

# RELATÓRIO ANUAL DE ADMINISTRAÇÃO 2016

Órgãos Colegiados.....	2
Diretoria Executiva.....	3
Declarações.....	4
Palavra da Diretoria.....	5
Perfil da Empresa.....	7
Estrutura Organizacional.....	8
Modernização da gestão portuária.....	14
Fundação CENEP.....	15
Gestão de Pessoas.....	16
Guarda Portuária.....	18
Ações Jurídicas .....	19....
Operações Logísticas.....	20
Tecnologia da Informação .....	21
Mercado e Comunidade.....	24
Empreendimentos.....	43
Meio Ambiente.....	50
Desempenho Econômico.....	56

## Conselho de Administração

### Presidente

#### **Luiz Fernando Garcia da Silva**

06/06/2016 - 31/12/2016

Representante do Min. dos Transportes,  
Portos e Aviação Civil

### Conselheiros

#### **Luiz Otávio Oliveira Campos**

01/01/2016 - 22/04/2016

Representante do Min. dos Transportes,  
Portos e Aviação Civil

#### **Rodrigo Mendes de Mendes**

01/01/2016 - 18/05/2016

Representante do Min. dos Transportes,  
Portos e Aviação Civil

#### **Noel Dorival Giacomitti**

01/01/2016 - 31/12/2016

Representante do Min. do Planejamento,  
Orçamento e Gestão

#### **Egéferson dos Santos Craveiro**

01/01/2016 - 31/12/2016

Representante do Min. dos Transportes,  
Portos e Aviação Civil

#### **Júlio Alvarez Boada**

01/01/2016 - 31/12/2016

Representante dos Acionistas Minoritários

#### **João de Andrade Marques**

01/01/2016 - 31/12/2016

Representante da Classe Trabalhadora

#### **Marcio Luiz Bernardes Calves**

01/01/2016 - 31/12/2016

Representante da Classe Empresarial

## Conselho Fiscal

### Presidente

#### **Eduardo de Castro**

01/01/2016 - 31/12/2016

Representante do Min. dos Transportes,  
Portos e Aviação Civil

### Conselheiros

#### **Diogo Peres Neto**

01/01/2016 - 24/06/2016

Representante do Min. dos Transportes,  
Portos e Aviação Civil

#### **Marcos Mesquita Mendes**

24/06/2016 - 31/12/2016

Representante do Min. dos Transportes,  
Portos e Aviação Civil

#### **Fabiana Vieira Lima**

01/01/2016 - 31/12/2016

Representante do Tesouro Nacional

#### **Marcello Eduardo Ratton Ferreira**

01/01/2016 - 31/12/2016

Representante dos Acionistas Minoritários  
(ações ordinárias)

#### **Martin Alexandre Aron**

01/01/2016 - 31/12/2016

Representante dos Acionistas Minoritários  
(ações preferenciais)

## Diretoria Executiva



**José Alex Botelho de Oliva, M.Sc.**

Diretor Presidente  
01/01/2016 - 31/12/2016



**Celino Ferreira da Fonseca**

Diretor Administrativo e Financeiro  
01/01/2016 - 08/04/2016

Diretor de Operações Logísticas  
14/07/2016 - 31/12/2016



**Antonio de Pádua de Deus Andrade**

Diretor de Engenharia  
01/01/2016 - 31/12/2016



**Hilário Seguin Dias Gurjao**

Diretor Administrativo e Financeiro  
30/06/2016 - 14/07/2016



**Cleveland S. Lofrano, M.Sc.**

Diretor de Operações Logísticas  
01/01/2016 - 14/07/2016

Diretor de Relações com o Mercado e Comunidade  
14/07/2016 - 31/12/2016



**Francisco José Adriano**

Diretor de Relações com o Mercado e Comunidade  
01/01/2016 - 14/07/2016

Diretor Administrativo e Financeiro  
14/07/2016 - 31/12/2016

## Missão

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

## 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 e 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.

Em um ano de mudanças e desafios nos cenários nacional e mundial, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) desenvolveu ações para manter a posição do Porto de Santos como o principal complexo portuário da América Latina. São ações e projetos que permitem não somente o recorde da participação na balança comercial brasileira - mesmo em momento de retração econômica, mas também a preparação do Porto para ser não somente o maior, mas o melhor porto para se operar.

Além das atribuições da Autoridade Portuária, a gestão da Codesp, através do compromisso de sua diretoria, voltou-se para o fortalecimento da relação porto-cidade. O Porto está dentro da cidade e a cidade fica junto ao Porto, então é importante que haja uma interação maior entre a cidade e porto em todos os seus aspectos, seja social, cultural, esportivo e ambiental.

