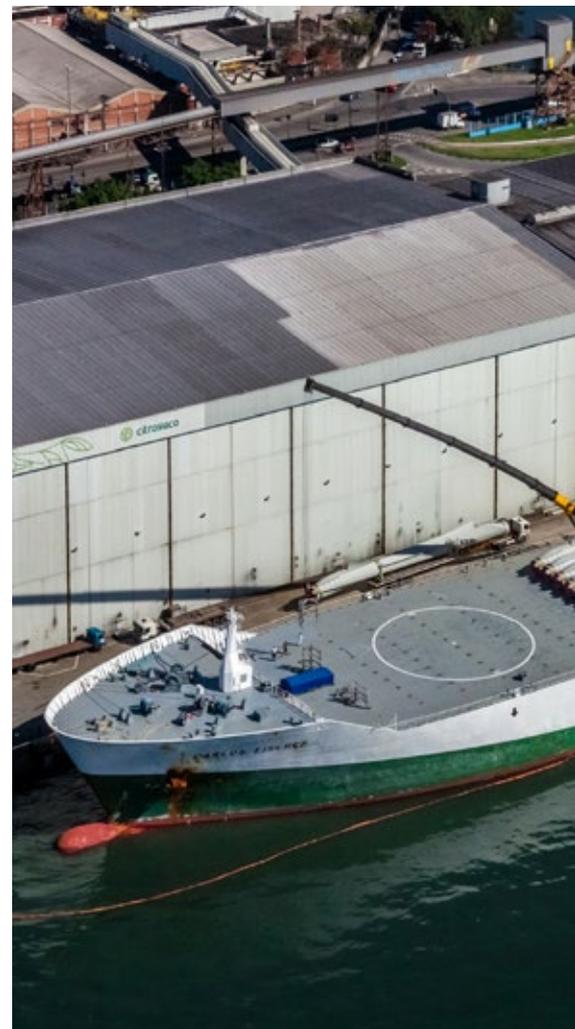
Natureza da Carga	2012	△%	2013	△%	2014	△%
Carga Geral	38.038	5,5	40.959	7,7	43.720	6,7
Sólidos a Granel	50.798	12,8	57.087	12,4	52.456	(8,1)
Líquidos a Granel	15.708	(2,4)	16.031	2,1	14.983	(6,5)
TOTAL	104.544	7,6	114.078	9,1	111.159	(2,6)

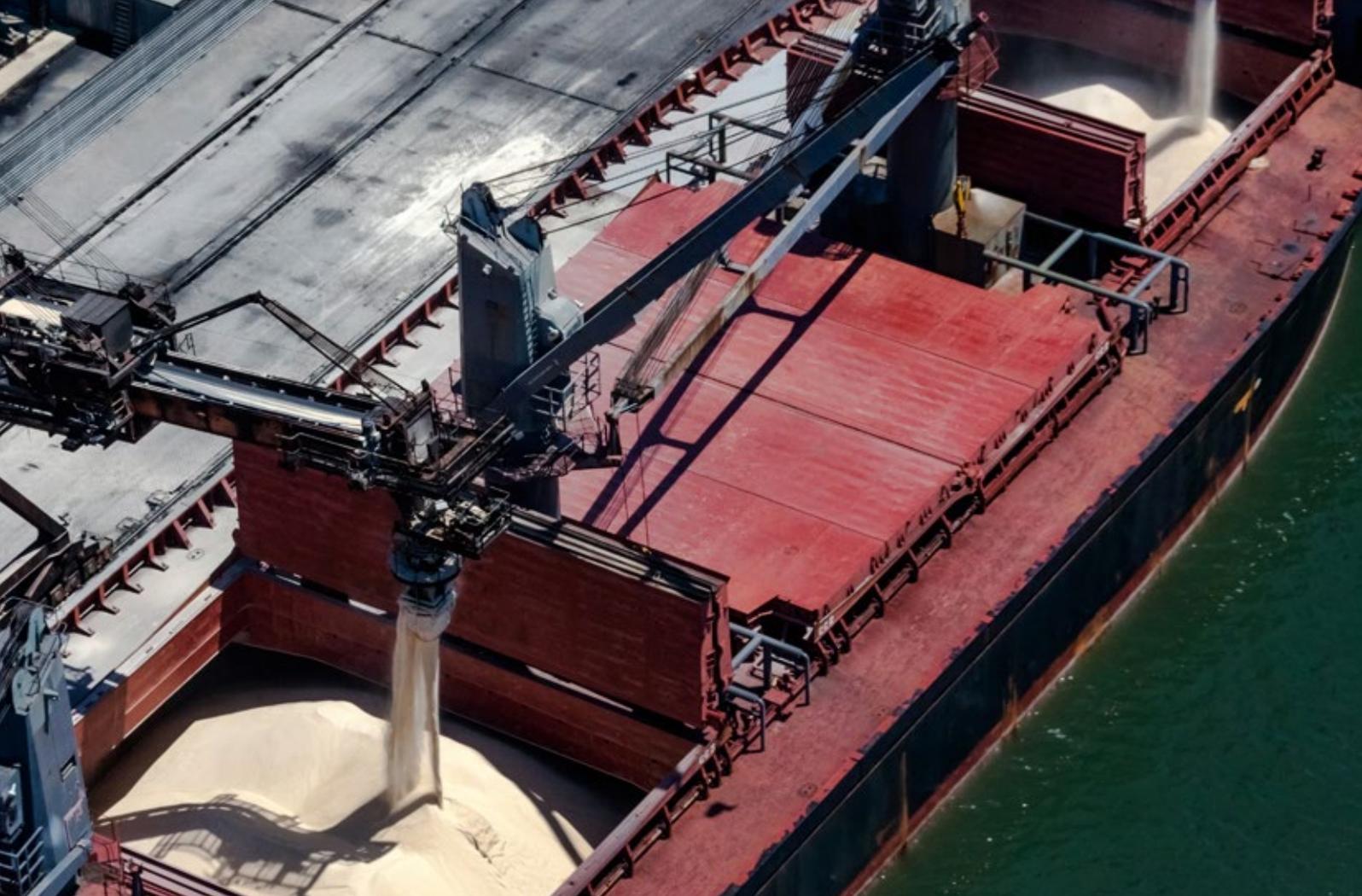
Fonte: Mensário Estatístico (CODESP)

Participação das cargas no movimento do Porto de Santos
(valores em %)

15,0	14,1	13,5
36,4	35,9	39,3
48,6	50,0	47,2
2012	2013	2014

● Líquidos a Granel ● Sólidos a Granel ● Carga Geral





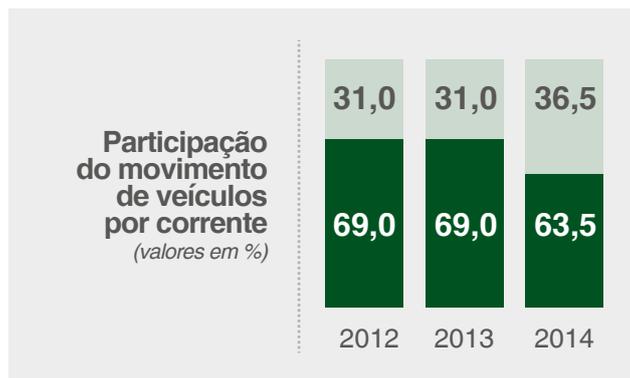
No segmento dos grânéis sólidos, destacam-se o açúcar, que atingiu 15,7 milhões t, ficando 7,0% abaixo do ano passado; complexo soja, com 16,2 milhões t (+2,5%), sendo 12,4 milhões t de soja em grãos (-5,0%) e 3,8 milhões t (+38,5%) de farelo de soja; milho, com 8,9 milhões t (-19,7%); o adubo com 3,5 milhões t (-5,0%); o carvão, com 1,6 milhão t (-18,3%); o enxofre, com 1,9 milhão t (-6,5%) e o trigo, com 1,4 milhão t (-8,6%).

Entre os líquidos a granel aparecem o álcool, com 1,3 milhão t (-38,2%); consumo de bordo (diesel e combustível), com 1,7 milhão t (-3,1%); gasolina, com 1,4 milhão t (+3,0%); óleo combustível, com 2,1 milhões t (-10,3%); óleo diesel e gasóleo, com 2,0 milhões t (-2,0%) e sucos cítricos 1,8 milhão t (-3,7%). A carga geral solta registrou a movimentação de 4,7 milhões t (-5,4%); a carga containerizada 39,0 milhões t (+8,4%) ou 3,7 milhões teu (+6,8%); os veículos de importação 81,4 mil unidades (-8,5%) e de exportação 141,7 mil unidades (-44,1%).

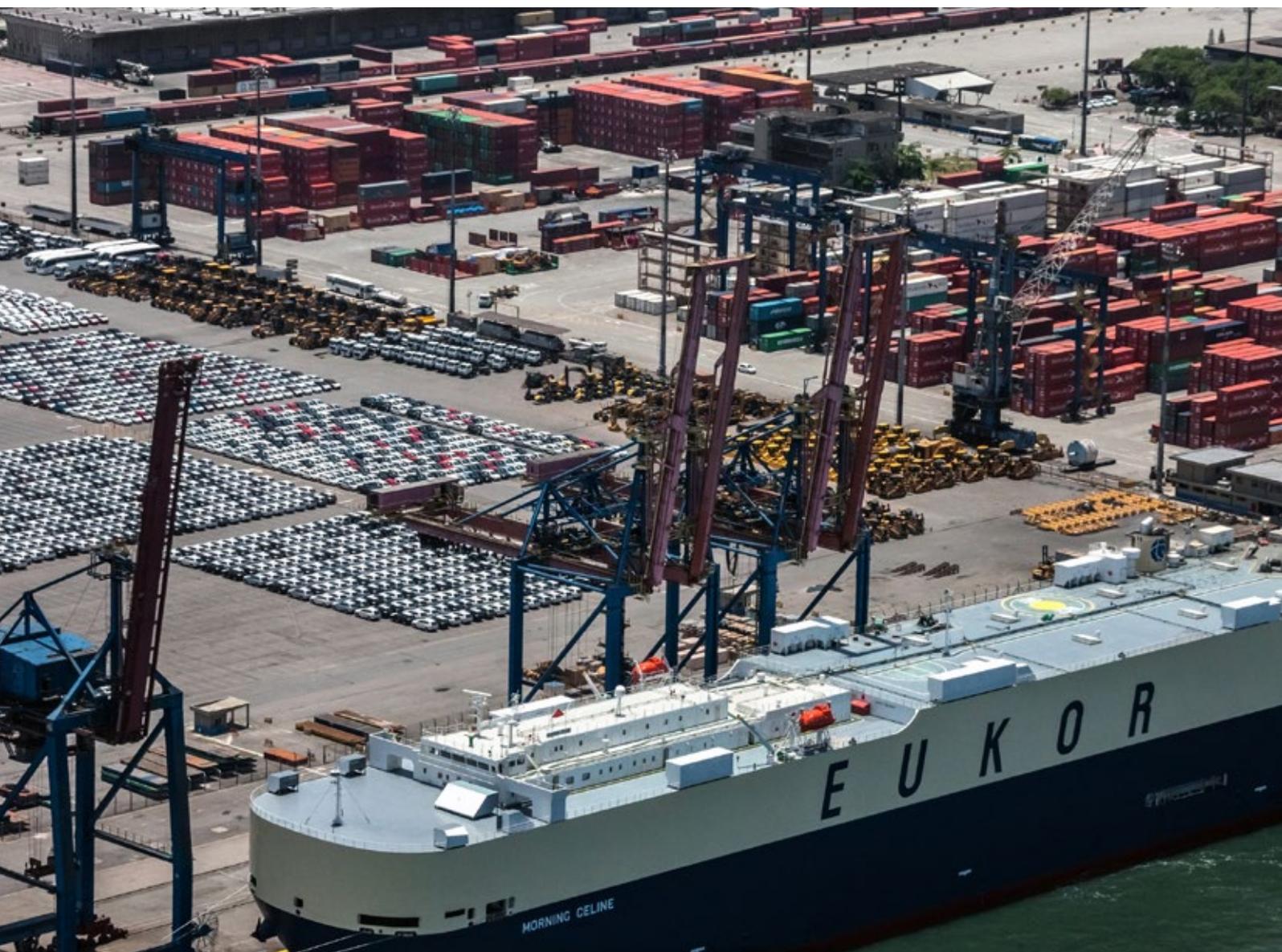
Movimentação de veículos

em unidades

Ano	2012	2013	2014	Part.% em 2014	△% 2013/2012
Exportação	224.987	253.510	141.734	63,5	(44,1)
Importação	104.477	113.725	81.363	36,5	(28,5)
TOTAL	329.464	367.235	223.097	100,0	(39,2)



● Exportação ● Importação





em t mil

Principais Cargas	2012	2013	2014	$\Delta\%$ 2013/2012
Outras Cargas Containerizadas	30.083	32.795	35.929	9,6
- Total das cargas containerizadas	33.343	36.020	39.047	8,4
(-) Açúcar em contêineres	2.052	1.904	1.335	(29,9)
(-) Café em contêineres	1.000	1.098	1.511	37,6
(-) Milho em contêineres	64	74	103	39,4
(-) Suco Cítrico em contêineres	144	148	168	13,6
Açúcar	16.782	19.314	17.277	(10,5)
- Em contêineres	2.052	1.904	1.335	(29,9)
- Em sacas	452	497	208	(58,2)
- A granel	14.278	16.913	15.733	(7,0)
Soja	13.657	15.827	16.231	2,6
- Soja em Grãos	11.213	13.091	12.442	(5,0)
- Soja peletizada	2.445	2.736	3.789	38,5
Milho	10.027	11.117	8.968	(19,3)
- Em contêineres	64	74	103	39,4
- A granel	9.963	11.043	8.864	(19,7)
Carvão	2.875	1.992	1.627	(18,3)
Adubo	3.447	3.619	3.439	(5,0)
Óleo Combustível	2.413	2.355	2.113	(10,3)
Sucos Cítricos	1.990	2.030	1.980	(2,4)
- Em contêineres	144	148	168	13,6
- A granel	1.847	1.882	1.812	(3,7)
Enxofre	1.890	2.000	1.870	(6,5)
Óleo Diesel	1.847	2.034	1.993	(2,0)
Trigo	1.249	1.565	1.430	(8,6)
Gasolina	1.060	1.319	1.359	3,0
Álcool	2.376	2.134	1.319	(38,2)
Café em Grãos	1.000	1.098	1.511	37,6
Sal	950	1.017	905	(10,9)
Nafta	199	180	279	55,0
GLP	645	849	924	8,9
Soda Cáustica	917	975	895	(8,2)
Carnes	663	663	831	25,5
Subtotal	94.072	102.884	100.880	(1,9)
Participação %	90,9	91,1	90,8	(0,4)
Demais Cargas	10.472	11.194	10.279	(8,2)
Total do Porto	104.544	114.078	111.159	(2,6)



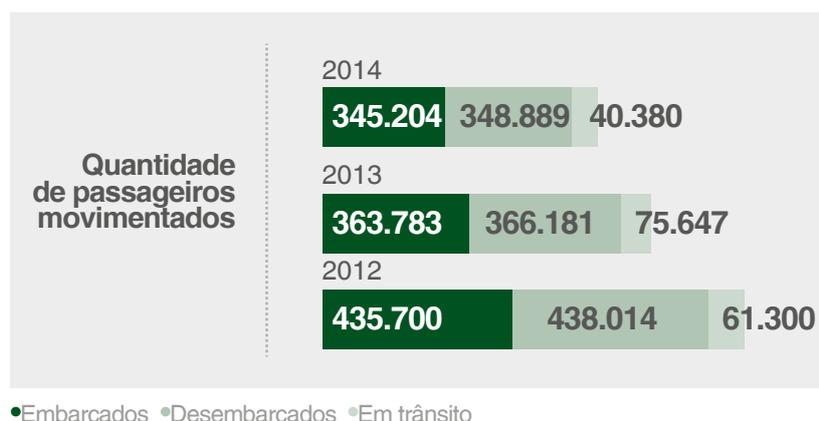
Temporada de Passageiros

A temporada de Cruzeiros Marítimos se estendeu de 10 de novembro de 2013 até 25 de abril de 2014, entretanto, com a realização da Copa do Mundo no Brasil, as escalas de transatlânticos foram retomadas no dia 7 de julho, com a atracação do navio Divina, no novo cais de Outeirinhos (PAC Copa).

Durante esse período o Porto de Santos recebeu 734.473 passageiros, entre embarques, desembarques e trânsito. O terminal de passageiros recebeu 18 navios, que realizaram um total de 158 escalas. Os roteiros se estenderam pelo litoral brasileiro, Buenos Aires, Montevidéu e Punta Del Este. As escalas foram melhor distribuídas nesta temporada, principalmente em datas de pico, melhorando a logística operacional e propiciando maior comodidade aos passageiros.

A próxima temporada de cruzeiros marítimos, 2014/2015, iniciada em 09 de novembro, se estenderá até abril do próximo ano, quando são esperados cerca de 800 mil turistas. A expectativa é um fluxo 20% superior ao da última temporada, com 195, escalas feitas por 17 navios. Cabe destacar que, com a entrega do primeiro trecho do alinhamento do cais de Outeirinhos, o Porto de Santos estará mais preparado para atender a esse fluxo, tendo em vista que uma quantidade maior de escalas poderão ser feitas próximo ao local de check-in e check-out, no Terminal para Passageiros Gius-

Passageiros	2012	2013	2014
Embarcados	435.700	363.783	345.204
Desembarcados	438.014	366.181	348.889
Em trânsito	89.775	75.647	40.380
TOTAL	963.489	805.611	734.473



fredo Santini. A melhoria da infraestrutura para atender turistas, aumenta as oportunidades para o turismo local, permitindo-lhe divulgar as atrações da cidade.

Para 2015 o cenário mostra-se desafiador para o comércio exterior brasileiro e o Porto de Santos refletirá essa condição. Assim, a empresa trabalha com três cenários. Um otimista, que projeta 117,2 milhões t, outro realista, com 114 milhões t e o pessimista, com 108,5 milhões t. Considerando as tendências de mercado e levando-se em conta as variações cambiais, a Companhia fez um ensaio que oscilou entre essas três perspectivas, resultando na projeção de 112,4 milhões t, com tendência de alta. A Codesp acredita que o complexo santista conseguirá retomar o crescimento verificado em anos anteriores, principalmente, por conta do aumento de 2,1% estimado para os embarques (78,1 milhões t), em relação ao realizado em 2014. Para as descargas (34,3 milhões t) é projetada queda de 0,8%. O total estimado para 2015 deverá ficar 1,2% acima do realizado neste ano.

Para os sólidos a granel é estimado um total de 52,6 milhões t (+0,3%), enquanto o movimento dos líquidos a granel deve permanecer no mesmo patamar deste ano (14,9 milhões t). Já a carga geral deve somar 44,9

milhões t (+2,7%). Para 2015 a composição de movimentação física por tipos de cargas deve situar-se em 46,8% para sólidos a granel, 39,9% para carga geral e 13,3% para líquidos a granel.

A expectativa da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) para a safra 2014/2015 é de novo recorde na produção de grãos, que deverá atingir cerca de 202,2 milhões de t (acréscimo de 4,5% ante a safra 2013/2014), com destaque para o desempenho da soja, com crescimento estimado em 11,4% (95,9 milhões de t). A expectativa para o milho é mais modesta, com queda prevista de 1,1% (79,0 milhões de t).

Além disso, o aumento da participação do produto brasileiro no mercado internacional está sujeito à superação dos desafios relatados. Segundo a mais recente projeção divulgada pelo United States Department of Agriculture (USDA), as exportações brasileiras de soja em 2015 devem recuar 1,8% em relação a 2014, enquanto as de milho deverão cair 9,3%. Para o açúcar as apostas ainda indicam a persistência das dificuldades no setor, com produção comprometida por problemas climáticos, preços baixos e direcionamento da maior parte da produção para o etanol, visando o abastecimento do mercado interno.

Análise por produto

Carga Geral Solta e Containerizada

em toneladas

Carga Geral	2014 Realizado	2015 Previsão Inicial
Solta <i>var%</i>	4.673.883 (5,4)	4.616.266 (1,2)
Containerizada <i>var%</i>	39.046.549 8,4	40.269.286 3,1
TOTAL	43.720.432 6,7	44.885.552 2,7

Contêineres	2014 Realizado	2015 Previsão Inicial
teu <i>var%</i>	3.684.845 6,8	3.835.170 4,1
Quantid. de CC <i>var%</i>	2.374.426 9,1	2.392.450 0,8

Quantidade de Veículos	2014 Realizado	2015 Previsão Inicial
Importação <i>var%</i>	81.363 (28,5)	72.361 (11,1)
Exportação <i>var%</i>	141.734 (44,1)	153.767 8,5
TOTAL	223.097 (39,2)	226.127 1,4

Considerando a movimentação por natureza de carga, o segmento de carga geral foi o único a apresentar crescimento no Porto de Santos em 2014, com volume de 43,7 milhões de t (+ 6,7% ante o resultado de 2013). Entende-se que a movimentação desse tipo de carga deverá se destacar em 2015, atingindo patamar próximo a 44,9 milhões de t (+2,7%), novamente impulsionado pela movimentação de contêineres e celulose.

Contêineres

A forte expansão no volume movimentado de contêineres foi o grande destaque neste ano, a exemplo do ocorrido em 2013, quando o Porto de Santos subiu três posições no ranking dos principais Portos interna-

cionais, na movimentação de contêineres, divulgado pela publicação especializada "One Hundred Ports - 2013", da revista britânica "Containerisation International". Com este desempenho, ocupou a melhor posição dentre os Portos da América Latina. Em 2014 volta a se destacar, acumulando, até dezembro, 3,7 milhões teu, recorde para o período, superando em 6,8% a marca anual de 2013 (3,4 milhões teu). Verifica-se que do acréscimo de 197.119 unidades em 2014, cerca de 99% (195.144 unidades) é resultado do aumento nas operações de cabotagem. Com esse desempenho, a participação da cabotagem na movimentação total de contêineres em Santos atingiu o patamar recorde de 16,2%.



Carga Solta

O segmento de carga geral solta acumulou 4,7 milhões t, retração de 5,4% em relação a 2013. Tal desempenho reflete a queda de 58,2% nos embarques de açúcar em sacos e de 39,2% no total de veículos exportados e importados. Para 2015 espera-se queda em torno de 1,2% para esse segmento, atingindo 4,6 milhões t.

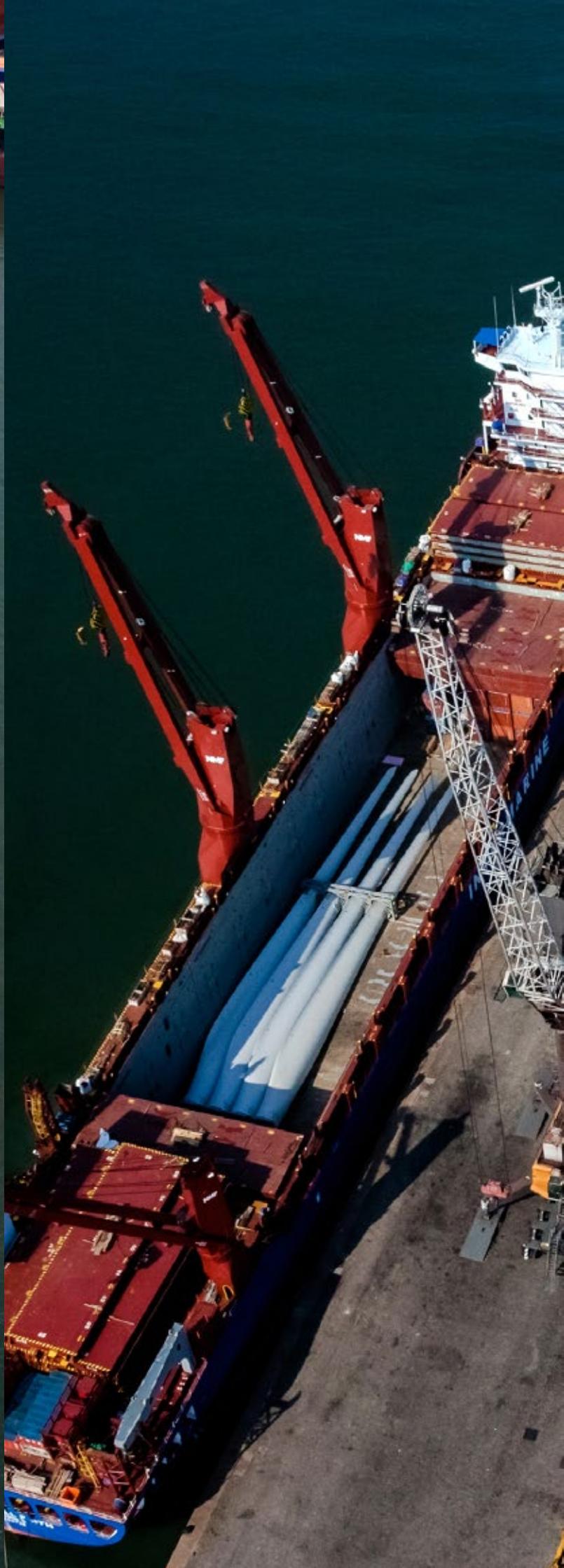
Celulose

A recuperação dos preços da celulose no mercado internacional e a expansão da capacidade de produção das fábricas nacionais refletiram positivamente nas exportações de celulose. Segundo análises veiculadas pela imprensa, a demanda internacional se mantém aquecida, com destaque para a Europa e China. A desvalorização do real frente ao dólar reduziu o impacto negativo da queda dos preços pressionados pela maior oferta global, garantindo a competitividade da celulose brasileira no mercado internacional. Diante deste cenário, encerramos 2014 com um crescimento de 4,5% nos embarques de celulose, ao registrar a movimentação de cerca de 3,5 milhões t. Para 2015, vislumbra-se que o cenário continuará favorável ao setor, que deverá totalizar embarques em torno de 3,7 milhões t, aumento de 6,3% sobre 2014.

Veículos

A movimentação de veículos apresentou queda, após expansão verificada em 2013. Foram movimentados 223.097 unidades, volume 39,2% inferior ao verificado no mesmo período do ano passado, refletindo a queda de 44,1% nas exportações e de 28,5% nas importações.

Para 2015 há perspectiva de recuperação da produção, com expansão em torno de 5%. Entretanto, as exportações devem sofrer com as perspectivas negativas para a economia argentina em 2015, o que pode vir a ser compensado pela conquista de novos mercados, aproveitando o real mais desvalorizado e o cenário internacional mais promissor. Assim, estima-se uma elevação de 8,5% nas exportações de veículos, que devem se situar em torno de 153.767 unidades. Já as importações podem continuar sofrendo os efeitos da valorização do dólar sobre a competitividade dos veículos importados e a diminuição da disponibilidade de crédito no mercado nacional, o que deverá se refletir em nova retração nos desembarques, para o patamar de 72.361 unidades (-11,1%). Consolidando esses números, espera-se um modesto crescimento na movimentação de veículos em 2015, devendo atingir 226.127 unidades, crescimento de 1,4% se comparado a 2014.





Sólidos a Granel

em toneladas

Produto	2014 Realizado	2015 Previsão
Açúcar <i>var%</i>	15.733.416 (7,0)	15.400.000 (2,1)
Adubo <i>var%</i>	3.439.405 (5,0)	3.619.203 5,2
Carvão <i>var%</i>	1.627.238 (18,0)	1.600.000 (1,7)
Enxofre <i>var%</i>	1.870.013 (6,5)	2.121.000 13,4
Milho <i>var%</i>	8.864.029 (19,0)	8.288.384 (6,5)
Minério <i>var%</i>	616.943 (56,0)	575.000 (6,8)
Sal <i>var%</i>	905.279 (10,0)	935.727 3,4
Complexo Soja <i>var%</i>	16.230.977 2,5	16.765.582 3,3
Soja em grãos <i>var%</i>	12.441.649 (5,0)	12.934.108 4,0
Soja peletizada <i>var%</i>	3.789.328 38,5	3.831.474 1,1
Trigo <i>var%</i>	1.430.232 (8,6)	1.485.000 3,8
Outros <i>var%</i>	1.738.367 15,1	1.827.262 5,1
Total Geral Granel Sólido <i>var%</i>	52.455.899 (8,1)	52.617.158 0,3

O segmento de sólidos a granel encerrou o Exercício com queda de 8,1% em relação a 2013, totalizando 52,5 milhões t. Esse desempenho foi determinado, principalmente, pela queda de 2,2 milhões t na movimentação de milho (-19,7%); 1,2 milhão t (-7,0%) de açúcar e 798,0 mil t de minério de ferro (-56,4%).

Para 2015 estima-se uma recuperação tímida para o setor, com movimentação em torno de 52,6 milhões de t, superando em 0,3% o resultado deste ano. Dentre as principais mercadorias movimentadas pelo Porto santista, as maiores taxas de crescimento em relação a 2014 deverão ser observadas

nas movimentações de enxofre (13,4%), adubo (5,2%), soja em grãos (4,0%), trigo (3,8%), sal (3,4%) e farelo de soja (1,1%). Já o minério de ferro, milho, açúcar e carvão deverão apresentar reduções de 6,8%; 6,5%; 2,1% e 1,7%, respectivamente.

Açúcar

Neste ano foram movimentadas 17,2 milhões t de açúcar, 10,5% abaixo do observado no mesmo período de 2013. Os embarques de açúcar foram prejudicados pela elevada disponibilidade do produto no mercado internacional e pelas dificuldades atravessadas pelos produtores nacionais, com problemas financeiros diante de um

contexto de preços internacionais baixos e produtividade comprometida pelo menor volume de chuvas.

Os preços baixos do açúcar levaram as usinas a privilegiarem a produção de etanol para abastecimento do mercado interno. Os embarques no segundo semestre também foram afetados por incidentes ocorridos em dois terminais açucareiros. Conforme matéria publicada pela Agência de Notícias Brasil-Árabe (ANBA), a consultoria Datagro estima que o volume das exportações brasileiras de açúcar na próxima safra devem ser mantidas.

Mesmo com a queda nas exportações do produto pelo Brasil, os estoques mundiais permanecem altos, dificultando a elevação nos preços no curto prazo. Para a safra 2014/15, o Brasil deverá colher 607,6 milhões de t de cana, com expectativa de produção de 35,06 milhões de t de açúcar e 26,4 bilhões de litros de etanol. Portanto, a perspectiva de movimentação do produto para o próximo ano é de queda, devendo atingir 15,4 milhões t, 2,1% abaixo do resultado deste exercício.

Soja em Grãos

Segunda mercadoria mais movimentada no Porto santista, o volume exportado da commodity acumulou 12,4 milhões t até dezembro, queda de 5,0% ante o mesmo período de 2013. Deste total, 77,0% foi destinado à China.

A interrupção do fluxo de cargas na hidrovia Tietê-Paraná, devido à forte estiagem no Estado de São Paulo, provocou atraso nos embarques e elevou o custo do grão movimentado pelo Porto de Santos. Segundo informações veiculadas na imprensa, em 2014 passaram pela hidrovia Tietê-Paraná apenas 500 mil t de soja e milho, frustrando as expectativas dos produtores, que esperavam escoar 2,5 milhões de t pelo mais importante corredor hidroviário do país.



Para 2015, as perspectivas para a produção nacional da oleaginosa são favoráveis, já que a expectativa é que a safra brasileira de soja 2014/2015 registre novo recorde histórico. Conforme o Acompanhamento da Safra Brasileira de Grãos 2013/14 – Quarto Levantamento (Janeiro/2015), da Conab, a produção desse grão na região Centro-Oeste deverá crescer 8,6%, enquanto que no país deve atingir crescimento de 11,4%, totalizando 95,9 milhões de t. O aumento das exportações está sujeito ao resultado da safra nos Estados Unidos.

O USDA elevou para 95,5 milhões t a estimativa de produção de soja no país, na sa-

fra 2014/15, patamar superior ao registrado no ano passado (86,7 milhões t). Cabe observar a trajetória de aumento dos embarques de grãos pelos Portos brasileiros no chamado “eixo norte”. Diante deste cenário, estima-se que em 2015 passem pelo Porto de Santos um total de 12,9 milhões t de soja em grãos, crescimento de 4,0% em relação ao resultado recorde deste ano.

Farelo de Soja

Os sucessivos recordes na produção nacional de soja em grãos, o aumento do consumo mundial de proteína animal e a desvalorização do real levaram a um significativo aumento do volume embarcado de farelo de soja. Os embarques do produto totalizaram 3,7 milhões t, incremento de 38,5% se comparado a 2013. Diante da expectativa de recorde da safra de soja em 2015, estima-se novo crescimento de 1,1% nos embarques de farelo, chegando a 3,8 milhões t.

Milho

A exemplo do ocorrido com o açúcar e a soja, este foi um ano adverso para os embarques de milho. O volume movimentado totalizou 8,9 milhões t, retração de 19,7% em relação ao recorde de 2013 (11,0 milhões de t). Tal desempenho é explicado pela supersafra do produto nos Estados Unidos, que se traduziu em forte queda nos preços da commodity e dificuldades para a colocação do produto brasileiro no mercado internacional. Segundo o Acompanhamento da Safra Brasileira de Grãos 2014/15 – Quarto Levantamento (Janeiro/2015), da Conab, a produção nacional do grão deverá cair 1,1% na safra 2014/15, em resposta ao recuo esperado de 2,8% na área plantada. O USDA, por sua vez, estima que as exportações brasileiras do produto deverão recuar 9,3% no próximo ano. Diante desse cenário, estima-se uma retração de 6,5% nos embarques de milho em 2015, devendo chegar a 8,3 milhões de t.



Líquidos a Granel

em toneladas

Produto	2014 Realizado	2015 Previsão
Ácido fosfórico <i>var%</i>	136.797 (5,4)	139.296 1,8
Álcool <i>var%</i>	1.319.036 (38,2)	1.297.000 (1,7)
Amônia <i>var%</i>	337.614 2,2	350.000 3,7
Cons. de Bordo (Diesel+Combust.) <i>var%</i>	1.747.353 (3,1)	1.775.071 1,6
Estireno <i>var%</i>	79.949 (36,3)	80.717 1,0
Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) <i>var%</i>	924.162 8,9	923.436 (0,1)
Gasolina <i>var%</i>	1.359.388 3,0	1.364.561 0,4
Nafta <i>var%</i>	278.744 55,0	277.358 (0,5)
Óleo Combustível <i>var%</i>	2.112.631 (10,3)	2.050.551 (2,9)
Óleo de Origem Vegetal <i>var%</i>	246.038 (6,7)	242.559 (1,4)
Óleo Diesel + Gasóleo <i>var%</i>	1.992.810 (2,0)	1.980.247 (0,6)
Soda Cáustica <i>var%</i>	894.862 (8,2)	909.091 1,6
Sucos Cítricos <i>var%</i>	1.812.438 (3,7)	1.800.000 (0,7)
Xilenos <i>var%</i>	78.225 36,7	78.790 0,7
Outros <i>var%</i>	1.663.107 5,3	1.674.713 0,7
Total Geral Granel Líquido <i>var%</i>	14.983.154 (6,5)	14.943.390 (0,3)

A movimentação de líquidos a granel no Porto de Santos totalizou 15,0 milhões t, representando queda de 6,5% em relação a 2013. Nesse segmento, o destaque positivo deverá ficar com a nafta, com crescimento de 55,0%. Em contrapartida, o álcool apresentou queda de 38,2%. Para 2015 estima-se estabilidade na movimentação geral de líquidos a granel.

Álcool

Os embarques de álcool apresentaram redução de 814,8 mil t (-38,2%) em relação ao verificado em 2013, totalizando 1,3 milhão t. Este desempenho é resultado das dificulda-

des apresentadas pelo setor, tanto do lado da oferta, quanto da demanda.

A forte seca que assolou a região Centro-Sul do país em 2014 comprometeu a produtividade do setor sucroalcooleiro nacional. Mesmo com o direcionamento da maior parte da safra de cana para a produção do álcool (em resposta aos baixos preços do açúcar no mercado internacional), a produção foi direcionada para o mercado interno diante da iniciativa do governo de elevar o teor do álcool na gasolina. Essa providência foi necessária também para absorver o excedente de álcool diante de um mercado internacional

desfavorável para o produto brasileiro, em consequência da supersafra de milho nos Estados Unidos.

Como relatam matérias publicadas na imprensa, o etanol voltou à lista de combustíveis cujas exportações globais são dominadas pelos Estados Unidos, pois as vendas ao exterior do biocombustível, feito a partir do milho, cresceram 31% este ano e atingiram o maior patamar desde 2011.

Com ampla disponibilidade de matéria-prima e preços competitivos, os produtores americanos de etanol estão buscando novos mercados para expandir as suas exportações, representando um grande desafio aos produtores brasileiros de álcool. Diante deste cenário e da forte queda observada, projeta-se para 2015 uma manutenção dos volumes exportados de álcool através do Porto de Santos, em patamar próximo a 1,3 milhão t.

Nafta

Com um volume acumulado até dezembro de 278,7 mil t, a importação de nafta pelo Porto santista registrou crescimento de 55,0% em 2014, 98,9 mil t a mais do que em 2013. A nafta é um derivado do petróleo utilizado, principalmente, na indústria petroquímica, na produção de eteno e propeno, além de outras frações líquidas, como benzeno, tolueno e xilenos, sendo, também, utilizado na formulação da gasolina, para ajustar a octanagem do combustível à maior proporção de álcool.

Segundo a Associação Nacional da Indústria Química (Abiquim), na década de 90, 100% da nafta petroquímica usada no Brasil era de origem nacional. Hoje, se resume a apenas um terço. Se houver elevação na mistura do álcool de 25% para 27,5% é provável que toda a nafta a ser utilizada pela indústria petroquímica seja importada. Sem considerar esse fato, estima-se estabilidade na movimentação do produto em 2015.



Fluxo de Navios

Após dois anos de significativo incremento do volume médio de carga transportada por embarcação no Porto de Santos, em resposta à crescente demanda por movimentação de cargas e aos benefícios trazidos pela obra de dragagem de aprofundamento do canal de navegação, este indicador recuou para o patamar de 22.516 t/navio, correspondendo a uma retração de 1,3% em relação à média de 2013 (22.801 t/navio). Este resultado foi provocado, principalmente, pela menor demanda por movimentação de granéis sólidos, em especial açúcar e milho.

Outro fator que afetou a consignação média por navio foi a redução do calado operacional do canal de navegação no início do ano, em virtude do assoreamento do estuário. A Codesp adotou providências ao longo do ano, restabelecendo o calado de 13,2 m em, praticamente, todo o canal de navegação. Mesmo diante dessa restrição, a consignação média dos navios de contêineres apresentou crescimento de 3,0%.

Verificou-se, até dezembro, uma queda de 1,3% no fluxo de navios de cargas atracados, em comparação com 2013. Considerando os navios de passageiros, da Marinha do Brasil e de apoio às operações portuárias, a queda nas atracações chegou a 1,1%.



Discriminação	2012			2013			2014			△%
	L.Curso	Cabot.	Total	L.Curso	Cabot.	Total	L.Curso	Cabot.	Total	2014/2013
Carga Geral	2.780	217	2.997	2.467	234	2.701	2.321	421	2.742	1,5
Sólidos a Granel	1.110	50	1.160	1.124	54	1.178	1.139	35	1.174	(0,3)
Líquidos a Granel	503	335	838	495	339	834	443	324	767	(8,0)
Roll on/off	291	12	303	286	4	290	254	0	254	(12,4)
TOTAL DO PORTO	4.684	614	5.298	4.372	631	5.003	4.157	780	4.937	(1,3)

Obs.: Não foram considerados os navios de passageiros, além de embarcações da Marinha e a serviço do porto.
Fonte: Mensário Estatístico (CODESP)

Em 2015, com a continuidade das obras de reforço dos berços de atracação para compatibilizar suas profundidades e das bacias de evolução à do canal de navegação, espera-se um aumento nas atracações de embarcações de maior porte e a elevação da consignação média anual, com previsão de se atingir 22.917 t/navio, superando a média verificada em 2013. Assim, mesmo com a maior demanda prevista para a movimentação de cargas, estima-se uma queda de 5,5% no número de navios atracados.

Balança Comercial

Os dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) mostram que em 2014 o Porto de Santos manteve a liderança na corrente de comércio brasileira, em valor, com participação de 25,3%. A seguir aparecem os portos de Paranaguá (6,7%), Vitória (5,8%), Sepetiba (5,3%), Rio Grande (4,4%), São Luís (4,3%), Rio de Janeiro (4,2%), Itajaí (3,6%), São Francisco do Sul (3,4%) e São Sebastião (3,0%). Considerando apenas as cargas transportadas através dos portos brasileiros, a participação do Porto de Santos correspondeu a 32,4%.

Portos	2012		2013		2014		△%
	US\$ bi	Part. %	US\$ bi	Part. %	US\$ bi	Part. %	2014/2013
Santos	120,1	25,8	122,5	25,4	116,1	25,3	(5,2)
Paranaguá	33,9	7,3	33,8	7,0	30,6	6,7	(9,5)
Vitória	31,8	6,8	28,3	5,9	26,7	5,8	(5,7)
Sepetiba	32,0	6,9	26,7	5,5	24,1	5,3	(9,6)
Rio Grande	18,6	4,0	21,6	4,5	20,0	4,4	(7,2)
São Luis	21,1	4,5	21,6	4,5	19,7	4,3	(8,5)
Rio de Janeiro	20,9	4,5	20,8	4,3	19,2	4,2	(7,8)
Itajaí	16,8	3,6	17,3	3,6	16,5	3,6	(4,3)
São Sebastião	7,8	1,7	14,7	3,1	13,7	3,0	(6,5)
São Francisco	11,5	2,5	14,0	2,9	15,8	3,4	12,6
Outros Portos e Aeroportos	151,4	32,5	160,7	33,3	155,6	34,0	(3,2)
BRASIL	465,7	100,0	481,8	100,0	458,1	100,0	(4,9)

Fonte: Sistema Alice (MDIC)

Pelo Complexo Santista passaram 25,2% das exportações brasileiras, em valor, seguindo-se os portos de Vitória (9,4%), Sepetiba (7,3%), Paranaguá (7,2%), Rio Grande (6,1%), São Luís (5,5%), São Francisco do Sul (3,5%), Itajaí (3,4%), Rio de Janeiro (3,0%), e Niterói (2,7%).

DESTINO DAS EXPORTAÇÕES EFETUADAS PELO PORTO DE SANTOS

PAÍSES	2012		2013			2014		
	t	PART. %	t	PART. %	Δ% S/2011	t	PART. %	Δ% S/2012
DESENVOLVIDOS								
Holanda	4.299.520	7,0	5.979.574	8,7	39,1	5.038.543	8,0	(15,7)
Estados Unidos	3.922.443	6,4	3.620.531	5,3	(7,7)	3.817.429	6,1	5,4
Itália	685.189	1,1	1.042.278	1,5	52,1	1.364.744	2,2	30,9
Taiwan (Formosa)	1.501.874	2,5	2.007.659	2,9	33,7	1.327.526	2,1	(33,9)
Coreia do Sul	1.808.985	3,0	2.576.562	3,7	42,4	1.218.330	1,9	(52,7)
Outros	7.704.082	12,6	7.014.545	10,2	(9,0)	5.233.955	8,3	(25,4)
SUBTOTAL	19.922.093	32,6	22.241.149	32,3	11,6	18.000.527	28,6	(19,1)
EM DESENVOLVIMENTO								
China	12.000.521	19,7	15.990.926	23,2	33,3	13.837.677	22,0	(13,5)
Irã	2.260.569	3,7	2.035.238	3,0	(10,0)	2.924.696	4,6	43,7
Emirados Árabes	1.610.639	2,6	2.189.915	3,2	36,0	2.436.094	3,9	11,2
Indonésia	1.893.217	3,1	2.720.055	3,9	43,7	2.230.946	3,5	(18,0)
Egito	2.590.395	4,2	2.035.781	3,0	(21,4)	2.117.087	3,4	4,0
Outros	19.176.541	31,4	20.065.620	29,1	4,6	19.939.955	31,6	(0,6)
SUBTOTAL	39.531.883	64,8	45.037.536	65,4	13,9	43.486.454	69,0	(3,4)
OUTROS	1.592.792	2,6	1.627.565	2,4	2,2	1.520.230	2,4	(6,6)
TOTAL EXPORTADO PELO PORTO DE SANTOS	61.046.769	100,0	68.906.250	100,0	12,9	63.007.211	100,0	(8,6)

Fonte: Sistema Alice (MDIC) – não considera a cabotagem nem a tara dos contêineres

Nas importações, em valor, os números do MDIC mostram que o Porto de Santos respondeu por 25,5% do total, seguido pelos portos de Paranaguá (6,1%), Rio de Janeiro (5,4%), São Sebastião (5,2%), Itajaí (3,8%), São Francisco do Sul (3,4%), Manaus (3,2%), Sepetiba (3,2%), São Luís (3,1%) e Suape (3,0%).

ORIGEM DAS IMPORTAÇÕES EFETUADAS PELO PORTO DE SANTOS

PAÍSES	2012		2013			2014		
	t	PART. %	t	PART. %	Δ% S/2012	t	PART. %	Δ% S/2013
DESENVOLVIDOS								
Estados Unidos	5.178.101	22,2	5.917.229	24,2	14,3	5.698.571	23,5	(3,7)
Canadá	1.097.882	4,7	1.724.788	7,1	57,1	1.607.630	6,6	(6,8)
Alemanha	1.175.291	5,0	1.151.054	4,7	(2,1)	909.314	3,7	(21,0)
Espanha	615.130	2,6	705.293	2,9	14,7	595.217	2,5	(15,6)
Austrália	253.220	1,1	365.550	1,5	44,4	470.090	1,9	28,6
Outros	3.276.417	14,1	3.335.561	13,7	1,8	3.200.818	13,2	(4,0)
SUB-TOTAL	11.596.041	49,8	13.199.474	54,0	13,8	12.481.640	51,4	(5,4)
EM DESENVOLVIMENTO								
China	2.390.329	10,3	2.896.711	11,9	21,2	3.050.394	12,6	5,3
Rússia	1.776.891	7,6	1.808.407	7,4	1,8	1.765.122	7,3	(2,4)
Argentina	1.877.346	8,1	1.327.170	5,4	(29,3)	1.180.396	4,9	(11,1)
Chile	716.208	3,1	621.265	2,5	(13,3)	617.801	2,5	(0,6)
Peru	120.207	0,5	133.178	0,5	10,8	598.187	2,5	349,2
Outros	4.828.198	20,7	4.448.094	18,2	(7,9)	4.595.640	18,9	3,3
SUBTOTAL	11.709.180	50,2	11.234.825	46,0	(4,1)	11.807.541	48,6	5,1
OUTROS	810	0,0	809	0,0	(0,1)	2.122	0,0	162,2
TOTAL IMPORTADO PELO PORTO DE SANTOS	23.306.030	100,0	24.435.109	100,0	4,8	24.291.303	100,0	(0,6)

Fonte: Sistema Alice do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio - MDIC (Não considera a cabotagem nem a tara dos contêineres)



A 3D rendered scene of a warehouse at night. The scene is illuminated by warm, yellowish lights, creating a bokeh effect with out-of-focus light spheres. In the foreground, a forklift is positioned on the left, facing right. In the background, there are several stacks of rectangular boxes. The overall atmosphere is industrial and modern.

EMPREENDIMENTOS



Este ano foi voltado, basicamente, para elaboração de projetos executivos, continuação das obras programadas e já contratadas, como o realinhamento do cais de Outeirinhos e o reforço e recuperação da estrutura do píer da Alemoa, além da assinatura do contrato para recuperação dos cais do Armazém 12A ao 23.

O balanço está focado na execução dessas três obras, em andamento, bem como na conclusão dos projetos executivos, voltados, em sua maioria, para acessibilidade. O projeto executivo da segunda fase da Avenida Perimetral Portuária no Guarujá deverá estar concluído ao final do primeiro trimestre de 2015, deflagrando-se, a seguir, o certame licitatório para contratação das obras.

Sistema Viário

Dentre os projetos executivos concluídos destacam-se os três trechos da Avenida Perimetral em Santos: Alemoa – Saboó, passagem subterrânea no Valongo (Mergulhão) e Canal 4 – Ponta da Praia. Quanto a este último, o projeto foi concluído em setembro e a Câmara Municipal de Santos já sancionou e promulgou, em sessão realizada no dia 12 de dezembro, a Lei Complementar nº

869, de 19/12/2014, que permitiu ao Poder Executivo Municipal conceder à Codesp autorização para construir obra de arte sobre o viário público municipal, interligando duas áreas de propriedade da União.

A autorização da Prefeitura de Santos foi enviada à Codesp no dia 23 de dezembro e o aviso de edital para a realização do certame licitatório para contratação das obras foi publicado no dia 29 de dezembro, ficando a abertura das propostas marcada para o dia 30 de janeiro de 2015. A Codesp publicou, também, no dia 29 de dezembro, o aviso de edital para contratação de empresa ou consórcio que cuidará do gerenciamento civil dessa obra. As duas licitações serão feitas através de Regime Diferenciado de Contratação (RDC).

O viaduto a ser construído sobre a Avenida Mário Covas e a remodelação daquela via possibilitarão eliminar um conflito entre os segmentos de carga containerizada e granéis sólidos de origem vegetal, bem como dar maior fluidez ao tráfego urbano. O prazo para execução das obras é de 30 meses. Com o empreendimento, as linhas férreas de acesso ao Corredor de Exportação de Granéis Sólidos de Origem Vegetal, que hoje passam no meio de terminais, serão trasladadas para junto da Avenida Mário Covas.



O projeto inclui a disponibilização de quatro linhas férreas, a fim de favorecer a utilização do modal ferroviário, permitindo o adensamento de áreas naquela localidade. Por outro lado, o viaduto eliminará o conflito rodoferroviário naquela região, bem como as filas de caminhões transportando contêineres que se formam na Avenida Mário Covas. Para isso serão construídos novos gates (portões) para acesso de caminhões, dotados de leitores de reconhecimento ótico de caracteres – Optical Character Recognition (OCR), que propiciarão um acesso rápido à área portuária. Os caminhões que apresentarem problemas naquele trecho, serão desviados para um pátio próximo ao começo do viaduto, para verificação, não chegando a acessar o terminal.

Compõe, ainda, essas obras a construção de outro viaduto, que parte internamente à área alfandegada do terminal da Libra, transpõe as linhas férreas e se interliga a Avenida Mário Covas no sentido de saída do porto, captando 60% desse movimento. Os 40% restantes do fluxo de saída se dará através de via interna que interligará os terminais entre a Libra e a Citrosuco, na região do Macuco, acessando, posteriormente, a faixa de saí-

da da Avenida Perimetral, no trecho entre a Marinha e a Praça da Santa.

O projeto executivo da Avenida Perimetral, trecho Alamoia-Saboó, concluído em setembro/2014 foi elaborado e subdividido em 4 módulos ou trechos.

O Módulo ou Trecho I é composto por obras de pavimentação, drenagem, iluminação, sinalização e serviços complementares, com 4 faixas de tráfego na pista de entrada e 3 faixas, com 580 metros de extensão, na pista de saída, entre o viaduto Paulo Benevides e o pipe rack do Terminal da Ultracargo, que atravessa a Avenida Augusto Barata. Esse Módulo é composto, ainda, por uma vala de drenagem de águas pluviais oriundas do distrito industrial urbano da Alamoia, passando por área do porto organizado.

O Módulo ou Trecho II abrange a implantação de viaduto que transporá o Rio Lenheiros (Saboó), na pista de saída do porto, com 3 faixas de tráfego e 590 metros de extensão, bem como de alça de acesso a esse viaduto interligando-o a futura via interna junto aos terminais do Saboó.



Já o Módulo ou Trecho III envolve a implantação do viaduto que transpõe o Rio Lenheiros (Saboó), na pista de entrada do porto, com 3 faixas de tráfego e 590 metros de extensão.

O Módulo ou Trecho IV contempla obras de pavimentação, drenagem, iluminação, sinalização e serviços complementares, com 3 faixas de tráfego nos dois sentidos e 1.175 metros de extensão, entre os viadutos de entrada e saída do porto e a futura Passagem Inferior do Valongo.

Foram investidos na elaboração desses projetos R\$ 3.499.747,05 e o custo estimado dessas obras e do respectivo gerenciamento é de R\$ 115.000.000,00.

A Codesp planeja lançar licitação, ainda no 1º semestre de 2015, para a contratação das obras correspondentes aos Módulos I e II, pelo regime RDC, ficando à contratação do previsto nos Módulos III e IV vinculada à definição do projeto de utilização do terreno cedido a Codesp pela Secretaria de Patrimônio da União (SPU), localizado ao lado da Avenida Augusto Barata, na Alamoá, que poderá implicar em readequação desses projetos (módulos III e IV).

Enquanto se define a utilização do terreno da SPU, bem como a elaboração do projeto executivo a ser desenvolvido no local, a Codesp pretende deflagrar licitação, ainda no primeiro semestre de 2015, para a remodelação do viário na região dos terminais do Saboó, com duas faixas de tráfego em cada sentido, numa extensão de 820 metros, permitindo que todo o fluxo de entrada do porto, na margem direita, seja desviado da Avenida Antonio Alves Freire, que ficará exclusiva para os veículos que se destinam aos terminais do Saboó. Essa obra, associada à pista de 960 metros já implantada pela Brasil Terminal Portuário, contribuirá, significativamente, para a agilização do flu-

xo de veículos na margem direita do porto. A licitação, através de RDC, foi deflagrada dia 23 de dezembro. A expectativa é que o certame esteja concluído até abril de 2015 e que a obra, a ser realizada com recursos próprios da Codesp, seja terminada até o final do próximo ano.

Quanto ao Mergulhão, o projeto executivo foi concluído em outubro, com uma laje de cobertura de 937 metros (do Armazém 1 até o edifício da Alfândega do Porto de Santos). O empreendimento tem um custo estimado de R\$ 1 bilhão e o orçamento disponível é de R\$ 310 milhões. Considerando o custo apurado e a verba disponível no PAC, a Codesp, juntamente com a Prefeitura de Santos e participação do Ministério Público Estadual, trabalhou no sentido de reduzir sua extensão, chegando a uma alternativa de consenso de 700 metros de laje coberta, onde se apurou um custo estimado da ordem de R\$ 800 milhões. No momento, busca-se alternativas de parcerias para implementar o empreendimento.

Com relação ao viário da margem esquerda (Guarujá), encontra-se em andamento o projeto executivo da segunda fase da Avenida Perimetral Portuária. A expectativa é que esteja concluído até abril de 2015, possibilitando que a licitação seja realizada ainda no primeiro semestre desse ano.

O projeto básico está definido, com a anuência da Prefeitura de Guarujá, e já foi apresentado à Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp) e à Ecovias. Serão feitas duas obras de arte, sendo uma ponte estaiada sobre a Avenida Cônego Domênio Rangoni, objetivando eliminar conflito naquele trecho de acesso ao Porto, e uma segunda ponte, com cerca de 990 metros de comprimento, que fechará uma concepção de projeto que contempla a segregação do trânsito portuário do urbano. O acesso portuário ocorrerá por baixo da

ponte e o urbano, por ser mais leve, por cima. Os custos estimados da obra são da ordem de R\$ 300 milhões e o licenciamento ambiental já se encontra em andamento. A expectativa da Codesp é iniciar a licitação até o final do primeiro semestre de 2015.

O empreendimento começará pela ponte estaiada, para que o tráfego, que hoje se dirige de Vicente de Carvalho para o centro de Guarujá, seja desviado para ela, a fim de possibilitar a construção da ponte de 990 metros. A obra deve se estender por 36 meses.

O acesso provisório à margem esquerda, com 320 metros de comprimento e 5 metros de largura, essencial para a acessibilidade na margem esquerda, já foi concluído e estará em operação para o escoamento da próxima safra agrícola. A expectativa é que seja inaugurado ainda em janeiro de 2015. Essa via desafogará o fluxo na Rua Idalino Pinês (Rua do Adubo), local de congestionamentos e único acesso e saída da área portuária em Guarujá. O acesso provisório passará, futuramente, a integrar a segunda fase da Avenida Perimetral Portuária e permitirá desafogar, em até 40%, a Rua do Adubo.

Paralelamente a esses empreendimentos, através de Convênio firmado entre o Governo do Estado de São Paulo e a Codesp, tendo como intervenientes a Prefeitura Municipal de Santos e a SEP/PR, a Dersa – Desenvolvimento Rodoviário S.A. vem desenvolvendo um conjunto de projetos viários. Esses projetos contemplam sete intervenções na região de acesso ao porto e a cidade de Santos, desde o Rio Casqueiro até a Avenida Nossa Senhora de Fátima, compostos por viadutos de acesso e saída da Via Anchieta, bem como readequação de traçados da própria Via Anchieta e suas marginais. Essas intervenções trarão, direta ou indiretamente, benefícios ao porto, eliminando-se, por exemplo, o cruzamento em

nível dessa Via com a Avenida Martins Fontes ou permitindo o acesso direto ao Jardim São Manoel, na Zona Noroeste de Santos. Isso facilitará a saída da área portuária diretamente para a Via Anchieta, eliminando a rotatória hoje existente, permitindo que os veículos que acessam o porto pelo Viaduto Paulo Benevides trafeguem pela direita da Via Anchieta e os automóveis pelo lado esquerdo dessa via.

As obras de acessibilidade dentro do Porto são fundamentais, mas não suficientes para garantir seu crescimento. São necessários investimentos no sistema viário externo para que se possa ter a expansão portuária. Algumas obras já foram entregues e outras se encontram em andamento pelo Governo do Estado de São Paulo.

Estão sendo feitas melhorias no entroncamento das rodovias Anchieta, Cônego Domênico Rangoni, Imigrantes e Padre Manoel da Nóbrega, principais rotas de acesso ao Porto de Santos e ao Polo Industrial de Cubatão. As obras permitirão a readequação e a ampliação da capacidade de tráfego na região, eliminando gargalos e diminuindo congestionamentos no acesso ao Porto. A remodelação do trevo do km 270 da Rodovia Cônego Domênico Rangoni, com implantação de um anel viário interligando as rodovias Anchieta, Domênico Rangoni, Imigrantes e Padre Manoel da Nóbrega, foi uma das intervenções feitas. A implantação da terceira faixa na Cônego Domênico Rangoni, entre os quilômetros 262 e 270, na região do Polo Industrial de Cubatão, foi outra obra importante para a acessibilidade ao Porto.



Berços de atracação

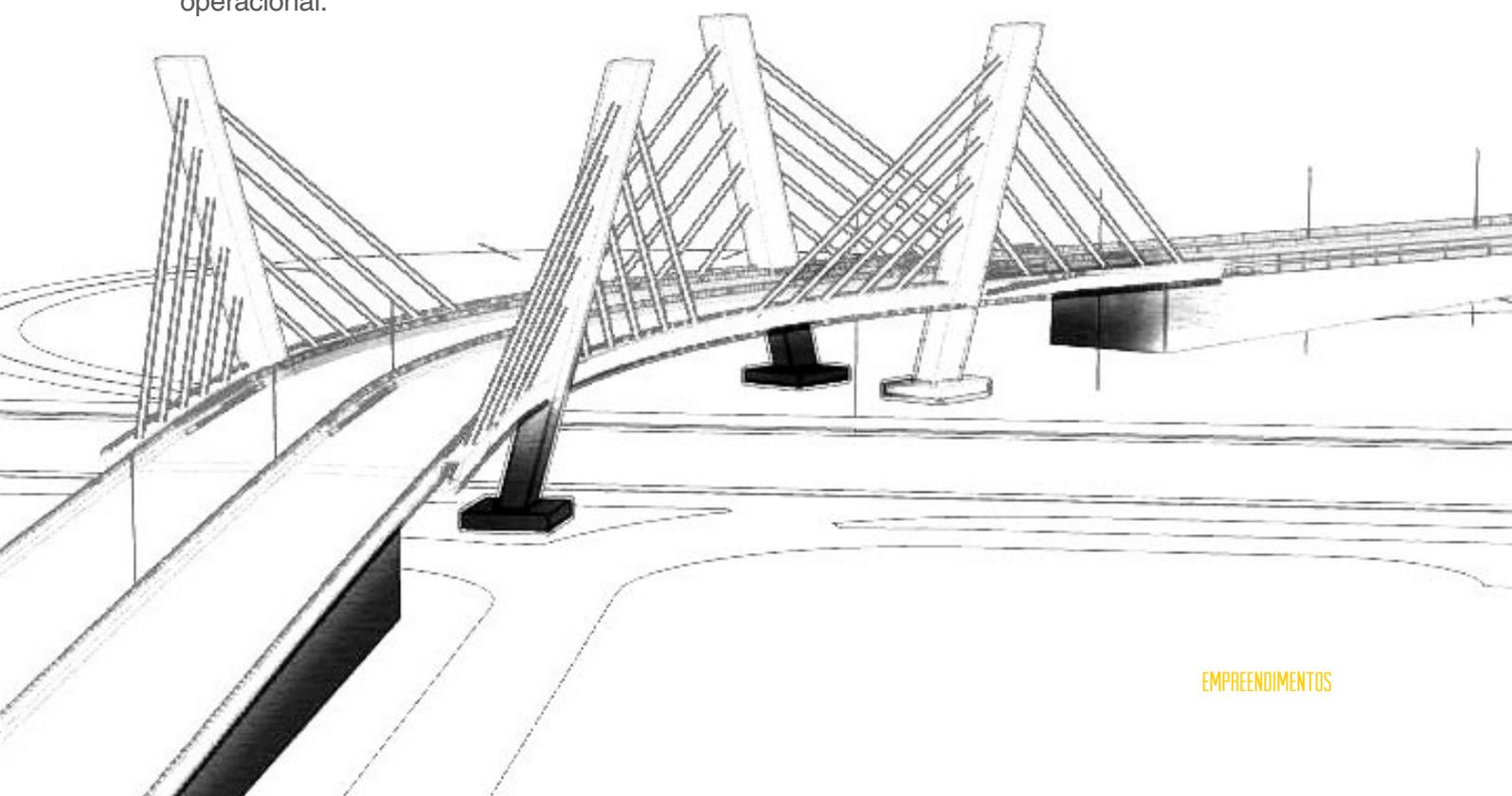
Quanto aos berços de atracação, é importante destacar a conclusão do projeto dos píeres 5 e 6 do Terminal para Granéis Líquidos da Alamoia, efetuado pela empresa Planave e doado pela Associação Brasileira de Terminais Líquidos (ABTL). Foram feitas simulações de atracação para os dois píeres projetados para atender granéis líquidos, segmento com grande demanda de curto prazo no Porto de Santos.

Além disso, estão sendo investidos R\$ 49,0 milhões, com recursos próprios da Codesp, na recuperação dos píeres 1 a 4 da Alamoia. A oscilação de maré e a segurança das operações de navios fazem com que essa obra se desenvolva em um ritmo mais lento. Até o final do ano, se concluiu em torno de 50% do empreendimento.

A obra está sendo desenvolvida pelo consórcio Engrest-Dratec, através de contrato celebrado em agosto de 2013, quando foram iniciados os trabalhos. O empreendimento possibilitará a dragagem dos quatro berços de atracação do terminal até a profundidade de -14 metros, aumentando a capacidade de escoamento das cargas e sua segurança operacional.

Neste exercício foram reforçadas e tratadas 683 estacas de concreto armado e aço, recuperados 844 m² de concreto estrutural deteriorados das lajes, vigas e blocos e tratados 239 metros de fissuras. Essa recuperação contemplou, além da demolição do material deteriorado, a recomposição de toda armadura das peças. Foram demolidos 38 m³ de concreto e utilizados 79 mil quilos de aço. Aplicou-se, também, 10.410 m² de revestimento protetor nas áreas em que ocorreu a recuperação estrutural, com o intuito de prolongar a vida útil dos elementos após a reforma. Além disso, as oito rótulas metálicas das passarelas já foram substituídas, equacionando o risco operacional dos colaboradores que atuam na amarração dos navios que atracam nos píeres 1 e 2. A previsão é de que, ao final de 2015, essas obras de reforço e recuperação estejam totalmente concluídas.

Na Ilha do Barnabé, o cais, com 300 metros de extensão, construído em 1927, terá suas estacas, bem como sua laje inferior e vigas de acesso aos dolphins recuperadas. Também será construído um dolfin de amarração, no lado Guarujá, para permitir que o berço







nesse lado fique mais extenso e propicie a atracação de navios de maior comprimento. Neste momento, ainda não serão feitas as intervenções que possibilitarão o aprofundamento daqueles berços, pela dificuldade de paralisá-los, devido a sua grande taxa de ocupação.

O certame licitatório, na modalidade RDC, foi deflagrado no dia 06 de novembro, ocorrendo no dia 15 de dezembro o recebimento de propostas para execução das obras. Somente o consórcio Dratec-Engrest apresentou proposta comercial, a qual está sendo analisada pela área técnica da Codesp.

A expectativa é que a Ilha do Barnabé tenha um crescimento significativo, devido à construção, pela Ageo Copape, de um novo píer, recentemente dragado pela Codesp, cuja batimetria foi submetida ao Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) para validação. A expectativa é atingir uma profundidade de -11,80 metros (hoje é de -10,30 metros). Com a disponibilização de berços, a Codesp espera, numa segunda etapa, fazer sondagens nos cais e efetuar a programação de Jet grouting para seus aprofundamentos.

Em outubro foi assinado o contrato com o consórcio vencedor do certame licitatório para execução das obras de recuperação dos cais dos Armazéns 12A ao 23. São diversos berços de atracação, com 1.700 metros de extensão, que terão suas estruturas reforçadas, visando o aprofundamento para -15 metros, em um prazo de até 22 meses.

O projeto executivo foi doado pelos terminais instalados naquela região. O certame licitatório, iniciado em abril de 2012, foi concluído somente em agosto deste ano, devido

a questões judiciais. Em 01 de outubro foi celebrado o contrato com o consórcio integrado pelas empresas Andrade Gutierrez, OAS, Brasfond e Novatecna e assinada Ordem de Serviço para início dos trabalhos.

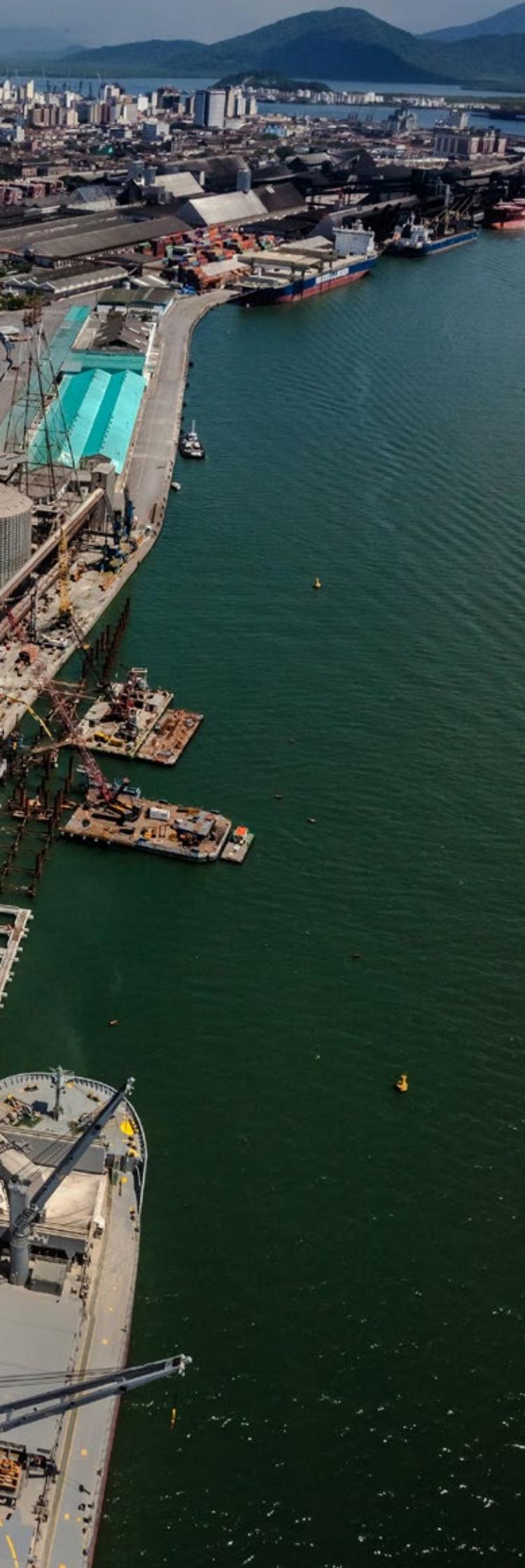
Para recuperação dos berços vêm ocorrendo reuniões envolvendo alguns setores da empresa, inclusive o de atracação, visando definir por onde a obra começará em função das operações de navios. A Companhia possui a licença ambiental e já desenvolve as primeiras ações, que constam do processo de licenciamento, para início dos trabalhos. Serão investidos R\$ 200 milhões nesse empreendimento e disponibilizados equipamentos de alta performance em várias frentes da obra. A expectativa é que isso possa reduzir o prazo estimado para sua conclusão.

O projeto é constituído, basicamente, de três etapas, que abrangem a recuperação estrutural da laje existente e, aproximadamente, 1.580 estacas, ancoragem do paramento do cais por meio de 252 blocos com estacas raiz e reforço dos cais, com execução de 60 mil metros de colunas de jet-grouting, além dos serviços de instrumentação para medição e controle da movimentação das estruturas durante a execução das obras.

Até o final deste ano o empreendimento se encontrava em fase de mobilização, com instalação do canteiro e os três pontos de apoio que auxiliarão a execução dos serviços ao longo do cais. O início efetivo está previsto para janeiro de 2015 e o cronograma será firmado entre a Codesp e os terminais envolvidos, a fim de minimizar eventuais transtornos às operações de navios.

Já a obra de realinhamento e recuperação do cais de Outeirinhos (PAC Copa), um dos grandes empreendimentos de infraestrutura para o Porto de Santos, teve





seus primeiros 512 metros entregues em 6 de junho, recebendo o primeiro navio, o Divina, da Mediterranean Shipping Company (MSC), em 07 de junho, trazendo os primeiros turistas para a Copa 2014. Já está em pleno andamento, um novo trecho de 268 metros, que somará 780 metros de extensão. A expectativa é que esteja concluído até o final de agosto de 2015. Nessa etapa, os navios do terminal T-Grão, que hoje atracam em frente ao cais da Marinha, voltarão para seu berço original, ficando aquele trecho disponibilizado para transatlânticos, propiciando uma logística melhor para passageiros no Porto de Santos.

A obra totalizará 1.320 metros de cais, que demandarão cravação de 841 estacas, cerca de 60% em leito rochoso, com comprimentos, em média, de 30 a 40 metros, gerando cerca de 600 empregos diretos. Ela será realizada de modo que a estrutura do cais resista, adequadamente, à dragagem até a cota -15 metros.

Foram cravadas 123 camisas metálicas e outras 160 foram limpas e/ou perfuradas em rocha e concretadas. Lançou-se mais de 886 pré-moldados de concreto e cerca de 5 mil metros cúbicos de concreto moldado in loco.

Até agosto de 2015, está prevista a conclusão do trecho entre a Marinha do Brasil e o terminal T-Grão, passando, assim, a serem disponibilizados cerca de 779 metros de cais para atracação de navios de passageiros, granéis líquidos e sólidos.

Outra iniciativa importante foi a recuperação das defensas existentes ao longo do cais público. São 375 unidades, das quais 70 apresentavam avarias. Aquelas instaladas no Terminal para Granéis Líquidos da Alamoá, que são diferentes das demais, também foram totalmente recuperadas.

Dragagem

Em 10 de janeiro foi editada a Portaria nº 4, pela SEP/PR, determinando que as autoridades portuárias cuidassem da manutenção da infraestrutura aquaviária, até que fossem contratados os serviços de dragagem relativos ao Plano Nacional de Dragagem 2 (PND2). A Codesp, a princípio, se valeu de aditamento contratual (contrato DP/27.2013) para minimizar os efeitos danosos provenientes da redução do calado operacional no Trecho 1 do canal de navegação.

Para manter as profundidades no canal de navegação, a Companhia firmou contrato, em caráter emergencial, com a empresa Van Oord, por um prazo de 180 dias, que expirou em setembro. Devido à realização desses serviços, o calado operacional do Trecho 1 foi homologado para -13,20 metros, pela Marinha do Brasil, em dezembro.

A Codesp vem efetuando as intervenções necessárias e finalizou 2014 com o restabelecimento do calado para -13,2 metros nos trechos 1, 2 e 3 e -13,0 metros no trecho 4, até a Brasil Terminal Portuário, com possibilidade de se atingir -13,2 metros nesse trecho após a análise da batimetria pelo CHM. Há uma expectativa de se ampliar o calado também no trecho entre a BTP e o Terminal para Granéis Líquidos da Alemoa. A maioria das contratações foi feita através de pregões eletrônicos, que tem se mostrado uma modalidade de licitação mais ágil.

O objetivo, agora, é realizar mais um pregão eletrônico para dragagem de manutenção do Trecho 1 e aditar, por mais seis meses, o contrato da Van Oord para manutenção dos trechos 2, 3 e 4, mantendo o calado atual até

o meio do próximo ano, quando se espera ter a conclusão do certame a ser realizado pela Secretaria de Portos. A expectativa para 2015 é a contratação, através da SEP/PR, da dragagem de 10 milhões de m³ de sedimentos, por um período a ser definido no processo licitatório.

A Codesp mantinha, ainda, contrato para dragagem de manutenção dos acessos aos berços de atracação nos Trechos 2, 3 e 4, por um prazo de 12 meses. Devido ao desinteresse da contratada em prorrogá-lo por mais um ano, em agosto, a Companhia, através de Pregão Eletrônico, firmou contrato para a dragagem de manutenção do canal de acesso e dos acessos aos berços de atracação dos Trechos 2, 3 e 4, por um prazo de 6 meses, que se encontra em vigor.

Com relação à manutenção das profundidades dos berços de atracação, em julho de 2013, o contrato DP/08.2012 firmado com a empresa Bandeirantes Dragagem e Construção Ltda., cujo objeto era a dragagem de manutenção/aprofundamento dos berços de atracação, foi rescindido devido aos frequentes problemas operacionais, por falta de equipamentos, além das dificuldades financeiras da contratada.



Atendendo o rito legal, foram convidadas as segunda e terceira colocadas, que declinaram do contrato. Na época ocorriam constantes reduções de calado nos berços de atracação, pela Capitania dos Portos de São Paulo, em virtude de assoreamento. Tendo em vista a situação crítica de dragagem dos berços de atracação e a rescisão do contrato vigente na época, a Codesp realizou a contratação desses serviços em caráter emergencial, considerando que através de certame licitatório demandaria um tempo excessivo para sua efetivação. Assim, em outubro de 2013, a Companhia realizou coleta de preços para a contratação, em caráter emergencial, dos serviços de dragagem de manutenção dos berços de atracação, não logrando êxito. Foram consultadas 12 empresas. Apenas uma apresentou proposta comercial, que não atendia aos requisitos do Termo de Referência. As demais alegaram não ter interesse face às condições comerciais nele previstas. Após a readequação do Termo de Referência, a Codesp promoveu nova coleta de preços, sagrando-se vencedora a empresa DTA Engenharia Ltda. com a qual formalizou contrato com prazo de 180 dias.

Para a continuidade dos serviços, a empresa, através de Pregão Eletrônico, promoveu nova licitação para a dragagem de manuten-

ção dos berços de atracação, por um prazo de seis meses. A vencedora do certame foi a empresa Dratec Engenharia Ltda., com a qual foi celebrado contrato, com previsão de conclusão para março de 2015.

A Codesp já restabeleceu as profundidades de projeto em 30 berços, de um total de 50 a serem dragados, as quais foram homologadas dentro dos novos critérios estabelecidos pela Capitania dos Portos de São Paulo. Os serviços vêm sendo efetuados desde 5 de novembro. O número de berços totaliza 55, entretanto, alguns deles já estão com suas profundidades de projeto, não necessitando de intervenções. A manutenção de berços continuará até que se tenha a conclusão do certame a ser deflagrado pela SEP.

Energia

A Usina Hidrelétrica de Itatinga teve concluída sua modernização, saindo de um sistema eletromecânico de acionamento para um digital que lhe dá maior confiabilidade. Foram dois anos de obras, iniciadas em 2013, no decorrer das quais alguns geradores tiveram que ficar inoperantes, reduzindo a produção de energia e aumentando a compra junto à Companhia Piratininga de Força e Luz (CPFL).



A partir do segundo semestre deste ano, com o término da obra e com as cinco turbinas já operando com o novo sistema, se verificou a eliminação de perdas de energia e aumento da capacidade efetiva nominal da Usina. Esse ganho foi comprovado, também, na redução dos valores das contas de energia junto à CPFL. Foram investidos R\$ 10,0 milhões nesse projeto.

Mesmo com a falta de água que atingiu o país, a Codesp conseguiu produzir energia para atender as demandas do Porto no percentual programado. A empresa pretende, agora, automatizar o sistema de transmissão e, após, o de distribuição. Todos eles deverão estar intercambiados com um sistema alternativo de maior disponibilidade. A Codesp deverá, em 2015, renovar a concessão da Usina junto à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), para que possa efetuar os investimentos previstos.

Foi também dada continuidade, no lado do Guarujá, aos serviços de recuperação estrutural da Torre Grande, para sustentação da linha de transmissão sobre o canal de navegação.

No sistema de distribuição de energia elétrica em alta tensão foi realizada a manutenção de 45 subestações e circuitos para atendimento às instalações próprias e de arrendatários, na margem direita, supridos pela subestação Central Elétrica, bem como, em outras 5 subestações localizadas nos terminais para Granéis Líquidos da Alamoia e Ilha do Barnabé.

A Codesp também realizou a manutenção das instalações elétricas de baixa tensão da Alamoia e Ilha do Bernabé, incluindo o atendimento operacional de ligação da conexão do cabo terra dos navios ao píer e cais. Além disso, executou serviços de manutenção elétrica e eletromecânica nas edificações prediais, operacionais, “gates”,



bases de comando da Guarda Portuária, sanitários públicos e outras instalações sob sua responsabilidade, assim como, dos sistemas de iluminação pública e de sinalização semafórica. Nos sistemas de telecomunicações realizou-se a manutenção das 7 atuais centrais telefônicas.

Ponte de Inspeção Naval

A Codesp assinou com a Engeterpa Construções e Participações Ltda. o contrato para a execução de reforma e ampliação da antiga Ponte de Inspeção Naval (PIN), na Avenida Saldanha da Gama, em Santos, local que abrigará as futuras instalações do Centro de Controle Operacional do Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações (VTMIS), no Porto de Santos.

O extrato do contrato foi publicado na edição de 01 de dezembro do Diário Oficial da União e os trabalhos devem ser realizados em um prazo de oito meses, a partir da assinatura da ordem de serviço. O empreendimento receberá investimentos de R\$ 1,1 milhão, provenientes de recursos próprios da Codesp.

O Centro de Controle terá uma antena VHF para comunicação com as embarcações e receberá dados dos pontos de monitoramento, de uma estação meteorológica e de um marégrafo. A estação meteorológica servirá para monitoramento de intempéries e o marégrafo para identificar os movimentos de preamar (maré alta) e baixa-mar no canal. Assim, os operadores da central poderão estimar, de forma mais precisa, a profundidade de cada berço do cais e auxiliar os navios no momento da atracação.







SUSTENTABILIDADE

B 360 PATRULHA

CAPITANIA DO PORTOS

RINHA DO BRASIL



A Codesp tem buscado o desenvolvimento do Porto de Santos, preservando seus recursos naturais e mantendo a convicção de que, juntamente com os terminais portuários instalados dentro do Porto Organizado, operadores, prestadores de serviços, clientes e órgãos públicos, pode e deve dar uma grande contribuição para que esse objetivo seja atingido. Abaixo os principais resultados alcançados.

Dragagem

A dragagem de aprofundamento do canal de navegação para a cota -15 metros, contratada pela SEP/PR, foi concluída em junho de 2012.

As licenças ambientais para dragagem de aprofundamento previam a continuidade dos programas de monitoramento do Perfil Praial e dos Manguezais após o término da obra. Esse trabalho se estendeu ao longo de 2014 e recebeu investimentos da Codesp de, aproximadamente, R\$ 879,3 mil.

A área ambiental já está desenvolvendo estudo para obtenção da Licença de Instalação (LI) para o aprofundamento de berços e seus acessos para a cota de -15 metros. Esse empreendimento já possui a Licença

Prévia nº 290/08. A meta para 2015 é elaborar o referido estudo ambiental.

A Companhia obteve junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), em 19/08/2013, a Licença de Instalação nº 961/2013, que abrange a dragagem de manutenção dos berços, acessos e canal de navegação e viabilizou o cumprimento de suas condicionantes, que vincularam a execução das atividades à realização de um Plano Básico Ambiental composto por dez programas.

Com exceção do Programa de Monitoramento dos Sedimentos – Sedimentologia e Geoquímica e de Monitoramento da Qualidade Ecotoxicológica dos Sedimentos, todos os outros foram executados neste ano. O programa de Gestão Ambiental e Controle da Dragagem e o subprograma de Capacitação dos Trabalhadores das Obras, componente do Programa de Educação Ambiental, foram desenvolvidos por equipe técnica da Codesp.

A deposição dos sedimentos da dragagem de manutenção dos berços e acessos, que antes era feita na antiga Área de Descarte, licenciada pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), passou

a ser realizada no Polígono de Disposição Oceânica (PDO). O órgão ambiental estadual determinou a implantação do programa de desmobilização daquela antiga área de descarte. Por conta da necessidade de um período de transição para interrupção do uso do local, a Cetesb emitiu a Licença de Operação nº 2126/13, com prazo de validade de seis meses, para que fossem feitos os ajustes necessários.

Após esse período (09/07/2013), foi implantado o programa de desmobilização da antiga área de descarte, que se estendeu até este ano, objetivando monitorar e verificar a recuperação ambiental do local.

Alguns terminais portuários passaram a contratar os serviços de dragagem das suas áreas de atracação, a exemplo da ADM do Brasil, Terminal XXXIX, Brasil Terminal Portuário (BTP), Ecoporto Santos e Rumo Logística. Como esses terminais solicitaram autorização para executar as atividades de dragagem de forma amparada pela Licença de Instalação Nº 961/2013, a Autoridade Portuária tomou providências para que se inteirassem das exigências contidas na LI, bem como os procedimentos ambientais para uso do documento “Procedimentos para utilização do polígono de disposição oceânica (PDO)”.

Todos os Programas Ambientais constantes da LI Nº 961/2013, (com exceção dos Programas de Monitoramento dos Sedimentos – Sedimentologia e Geoquímica e de Monitoramento da Qualidade Ecotoxicológica dos Sedimentos) foram desenvolvidos ao longo deste exercício, garantindo-se o cumprimento das condicionantes estipuladas pelo Ibama e pela Cetesb.

Foram aplicados ao longo deste ano pela Codesp, aproximadamente, R\$ 2,8 milhões, para a execução dos programas ambientais previstos na LI Nº 961/2014 e R\$ 600,7 mil

para o desenvolvimento do Programa de Desmobilização da Antiga Área de Descarte. Verificou-se que alguns berços de atracação e seus acessos não haviam sido contemplados e que eram necessárias alterações em dados referentes às cotas de projeto. Além disso, um estudo contratado pela Codesp apontou a necessidade de alteração do volume de sedimentos a ser dragado. Dessa forma, as informações referentes às dragagens de manutenção para a cota de projeto dos berços de atracação e seus acessos foram reanalisadas, elaborando-se um relatório contemplando o plano de dragagem (parque de equipamentos, batimetrias e cronograma), reapresentação da caracterização dos sedimentos e o estudo sobre a taxa de assoreamento. Esse material foi entregue ao Ibama, com o objetivo de ser retificada a LI Nº 961/13, para que incorporasse os berços de atracação e acessos, bem como a retificação das cotas e volumes autorizados.

Em maio, com o intuito de retificar e complementar o material anteriormente protocolado naquele órgão ambiental, a Codesp encaminhou as informações das áreas de atracação e as cotas de projeto que deverão ser levadas em consideração durante o processo. Os valores gastos neste ano para possibilitar a gestão e/ou o licenciamento ambiental das diferentes obras de dragagem, em andamento ou a serem realizadas, somaram R\$ 5,9 milhões.

No início do ano, a Codesp procedeu à análise técnica do anteprojeto de dragagem de manutenção e de readequação da geometria do canal de acesso aquaviário e dos berços de acostagem e a encaminhou à SEP/PR. A partir dessa análise, verificou-se a necessidade de submeter o projeto de retificação da geometria do canal de navegação ao Ibama, tendo em vista prever a execução de atividades de dragagem de aprofundamento em determinados trechos do estuário, não contempladas na LI nº 666/09 e não apre-

sentadas ao órgão ambiental no processo de obtenção da Licença de Instalação nº 961/2013.

Para subsidiar a análise do órgão ambiental e com base em solicitações referentes às obras de natureza similar, foi constatada a necessidade, durante o projeto básico, de se desenvolver estudos técnicos que contemplassem diagnósticos da qualidade dos sedimentos das áreas de aprofundamento, face ao disposto na Resolução Conama nº 454/2012, quanto à estabilidade de talude, de eventuais prejuízos a estruturas costeiras edificadas e de possíveis alterações significativas na hidrodinâmica e transporte de sedimentos. Assim, a Codesp entregou no ao órgão ambiental Federal o referido anteprojeto e um Parecer Técnico com considerações ambientais, restando, apenas, a elaboração do relatório final.

Para o estudo de caracterização físico-química e ecotoxicológica dos pacotes (polígonos) sedimentares que serão dragados a partir da obra de retificação do canal de navegação foram aplicados cerca de R\$ 770,8 mil.

Gerenciamento Ambiental e Licenciamento de Obras

A Codesp está realizando uma série de obras de reforço e ampliação do cais existente, contando com recursos do PAC. Todos os empreendimentos deverão passar por um processo de licenciamento ambiental junto ao Ibama.

Foram concluídos os segmentos I, II, III-1 e III-2, da Fase 1 do projeto. Os trabalhos foram paralisados no mês de abril, sendo retomados em junho, no início do trecho IV. Foram realizados monitoramentos, sob o aspecto ambiental, sanitário e de segurança do trabalho, cujos relatórios semanais, mensais e semestrais, já foram entregues ao Ibama.

Para responder com eficácia às demandas para movimentação de granéis líquidos, a Codesp vem executando a obra de recuperação estrutural do píer do Terminal para Granéis Líquidos da Alemoa (Tegla), inserida no PAC. O Gerenciamento Ambiental do empreendimento compreende o atendimento às condicionantes da Licença nº 02027.006765/2013-11, do Ibama, por meio da execução do Programa Ambiental de Construção.

Para a viabilização dessa obra a Codesp apresentou ao órgão ambiental Federal a metodologia construtiva, bem como os cuidados operacionais e ambientais a serem adotados para mitigação e minimização dos impactos ambientais eventualmente gerados. Essas apresentações viabilizaram o entendimento dos procedimentos operacionais e ambientais da obra por parte do órgão ambiental, que expediu a Licença de Instalação nº 896/12, de 23/11/12. O Plano de Gerenciamento Ambiental, finalizado e aprovado pela Codesp, foi entregue ao Ibama para obtenção de anuência, visando ao início da obra.

Ao longo do ano, foram efetuadas tratativas com o órgão ambiental para definir o escopo do programa de Monitoramento da Qualidade da Água, ficando estabelecido que ele será realizado em três pontos distribuídos nas adjacências dos cais dos Armazéns 12A ao 23.

Além disso, a LI nº 896/12 elenca duas condicionantes referentes à presença de patrimônio legalmente protegido no entorno do local da obra. Considerando o diagnóstico dos bens tombados, localizados na área de entorno dos Armazéns 12A ao 23, a Codesp contratou, neste ano, as etapas de monitoramento arqueológico e educação patrimonial.

A Companhia obteve anuência do Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos

(Condepasa) e do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat) para as referidas obras, protocolando no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) projeto de pesquisa visando a obtenção de portaria em nome da arqueóloga contratada.

Com relação a uma das condicionantes, foi realizado em dezembro levantamento fotográfico detalhado dos bens tombados, que passa a funcionar como um marco inicial da situação atual dos bens. Foram analisados e aprovados os planos de Saúde e Segurança do Trabalho do Consórcio e suas subcontratadas, com vistas ao cumprimento de condicionantes da licença ambiental.

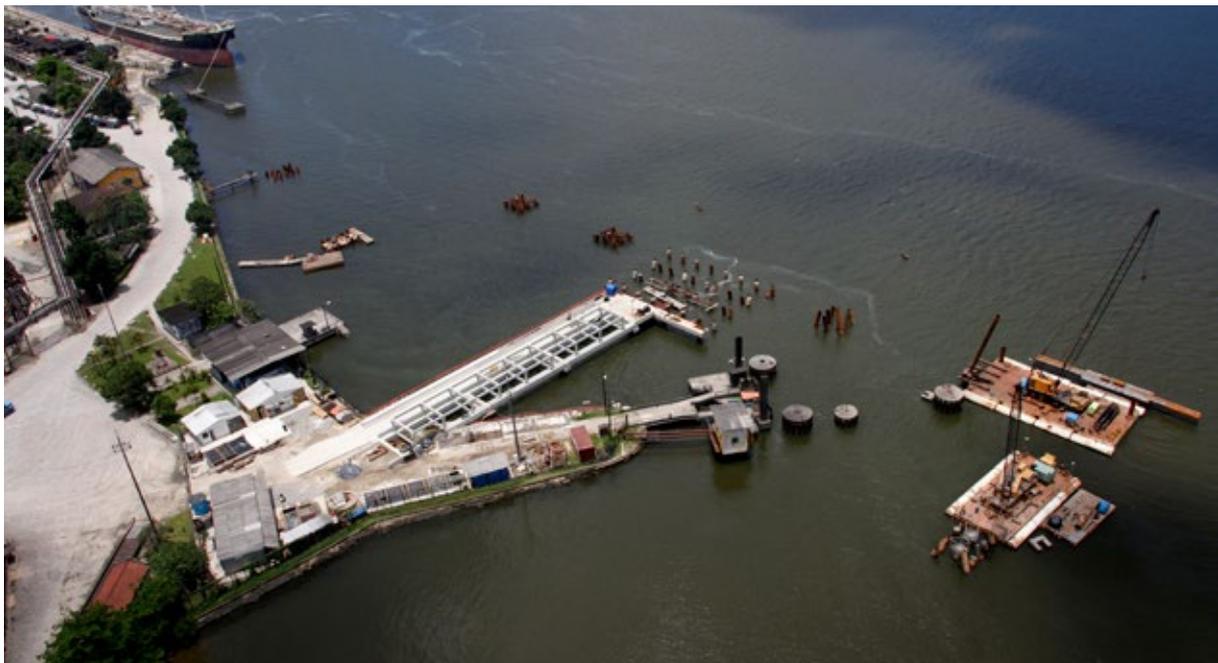
Alguns componentes da estrutura de acostagem dos berços de atracação na Ilha do Barnabé foram se desgastando ao longo do tempo, por estarem expostos às intempéries do ambiente e agressões físicas atreladas às próprias atividades portuárias. Entre as estruturas que vêm sofrendo a ação destes processos degenerativos, estão as estacas prancha do cais e de sustentação, os dolphins de atracação e suas passarelas de acesso. Assim, houve a necessidade de

obras civis para a recuperação de toda a estrutura existente, visando garantir sua integridade e estabilidade.

O processo de licenciamento da obra se dará de forma simplificada, com dispensa de licença prévia e emissão direta da licença de instalação. Foi finalizado o Estudo Ambiental Simplificado (EAS) do empreendimento. O término do estudo só foi possível com a definição do processo construtivo da obra, ocorrido em junho. O Ibama recebeu referido Estudo em 1º de outubro, juntamente com o pedido de expedição da licença ambiental.

Embarcação Soçobrada

De acordo com as prospecções subaquáticas realizadas pela empresa Documento Antropologia e Arqueologia Ltda. durante a obra de dragagem de aprofundamento do canal de navegação, foi constatada uma embarcação parcialmente enterrada, com o cavername e casco em madeira, medindo cerca de 35 metros, nas adjacências do cais da Ilha do Barnabé, a leste do segundo dolphin do lado Bocaina.





Tendo em vista que a embarcação se encontra na área de influência direta da obra de recuperação estrutural do cais da Ilha do Barnabé, será necessária a realização de estudo para avaliar os impactos do empreendimento sobre o casco, tendo em vista seu potencial arqueológico, histórico e cultural. Assim, foram adotadas providências para viabilizar um levantamento histórico da embarcação, bem como de sua posição e dimensões exatas, por meio de sonar de varredura lateral e batimetria multifeixe.

Essa pesquisa deverá contemplar uma análise sobre as obras e sua intervenção junto à embarcação soçobrada, bem como um plano de monitoramento para minimizar os impactos, que será protocolado no Iphan, a fim de possibilitar a obtenção de uma Portaria e da Licença de Instalação para o empreendimento.

Ampliação do Píer da Alemoa

A Codesp espera implantar dois novos berços de atracação no terminal para granéis líquidos da Alemoa. No que se refere ao li-

cenciamento ambiental da obra, já foi protocolado no Ibama o relatório de caracterização do empreendimento.

Com a promulgação da Lei nº 12.815/2013, a área onde seria construída a obra foi incluída no programa de arrendamentos da SEP/PR.

Diante da possibilidade de um futuro arrendatário viabilizar o licenciamento ambiental de um projeto próprio, optou-se por informar ao Ibama, em abril, que não seria dada continuidade ao processo de licenciamento, até que houvesse uma definição sobre essa questão. Posteriormente, no dia 09 de junho, o Ministério Público do Estado de São Paulo determinou que o órgão ambiental retomasse a análise da documentação encaminhada anteriormente, visando à elaboração do Termo de Referência para contratação do estudo ambiental para licenciamento da obra. Obras no sistema viário

Devido a alterações no projeto executivo do Trecho 1 das obras de melhoria da infraestrutura viária da margem direita do Porto, onde foram previstos viadutos e supressões

não contemplados no projeto protocolado no Ibama, tornou-se necessária uma revisão do estudo ambiental. A Codesp está realizando o levantamento de informações e analisando os aspectos ambientais da obra, objetivando a elaboração de um documento a ser protocolado no Ibama, para análise e aprovação das alterações, visando à renovação da licença de instalação desse trecho. No que se refere ao licenciamento ambiental para as obras de construção dos viadutos na Avenida Perimetral, no trecho Alamoia-Saboó, a Codesp iniciou as campanhas de medição de ruído ambiental com vistas ao conforto das comunidades no entorno, em conformidade com a norma ABNT NBR 10151 e Resolução Conama nº 01/90, utilizando-se de equipamentos e mão de obra própria.

O Ibama emitiu o Termo de Referência para elaboração dos estudos ambientais que deverão ser apresentados para a emissão da licença de instalação da obra. Contudo, a elaboração dos estudos depende da definição do traçado e dos detalhes do projeto executivo. Após a conclusão do projeto executivo e do estudo ambiental, a documentação foi apresentada ao órgão ambiental, para emissão da LI.

Neste ano foi realizado o plantio de 427 mudas em área portuária. Todas as árvores foram georeferenciadas e fotografadas. Ao final das duas fases de plantio e manutenção, chegou-se a um total de 2.712 mudas, 59 a mais do que o exigido pelo órgão ambiental. Desta forma, o plantio compensatório previsto na condicionante da LI nº 386/2006 (renovação) foi finalizado.

A Codesp promoveu a fiscalização ambiental das obras de implantação do acesso provisório que interliga a Rodovia Cônego Domênico Rangoni com a Avenida Perimetral em Guarujá, concluídas em agosto. Quanto à segunda fase daquela Avenida, o projeto básico foi apresentado ao Ibama, vi-

sando à elaboração do Termo de Referência para contratação do estudo ambiental para obtenção da LI.

Após a finalização da primeira fase da obra, os programas de Recuperação de Áreas Degradadas e de Plantios Compensatórios continuaram a ser desenvolvidos. Esse trabalho consta dos relatórios Final Consolidado e Complementar que foram encaminhados ao órgão ambiental para atendimento à condicionante da LI.

Atividades arqueológicas

Foi contratada empresa para realizar os serviços arqueológicos e de educação patrimonial necessários às obras do PAC. Em 04 de dezembro, foi obtida portaria, junto ao Iphan, para os serviços de diagnóstico, prospecção, monitoramento e educação patrimonial do sistema viário da margem esquerda.

VTMIS

A área ambiental prestou apoio técnico para caracterização preliminar da vegetação dos locais de implantação das estações remotas do Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações, o Vessel Traffic Management Information System (VTMIS). Dentro dos locais pretendidos, foram selecionadas áreas que causem menor impacto ao meio ambiente: Ilha da Moela (Estação Alfa), Forte de Itaipu (Estação Bravo), Terminal de Granéis de Guarujá (TGG) / Terminal da Cargill (Estação Charlie) e Ilha do Barnabé (Estação Delta).

Estacionamento da Alemoa

Efetou-se a contratação de serviços de levantamento fitossociológico e faunístico, além de avaliação da qualidade do solo e

água subterrânea, para diagnóstico ambiental objetivando as licenças/autorizações ambientais para a implantação de um estacionamento para caminhões na Alemoa.

Resíduos Sólidos

Através de empresa contratada para os serviços de coleta, transporte e destinação de resíduos sólidos perigosos foram destinados 3.925 lâmpadas; 1.335 reatores; 19,65 toneladas de resíduos sólidos contaminados com óleo; 1 tonelada de piche e 2 toneladas de graxa.

A Codesp implantou uma versão atualizada da Planilha de Inventário Mensal de Resíduos Sólidos, abrangendo a Lista Brasileira de Resíduos Sólidos (IN nº 13/2012 – Ibama) e dados padronizados de declaração, a fim de permitir uma melhor interpretação e tabulação das informações declaradas mensalmente pelos terminais.

Quanto ao licenciamento das autoclaves, para facilitação no processo licitatório, foi apresentada uma proposta ao Ibama de junção desse processo ao de regularização ambiental do Porto de Santos.

No que se refere às centrais de resíduos, após a definição dos seus dimensionamentos e localização, iniciou-se a elaboração de projeto e execução das obras.

Cabe, ainda, destacar o início da elaboração do termo de referência para coleta, transporte e destinação de resíduos do terminal outrora arrendado à Vopak Brasil S.A, na Ilha do Barnabé.

Na área de Itatinga foi iniciado trabalho de remoção da sucata existente ao lado do “galpão da fazenda”. A sucata tem sido segregada, transportada e armazenada no pátio de sucatas localizado no Canal 5.

Terminal Pesqueiro de Laguna

A Codesp deu continuidade à demanda de investigação e remediação de uma pequena área contaminada do Terminal Pesqueiro de Laguna. O Relatório de Investigação Confirmatória foi encaminhado à Fundação do Meio Ambiente (Fatma), órgão ambiental do Estado de Santa Catarina, propondo remoção do solo contaminado e nova investigação. A proposta foi aceita, o solo contaminado foi removido e destinado adequadamente.

Quanto ao licenciamento ambiental, aguarda-se pronunciamento da Fatma quanto à consulta de necessidade ou dispensa de licenciamento, já protocolada pela Codesp.

Fiscalização Ambiental

Foram realizadas diversas vistorias nas áreas arrendadas, com focos na fiscalização de resíduos e emissão de material particulado. Desse trabalho resultou a cobrança de ações junto aos terminais e, em alguns casos, autuações, para que adequassem o sistema de gestão, seus procedimentos operacionais e removesses resíduos dispostos irregularmente.

Além disso, foram realizadas vistorias no trecho dos armazéns 1 ao 8, que desencadearam diversas ações da Codesp, entre as quais a remoção de resíduos, capinação, organização, fechamento de acessos, intensificação na fiscalização e desmobilização de estruturas.

Serviços de Alimentação

Em agosto a empresa designou um grupo de trabalho para elaborar um diagnóstico sobre a demanda de serviços de alimentação no Porto de Santos, definir áreas para implantação dos referidos serviços e diretrizes técnicas para licitação dessas áreas.

Efluentes

São efetuadas vistorias periódicas com o objetivo de fornecer orientações técnicas aos arrendatários, de forma a garantir a preservação dos sistemas existentes de coleta e destinação de efluentes além de coletar informações acerca do seu gerenciamento nos terminais.

Sinistros

No ano de 2014, ocorreram três incêndios em terminais do Porto, sendo dois açucareiros. Os sinistros atingiram os terminais da Marimex, em 19 de junho, da Rumo Logística, dia 03 de agosto, e de Exportação de Açúcar do Guarujá (Teag), no dia 20 de outubro.

A Codesp, preocupada com essas ocorrências, realizou nos dias 17 e 18 de dezembro, o seminário “Prevenção e combate a incêndios em terminais de movimentação de açúcar a granel no Porto de Santos”.

Abastecimento de água a embarcações

A Codesp é responsável pelo cadastramento das empresas que fornecem água potável às embarcações atracadas no Porto. Também é a principal fornecedora de água potável para navios, sendo que a atividade é realizada através da empresa Let Soluções em Engenharia. Até me-

dos de outubro, a empresa Valim Serviços Técnicos Ltda. era a única empresa, além da Autoridade Portuária, credenciada para efetuar o fornecimento de água para as embarcações, todavia, a Cristalmar Transportes Marítimos Serviços e Reparos Ltda. efetuou seu cadastramento e está apta para realizar suas atividades dentro da área do Porto.

Em 01 de abril, o Consórcio Cembra–Gerconsult assumiu os serviços de operação e manutenção das estações de tratamento de água e esgoto localizadas em áreas sob administração da Codesp, até então desenvolvidos pela empresa Water Port S/A Engenharia e Saneamento. A Companhia efetua o acompanhamento ambiental das atividades, através da análise dos laudos de potabilidade de água e de análise dos efluentes tratados, verificando o atendimento às legislações vigentes.

Drenagem Pluvial

No que se refere à drenagem pluvial, a Codesp fiscalizou o sistema existente no Porto, visando garantir o escoamento das águas pluviais de forma adequada e isenta de material poluente. Além disso, solicitou a todos os terminais as plantas do sistema de drenagem pluvial, fonte de efluentes e drenagem de óleo. Essas informações permitirão otimizar o processo de fiscalização e controle da qualidade da água estuarina, bem como atualizar o conhecimento acerca do sistema de drenagem pluvial do Porto.



Passivos ambientais

A Codesp removeu 413,17 metros de tubulações no cais do Saboó. Os dutos foram limpos e disponibilizados para possível venda como sucata. Iniciou-se, também, a remediação ambiental, pela técnica Dual Phase Extraction (DPE), para remoção de fase livre densa não aquosa de contaminante em área anexa ao Galpão C, na Alemoa, com prazo de 20 meses.

Além disso, a Companhia promoveu tratativas com a Petrobras Distribuidora S.A., para remediação de área contaminada, localizada na região de Outeirinhos (posto de abastecimento desativado-Sever), às expensas daquela empresa.

No que se refere à remediação ambiental na área do antigo “Posto Cais Combustíveis Ltda.” (Centro Histórico), foram finalizadas as campanhas de monitoramento de águas subterrâneas para encerramento. Em sequência, foi encaminhado o Relatório Técnico Final à Cetesb, visando à obtenção de parecer técnico de reabilitação da área para o uso declarado.

Remoção de tubulações

Foi elaborado um Termo de Referência objetivando licitar a remoção dos dutos desativados na região da Alemoa e Saboó, bem como a remoção das estruturas de sustentação da tubulação e das válvulas de controle existentes.

A Companhia abriu certame licitatório para contratação de empresa para realizar investigação ambiental na região da antiga área de tancagem de combustíveis e remover eventuais linhas de dutos desativadas ainda existentes em área situada entre os bairros do Saboó e Valongo, em Santos.

Fauna e flora

A Codesp elaborou projeto de recuperação ambiental de uma área de 936 m², localizada no sopé do Morro do Jabaquara, na confluência entre as Rua Nilo Peçanha e a Rua Joaquim Távora, de propriedade da União, mas sob sua responsabilidade, adotando a metodologia de condução da regeneração natural de espécies nativas. O projeto foi

aceito pelo Centro Técnico Regional de Fiscalização III – Santos da Coordenadoria de Fiscalização Ambiental da Secretaria de Meio Ambiente-Santos.

Atendimento a emergências

A Codesp e sua contratada Alpina Briggs, especializada no combate a acidentes ambientais, realizaram atendimentos a 32 ocorrências de emergência de mitigação de danos ao meio ambiente, provenientes de derramamento de óleo e/ou produtos perigosos em terra e mar. A empresa também acompanha as ações mitigatórias promovidas pelos operadores e arrendatários, quando de incidentes em suas áreas e no cais público.

Revisão do PEI

No âmbito da regularização ambiental do Porto, a Codesp atualizou o Plano de Emergência Individual (PEI), conforme Resolução Conama nº 398, o qual se encontra sob análise do órgão ambiental.

Segurança ocupacional

A Companhia adquiriu novos equipamentos de avaliação quantitativa de riscos ocupacionais, visando sua autonomia no campo das avaliações ambientais, objetivando a complementação de seu programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) e futura emissão de laudo de avaliação das condições ergonômicas.

Vistoria do Corpo de Bombeiros

A Codesp está elaborando Termo de Referência para a contratação de empresa especializada em projetos de instalações de

prevenção e combate a incêndios, visando a obtenção e/ou renovação do auto de vistoria do Corpo de Bombeiros de todas as suas edificações.

Poluição Sonora

A empresa recebeu os equipamentos de medição e iniciou o monitoramento do ruído ambiental provocado pelas atividades do Porto, visando à obtenção das licenças ambientais a serem emitidas pelo Ibama para a realização das obras contratadas.

Saúde Pública

O atendimento a tripulantes e passageiros que desembarcarem no Complexo Portuário apresentando sintomas de Ebola deverá ser feito por equipe médica da Anvisa.

Essas pessoas serão encaminhadas ao Hospital Emílio Ribas, na Capital. A determinação foi definida após a Organização Mundial da Saúde (OMS) decretar estado de emergência por conta da epidemia da doença no oeste da África. Segundo a OMS está é a mais importante e mais severa epidemia da doença em quatro décadas. Para o Ministério da Saúde, as chances da doença surgir no país são muito baixas. Ninguém entra nos navios antes dos profissionais da Anvisa liberarem.

A SEP/PR tratou da atualização e adaptação do Plano de Contingência para Emergências de Saúde Pública e do Sistema de Acompanhamento de Saúde Pública nos Portos, em parceria com a Anvisa. O plano prevê o registro e o controle das atividades, se houver casos suspeitos, e a imediata viabilização das ações previstas no plano operacional, além do gerenciamento de resíduos provenientes de embarcações e do Plano de Manejo de Avifauna.

No dia 22 de agosto foi realizada uma primeira reunião na sede do Sindicato da Administração Portuária (Sindaport), com participação da Codesp, SEP/PR, Anvisa e sindicalistas para prestar esclarecimentos sobre o Ebola. No dia 4 de setembro foi promovido novo encontro, nas instalações da Codesp, para tratar dos riscos de contaminação. Participaram trabalhadores portuários, representantes de terminais e Anvisa. Foi elaborado, também, um boletim pela Codesp e Anvisa, com a colaboração do Sindaport, para maiores esclarecimentos sobre o vírus Ebola aos trabalhadores portuários.

No dia 10 de dezembro, pela primeira vez, foi realizado um simulado para caso suspeito de Ebola em um Porto, com uma embarcação não atracada. Santos foi o Porto escolhido. O objetivo foi colocar em prática o protocolo elaborado para essa situação, servindo como treinamento das instituições envolvidas, em condições que simulam um caso real. O exercício foi promovido pelo Ministério da Saúde, SEP/PR e Codesp, além da Anvisa, em parceria com outras doze instituições. Ao todo, mais de 150 pessoas participaram da simulação.

Animais domésticos

O programa da Codesp de Controle da População de Animais Domésticos no Porto de Santos está reduzindo os impactos aos quais esses animais ficam expostos na área portuária e em seu entorno. Desenvolvido há cerca de três anos, a iniciativa abrange ações de captura e esterilização de cães e gatos, além de encaminhamento dos animais com maior potencial de adoção.

Vetores

O controle de vetores desenvolvido pela equipe de saúde pública da área de meio

ambiente tem como pilares as inspeções nas áreas públicas ou arrendadas, a cobrança de evidências documentais das ações desenvolvidas pelos terminais, a capacitação da equipe técnica da Codesp e a contratação de empresas especializadas para realizar o controle nas áreas da Companhia. O trabalho foi dividido em três sub temas: controle do mosquito *Aedes aegypti*, controle de pragas urbanas e controle de pombos.

Em setembro foi elaborado o Plano de Inspeção dos Terminais de Granéis Sólidos do Porto de Santos e cada técnico de meio ambiente ficou responsável por inspecionar um grupo de terminais.

Neste ano foi dada continuidade aos trabalhos para o controle do mosquito transmissor da dengue, *Aedes Aegypti*. Manteve-se a sistemática de Núcleos de Prevenção à Dengue (NPD) dos terminais portuários, os quais desenvolvem ações semanais para a identificação de potenciais criadouros do mosquito. Os núcleos das arrendatárias, regulamentados através da Resolução DP nº 09/14, devem entregar um plano anual de ações e os relatórios mensais das atividades no período. Foram recebidos 371 relatórios mensais com uma média de 97,6% de atendimento por parte dos terminais.

Pragas urbanas

Iniciou-se a reestruturação do controle de pragas urbanas (principalmente ratos, baratas, moscas e cupins). Para isso foram realizadas reuniões, em agosto, com os terminais do corredor de exportação e, em outubro, com todos os terminais. Nesses encontros, as unidades portuárias foram informadas da importância do envio dos relatórios das empresas contratadas para fazer o controle de pragas urbanas em suas áreas, bem como das evidências de rotinas de limpeza dos resíduos de movimentação de granéis. Estes

relatórios começaram a ser entregues em novembro, referentes ao controle de pragas de outubro.

Para o controle de pombos, foi realizado um teste com uma tecnologia que se mostrou promissora. Trata-se de um reator eletromagnético que atua no sistema de orientação dos pombos, causando incomodo, fazendo com que a ave se afaste do local onde está instalado o equipamento. Esse teste está sendo conduzido na Delegacia de Atendimento ao Turista, onde se observa a presença de grande quantidade de pombos, devido à proximidade de um terminal de granéis sólidos de origem vegetal.

Regularização Ambiental

Em fevereiro e junho deste ano, a Codesp acompanhou uma delegação de técnicos do Ibama de São Paulo, Santos e Brasília para vistoria na margem direita e esquerda do Porto, bem como em Itatinga e linhas de transmissão. Além disso, também foram feitas visitas às comunidades vizinhas ao Porto.

Agenda Ambiental

A Agenda Ambiental Portuária foi publicada em maio e sua distribuição, em função das ocasiões e eventos, vem sendo realizada paulatinamente.







DESEMPENHO ECONÔMICO FINANCEIRO





30480 kg
67200 lbs
3780 kg
8330 lbs

MAX GROSS
TARE
PAYLOAD

30480	kg
67200	lbs
3780	kg
8330	lbs

MAX
TARE

30480	kg
67200	lbs
3780	kg
8330	lbs

MAX PAYLOAD
CUBE

26700	kg
58870	lbs
677	m ³
2390	cuft

DESEMPENHO ECONÔMICO FINANCEIRO

Desempenho Econômico

Apesar dos reflexos que a crise econômica provocou nos mercados nacional e internacional, entre os quais a redução na movimentação de cargas no Porto de Santos, a Codesp, através de uma gestão eficiente e responsável, apresentou resultado positivo no exercício de 2014. A seguir, os demonstrativos econômico financeiros das realizações no período de 2008 a 2014.



Programa de Dispêndios Globais - PDG/2014

Porto de Santos mais conveniados APL/SC

Em R\$ mil

DESCRIÇÃO	LIMITE	REALIZADO	VARIÇÃO	
			ABSOLUTA	%
	A	B	C = B - A	D = C/A *100
Recursos	1.174.432	957.878	(216.554)	(18,4)
Receita Operacional Bruta	907.087	897.229	(9.858)	(1,1)
Tesouro Nacional	267.345	60.649	(206.696)	(77,3)
Dispêndios	1.420.780	1.147.695	(273.085)	(19,2)
Dispêndios de Capital	553.894	299.796	(254.098)	(45,9)
Amortizações	2.251	2.251	-	-
Dividendos / JCP	5.700	5.145	(555)	(9,7)
Investimentos	545.943	292.400	(253.543)	(46,4)
Recursos do Tesouro	330.259	93.120	(237.139)	(71,8)
Recursos Próprios	215.684	199.280	(16.404)	(7,6)
Dispêndios Correntes	866.886	847.899	(18.987)	(2,2)
Pessoal	316.969	307.988	(8.981)	(2,8)
Materiais e Produtos	5.107	3.689	(1.418)	(27,8)
Serviços de Terceiros	215.204	192.741	(22.463)	(10,4)
Tributos	128.798	112.164	(16.634)	(12,9)
Demais Dispêndios	200.808	231.317	30.509	15,2
Resultado	(246.348)	(189.817)	56.531	(22,9)

O limite do PDG foi estabelecido pelo Decreto nº 8.159, de 18/12/2013, e alterado pelo Decreto nº 8.382, de 29/12/2014, e pelo Ofício nº 1702/2014/MP/SE/DEST, de 19/12/2014, e engloba o Porto de Santos e o Porto de Laguna (APL/SC).

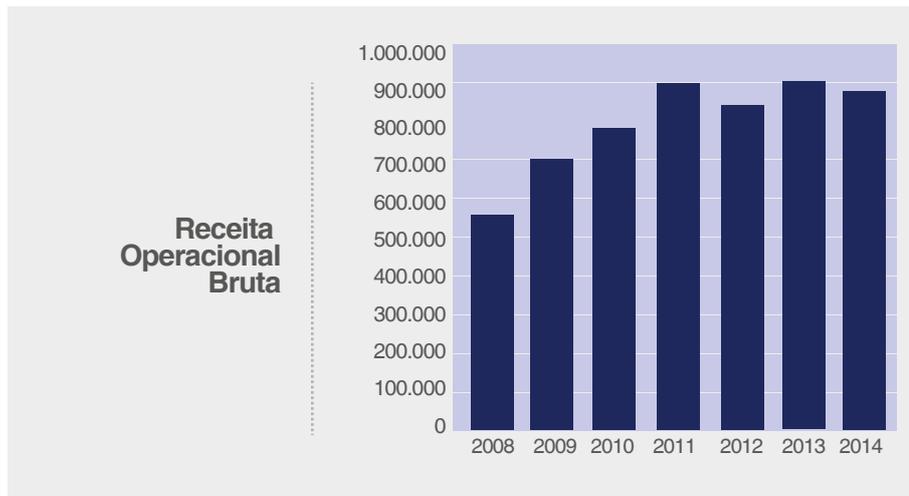
Nas variações entre o “Limite” e o “Realizado” destacam-se os “Dispêndios de Capital” - realização de 53,6% devido, principalmen-

te, a não execução de Investimentos no nível previsto, em decorrência de licitações em andamento ou sub júdice, devendo ocorrer a partir de 2015; e os “Dispêndios Correntes” – realização a menor de 2,2% devido, principalmente, a redução em Serviços de Terceiros, decorrente da menor execução em Serviços Técnicos e Profissionais, bem como apropriação de contingências cíveis e trabalhistas, maior que o previsto.



Receita Operacional Bruta

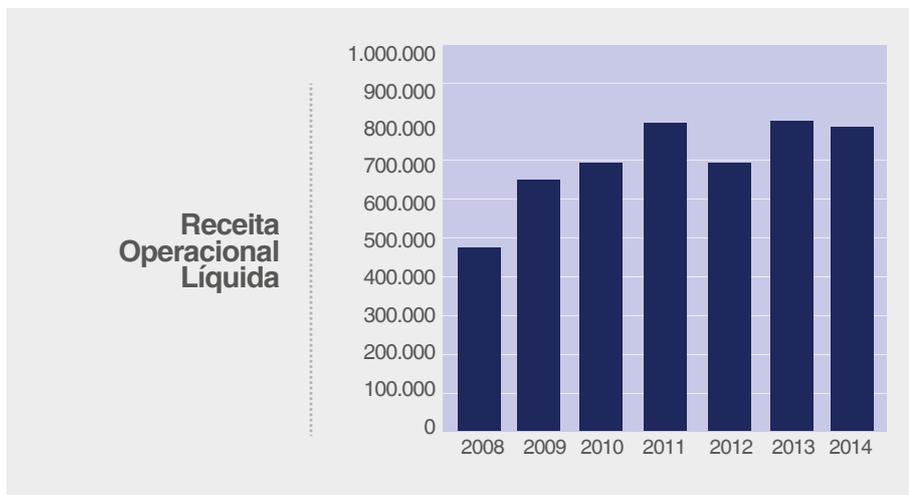
Receita Operacional Bruta	
Ano	R\$ MIL
2008	566.021
2009	726.736
2010	801.281
2011	903.469
2012	796.650
2013	923.131
2014	903.272
$\Delta\%$ 2014/2008	59,6%
$\Delta\%$ 2014/2013	-2,2%



2010 - Reversão de Provisões e Cancelamento de Despesas R\$ 56.917 mil
 2011 - Redução Juros e Multa (Lei 11941/09) - REFIS = R\$ 145.097 mil
 2013 - Reversão de Provisões = R\$ 30.889 mil
 2014 - Reversões PORTUS = R\$ 10.651 mil e Trabalhistas = R\$ 28.129 mil

Receita Operacional Líquida

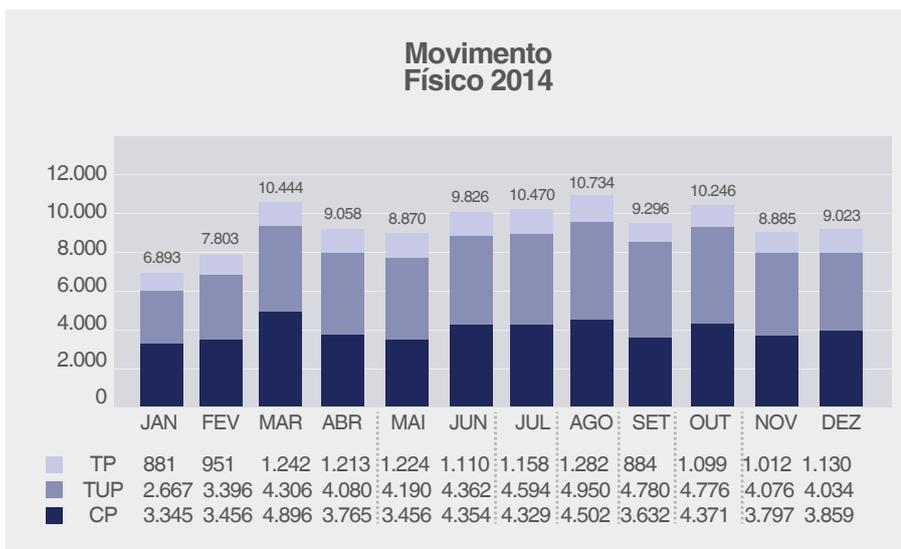
Receita Operacional Líquida	
Ano	R\$ MIL
2008	500.892
2009	653.213
2010	721.909
2011	823.709
2012	711.394
2013	827.632
2014	809.884
$\Delta\%$ 2014/2008	61,7%
$\Delta\%$ 2014/2013	-2,1%



2010 - Reversão de Provisões e Cancelamento de Despesas R\$ 56.917 mil
 2011 - Redução Juros e Multa (Lei 11941/09) - REFIS = R\$ 145.097 mil
 2013 - Reversão de Provisões = R\$ 30.889 mil
 2014 - Reversões PORTUS = R\$ 10.651 mil e Trabalhistas = R\$ 28.129 mil.



MOVIMENTO FÍSICO	
Ano	mil t
2008	81.058
2009	83.194
2010	96.025
2011	97.170
2012	104.544
2013	114.078
2014	111.159
Δ% 2014/2008	37,1%
Δ% 2014/2013	-2,6%

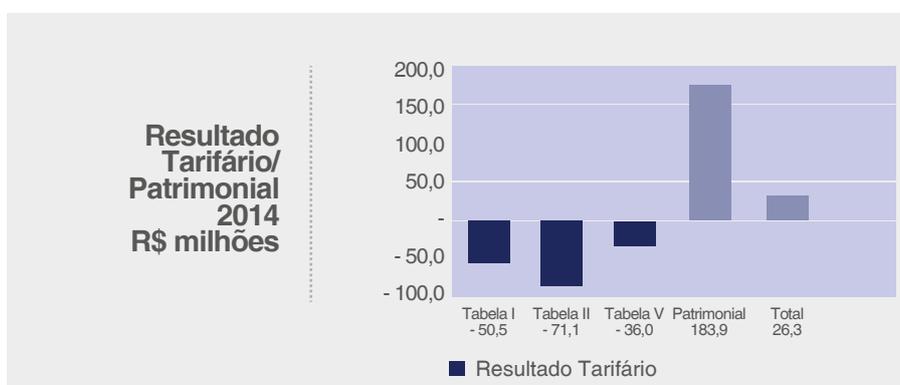


O crescimento de 59,6% da Receita Operacional Bruta ocorreu em um período desfavorável para o mercado internacional, que atravessa uma crise econômica, iniciada em 2008 e que se prolonga até este exercício, demonstrando o potencial do Porto de Santos e sua importância para a economia nacional.

Referida crise afetou o Porto somente neste exercício, provocando uma queda de 2,6% na movimentação de cargas em relação a 2013. No período de 2008 a 2014, o volume

de mercadorias subiu de 81,1 milhões de toneladas para 111,1 milhões de toneladas. Cabe destacar que esse resultado foi concretizado sem aumento das tarifas portuárias, que desde maio de 2005 não são reajustadas (crescimento do IGP-M no período = 65,0%).

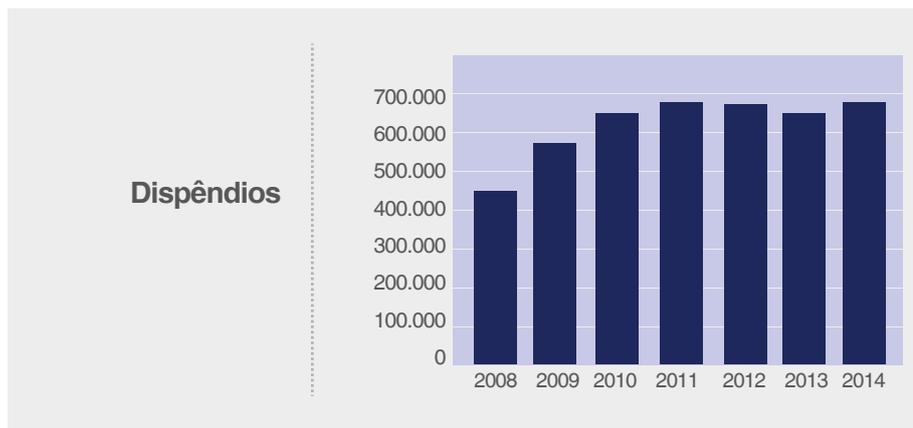
No quadro abaixo, excepcionalmente, demonstra-se somente as receitas Tarifária e Patrimonial do Porto de Santos, não se contemplando o resultado do Terminal Público Pesqueiro de Laguna, administrado pela Codesp.



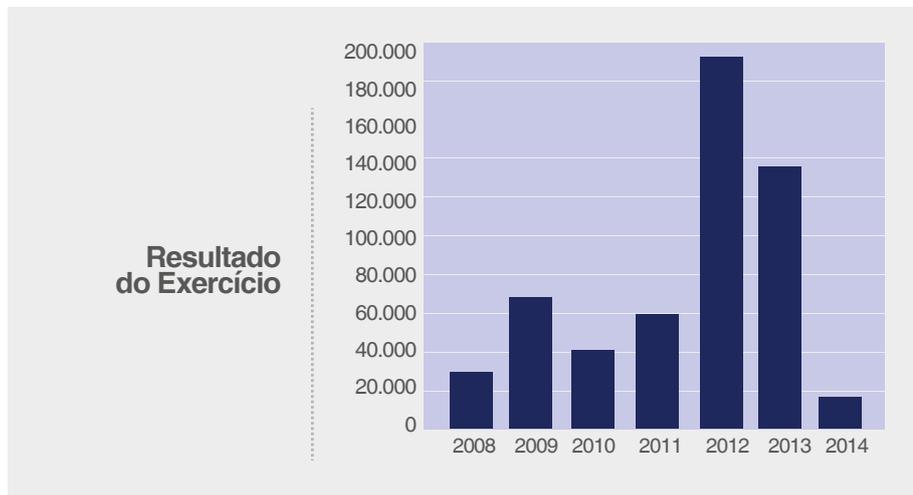
A Receita Patrimonial subsidiou a Tarifa em 2014, mas do valor faturado, deixamos de arrecadar o valor de R\$ 131,5 milhões, decorrente da Pendência Judicial - Libra Terminal 35.



DISPÊNDIOS	
Ano	R\$ MIL
2008	467.484
2009	583.473
2010	677.413
2011	758.500
2012	732.188
2013	685.316
2014	788.222
$\Delta\%$ 2014/2008	68,6%
$\Delta\%$ 2014/2013	15,0%



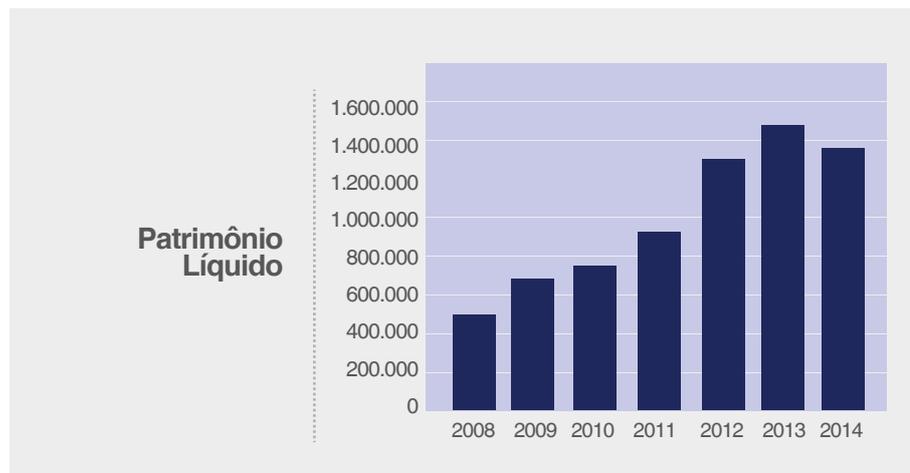
RESULTADO DO EXERCÍCIO	
Ano	R\$ MIL
2008	33.408
2009	69.740
2010	44.496
2011	65.209
2012	199.321
2013	142.316
2014	21.662
$\Delta\%$ 2014/2008	-35,2%
$\Delta\%$ 2014/2013	-84,8%



O Resultado Econômico da Companhia, acumulado nos últimos seis anos, apresentou redução de 35,2%. A diminuição do resultado de 2014 (R\$ 21,7 milhões) em relação a 2013 (R\$ 142,3 milhões) foi de 84,8%. Esse resultado decorre da queda na movimentação de cargas, que provocou um decréscimo na Receita Operacional Bruta de R\$ 19,8 milhões, bem como do aumento nos dispêndios com Pessoal e Encargos, da ordem de

R\$ 28,0 milhões (Implantação do PCES em agosto/2013 e reajustes salariais de 6,5% e 6,37% em junho/2013 e junho/2014, respectivamente), nos Serviços de Terceiros, de R\$ 67,4 milhões, destacando-se a dragagem de manutenção (R\$ 47,3 milhões) e demais serviços continuados, que foram reajustados através de cláusulas contratuais, e dos Ajustes nas Provisões para Riscos Trabalhistas e Cíveis, de R\$ 21,4 milhões.

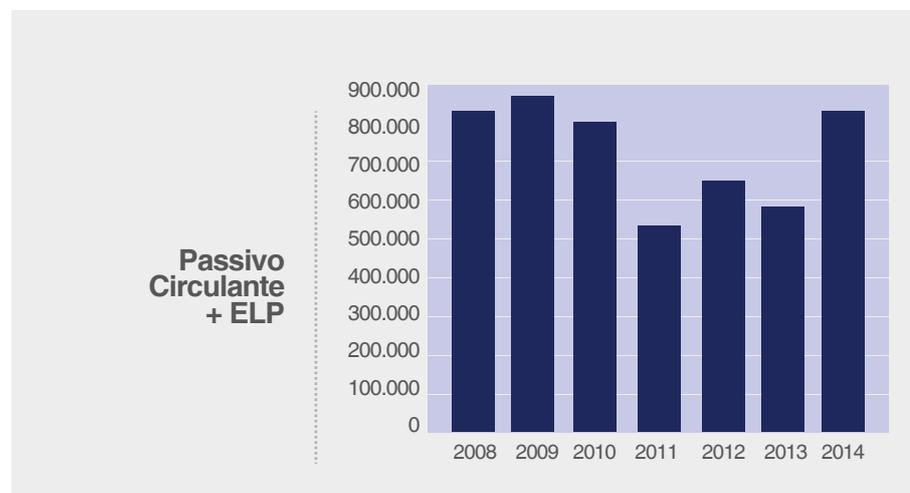
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	
Ano	R\$ MIL
2008	524.891
2009	704.211
2010	823.856
2011	969.278
2012	1.279.947
2013	1.500.734
2014	1.426.272
Δ% 2014/2008	171,7%
Δ% 2014/2013	-5,0%



O desempenho do Patrimônio Líquido no período, de 171,7 %, reflete o esforço da atual gestão em buscar o saneamento de seus encargos e a redução dos gastos correntes. Quanto à queda de 5,0% em relação a 2013, decorreu de ajuste na contabilização dos Cré-

ditos da União para Aumento de Capital, que passou a constar no Passivo Exigível a Longo Prazo, conforme orientação do Dest. Esse ajuste provocou reflexos, também, no Passivo Total (Circulante e Exigível a Longo Prazo), conforme se verifica no quadro abaixo.

PASSIVO CIRCULANTE + ELP	
Ano	R\$ MIL
2008	785.723
2009	892.177
2010	836.029
2011	563.770
2012	706.459
2013	615.974
2014	880.064
Δ% 2014/2008	12,0%
Δ% 2014/2013	42,9%

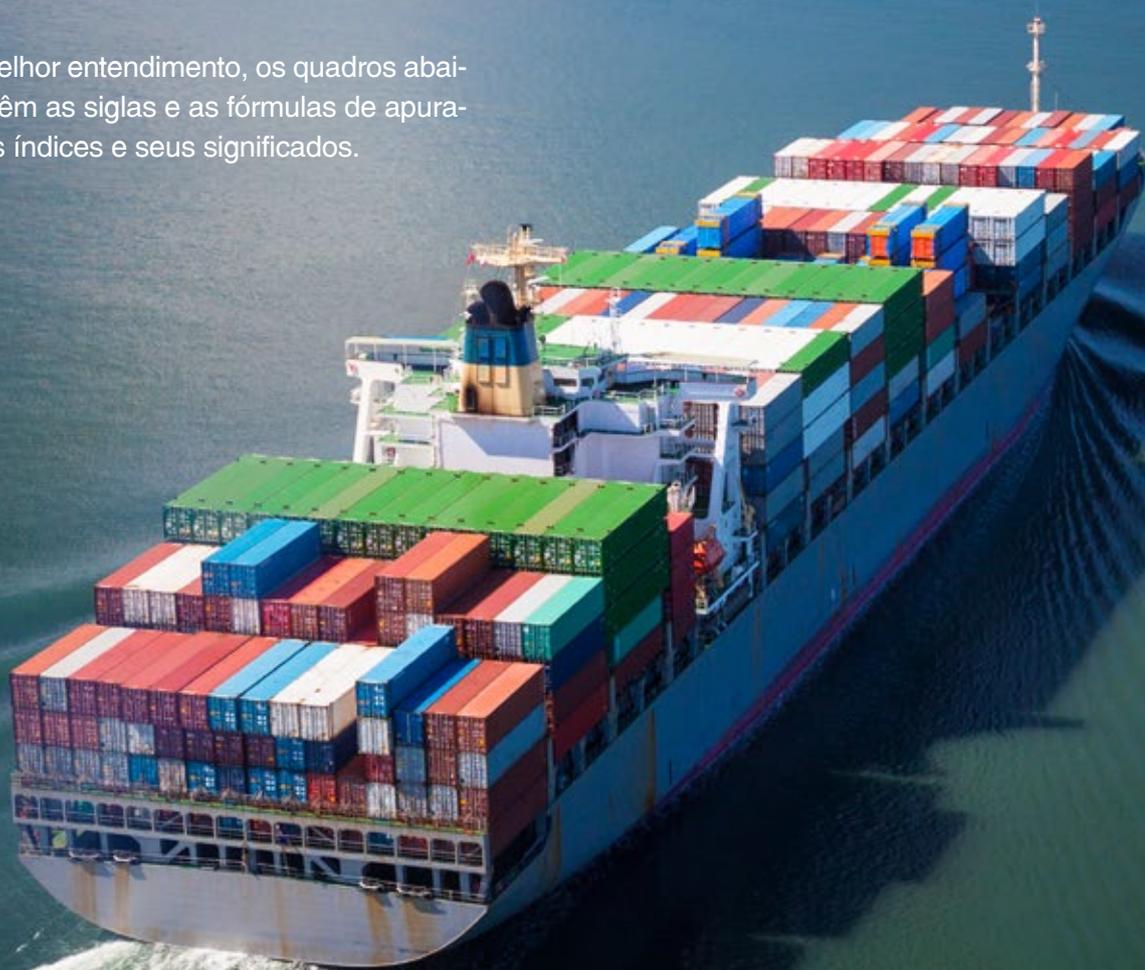


Não considera "Receita Diferida"

Desempenho Financeiro

A Codesp, em que pese a conjuntura desfavorável mencionada, registrou um resultado positivo da ordem de R\$ 21,7 milhões. Tal resultado é reflexo de uma postura de controle eficiente dos gastos e das contas a receber, bem como das ações judiciais e de um planejamento mais rigoroso na aplicação da Receita Patrimonial.

Para melhor entendimento, os quadros abaixo contêm as siglas e as fórmulas de apuração dos índices e seus significados.



1- ÍNDICES DE LIQUIDEZ

Liquidez Imediata (LI) = Disponibilidade / Passivo Circulante

Expressa a fração de reais que a empresa dispõe de imediato para saldar cada R\$ 1,00 de suas dívidas. Tendência desejável = Ascendência

Liquidez Corrente (LC) = Ativo Circulante / Passivo Circulante

Para cada R\$1,00 de dívida a curto prazo a empresa dispõe do resultado da equação acima em reais para quitar. Tendência desejável = Ascendência

Liquidez Seca (LS) = (Ativo Circulante - Estoques) / Passivo Circulante

Mostra a capacidade de liquidação das obrigações sem lançar mão dos estoques. Tendência desejável = Ascendência

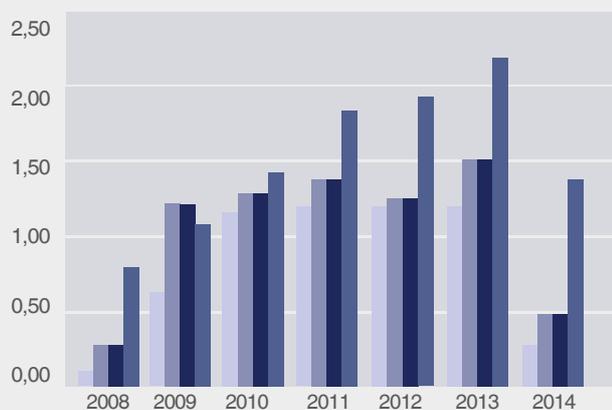
Liquidez Geral (LG) = (Ativo Circulante+Realizável a Longo Prazo) / (Passivo Circulante + Exigível a Longo Prazo - Receitas Diferidas)

Revela quanto a empresa possui em caixa e a realizar para quitar suas dívidas com terceiros. Tendência desejável = Ascendência

INDICADORES DE LIQUIDEZ - PERÍODO 2008 A 2014

Índices	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Liquidez Imediata	0,08	0,61	1,16	1,21	1,29	1,27	0,36
Liquidez Corrente	0,25	1,22	1,29	1,39	1,43	1,52	0,52
Liquidez Seca	0,25	1,22	1,29	1,39	1,43	1,52	0,51
Liquidez Geral	0,79	1,08	1,44	1,86	1,98	2,19	1,43

Evolução dos índices de liquidez - R\$



■ Liquidez Imediata ■ Liquidez Corrente ■ Liquidez Seca ■ Liquidez Geral







Os indicadores de liquidez apresentavam, até 2013, um crescimento constante, entretanto, neste exercício ocorreu retração decorrente das novas regras introduzidas, pela Lei 12.815/2013, no modelo de arrendamento de áreas, da redução das disponibilidades (ativo circulante) e dos estoques, bem como o aumento no passivo circulante e no exigível a longo prazo.

Com isso, os indicadores apontam que para cada R\$ 1,00 de dívida, a Codesp dispõe de R\$ 0,36 na Liquidez Imediata; de R\$ 0,52 na Liquidez Corrente; de R\$ 0,51 na Liquidez Seca e de R\$ 1,43 na Liquidez Geral.

Grau de Comprometimento da Receita Operacional com Dispêndios com Pessoal

ANO	INDICADORES DE PESSOAL			
	NE	RO	DPE	CR%
2008	1.410	566.021	129.550	22,9%
2009	1.412	726.736	153.853	21,2%
2010	1.422	801.281	175.872	21,9%
2011	1.372	903.469	185.573	20,5%
2012	1.469	796.650	183.460	23,0%
2013	1.522	923.131	276.689	30,0%
2014	1.514	903.272	304.674	33,7%

NE=Número de Empregados
RO=Receita Operacional
DPE=Dispêndios com Pessoal
CR=Comprometimento da Receita com Pessoal

A diretoria de Administração e Finanças, através de uma ação conjunta, cumpriu metas importantes para a empresa. A implantação do Regulamento Interno de Pessoal é uma delas. Também merecem destaque a implantação do Registro Eletrônico de Ponto para os colaboradores, atendendo recomendação dos órgãos fiscalizadores, e do Plano de Empregos, Carreiras e Salários, que contou com uma taxa de adesão de 99,3%.

Síntese dos Principais Indicadores de Performance e Gestão

SÍNTESE DOS PRINCIPAIS INDICADORES DE PERFORMANCE E GESTÃO PERÍODO APÓS CRIAÇÃO DA SECRETARIA DE PORTOS - SEP (2008 A 2014)				
Descrição	2008	2014	Crescimento Nominal	Índice de Crescimento
RESULTADOS ECONÔMICOS - R\$ MIL				
Receita Operacional Líquida	500.892	809.884	308.992	61,7%
Receita Operacional	566.021	903.272	337.251	59,6%
Resultado Líquido de Balanço	33.408	21.662	-11.746	-35,2%
Patrimônio Líquido (PL)	524.891	1.426.272	901.381	171,7%
Taxa de Retorno do PL	13,37	9,69	-3,68	-27,5%
RESULTADOS FINANCEIROS - R\$ MIL				
Caixa e Bancos	17.125	57.896	40.771	238,1%
Passivo Corrente + ELP	785,723	880.064	94.341	12,0%
INDICADORES DE LIQUIDEZ = R\$ disponíveis para R\$ de dívida				
Liquidez Imediata (LI)	0,08	0,36	0,28	349,9%
Liquidez Corrente (LC)	0,25	0,52	0,27	106,2%
Liquidez Seca (LS)	0,25	0,51	0,26	105,8%
Liquidez Geral (LG)	0,79	1,43	0,64	81,0%
RESULTADOS OPERACIONAIS				
Movimentação de Carga em ton/mil				
Total	81.058	111.159	30.101	37,1%
Exportação	53.164	76.575	23.411	44,0%
Importação	27.894	34.584	6.690	24,0%
Movimentação de Contêineres - mil				
Em unidades	1.743	2.374	631	36,2%
Em teu	2.675	3.685	1.010	37,8%
Em Tonelagem	29.422	39.047	9.625	32,7%
Movimentação de Veículos - uni.				
Total	289.645	223.097	- 66.548	- 23,0%
Exportação	254.196	141.734	- 112.462	- 44,2%
Importação	35.449	81.363	45.914	129,5%
CONSIGNAÇÃO DOS NAVIOS MOVIMENTADOS (Ton/Navios-Viagens)				
Nº Navios - Viagens (*)	5.514	4.937	- 577	- 10,5%
Ton/Navios - Viagens (*)	14.700	22.516	7.816	53,2%
teu/Navios - Viagens (**)	9.710	16.009	6.299	64,9%
MOVIMENTO DE NAVIOS - uni.	5.763	5.193	- 570	- 9,9%
MOVIMENTO DE PASSAGEIROS - uni.	598.179	734.473	136.294	22,8%
INDICADORES DE RECURSOS HUMANOS				
Quadro de Pessoal (nº de empregados)	1.410	1.514	104	7,4%
Dispêndios com Pessoal (R\$ mil) ¹	129.550	304.674	175.124	135,2%

Notas: (1) Variação do IPCA no período = 42, 08%

(*) Do número total de navios foram excluídos o de passageiros e outros

(**) Somente navios dedicados à movimentação de contêineres

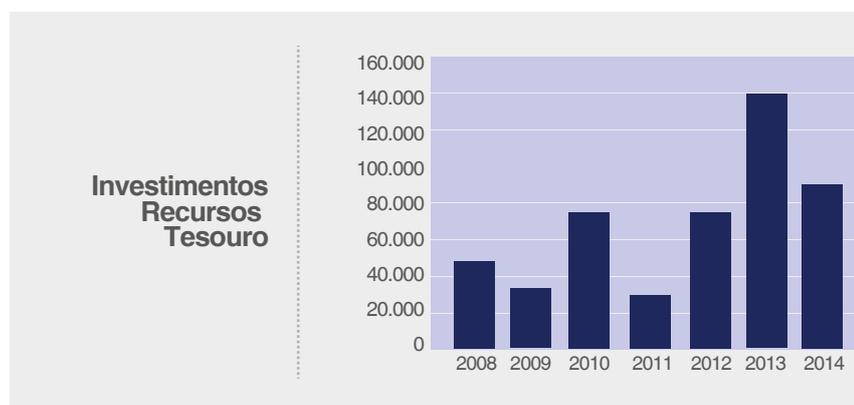
Investimentos

Em R\$ mil

DESCRIÇÃO	LIMITE	REPASSADO	EXECUTADO	VARIÇÃO	
				ABSOLUTA	%
	A		B	C = B - A	D = C/A*100
Recursos do Tesouro	330.259	60.649	93.120	(237.139)	(71,8)
1C67 Implantação da Avenida Perimetral - Santos	14.614	-	2.459	(12.155)	(83,2)
1C66 Implantação da Av. Perimetral - Guarujá	8.100	4.044	3.450	(4.650)	(57,4)
3E66 Dragagem de Aprofundamento	14.997	-	-	(14.997)	(100,0)
12LR Adequação de Cais para Terminal de Passageiros	123.152	55.304	80.352	(42.800)	(34,8)
12LQ Reforço de Cais para Aprof. Berços Arm. 12A ao 23	81.174	-	1.150	(80.024)	(98,6)
143Y Adequação de Instalações Gerais e Suprimentos	3.545	-	45	(3.500)	(98,7)
14KM Implant. Sistema Portuário Monitoramento Cargas	4.250	-	-	(4.250)	(100,0)
122T Estudos e Proj. Infraestrutura de Acessos Terrestres	7.082	-	4.373	(2.709)	(38,3)
14RC Implant. Gerenc. de Resíduos e Efluentes	13.500	-	-	(13.500)	(100,0)
7U39 Implant. Área Apoio Logístico Portuário	28.560	-	-	(28.560)	(100,0)
14U5 Construção de Passagem Inferior do Valongo	9.535	-	-	(9.535)	(100,0)
12LS Construção de 1 Pier e Ponte de Acesso na Alemoa	-	-	-	-	-
14KJ Implant. Sist. Apoio Gestão Tráfego Navios	20.000	-	-	(20.000)	(100,0)
14KL Implant. Sist. Apoio Gerenc. Infraestrutura	1.750	1.301	1.291	(459)	(26,2)
Recursos Próprios	215.684	-	199.280	(16.404)	(7,6)
12NJ Reforço do Pier no Terminal da Alemoa	28.600	-	21.779	(6.821)	(23,8)
12NK Reforço e Ampliação dos Berços da Ilha do Barnabé	17.400	-	-	(17.400)	(100,0)
153M Incorporação ao Patrimônio Codesp – Obras Realizadas Margem Direita	142.544	-	162.130	19.586	13,7
3E66 Dragagem de Aprofundamento	13.140	-	7.128	(6.012)	(45,8)
143Y Adequação de Instalações Gerais e Suprimentos	5.000	-	2.946	(2.054)	(41,1)
Manut. Adeq. Bens Móveis, Veículos, Máq. e Equip.	4.000	-	571	(3.429)	(85,7)
Manut. Adeq. Ativos Informática, Inform. e Teleproc.	5.000	-	4.726	(274)	(5,5)
TOTAL	545.943	60.649	292.400	(253.543)	(46,4)

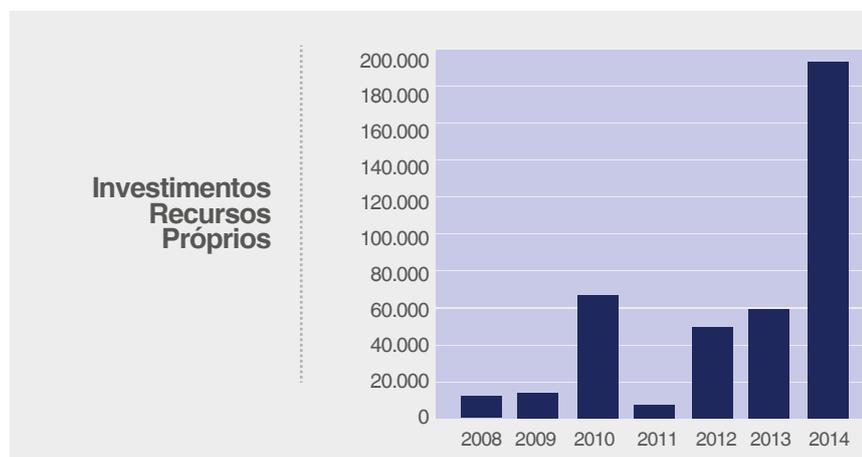
131

Investimentos- Recurso Tesouro	
Ano	R\$ MIL
2008	49.137
2009	40.898
2010	82.154
2011	28.307
2012	79.899
2013	144.156
2014	93.120
Δ% 2014/2008	89,5%
Δ% 2014/2013	-35,4%

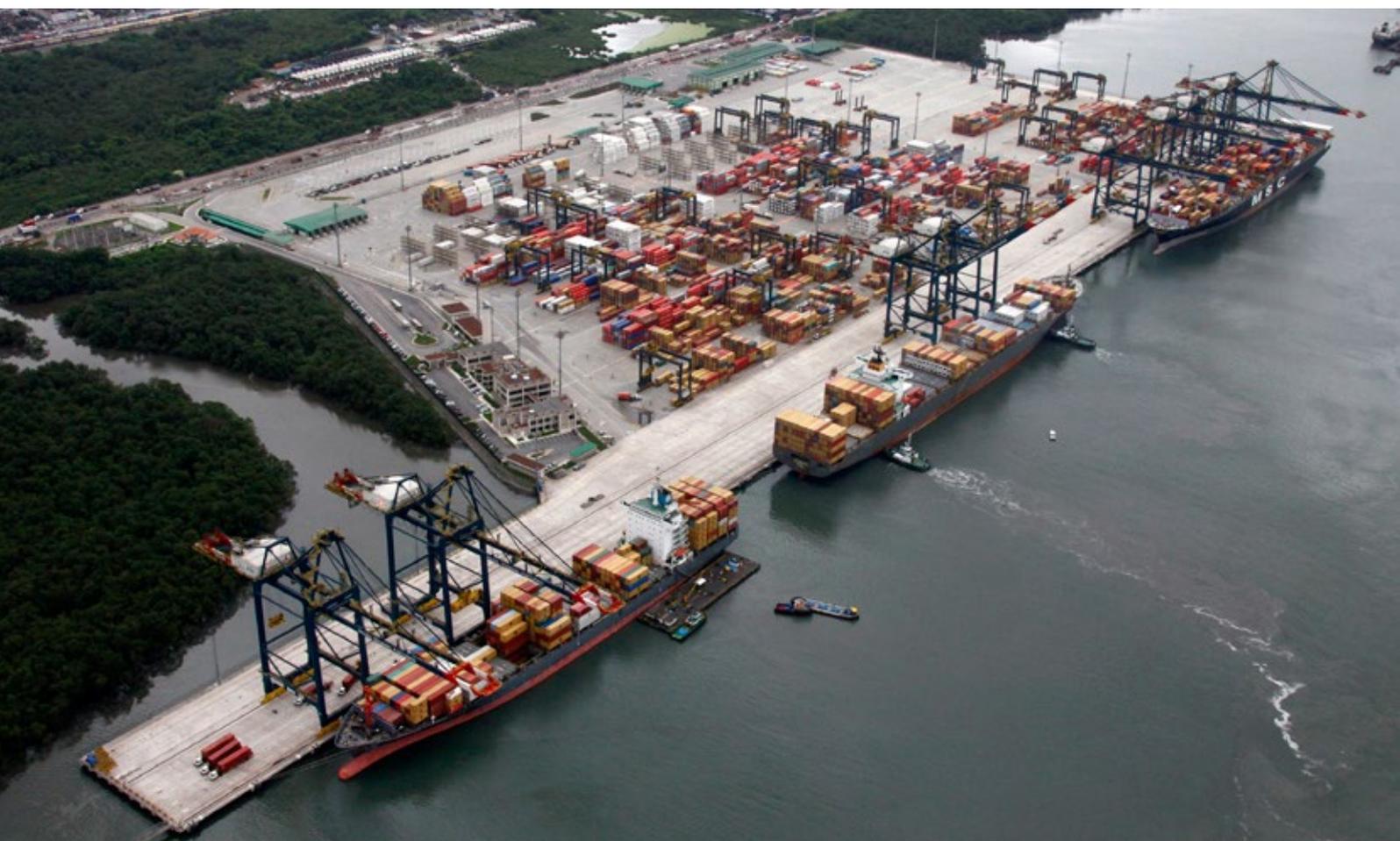


Com relação aos investimentos realizados neste exercício, com recursos do Tesouro Nacional, cabe destacar as obras de alinhamento do cais de Outeirinhos (R\$ 80,4 milhões), a elaboração do projeto executivo da segunda fase da Avenida Perimetral Portuária em Guarujá (R\$ 3,5 milhões) e as obras de reforço dos cais entre os Armazéns 12A e 23, visando o aprofundamento de seus berços de atracação (R\$ 1,2 milhão).

Investimentos-Recursos Próprios	
Ano	R\$
2008	12.044
2009	14.300
2010	49.676
2011	7.227
2012	36.245
2013	44.905
2014	199.280
$\Delta\%$ 2014/2008	1554,6%
$\Delta\%$ 2014/2013	343,8%



As obras que receberam recursos próprios da Codesp foram o reforço dos píeres da Alemoa (R\$ 21,8 milhões), a conclusão da dragagem de aprofundamento dos acessos aos berços na região da Ilha do Barnabé e Alemoa (R\$ 7,2 milhões), a adequação das instalações gerais – ISPS Code e adequação e melhoria na geração, transmissão e distribuição de energia elétrica (R\$ 3,0 milhões), assim como as incorporações ao patrimônio da Codesp dos investimentos realizados pela BTP (R\$ 142,5 milhões) e Ecoporto (R\$ 19,6 milhões).



Perspectivas para 2015

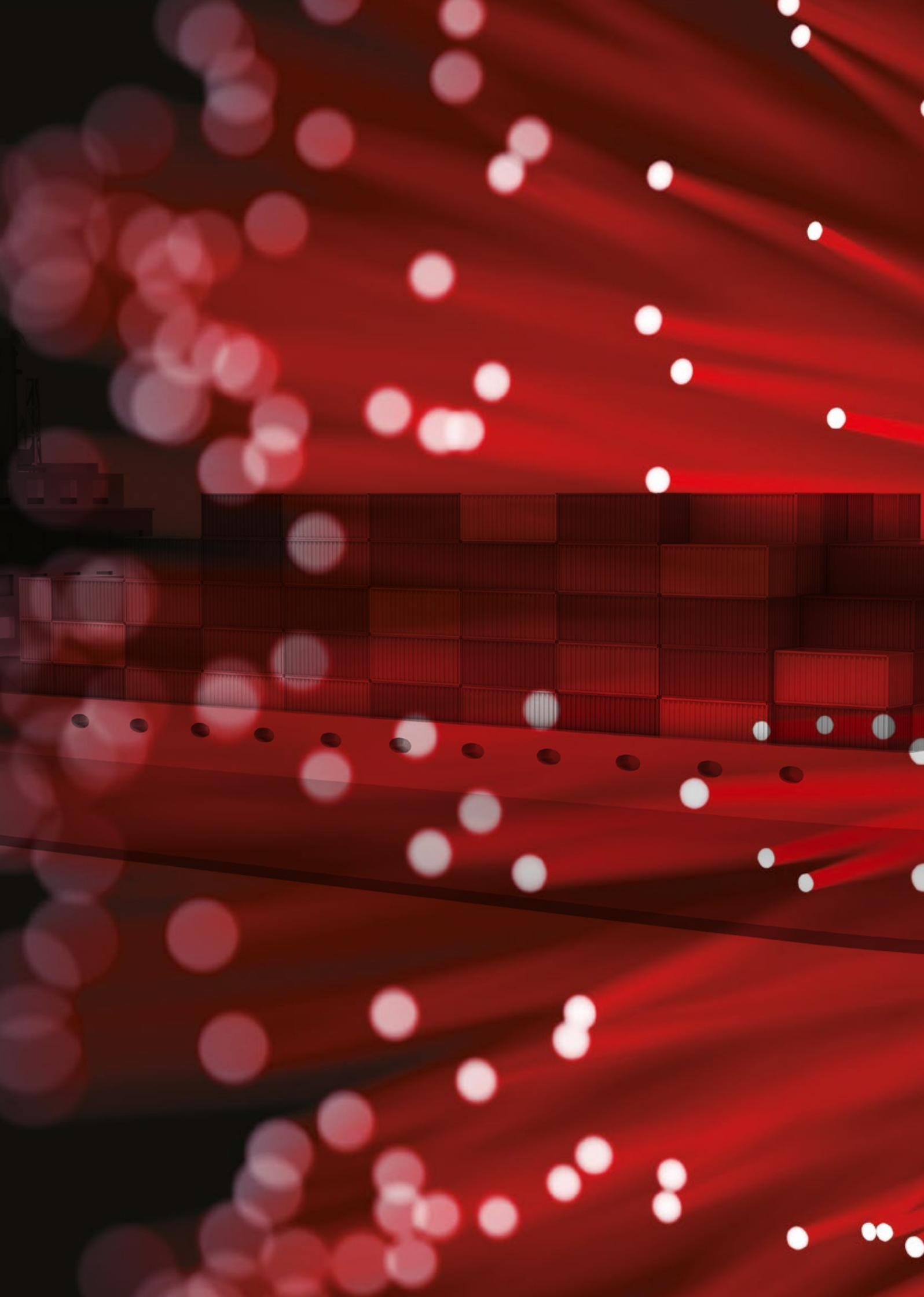
Para 2015 estima-se uma movimentação de cargas em torno de 112,5 milhões de toneladas, que representará um crescimento de 1,2% em relação ao concretizado neste ano. Esse aumento resultará em um faturamento na Receita Tarifária de R\$ 432,3 milhões. No que se refere à Receita Patrimonial, há uma projeção de reajuste anual de 5,0% (variação do IGP-M) nos contratos vigentes. Os itens de Dispêndios (Serviços de Terceiros e Locações) foram estimados com base nas coletas das áreas, limitados as receitas da empresa. Quanto aos gastos com Pessoal e Encargos, conforme instruções do Dest, considera-se reajuste de 5% para junho/2015 e 1%, decorrente de promoções,



para outubro/2015, com o quantitativo de colaboradores atual. Cabe salientar que não se considera reajuste tarifário e o saneamento da pendência judicial com a Libra T-35.

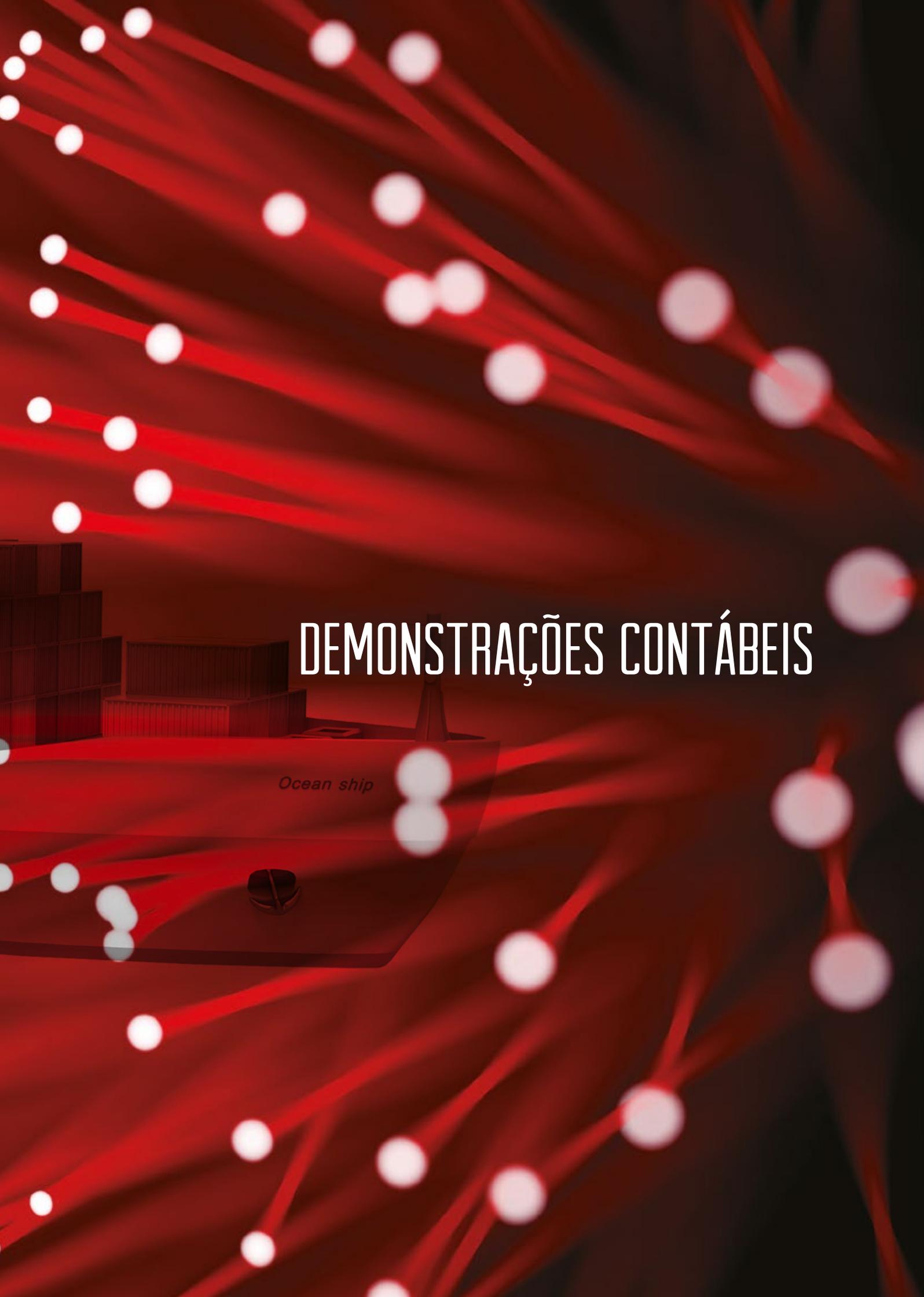
2014 (Realizado) – 2015 (Previsto)

DESCRIÇÃO	2014	PROJEÇÃO 2015
1 - RECEITA LÍQUIDA	809.883	775.161
Tarifária	409.169	432.268
Patrimonial	428.271	431.185
Financeiras e Outras	65.832	8.307
(-) Impostos	- 93.389	- 96.599
2 - DESPESAS	788.221	847.653
Pessoal + Encargos + Benefícios	304.674	362.399
Material	3.689	6.378
Serviços de Terceiros	187.591	262.945
Depreciação e Amortização	33.712	34.879
Outras	87.252	64.700
Encargos Diversos	43.321	34.379
Financeiras	58.915	30.034
Prov. p/ Créditos de Liquidação Duvidosa	51.558	51.939
Não Operacional / IRPJ / CSLL	17.509	-
3 - RESULTADO = 1-2	21.662	- 72.492



DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

Ocean ship

A 3D rendering of a cargo ship, viewed from a low angle, with a stack of containers on its deck. The ship is dark grey and has the text "Ocean ship" written on its side. The background is a dark red gradient with numerous white bokeh circles and red light trails, creating a sense of motion and depth.

9837
1

UGMU 8723140
22G1

GROSS 24000 KG
52910 LB
TARE 2330 KG
5140 LB
NET 21670 KG
47770 LB
CUBE 33.1 CU.M
1.169 CU.FT

6299

EISU 3526339
22G1

GROSS 24000 KG
52910 LB
TARE 2400 KG
5290 LB
NET 21600 KG
47620 LB
CUBE 33.1 CU.
1.169 CU.FT



Balanco Patrimonial dos Exercícios findos em 31 de dezembro de 2014 e 2013

em milhares de reais

ATIVO	Nota	2014	2013	PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO	Nota	2014	2013
Circulante		162.750	385.194	Circulante		315.642	253.761
Caixa e equivalentes de caixa.....	5	57.896	257.858	Salários, provisão e encargos sociais.....	15	50.672	59.10€
Valores vinculados à aplicação em infraestrutura.....	6	55.704	64.519	Fornecedores e prestadores de serviços.....		31.215	23.462
Contas a receber de clientes, líquidas.....	7	34.275	39.118	Impostos e contribuições.....	16	17.986	19.892
Estoque.....		343	583	Empréstimos e financiamentos.....	17	2.212	2.242
Créditos tributários.....	8	9.353	16.006	Plano de pensão.....	19	53.383	47.61€
Despesas antecipadas.....		1.199	1.428	Juros sobre capital próprio.....	24.3	5.143	34.00€
Outros créditos.....		3.980	5.682	Adicional de tarifa portuária.....	20	6.476	59.591
				Obras efetuadas por arrendatários.....	21	16.343	-
				Provisão para riscos trabalhistas, civis e tributários.....	18	118.249	-
				Outras obrigações.....		13.963	7.85€
Não Circulante		2.563.328	2.172.130				
Realizável a Longo Prazo		1.095.842	963.328	Não Circulante		984.164	915.29€
Contas a receber de clientes, líquidas.....	7	754.074	657.050	Empréstimos e financiamentos.....	17	2.172	4.36€
Valores a receber da União.....	9	6.476	5.556	Plano de pensão.....	19	31.523	39.312
Depósitos judiciais.....	11	87.891	78.730	Provisão para riscos trabalhistas, civis e tributários.....	18	210.273	307.14€
Bens destinados à alienação.....	10	3.055	3.055	Receita diferida.....	23	419.742	440.617
Imposto de renda e contribuição social diferidos.....	32.1	238.280	218.167	Obras efetuadas por arrendatários.....	21	136.400	-
Outros créditos.....		6.086	770	Créditos da União para Aumento de Capital.....	22	168.079	112.46€
				Outras obrigações.....		15.975	11.38€
Investimentos		-	5	Patrimônio Líquido		1.426.272	1.388.26€
Imobilizado.....	12	1.460.842	1.206.368	Capital social.....	24.1	1.347.074	1.126.307
Intangível.....	13	6.644	2.429	Reservas de lucros.....	24.2	79.198	261.961
TOTAL DO ATIVO		2.726.078	2.557.324	TOTAL DO PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		2.726.078	2.557.324

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

Demonstração do Resultado dos Exercícios findos em 31 de dezembro de 2014 e 2013

em milhares de reais, exceto o lucro por lote de ações

	Nota	2014	2013
Receita líquida	25	744.051	758.765
Custo dos serviços prestados.....	26	(408.507)	(326.309)
Lucro bruto.....		335.544	432.456
Outras receitas (despesas) operacionais		(272.536)	(231.479)
Despesas administrativas e gerais	27	(167.271)	(143.592)
Outras receitas operacionais	29	31.200	34.500
Outras despesas operacionais	30	(136.465)	(122.387)
Lucro operacional antes do resultado financeiro		63.008	200.977
Resultado financeiro		(23.836)	13.329
Receitas financeiras	28	34.631	34.367
Despesas financeiras	28	(58.467)	(21.038)
Lucro operacional.....		39.172	214.306
Imposto de renda e Contribuição Social.....		(17.510)	(63.490)
Corrente	32.2	(37.603)	(61.542)
Diferido.....	32.1	20.093	(1.948)
Lucro antes da participação dos empregados		21.662	150.816
Participação dos empregados no lucro.....	31	-	(8.500)
Lucro líquido do exercício.....		21.662	142.316
LUCRO POR LOTE DE MIL AÇÕES		0,08	0,55

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

Demonstrações das Mutações do Patrimônio Líquido dos Exercícios findos em 31 de dezembro de 2014 e 2013

em milhares de reais

	CAPITAL SOCIAL	CRÉDITOS DA UNIÃO PARA AUMENTO DE CAPITAL	RESERVAS DE LUCROS		LUCROS (PREJUÍZOS) ACUMULADOS	TOTAIS
			RESERVA LEGAL	RETENÇÃO DE LUCROS		
SALDOS EM 31/12/2012	922.608	158.794	20.107	178.438	-	1.279.947
Ajustes de exercícios anteriores	-	-	-	-	5	5
Aumento de capital por capitalização de créditos da União.....	158.746	(158.746)	-	-	-	-
Aumento de capital por acionistas minoritários.....	48	-	-	-	48	48
Juros incorporados aos créditos da União para aumento de capital.....	-	13.470	-	-	-	13.470
Créditos da União para aumento de capital	-	98.948	-	-	-	98.948
Reclassificação, em 2014, para o passivo não circulante	-	(112.466)	-	-	-	(112.466)
Aumento de capital com reserva de retenção de lucros.....	44.905	-	-	(44.905)	-	-
Lucro líquido do exercício.....	-	-	-	-	142.316	142.316
Destinação do lucro líquido do exercício:						
Reserva legal.....	-	-	7.116	-	(7.116)	-
Reserva de retenção de lucros.....	-	-	-	101.205	(101.205)	-
Juros sobre capital próprio.....	-	-	-	-	(34.000)	(34.000)
SALDOS EM 31/12/2013	1.126.307	-	27.223	234.738	-	1.388.268
Aumento de capital por capitalização de créditos da União.....	21.480	-	-	-	-	21.480
Aumento de capital por acionistas minoritários.....	7	-	-	-	7	7
Aumento de capital com reserva de retenção de lucros.....	199.280	-	-	(199.280)	-	-
Lucro líquido do exercício.....	-	-	-	-	21.662	21.662
Destinação do lucro líquido do exercício:						
Reserva legal.....	-	-	1.083	-	(1.083)	-
Reserva de retenção de lucros.....	-	-	-	15.434	(15.434)	-
Juros sobre capital próprio.....	-	-	-	-	(5.145)	(5.145)
SALDOS EM 31/12/2014	1.347.074	-	28.306	50.892	-	1.426.272

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

Demonstração do Valor Adicionado dos Exercícios Fintos em 31 de dezembro de 2014 e 2013

em milhares de reais

	2014	2013
Receitas (Despesas)	808.887	793.365
Vendas de mercadorias, produtos e serviços	424.009	427.587
Arrendamentos operacionais e aluguéis	428.271	430.163
Perdas estimadas com créditos de liquidação duvidosa	(43.393)	(62.473)
Ganho (perda) em alienação de ativos imobilizados	-	(1.912)
Insumos adquiridos de terceiros	(270.210)	(149.980)
Materiais, água, energia, serviços de terceiros	(207.657)	(132.346)
Outros custos	(62.553)	(17.634)
Valor adicionado bruto produzido pela entidade	538.677	643.385
Depreciação e amortização	(33.712)	(30.138)
Valor adicionado líquido produzido pela entidade	504.965	613.247
Valor adicionado recebido em transferência	34.631	34.368
Receitas financeiras	34.631	34.367
Outras	-	1
Valor adicionado a distribuir	539.596	647.615
Distribuição do valor adicionado	539.596	647.615
<u>Pessoal</u>	297.673	276.621
Remuneração direta	201.953	183.611
Benefícios	26.651	27.046
Benefícios pós-emprego	23.730	22.991
Participação no lucro	-	8.500
FGTS	15.859	14.204
Provisões, despesas legais e judiciais trabalhistas	27.323	18.495
Honorários da diretoria	2.157	1.774
<u>Tributos</u>	150.675	198.390
Federais	154.167	179.514
IRPJ e CSLL diferidos	(20.093)	1.948
Estaduais	4.521	4.887
Municipais	12.080	12.041
<u>Remuneração de capitais de terceiros</u>	69.586	30.288
Despesas financeiras	58.467	21.038
Aluguéis	11.119	9.250
<u>Remuneração de capitais próprios</u>	21.662	142.316
Juros sobre capital próprio propostos	5.145	34.000
Lucros retidos	16.517	108.316

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

Balanço Social Exercícios Findos em 31 de dezembro de 2014 e 2013

em milhares de reais

1 - Base de cálculo	2014		2013			
Receita líquida (RL)		744.051		758.765		
Resultado operacional (RO)		39.172		214.306		
Folha de pagamento bruta (FPB)		201.954		183.612		
2 - Indicadores sociais internos	% sobre FPB	% sobre RL	Valor	% sobre FPB	% sobre RL	
Alimentação	12,976	6,43%	1,74%	13,670	7,45%	1,80%
Encargos sociais compulsórios	70.203	34,76%	9,44%	62.090	33,82%	8,18%
Previdência privada	15.599	7,72%	2,10%	14.635	7,97%	1,93%
Saúde	11.604	5,75%	1,56%	11.157	6,08%	1,47%
Segurança e medicina no trabalho	204	0,10%	0,03%	205	0,11%	0,03%
Capacitação e desenvolvimento profissional	607	0,30%	0,08%	524	0,29%	0,07%
Creches ou auxílio - creche	76	0,04%	0,01%	74	0,04%	0,01%
Participação nos lucros/resultados	-	0,00%	0,00%	8.500	4,63%	1,12%
Transporte	1.191	0,59%	0,16%	1.622	0,88%	0,21%
Bolsa/estágio	1.334	0,66%	0,18%	1.263	0,69%	0,17%
Outros	1.202	0,60%	0,16%	2.187	1,19%	0,29%
Total - Indicadores sociais internos	114.996	56,94%	15,46%	115.927	63,14%	15,28%
3 - Indicadores sociais externos	Valor	% sobre RO	% sobre RL	Valor	% sobre RO	% sobre RL
Cultura	446	1,14%	0,06%	782	0,36%	0,10%
Esporite	100	0,26%	0,01%	100	0,05%	0,01%
Outros	450	1,15%	0,06%	450	0,21%	0,06%
Total das contribuições para a sociedade	996	2,54%	0,13%	1.332	0,62%	0,18%
Tributos (excluídos encargos sociais)	131.110	334,70%	17,62%	157.981	73,72%	20,82%
Total - Indicadores sociais externos	132.106	337,26%	17,75%	159.313	74,34%	21,00%
4 - Indicadores ambientais	Valor	% sobre RO	% sobre RL	Valor	% sobre RO	% sobre RL
Investimentos relacionados com a produção/operação da empresa	318	0,81%	0,04%	854	0,40%	0,11%
Investimentos em programas e/ou projetos externos	-	-	-	-	-	-
Total de investimentos em meio ambiente	318	0,81%	0,04%	854	0,40%	0,11%
Quanto ao estabelecimento de metas anuais para minimizar resíduos, o consumo em geral na produção/operação e utilização de recursos naturais, a empresa	() não possui metas	(x) cumpre 51% a 75%	(x) não possui metas	() cumpre 51% a 75%	() cumpre de 0 a 50%	() cumpre 76% a 100%
5 - Indicadores do corpo funcional						
Nº de empregados(as) ao final do período	1513			1.520		
Nº de admissões durante o período	22			91		
Nº de empregados(as) terceirizados(as)	1028			1.001		
Nº de estagiários(as)	76			127		
Nº de empregados(as) acima de 45 anos	904			899		
Nº de mulheres que trabalham na empresa	194			201		
% de cargos de chefia ocupados por mulheres	12,28%			13,72%		
Nº de negros(as) que trabalham na empresa	65			67		
% de cargos de chefia ocupados por negros(as)	0,00%			0,00%		
Nº de portadores de deficiência/necessidades especiais	13			13		
6 - Informações relevantes quanto ao exercício da cidadania empresarial	2014			Metas 2015		
Relação entre a maior e a menor remuneração	26,62			ND		
Número total de acidentes de trabalho	7			4,00		
Os projetos sociais e ambientais desenvolvidos pela empresa foram definidos por	() direção	(x) direção e gerências	() todos(as) empregados(as)	() direção	() direção e gerências	(x) todos(as) empregados(as)
Os padrões de segurança e salubridade no ambiente de trabalho foram definidos por	() direção e gerências	() todos(as) empregados(as)	(x) todos(as) empregados(as)	() direção e gerências	() todos(as) empregados(as)	(x) todos(as) empregados(as)
Quanto à liberdade sindical, ao direito de negociação coletiva e a representação interna	(x) não se envolve	() segue as normas da OIT	() incentiva e segue a OIT	(x) não se envolverá	() seguirá as normas da OIT	() incentivará e segue a OIT
A previdência privada contempla	() direção	() direção e gerências	(x) todos(as) empregados(as)	() direção	() direção e gerências	(x) todos(as) empregados(as)
A participação nos lucros ou resultados contempla	() direção	() direção e gerências	(x) todos(as) empregados(as)	() direção	() direção e gerências	(x) todos(as) empregados(as)
Na seleção dos fornecedores, os mesmos padrões éticos e de responsabilidade social/ambiental adotados pela empresa	(x) não são considerados	() são sugeridos	() são exigidos	() não serão considerados	() serão sugeridos	(x) serão exigidos
Quanto à participação de empregados(as) em programas de trabalho voluntário, a empresa	() não se envolve	(x) apóia	() organiza e incentiva	() não se envolverá	(x) apoiará	() organizará e incentivará
Número total de reclamações e críticas de consumidores(as)	Na empresa 26	No Procon -	Na justiça -	Na empresa -	No Procon -	Na justiça -
% de reclamações e críticas solucionadas	Na empresa 92,30%	No Procon -	Na justiça -	Na empresa -	No Procon -	Na justiça -
Valor adicionado total a distribuir	em 2014: 539.596			em 2013: 647.615		
Distribuição do valor adicionado	27,92% governo; 0,95% acionistas; 12,90% terceiros; 3,06% retido	55,17% empregados(as);	30,63% governo; 5,25% acionistas; 4,68% terceiros; 16,73% retido	42,71% empregados(as);		

Demonstração do Fluxo de Caixa para os Exercícios Ffindos em 31 de dezembro de 2014 e 2013

em milhares de reais

	2014	2013
Fluxos de caixa originados de atividades operacionais		
Valores recebidos de clientes	689.633	704.071
Valores pagos a fornecedores e prestadores de serviços	(205.588)	(153.127)
Valores pagos a empregados, inclusive benefícios	(257.752)	(204.495)
Valores pagos de encargos sociais	(69.694)	(56.547)
Valores pagos de contingências	(56.622)	(42.135)
Valores pagos de tributos, exceto IR e CSLL	(72.273)	(76.579)
Valores pagos de Imposto de renda e contribuição Social	(29.432)	(62.674)
Valores pagos de juros	(26.216)	(349)
Outros recebimentos (pagamentos) líquidos	(46.361)	34.124
Disponibilidades líquidas geradas pelas (aplicadas nas) atividades operacionais	(74.305)	142.289
Fluxos de caixa originados de atividades de investimentos		
Aquisição de imobilizado	(150.039)	(179.526)
Aquisição de intangível.....	(693)	(667)
Alienação de imobilizado	656	663
Disponibilidades líquidas geradas pelas (aplicadas nas) atividades de investimentos	(150.076)	(179.530)
Fluxos de caixa originados de atividades de financiamentos		
Pagamentos de empréstimos financiamentos	(2.251)	(2.153)
Recursos de acionistas	60.656	98.996
Juros sobre capital próprio pagos	(33.986)	(48.388)
Disponibilidades líquidas geradas pelas (aplicadas nas) atividades de financiamentos .	24.419	48.455
Aumento (redução) nas disponibilidades	(199.962)	11.214
Saldo inicial de caixa e equivalentes	257.858	246.644
Saldo final de caixa e equivalentes	57.896	257.858
Aumento (diminuição) de caixa e equivalentes	(199.962)	11.214
As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis		



NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2014 E 2013

em milhares de reais, exceto pela nota nº 33

1. CONTEXTO OPERACIONAL

A Companhia é uma sociedade de economia mista, de capital autorizado, vinculada à Secretaria de Portos da Presidência da República, tendo como objeto social a administração e exploração comercial do Porto Organizado de Santos e demais instalações portuárias do Estado de São Paulo, já incorporadas ou que vierem a sê-lo, bem como, por solicitação do Governo Federal, das vias navegáveis interiores e portos de outros Estados, mediante convênio.

Conforme disposto no Decreto nº. 6.336, de 28-12-2007, a CODESP administra, sob Convênio, o Terminal Pesqueiro de Laguna (SC).

2. APRESENTAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

As demonstrações contábeis foram elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, as quais abrangem a legislação societária e os Pronunciamentos Contábeis (CPC), aplicáveis ao exercício findo em 31 de dezembro de 2014, exceto pelo disposto na Nota Explicativa nº 4.

3. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTÁBEIS:

Base de preparação

A preparação das demonstrações financeiras requer o uso de estimativas contábeis e também o exercício de julgamento por parte da administração da Companhia no processo de aplicação de políticas contábeis.

Apuração do resultado

O resultado das operações é apurado em conformidade com o regime contábil da competência.

Moeda funcional e moeda de apresentação

As demonstrações financeiras são apresentadas em Real, que é a moeda funcional da Companhia.

Instrumentos financeiros

A classificação da categoria dos instrumentos financeiros depende da finalidade para a qual foram adquiridos ou contratados e é determinada no reconhecimento inicial dos instrumentos financeiros:

Ativos financeiros mensurados ao valor justo por meio do resultado

São ativos financeiros mantidos para negociação e são frequentemente negociados. Esses ativos são mensurados ao valor justo na data das demonstrações contábeis, sendo as variações reconhecidas no resultado.

Ativos financeiros mantidos até o vencimento

Compreendem investimentos em determinados ativos financeiros classificados no momento inicial da contratação, para os quais a Administração tem intenção e capacidade financeira de mantê-los até a data de vencimento. Em 31 de dezembro de 2014 e 2013 a Sociedade não possuía ativos financeiros, sob essa classificação, registrados nas demonstrações contábeis.

Ativos financeiros disponíveis para venda

São aqueles ativos para os quais a Administração não tem a intenção de mantê-los até o vencimento, nem foram adquiridos com o objetivo de serem frequentemente negociados. São ajustados pelo valor de mercado, sendo esse ajustes lançados no patrimônio líquido na rubrica "Ajustes de Avaliação Patrimonial".

Empréstimos e recebíveis

São incluídos nessa classificação os ativos financeiros não derivativos com recebimen-

tos fixos ou determináveis, que não são cotados em um mercado ativo. São registrados no ativo circulante, exceto, nos casos aplicáveis, aqueles com prazo de vencimento superior a doze meses após a data do balanço, os quais são classificados como ativo não circulante.

Contas a receber

Os valores faturados estão avaliados pelo valor da tarifa na data da prestação do serviço. Estão também incluídos os serviços prestados aos clientes que ainda não foram faturados até a data de encerramento do exercício. Os respectivos tributos também são apurados e contabilizados por competência.

Perdas estimadas com créditos de liquidação duvidosa

Uma provisão para redução do valor recuperável é estabelecida quando há evidência objetiva de que a Companhia não irá arrecadar todos os valores devidos de acordo com os termos originais. É constituída, também, considerando parecer dos advogados da empresa nos valores que envolvam análise dos processos judiciais.

Estoques

Materiais utilizados para consumo nas atividades da empresa calculados pelo custo médio de aquisição, não excedendo o custo de reposição.

Despesas antecipadas

Estão demonstradas pelos valores efetivamente desembolsados e ainda não incorridos.

Imobilizado

O imobilizado está demonstrado pelo valor de aquisição e/ou construção, deduzido da depreciação acumulada. A depreciação é calculada pelo método linear, sendo utilizado 90% da taxa prevista para a expectativa de vida útil do bem. As principais taxas aplicadas estão demonstradas na Nota nº

12. Foram aplicados testes em ativos imobilizados específicos, os quais não indicaram a necessidade de qualquer reconhecimento de Impairment.

Empréstimos e financiamentos

Reconhecidos pelo valor justo, no momento dos recebimentos dos recursos, líquidos dos custos de transação nos casos aplicáveis e acrescidos de encargos, juros e variações monetárias e cambiais conforme previsto contratualmente, incorridos até a data das demonstrações contábeis, conforme nota explicativa nº 17.

Férias

As férias e seus respectivos encargos sociais foram calculados em função dos direitos adquiridos até a data do balanço.

Passivo circulante e não circulante

Demonstrados por valores conhecidos ou calculáveis, acrescidos, quando aplicável, dos correspondentes encargos e variações monetárias e cambiais incorridas até a data da elaboração das demonstrações contábeis.

Arrendamentos Operacionais

A empresa possui em vigência diversos contratos de arrendamento operacional, nos quais os arrendatários efetuam pagamento à Autoridade Portuária em parcelas mensais e trimestrais do aluguel pela exploração da área durante a vigência do contrato. Existe também a cobrança por serviços específicos prestados pela CODESP, cujos valores são determinados em conformidade com as tabelas tarifárias e os serviços utilizados por cada arrendatário. Todos os contratos possuem cláusula de movimentação mínima contratual (MMC), que é estabelecida tendo como parâmetro a logística de cada terminal. Os valores recebidos antecipadamente são reconhecidos à receita, em bases lineares, pela fruição do prazo de vigência do contrato.

Provisões para contingências

Uma provisão é reconhecida, em função de um evento passado, se houver uma obrigação legal ou construtiva que possa ser estimada de maneira confiável, e é provável que um recurso econômico seja exigido para liquidar a obrigação.

O reconhecimento, a mensuração e divulgação das provisões para contingências passivas são efetuados de acordo com os critérios definidos no Pronunciamento Técnico CPC 25 – “Provisões, passivos contingentes e ativos contingentes”. As contingências são classificadas entre (i) prováveis, para as quais são constituídas provisões; (ii) possíveis, que somente são divulgadas sem que sejam provisionadas; e (iii) remotas, que não requerem provisão nem divulgação. O detalhamento dos valores está demonstrado na nota explicativa nº 18.

Imposto de Renda e contribuição social - corrente e diferido

Impostos correntes

A provisão para imposto de renda e contribuição social foi efetuada com base no lucro tributável do exercício. O valor do imposto de renda foi constituído com base na alíquota de 15%, acrescida do adicional de 10% sobre o lucro anual excedente a R\$ 240. O valor da contribuição social foi calculado à alíquota de 9% do lucro tributável para aquela contribuição.

Impostos diferidos

São calculados e registrados com base nas alíquotas efetivas vigentes na data de elaboração das demonstrações financeiras, de acordo com o regime de competência, em sua totalidade sobre as diferenças entre os ativos e passivos reconhecidos para fins fiscais e os correspondentes valores reconhecidos nas demonstrações contábeis. O imposto de renda e contribuição social diferidos são reconhecidos somente quando seja provável que existirá base tri-

butável para utilização das diferenças temporárias e prejuízos fiscais. A constituição do imposto de renda diferido esta em conformidade com o disposto no CPC 32 e o detalhamento está demonstrado na nota explicativa nº 32.1.

Receitas e despesas financeiras

As receitas financeiras são contabilizadas pelo regime de competência e representam os juros efetivos auferidos sobre contas a receber liquidados após o vencimento e os ganhos com aplicações financeiras. As despesas financeiras representam os juros efetivos incorridos com empréstimos ou outras transações financeiras. Para atender às disposições societárias, as despesas com os juros sobre capital próprio a serem imputados aos dividendos mínimos e obrigatórios são contabilizados como despesas financeiras, sendo revertidas para lucros acumulados por ser, em essência, distribuição de resultado.

Uso de estimativas

A elaboração das demonstrações contábeis requer que a Administração use estimativas e premissas que afetam os montantes apresentados de ativos e passivos, assim como os valores de receitas, custos e despesas. Ativos e passivos significativos sujeitos a essas estimativas e premissas incluem o valor residual do ativo imobilizado, perdas estimadas com créditos de liquidação duvidosa e provisão para riscos tributários, trabalhistas e cíveis. A liquidação poderá resultar em valores diferentes dos estimados, considerando as imprecisões decorrentes dos procedimentos de sua determinação.

Demonstração do valor adicionado

Tem por finalidade evidenciar a riqueza criada pela Companhia e sua distribuição durante determinado período e é apresentada, conforme requerido pela legislação societária brasileira, como parte de suas demons-

trações contábeis e como informação suplementar às demonstrações contábeis.

A demonstração do valor adicionado foi preparada com base em informações obtidas dos registros contábeis que servem de base de preparação das demonstrações contábeis e conforme disposições contidas no CPC 09 – Demonstração do Valor Adicionado. Em sua primeira parte apresenta a riqueza criada pela Sociedade, representada pelas receitas (receita bruta de vendas, as outras receitas e os efeitos da provisão de créditos de liquidação duvidosa), pelos insumos adquiridos de terceiros (custo das vendas e aquisições de materiais, energia e serviços de terceiros, inclusive os tributos incluídos no momento da aquisição, os efeitos da depreciação e amortização) e pelo valor adicionado recebido de terceiros (receitas financeiras e outras receitas). A segunda parte da demonstração apresenta a distribuição da riqueza entre pessoal, impostos, taxas e contribuições, remuneração de capitais de terceiros e remuneração de capitais próprios.

4. ADEQUAÇÃO ÀS NORMAS INTERNACIONAIS DE CONTABILIDADE

Com o advento das Leis nºs 11.638/07 e 11.941/09 e os pronunciamentos do Conselho Federal de Contabilidade, por obrigatoriedade, devem ser implementadas as adequações de acordo com as normas internacionais de contabilidade, observando os dispositivos aplicáveis através dos pronunciamentos emitidos pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis.

Os registros contábeis não atendem ao disposto conforme abaixo:

CPC 33 – Benefícios a empregados: A empresa é patrocinadora de plano de pensão multipatrocinado de benefício definido. Considerando os fatos e eventos em controverso existentes entre as partes e as discrepâncias de valores e de critérios utilizados para apuração dos dados apresentados pelas consultorias contratadas pelas partes, o valor do déficit atuarial declarado pelo Instituto PORTUS não está quantificado integralmente nas demonstrações financeiras.

5. CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

a) Caixa e equivalentes de caixa

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Caixa e saldo em bancos	16.731	12.800
Aplicações financeiras	41.165	245.058
Total	<u>57.896</u>	<u>257.858</u>

b) Natureza das aplicações financeiras

As aplicações financeiras estão substancialmente representadas por cotas em fundo de investimento de renda fixa. Na elaboração do fluxo de caixa, essas aplicações foram consideradas como equivalentes de caixa por possuírem liquidez imediata e por estarem sujeitas a um risco insignificante de mudança de valor, as quais são registradas pelos valores de custo, acrescidos dos rendimentos auferidos até a data do balanço, que não excedem o seu valor de mercado ou

de realização. A política de aplicação de recursos da Companhia considera que todas as aplicações financeiras são de curto prazo e não são consideradas como atividades de investimento, designando essas aplicações como ativos mantidos para negociação.

	2014	2013	Rentabilidade
Fundo de renda fixa – BB	21.935	174.772	97,49% do CDI
Fundo de Renda fixa – CEF	8.454	60.186	96,35% do CDI
NTN-B	10.657	9.991	IPCA + 6% a.a
NTN-P	119	109	TR + 6% a.a
	41.165	245.058	

6. VALORES VINCULADOS À APLICAÇÃO EM INFRAESTRUTURA

O Governo Federal através do Sistema Integrado de Administração Financeira – SIAFI remete valores previstos no orçamento de investimentos da CODESP, cuja contrapartida é efetuada em créditos da União para aumento de capital. A nota explicativa nº 22 complementa a informação em relação aos valores recebidos em 2014.

Os valores encaminhados estão aplicados no mercado financeiro e são utilizados estritamente, para pagamento das obras e/ou aquisições previstas nas ações do orçamento de investimento, e não integram as disponibilidades no fluxo de caixa em razão da

vinculação com gastos específicos.

No decorrer do ano de 2014 a empresa liquidou obrigações contratuais no montante de R\$ 33.971 com recursos oriundos das suas atividades operacionais, e que deveriam ter sido encaminhados pelo Tesouro Nacional através do Sistema de Administração Financeira – SIAFI, conforme as ações previstas nas obras do Plano de Aceleração do Crescimento – PAC.

Dessa forma a empresa, em 31/12/2014, é credora da importância acima e os valores após o encaminhamento dos recursos serão transferidos para as disponibilidades financeiras sem nenhuma vinculação ou restrição para sua utilização.



7. CONTAS A RECEBER, LÍQUIDAS

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Valores a receber de serviços prestados	1.148.335	1.018.293
(-) Perdas estimadas c/créditos liquidação duvidosa	(359.986)	(322.125)
Total	788.349	696.168
Curto prazo	34.275	39.118
Longo prazo	754.074	657.050

O valor a receber da empresa Libra Terminal 35 S/A, corresponde a 94% do valor do contas a receber (92% em 2013), sendo que a constituição da provisão para perdas estimadas com esse arrendatário foi constituída para cobrir eventual decisão desfavorável na demanda judicial em curso. A decisão em primeiro grau foi integralmente favorável a esta Companhia, estando atualmente em fase recursal perante o Tribunal Regional Federal.

8. CRÉDITOS TRIBUTÁRIOS

O detalhamento dos créditos tributários está demonstrado no quadro abaixo:

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Saldo negativo de IRPJ	7.331	11.982
Saldo negativo de CSLL	1.776	3.782
Outros créditos tributários	246	242
	<u>9.353</u>	<u>16.006</u>

9. VALORES A RECEBER DA UNIÃO

Os recursos repassados pelo Porto de Santos para custeio dos Portos administrados sob convênio estão registrados no Ativo Realizável a Longo Prazo e estão registrados pelo valor líquido da constituição de provisão para perdas estimadas com o seu recebimento.

10. BENS DESTINADOS À ALIENAÇÃO

Os bens destinados à alienação são itens do baixados do ativo imobilizado e estão classificados no realizável a longo prazo, em razão de ser necessária a alienação dos mesmos através de leilão, e cujo trâmite não permite identificar, com absoluta certeza, se o processo será realizado nos próximos doze meses e se haverá interessados na aquisição dos lotes.

11. DEPÓSITOS JUDICIAIS

Representam ativos restritos da Companhia e estão relacionados a quantias depositadas e mantidas em juízo até a solução dos respectivos litígios e se referem basicamente a processos trabalhistas.

12. IMOBILIZADO, LÍQUIDO

	<u>2014</u>	<u>2013</u>	TAXAS DE DEPRECIÇÃO (%)
Mobiliário em geral	3.494	3.486	10,0
Veículos	341	362	10,0
Máquinas, motores e aparelhos	9.582	10.078	3,33 a 10,0
Equipamentos diversos	1.226	1.406	3,33 a 10,0
Outros bens móveis	216	231	4,0 a 12,5
Equipamentos de informática	9.334	12.075	20,0
Edifícios	35.626	36.834	2,0
Instalações	164.188	166.012	1,43 a 10,0
Vias de acesso terrestre	129.427	136.496	1,43 a 6,67
Infraestrutura terrestre	24.695	25.707	1,43 a 6,67
Infraestrutura aquaviária	42.594	42.594	-
Outras construções	581.619	429.043	1,43 a 6,67
Terrenos	4.424	4.424	-
Obras em andamento	399.901	278.843	-
Bens móveis industriais	10.842	12.185	3,33 a 10,0
Bens imóveis industriais	43.333	46.592	3,33 a 10,0
Total	<u>1.460.842</u>	<u>1.206.368</u>	

13. INTANGÍVEL

O valor de R\$ 6.644 (R\$ 2.429 em 2013) refere-se a licenças de softwares adquiridas e capitalizadas com base nos custos incorridos. Esses custos estão sendo amortizados pela vida útil estimada de cinco anos.

14. SEGUROS

Os valores segurados são determinados e contratados em bases técnicas que se estimam suficientes para cobertura de eventuais perdas decorrentes de sinistros com bens do ativo imobilizado da CODESP e com os bens da UNIÃO sob uso e guarda desta Companhia, e foram contratados para o período de 01-05-14 a 01-05-15.

A apólice de riscos operacionais tem cobertura contra danos materiais a bens móveis e imóveis da empresa e dos bens da União dos quais tem uso e guarda, abrangendo acidentes de natureza súbita e imprevista. Esta cobertura não contempla os bens móveis e imóveis localizados nas áreas arrendadas, cuja responsabilidade do seguro é exclusiva do arrendatário.

A apólice de responsabilidade civil tem a cobertura de danos causados a terceiros em decorrência das atividades desenvolvidas no cumprimento das obrigações da autoridade portuária, previstas na lei 12.815, de 05/06/2013.

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Riscos operacionais	421.725	412.297
Automóveis	11.400	11.600
Responsabilidade civil	30.500	30.500

15. SALÁRIOS, PROVISÃO E ENCARGOS SOCIAIS

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Salários a pagar	10.044	9.635
Provisão de férias	31.605	32.562
Encargos sociais	7.439	7.128
Outros	1.584	9.781
Total	<u>50.672</u>	<u>59.106</u>

16. IMPOSTOS E CONTRIBUIÇÕES A RECOLHER

	2014	2013
Imposto sobre circulação de mercadorias- ICMS	32	74
Retenção de tributos federais- Lei 10.833/03	3.107	3.947
Retenção para seguridade social - INSS	720	856
Imposto de renda retido na fonte - IRRF	7.814	8.155
Programa de integração social - PIS	935	987
Contribuição financiamento seg. social - COFINS	4.308	4.547
Imposto sobre serviços - ISS	1.070	1.052
Outros	-	274
Total - Curto prazo	<u>17.986</u>	<u>19.892</u>

17. EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS

	Moeda, Indexador e Taxa de Juros Anual	2014	2013
Moeda estrangeira	lene		
Financiamento de imobilizado	Var. Cambial+3,25%	<u>4.384</u>	<u>6.605</u>
Curto prazo		2.212	2.242
Longo prazo		2.172	4.363

Contrato de Financiamento, com aval do Governo Brasileiro, assinado com a Japan International Cooperation Agency – JICA – LOAN, através de seu representante financeiro The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd., com amortização e juros em parcelas semestrais e vencimento da última parcela em 20/09/2016.

18. PROVISÃO PARA RISCOS TRABALHISTAS, CÍVEIS E TRIBUTÁRIOS

A Companhia é parte em ações judiciais, decorrentes do curso normal das suas operações, envolvendo questões tributárias, trabalhistas e cíveis. A Administração, com base em informações de seus advogados, análise das demandas judiciais pendentes e, quanto às ações trabalhistas, experiências anteriores referentes aos valores reivindicados e efetivamente liquidados, constituiu provisão em montante considerado suficiente para cobrir as perdas esperadas com as ações em curso.

NATUREZA	2014	2013
Provisão cível (i)	150.429	122.743
Provisão trabalhista (ii)	166.684	184.406
Provisão Tributária	11.409	-
Total	<u>328.522</u>	<u>307.149</u>
Curto prazo	118.249	-
Longo prazo	210.273	307.149

(i) Refere-se basicamente a ações judiciais com pleito de atualização monetária e juros por pagamentos efetuados com atraso e ações judiciais de indenizações e lucros cessantes.

(ii) Refere-se às estimativas para os processos judiciais trabalhistas de diversas naturezas, cuja probabilidade de desfecho é considerada de perda provável por nossos advogados.

Em 31/12/2014, o montante estimado para processos judiciais, cujas probabilidades de perdas foram avaliadas como possíveis pelos advogados da empresa, representativos de contingências passivas relacionadas a questões trabalhistas foi de R\$ 264.427 (R\$ 254.259 em 2013) e para processos cíveis R\$ 51.106 (R\$ 22.014 em 2013).

O Superior Tribunal Federal - STF, de acordo com a decisão do Pleno (Recurso Extraordinário 253.472) confirmou o entendimento de

vários julgamentos efetuados anteriormente através da 1ª e 2ª Turmas daquele Tribunal referente à imunidade prevista no artigo 150 da Constituição Federal em relação ao IPTU incidente sobre os imóveis da União que estão sob o uso e guarda da CODESP. Os processos judiciais referentes a execuções fiscais de IPTU em andamento foram classificadas por nossos advogados como de perda remota.

19. PLANO DE PENSÃO

A Companhia é patrocinadora, juntamente com outras empresas do sistema portuário nacional, de plano de suplementação de aposentadoria e outros benefícios de risco a funcionários, através do PORTUS – Instituto de Seguridade Social, entidade fechada de previdência privada, fiscalizada pela Secretaria de Previdência Complementar do Ministério da Previdência e Assistência So-



cial. No atual plano de benefício definido, a aposentadoria é calculada pela diferença de (i) 80% do salário médio de participação dos últimos 12 (doze) meses indexados à variação do INPC até a data do início do benefício e (ii) o valor dos benefícios fornecidos pelo sistema oficial de previdência social. O salário de participação é limitado a 3 (três) vezes o limite máximo do salário de contribuição da Previdência Oficial. O déficit de responsabilidade da patrocinadora CODESP, conforme cálculo atuarial efetuado por empresa contratada pelo PORTUS para execução dos serviços de avaliação atuarial, é de R\$ 1.915.761 (R\$ 1.715.854 em 2013), valor esse não reconhecido pela CODESP, motivo pelo qual a questão está judicializada.

A Superintendência Nacional de Previdência Complementar – PREVIC, através da Portaria nº 459, de 22/08/2011, decretou intervenção na entidade.

As contribuições da empresa com base na folha salarial, referentes ao exercício de 2014, foram no montante de R\$ 15.258 (R\$ 14.748 em 2013).

20. ADICIONAL DE TARIFA PORTUÁRIA – ATP

O Adicional de Tarifa Portuária, extinto em 02/10/1996, foi uma taxa instituída para gerar recursos ao reaparelhamento, reforma e expansão de instalações portuárias e na sua vigência recolhido semanalmente a extinta empresa PORTOBRÁS. Em 2014, a CODESP recolheu ao Tesouro Nacional a importância de R\$ 51.365, com atualização monetária, correspondente aos valores arrecadados relativo ao encerramento de processo judicial com a Usiminas. O saldo remanescente é objeto de análise, para capitalização, pela Advocacia Geral da União.

21. OBRAS EFETUADAS POR ARRENDATÁRIOS

A empresa mantém contratos de arrendamentos operacionais, oriundos de processos licitatórios, de áreas e/ou instalações localizadas dentro do porto organizado, com disponibilização de infraestrutura mínima de acordo com a localização, definidas por configurações denominadas de “sítio padrão”, conforme a seguir descritas:

a) Sítio de Cais: plana, terraplenada (independente da resistência do solo), desimpedida, com profundidade adequada na região contígua ao estuário, com berço disponível em termos de obras civis (na sua forma mais econômica, porém operacional);

b) Sítio de Retro Área: plana, terraplenada, desimpedida, com acesso rodoviário pavimentado. Nos contratos cujas áreas existam investimentos negativos, ou seja, necessidade de investimentos para que se atinjam as condições mínimas exigidas nas regras descritas no “Sítio Padrão”, tais como aterros, recuperação do solo e construção de berços, os valores dessas obras, a serem realizadas pelo arrendatário, serão ressarcidos pela administração portuária, de acordo com o disposto nos respectivos contratos de arrendamento, no período do prazo contratual remanescente, a contar da data do aceite das obras, em parcelas mensais reajustadas.

Em 31/12/2014, o valor a ser ressarcido está demonstrado no quadro abaixo:

Arrendatário	Contrato nº	Desembolso até	Valor - R\$	Índice
Brasil Term. Portuário S/A	DP/024.2001	30/01/2027	139.040	IGP-M
Ecoporto Santos S/A	PRES/028.98	30/06/2023	13.703	TJLP
Total			152.743	
Curto Prazo			16.343	
Longo Prazo			136.400	

22. CRÉDITOS DA UNIÃO PARA AUMENTO DE CAPITAL

A União destina recursos ao programa de investimentos no Porto de Santos, com a contrapartida de crédito para aumento de capital. Os recursos recebidos pela CODESP, enquanto não capitalizados, sofrem a incidência de encargos financeiros com base na variação da taxa SELIC, conforme previsto no decreto 2.673/98. Em 2014, o saldo de 31/12/2013 foi reclassificado do patrimônio líquido para o passivo não circulante em razão de interpretação mais restritiva ao disposto no CPC 39.

	2014	2013
Saldo em 1º de janeiro	112.466	158.794
Aumento de capital no exercício	(21.480)	(158.746)
Créditos da UNIÃO no exercício	60.649	98.948
Encargos financeiros - Decreto 2673/98	16.444	13.470
Saldo em 31 de dezembro	<u>168.079</u>	<u>112.466</u>

23. RECEITA DIFERIDA

Os contratos de arrendamentos operacionais assinados com a Administração Portuária envolvem pagamentos parciais feitos antecipadamente, que são reconhecidos em base linear durante a vigência do contrato de arrendamento mercantil, conforme item 50 do CPC 06. No resultado do exercício foi reconhecida à receita a importância de R\$ 24.069 (R\$ R\$ 25.154 em 2013), conforme composição abaixo:

	2014	2013
Saldo em 1º de janeiro	440.616	461.967
Receita diferida no exercício	3.195	3.804
Apropriação à receita no exercício	(24.069)	(25.154)
Saldo em 31 de dezembro	<u>419.742</u>	<u>440.617</u>

24. PATRIMÔNIO LÍQUIDO

24.1 Capital Social Realizado

O Capital Social em 31 de dezembro de 2014 é representado por 130.803.254.311 ações ordinárias e 130.803.254.306 preferenciais, ambas as espécies nominativas, sem valor nominal e de classe única. O último aumento de capital foi efetuado pela AGE de 30/05/2014 com homologação na AGE de 24/10/2014.

24.2 Reservas de Lucros

Será proposto à Assembléia Geral de Acionistas, a ser realizada em 16/04/2015, o aumento do capital social no montante de R\$ 199.280, referente a capitalização dos lucros retidos nos exercícios de 2012 e 2013 e objeto da execução do orçamento de capital no exercício de 2014.

a) Reserva Legal:

Constituída à base de 5% do lucro líquido do exercício social antes de qualquer destinação, limitada a 20% do capital social, conforme artigo 193 da Lei das Sociedades por

Ações apresenta saldo de R\$ 28.306 (R\$ 27.223 em 2013);

b) Reserva de Retenção de Lucros:

É destinada à aplicação em investimentos previstos em orçamento de capital, em conformidade com o artigo 196 da Lei 6.404/76. Na proposta de destinação do resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2014 está prevista a retenção de lucros, no montante de R\$ 15.434 fundamentada em orçamento de capital elaborado pela Administração e aprovado pelo Conselho de Administração. Esse valor acrescido ao saldo remanescente da retenção de lucros efetuada em exercícios anteriores totaliza a importância de R\$ 50.892, que se destina a atender, parcialmente, o programa de investimentos estabelecido no orçamento de capital plurianual dos exercícios de 2015 a 2018, o qual será submetido à aprovação dos acionistas na Assembleia Geral Ordinária a ser realizada em 16/04/2015.

24.3 Dividendos propostos e/ou juros sobre o Capital Próprio

Aos acionistas é assegurado, estatutariamente, dividendo mínimo de 25% do lucro líquido do exercício, após a constituição da reserva legal de 5% do lucro termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações.

A Companhia tem a opção legal de atribuir aos acionistas juros calculados com base na TJLP sobre o patrimônio líquido, que são dedutíveis para fins tributários, podendo ser computados aos dividendos obrigatórios.

Para fins societários e contábeis, os juros sobre o capital próprio estão demonstrados como destinação do resultado diretamente no patrimônio líquido.

A proposta da distribuição de juros sobre capital próprio no montante de R\$ 5.145 está sendo encaminhada pela Administração da Companhia à aprovação dos acionistas na assembléia geral ordinária a ser realizada em 16/04/2015, calculada sobre o lucro base ajustado, demonstrada a seguir:

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Lucro líquido do exercício	21.662	142.316
Reserva legal (5%)	(1.083)	(7.116)
Ajustes ao lucro líquido	-	5
Lucro base para cálculo do dividendo	20.579	135.205
Dividendo mínimo obrigatório (25%)	5.145	33.801
Juros sobre capital próprio propostos	5.145	34.000





25. RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Receitas tarifárias		
- Utilização da infraestrutura portuária	299.490	310.223
- Utilização da infraestrutura terrestre	74.633	74.294
- Fornecimento de energia	24.628	26.262
- Outras receitas	10.418	13.321
Receitas de arrendamento		
- arrendamentos operacionais e aluguel	428.271	430.163
Impostos incidentes sobre vendas		
- Imposto sobre serviços - ISS	(11.519)	(11.817)
- Imposto sobre circulação de mercadorias - ICMS	(4.433)	(4.725)
- Programa de integração social - PIS	(13.813)	(14.084)
- Contribuição para financ. seguridade social - COFINS	(63.624)	(64.872)
Total	<u>744.051</u>	<u>758.765</u>

26. CUSTOS OPERACIONAIS

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Pessoal, encargos do trabalho e benefícios	157.225	145.814
Encargos sociais	50.926	43.401
Serviços de terceiros	152.758	79.476
Depreciação	33.712	28.575
Aluguéis	3.247	3.030
Utilidades, serviços e materiais	10.639	26.013
Total	<u>408.507</u>	<u>326.309</u>

27. DESPESAS ADMINISTRATIVAS E GERAIS

158

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Pessoal, encargos do trabalho e benefícios	95.109	87.833
Encargos sociais	18.829	17.751
Serviços de Terceiros	15.508	11.178
Aluguéis	7.870	6.219
Utilidades e serviços, materiais	13.379	6.279
Outras despesas	16.576	14.332
Total	<u>167.271</u>	<u>143.592</u>



28. RESULTADO FINANCEIRO

Receitas Financeiras	2014	2013
Juros e variação monetária	6.079	6.640
Rendimentos de aplicações financeiras	27.917	26.904
Outras	636	823
Subtotal	<u>34.632</u>	<u>34.367</u>
Despesas Financeiras		
Variação monetária e cambial	(15.515)	(17.940)
Juros pagos ou incorridos	(42.953)	(3.098)
	(58.468)	(21.038)
Resultado Financeiro, líquido	<u>(23.836)</u>	<u>13.329</u>

29. OUTRAS RECEITAS OPERACIONAIS

	2014	2013
Reversão de provisões	19.552	31.779
Venda de ativo imobilizado e sucata	603	124
Recuperação do fundo de pensão dos empregados	10.651	-
Diversas	394	2.597
Total	<u>31.200</u>	<u>34.500</u>



30. OUTRAS DESPESAS OPERACIONAIS

	2014	2013
Plano de pensão – insuficiência atuarial	4.711	7.197
Provisão para riscos trabalhistas, cíveis e tributários	77.550	48.993
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	51.557	62.473
Outras	2.647	3.724
	<u>136.465</u>	<u>122.387</u>

31. PARTICIPAÇÃO DOS EMPREGADOS NO RESULTADO - PLR

A empresa reconhece um passivo e uma despesa de participação nos resultados com base em uma fórmula que considera o lucro atribuível aos acionistas, vinculada ao alcance de metas operacionais e objetivos específicos, estabelecidos e aprovados no início de cada exercício. Não houve participação nos lucros em 2014, em função das metas atingidas serem inferiores a 80% da proposta constante do programa encaminhado e aprovado pelo DEST.

32. IMPOSTO DE RENDA E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL

32.1 Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos

Os valores de Imposto de Renda Pessoa Jurídica – IRPJ e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL diferidos são provenientes de diferenças temporárias, e foram calculados à alíquota de 34%. Os valores do imposto de renda e da contribuição social sobre o lucro líquido a pagar e a recuperação dos respectivos saldos diferidos decorrem da apuração de resultados tributáveis e da expectativa de realização das diferenças temporárias, porém essas projeções estão baseadas em premissas que podem apresentar variações em relação aos valores reais.

Os valores estão registrados no ativo não circulante, conforme regulamentação do CPC 26 – Apresentação das Demonstrações Contábeis. A origem dos impostos diferidos está detalhada no quadro abaixo:

	2014	2013
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	128.191	113.727
Provisão para perdas com investimentos	-	9
Provisão para riscos trabalhistas, cíveis e tributários	110.069	104.431
Impostos diferidos	238.260	218.167

A Administração, com base em suas projeções de lucros tributáveis futuros, estima que os créditos tributários registrados serão realizados como abaixo:

2015	40.205
2016	15.970
2017	60.969
2018	23.110
2019	23.681
2020 em diante	74.325

32.2 Reconciliação da despesa de imposto de renda e contribuição social

	2014	2013
Lucro antes do imposto de renda	39.171	205.805
Imposto de renda e contribuição social à alíquota de 34%	(13.318)	(69.974)
(Adições) e exclusões permanentes		
Benefício fiscal de juros sobre o capital próprio	1.749	11.560
Incentivos fiscais	996	1.332
Outras exclusões permanentes	3.228	24
Plano de pensão e benefícios pós-emprego	(4.260)	(5.165)
Encargos de depreciação – IPC/BTNf	(130)	(139)
Outras adições permanentes	(5.775)	(1.128)
Imposto de renda e contribuição social do exercício	(17.510)	(63.490)
Tributos sobre o lucro contabilizados:		
Imposto de renda corrente	(27.283)	(44.107)
Contribuição social corrente	(10.320)	(17.435)
Imposto de renda e contribuição social diferido	20.093	(1.948)
Total	(17.510)	(63.490)
Taxa efetiva	44,70%	30,85%

33. REMUNERAÇÃO PAGA A ADMINISTRADORES E EMPREGADOS

As remunerações mensais (base: dezembro/2014) pagas pela Empresa aos seus dirigentes e funcionários, incluídas todas as vantagens e benefícios efetivamente percebidos, foram:

ADMINISTRADORES	em reais
- maior remuneração	34.938,08
EMPREGADOS	
- maior remuneração	30.738,94
- menor remuneração	1.154,68
- salário médio	10.221,59



ANGELINO CAPUTO E OLIVEIRA
Diretor Presidente

ALENCAR S. DA COSTA
Diretor de Administração e Finanças

JOSÉ MANOEL GATTO DOS SANTOS
Diretor de Desenvolvimento Comercial

LUIS CLAUDIO SANTANA MONTENEGRO
Diretor de Planejamento Estratégico e Controle

PAULINO MOREIRA DA SILVA VICENTE
Diretor de Infraestrutura e Execução de Obras

EUGÊNIO CARVALHO
Superintendente Financeiro

MARIO SERGIO RODRIGUES ALONSO
Gerente de Contabilidade . CRC 1SP135973/O-6





PARECER DOS AUDITORES
INDEPENDENTES



PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES

RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Aos
Administradores e Acionistas da
COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
Santos - SPE

Examinamos as demonstrações financeiras da COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO - CODESP, que compreendem o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2014 e as respectivas demonstrações do resultado, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa e do resultado abrangente para o exercício findo naquela data, assim como o resumo das principais práticas contábeis e demais notas explicativas.

RESPONSABILIDADE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

A Administração da COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO – CODESP é responsável pela elaboração e adequada apresentação dessas demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e pelos controles internos que ela determinou como necessários para permitir a elaboração de demonstrações financeiras livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro.

RESPONSABILIDADE DOS AUDITORES INDEPENDENTES

Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações financeiras com base em nossa auditoria, conduzida de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria. Essas normas requerem o cumprimento das exigências éticas pelos auditores e que a auditoria seja planejada e executada com o objetivo de obter segurança razoável de que as demonstrações financeiras estão livres de distorção relevante.

Uma auditoria envolve a execução de procedimentos selecionados para obtenção de evidência a respeito dos valores e divulgações apresentados nas demonstrações financeiras. Os procedimentos selecionados dependem do julgamento do auditor, incluindo a avaliação dos riscos de distorção relevante nas demonstrações financeiras, independentemente se causada por fraude ou erro. Nessa avaliação de riscos, o auditor considera os controles internos relevantes para a elaboração e adequada apresentação das demonstrações financeiras da entidade para planejar os procedimentos de auditoria que são apropriados nas circunstâncias, mas não para fins de expressar uma opinião sobre a eficácia desses controles internos da Companhia. Uma auditoria inclui, também, a avaliação da adequação das práticas contábeis utilizadas e a razoabilidade das estimativas contábeis feitas pela administração, bem como a avaliação da apresentação das demonstrações financeiras tomadas em conjunto.

Acreditamos que a evidência de auditoria obtida é suficiente e apropriada para fundamentar nossa opinião com ressalva.

BASE PARA OPINIÃO COM RESSALVA

A Companhia é patrocinadora, juntamente com outras empresas do sistema portuário nacional, de plano de suplementação de aposentadoria e outros benefícios de risco a funcionários, através do PORTUS – Instituto de Seguridade Social, entidade fechada de previdência privada, fiscalizada pela Secretaria de Previdência Complementar do Ministério da Previdência e Assistência Social. No atual plano de benefício definido, a aposentadoria é calculada pela diferença de (i) 80% do salário médio de participação dos últimos 12 (doze) meses indexados à variação do INPC até a data do início do benefício e (ii) o valor dos benefícios fornecidos pelo sistema oficial de previdência social. O salário de participação é limitado a 3 (três) vezes o limite máximo do salário de contribuição da Previdência Oficial. O déficit de responsabilidade da patrocinadora CODESP, conforme cálculo atuarial efetuado por empresa contratada pelo

PORTUS para execução dos serviços de avaliação atuarial, é de R\$ 1.915.761.137,00, valor esse não reconhecido pela Companhia, motivo pelo qual a questão está judicializada.

A Superintendência Nacional de Previdência Complementar – PREVIC, através da Portaria nº 459, de 22/08/2011, decretou intervenção na entidade.

As contribuições da empresa com base na folha salarial, referentes ao exercício de 2014, foram no montante de R\$ 15.258.343,36.

Considerando os fatos anteriormente expostos, os quais estão divulgados na nota explicativa 19, face às incertezas do quantum a ser reconhecido relativo ao déficit do PORTUS, o mesmo não está adequadamente reconhecido nas demonstrações financeiras da Companhia, não atendendo assim o requerido pela NBC TG 33 – Benefícios a Empregados.

OPINIÃO COM RESSALVA

Em nossa opinião as demonstrações financeiras acima referidas, exceto pelos efeitos do assunto tratado no parágrafo de "Base para Opinião com Ressalva", apresentam adequadamente, em seus aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO – CODESP em 31 de dezembro de 2014, o desempenho de suas operações, as mutações do seu patrimônio líquido e os seus fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

OUTROS ASSUNTOS

Demonstração do Valor Adicionado

Examinamos, também, a Demonstração do Valor Adicionado (DVA), referente ao exercício findo em 31/12/2014, cuja apresentação é requerida pela legislação societária brasileira para companhias abertas e como informação complementar pelas IFRS que não requerem a apresentação da DVA. Essa demonstração foi submetida aos mesmos procedimentos de auditoria descritos anteriormente e, em nossa opinião, está adequadamente apresentada, em seus aspectos relevantes, em relação às demonstrações financeiras tomadas em conjunto.

Auditoria dos valores referentes ao exercício anterior

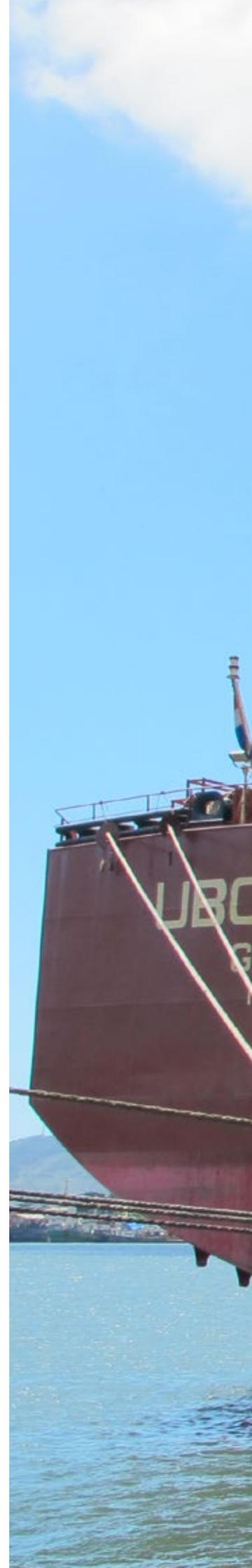
Os valores correspondentes ao exercício findo em 31/12/2013 foram auditados por outros auditores independentes, cujo relatório datado de 28 de fevereiro de 2014, foi emitido com ressalva idêntica a aqui apresentada quanto a participação no PORTUS, e, "Em virtude da troca do sistema, no final do exercício encerrado em 31/12/2013, não foi possível obter informações suficientes para analisar os processos de compras, havendo limitação de escopo. Por esse motivo, deixamos de opinar sobre esse tema. E ênfase quanto aos bens do Ativo Imobilizado registrados em "Benfeitorias em Imóveis de Terceiros".

Santos, SP, 27 de fevereiro de 2015.

MACIEL AUDITORES S/S
2CRC/RS 005460/O-0 "S" SP
ROGER MACIEL DE OLIVEIRA

1CRC RS 71.505/O- 3 "S" SP
Responsável Técnico

ROSANGELA PEREIRA PEIXOTO
1CRC RS 65.932/O-7 "S" SP
Responsável Técnica

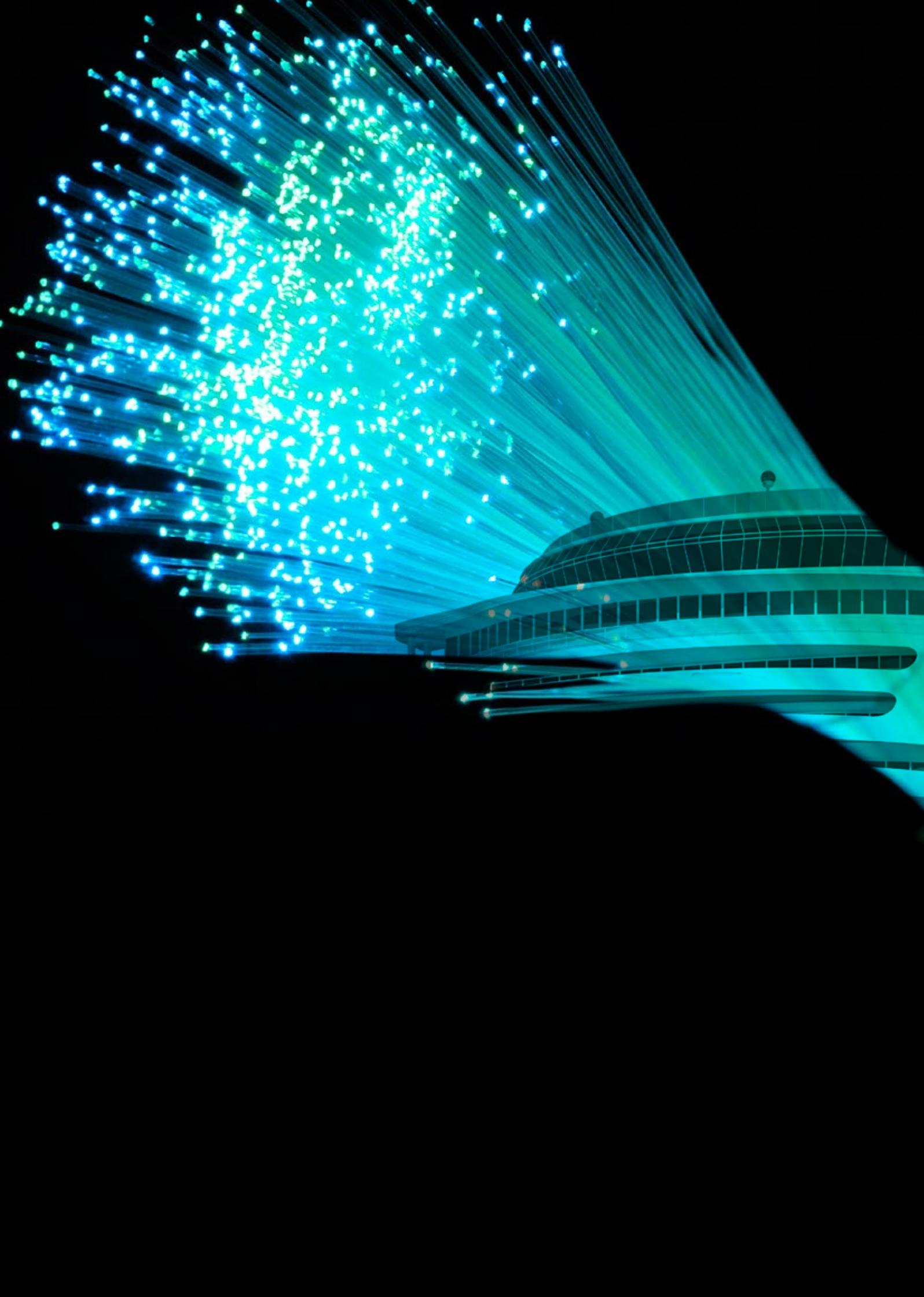




COTTAWA
BRONINGEN
IMO 9463633



17.
18.
15.





PARECERES DOS ÓRGÃOS COLEGIADOS



PARECER DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO da COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO – CODESP, após analisar, decide aprovar os documentos e procedimentos descritos a seguir, recomendando o seu encaminhamento à Assembleia Geral de Acionistas.

1. As Demonstrações Financeiras relativas ao exercício encerrado em 31-12-2014.
2. Destinação do resultado do exercício de 2014, no montante de R\$ 21.661.556,90 (vinte e um milhões, seiscentos e sessenta e um mil, quinhentos e cinquenta e seis reais e noventa centavos) conforme a seguir:
 - distribuição de dividendos aos acionistas, na forma de juros sobre o capital próprio, no montante de R\$ 5.145.000,00 (cinco milhões, cento e quarenta e cinco mil reais);
 - constituição de reservas, abaixo mencionadas, no total de R\$ 16.516.556,90 (dezesesseis milhões, quinhentos e dezesseis mil, quinhentos e cinquenta e seis reais e noventa centavos), proveniente do saldo remanescente do resultado do exercício após juros de capital próprio propostos:

Reserva Legal a importância de R\$ 1.083.077,85 (um milhão, oitenta e três mil, setenta e sete reais e oitenta e cinco centavos); e,

Reserva de Retenção de Lucros a importância de R\$ 15.433.479,05 (quinze milhões, quatrocentos e trinta e três mil, quatrocentos e setenta e nove reais e cinco centavos) para atender, parcialmente, às necessidades de recursos previstas no programa plurianual de investimentos, com recursos próprios, no valor de R\$ 157.405.300,00 (cento e cinquenta e sete milhões, quatrocentos e cinco mil e trezentos reais), conforme orçamento de capital da Companhia para o período de 2015 a 2018.

Destinação do resultado de 2014:

Lucro líquido do exercício	21.661.556,90
(-) Reserva Legal	(1.083.077,85)
(-) Juros sobre capital próprio propostos	(5.145.000,00)
(-) Reserva de Retenção de Lucros	(15.433.479,05)
Lucros Acumulados	-

3. Proposta de aumento do Capital Social da Empresa, de R\$ 1.147.794.239,65 (um bilhão, cento e quarenta e sete milhões, setecentos e noventa e quatro mil, duzentos e trinta e nove reais e sessenta e cinco centavos) para R\$ 1.347.073.977,60 (um bilhão, trezentos e quarenta e sete milhões, setenta e três mil, novecentos e setenta e sete reais e sessenta centavos) sem alteração do número de ações, mediante capitalização do montante de R\$ 199.279.737,95 (cento e noventa e nove milhões, duzentos e setenta e nove mil, setecentos e trinta e sete reais e noventa e cinco centavos), referente ao valor executado em investimentos no ano calendário de 2014.

4. Orçamento plurianual de capital, com recursos próprios, para o período de 2015 a 2018, com valor de R\$ 157.405.300,00 (cento e cinquenta e sete milhões, quatrocentos e cinco mil e trezentos reais).

5. Proposta de manutenção no patrimônio líquido, em reserva de retenção de lucros, o valor de R\$ 35.458.769,18 (trinta e cinco milhões, quatrocentos e cinquenta e oito mil, setecentos e sessenta e nove reais e dezoito centavos) relativo ao saldo remanescente da retenção de lucros do exercício de 2013, para atender e suplementar, parcialmente, as necessidades de recursos previstas no programa plurianual de investimentos, conforme do orçamento de capital da Companhia para os exercícios de 2015 a 2018.

Santos, 10 de março de 2015

GUILHERME PENIN SANTOS DE LIMA

Presidente do Conselho

ANGELINO CAPUTO E OLIVEIRA

Conselheiro

NOEL DORIVAL GIACOMITTI

Conselheiro

EGÉFERSON DOS SANTOS CRAVEIRO

Conselheiro

JULIO ALVAREZ BOADA

Conselheiro

MARCIO LUIZ BERNARDES CALVES

Conselheiro

JOÃO DE ANDRADE MARQUES

Conselheiro

PARECER DO CONSELHO FISCAL

“O CONSELHO FISCAL da COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO – CODESP, no uso de suas atribuições legais e estatutárias, examinou o Relatório da Administração, bem como o Balanço Patrimonial e demais Demonstrações Contábeis da Sociedade relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2014, à vista do Parecer dos Auditores Independentes – MACIEL AUDITORES, de 27.02.2015, cujo ponto ressaltado e/ou enfatizado no âmbito de cada um dos referidos documentos também está relatado na Nota Explicativa nº 19. Opina favoravelmente à aprovação das referidas propostas a serem submetidas a discussão e votação na Assembleia Geral de Acionistas.

Tomou, ainda, conhecimento das seguintes proposições:

1. Destinação do resultado do exercício de 2014, no montante de R\$ 21.661.556,90 (vinte e um milhões, seiscentos e sessenta e um mil, quinhentos e cinquenta e seis reais e noventa centavos) conforme a seguir:

- distribuição de dividendos aos acionistas, na forma de juros sobre o capital próprio, no montante de R\$ 5.145.000,00 (cinco milhões, cento e quarenta e cinco mil reais);
- constituição de reservas, abaixo mencionadas, no total de R\$ 16.516.556,90 (dezesseis milhões, quinhentos e dezesseis mil, quinhentos e cinquenta e seis reais e noventa centavos), proveniente do saldo remanescente do resultado do exercício após juros de capital próprio propostos:

Reserva Legal: a importância de R\$ 1.083.077,85 (um milhão, oitenta e três mil, setenta e sete reais e oitenta e cinco centavos); e

Reserva de Retenção de Lucros a importância de R\$ 15.433.479,05 (quinze milhões, quatrocentos e trinta e três mil, quatrocentos e setenta e nove reais e cinco centavos) para atender, parcialmente, às necessidades de recursos previstas no programa plurianual de investimentos, com recursos próprios, no valor de R\$ 157.405.300,00 (cento e cinquenta e sete milhões, quatrocentos e cinco mil e trezentos reais), conforme orçamento de capital da Companhia para o período de 2015 a 2018.

Destinação do resultado de 2014:

Lucro líquido do exercício	21.661.556,90
(-) Reserva Legal	(1.083.077,85)
(-) Juros sobre capital próprio propostos	(5.145.000,00)
(-) Reserva de Retenção de Lucros	(15.433.479,05)
Lucros Acumulados	-

2. Proposta de aumento do Capital Social da Empresa, de R\$ 1.147.794.239,65 (um bilhão, cento e quarenta e sete milhões, setecentos e noventa e quatro mil, duzentos e trinta e nove reais e sessenta e cinco centavos) para R\$ 1.347.073.977,60 (um bilhão, trezentos e quarenta e sete milhões, setenta e três mil, novecentos e setenta e sete reais e sessenta centavos) sem altera-

ção do número de ações, mediante capitalização do montante de R\$ 199.279.737,95 (cento e noventa e nove milhões, duzentos e setenta e nove mil, setecentos e trinta e sete reais e noventa e cinco centavos), referente ao valor executado em investimentos no ano calendário de 2014.

3. Orçamento plurianual de capital, com recursos próprios, para o período de 2015 a 2018, com valor de R\$ 157.405.300,00 (cento e cinquenta e sete milhões, quatrocentos e cinco mil e trezentos reais).

4. Proposta de manutenção no patrimônio líquido, em reserva de retenção de lucros, o valor de R\$ 35.458.769,18 (trinta e cinco milhões, quatrocentos e cinquenta e oito mil, setecentos e sessenta e nove reais e dezoito centavos) relativo ao saldo remanescente da retenção de lucros do exercício de 2013, para atender e suplementar, parcialmente, as necessidades de recursos previstas no programa plurianual de investimentos, conforme do orçamento de capital da Companhia para os exercícios de 2015 a 2018.

O Conselho Fiscal ratifica as ressalvas apontadas pela Auditoria Independente e acrescenta as seguintes observações em relação ao exercício de 2014:

a) Considera a evolução da situação econômica e financeira da CODESP preocupante e entende necessária a adoção de medidas saneadoras de forma a equilibrar a saúde econômica e financeira da Companhia.

b) Ressalta, a exemplo do exercício anterior, que a não solução da pendência administrativa e judicial existente entre a CODESP e a arrendatária Libra Terminal 35 S.A. causa consideráveis impactos financeiros.

Adicionalmente, por unanimidade, manifesta-se favoravelmente à submissão das propostas contidas nos itens 1, 2, 3 e 4 acima mencionados à Assembleia Geral de acionistas, na forma apresentada pelo Conselho de Administração.

Santos, 10 de março de 2015.

HERBERT MARCUSE MEGEREDO LEAL

Presidente

FABIANA VIEIRA LIMA

Conselheira

VALTER CASIMIRO SILVEIRA

Conselheiro

MARTIN ARON

Conselheiro

MARCELLO EDUARDO RATTON FERREIRA

Conselheiro

PARECER DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

“O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO da COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO – CODESP, tendo examinado o Relatório da Administração referente ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2014, aprova o referido documento, recomendando o seu encaminhamento à Assembleia Geral dos Acionistas.

Santos, 10 de março de 2015.

GUILHERME PENIN SANTOS DE LIMA

Presidente do Conselho

ANGELINO CAPUTO E OLIVEIRA

Conselheiro

NOEL DORIVAL GIACOMITTI

Conselheiro

EGÉFERSON DOS SANTOS CRAVEIRO

Conselheiro

JULIO ALVAREZ BOADA

Conselheiro

MARCIO LUIZ BERNARDES CALVES

Conselheiro

JOÃO DE ANDRADE MARQUES

Conselheiro





The background is a dark blue gradient with numerous diagonal light streaks and circular bokeh spots in various shades of blue and white, creating a sense of depth and movement.

GRUPO DE TRABALHO



Componentes

Francisco Vilardo Neto (Coordenador)
Agostinho de Souza Filho
Célia Regina de Souza
Cláudio Antonio Teixeira Bastos
Daniel dos Santos Silva Costa
Fábio Lucas do Couto
Gilmar Garcia Simão
Isnardo Ramalho Villarroel
José Manoel Gatto dos Santos
Letícia Masutani Forni
Nilton Lopes
Sérgio Saraiva Coelho

Fotos

Sérgio Saraiva Coelho
Sérgio Furtado
Paulo Silveira Pinto