Focada na qualidade de vida da região, a Autoridade Portuária, em uma de suas primeiras ações do ano, participou, em fevereiro, da mobilização nacional de combate ao mosquito *Aedes Aegypti*, transmissor das doenças dengue, zika e chikungunya. A importância da parceria entre porto e cidade, que estabeleceu um rigoroso programa de monitoramento e controle, possibilitou um balanço muito positivo de ações promovidas na região do porto e seu entorno.

A ação da Companhia Docas para fortalecer a relação entre o Porto e as cidades da região também foi marcada pelo apoio a entidades. Projetos sociais que valorizaram a Baixada Santista tiveram forte atenção por parte da Codesp. A empresa destinou parte do seu Imposto de

Renda para fundos sociais assistenciais da região. Foram contemplados o Fundo Estadual do Idoso de São Paulo e os Fundos Municipais do Direito da Criança e do Adolescente (FMDCA) das cidades de Santos, São Vicente, Guarujá, Cubatão e Bertioga.

As ações de médio e longo prazo integraram-se às ações imediatas que impactam diretamente as comunidades, como o patrocínio de eventos culturais, sociais e esportivos. A Codesp incentivou projetos que, associados à marca Porto de Santos, agregaram valor frente a um ou mais públicos de interesse, gerando reconhecimento institucional.

No relacionamento com outras entidades, um dos destaques foi a aula magna do curso de Gestão Portuária da Faculdade de Tecnologia (Fatec) Rubens Lara da Baixada Santista, ministrada em março pelo diretor presidente Alex Oliva, em evento aberto ao público no terminal de passageiros do Porto de Santos.

O relacionamento com o Exército Brasileiro foi estreitado, com visitas de autoridades militares à presidência da Codesp. É crescente a integração do Exército com a gestão do porto, tendo como exemplo a participação em reuniões na Comissão Local das Autoridades Anuentes do Porto de Santos (Claps).

Na relação permanente com os clientes do Porto de Santos, a Codesp retomou as reuniões do Comitê de Logística, participou do Comitê de Usuários de Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo (Comus) e do Conselho da Autoridade Portuária (CAP). Também promoveu a reformulação do Plano de Auxílio Mútuo do Porto de Santos (PAM),

visando à alteração de sua estrutura de funcionamento e o aprimoramento dos procedimentos de prevenção e atendimento a situações de emergência na área do Porto Organizado.

Ações objetivando a eliminação de riscos e condições inseguras foram intensificadas através de treinamento, capacitação, conscientização e integração dos profissionais envolvidos neste setor. Procuramos garantir condições necessárias para instalações seguras, atuando com agilidade e precisão nas situações de emergência.

Na área de Recursos Humanos, a Codesp iniciou participação no primeiro Comitê de Gênero do setor portuário. Composto por 16 integrantes e 16 suplentes, faz parte do Plano Nacional de Políticas para as Mulheres (PNPM) do Governo Federal. A empresa promoveu ação com depoimentos de funcionárias que atuam em profissões predominantemente masculinas. Na Companhia Docas, as mulheres são aproximadamente 13% do quadro de pessoal.

A diretoria executiva da Codesp aprovou, ainda, a abertura de concurso público para preenchimento de vagas em diversas funções do quadro de carreiras da empresa, com formações técnicas profissionalizantes, ensinos médio e superior. Está prevista, também, a formação de cadastro reserva. O concurso deve ocorrer em 2017.

A Codesp encerra o ano com uma retrospectiva de ações concluídas e o encaminhamento estável e seguro em

diversas empreendimentos, com destaque para os serviços de dragagem no Porto de Santos.

Tivemos a grata satisfação de resolver de forma definitiva os problemas de dragagem em Santos. Convivemos com a questão da indefinição da licitação da dragagem promovida pela Secretaria de Portos, algo que gerou certa imprevisibilidade e insegurança, destacando o trabalho da empresa, tanto do setor de engenharia como também das áreas jurídica e de licitação. Uma equipe extremamente competente que, em tempo hábil, permitiu a contratação de empresa altamente qualificada que agora garante cobertura e efetiva tranquilidade para a Codesp e nossos parceiros arrendatários, através de um contrato de um ano, prorrogável por mais cinco, gerando absoluta garantia na prestação do serviço de forma continuada.

Nas demais frentes, tivemos a conclusão de mais uma etapa do realinhamento do cais de Outeirinhos, principal obra portuária de construção de cais no país, que teve seu contrato suspenso. Trata-se de empreendimento de grande porte realizado com investimento do governo federal, na expectativa de estarmos contemplados para 2017 com pelo menos R\$100 milhões na Lei Orçamentária Anual, garantindo sua retomada.

Quanto a sistema viário, além do início da etapa entre o canal 4 e a Ponta da Praia, temos ainda projetos em andamento em conjunto com os governos do estado e municipal que demandam contrapartidas necessárias a sua realização.

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.

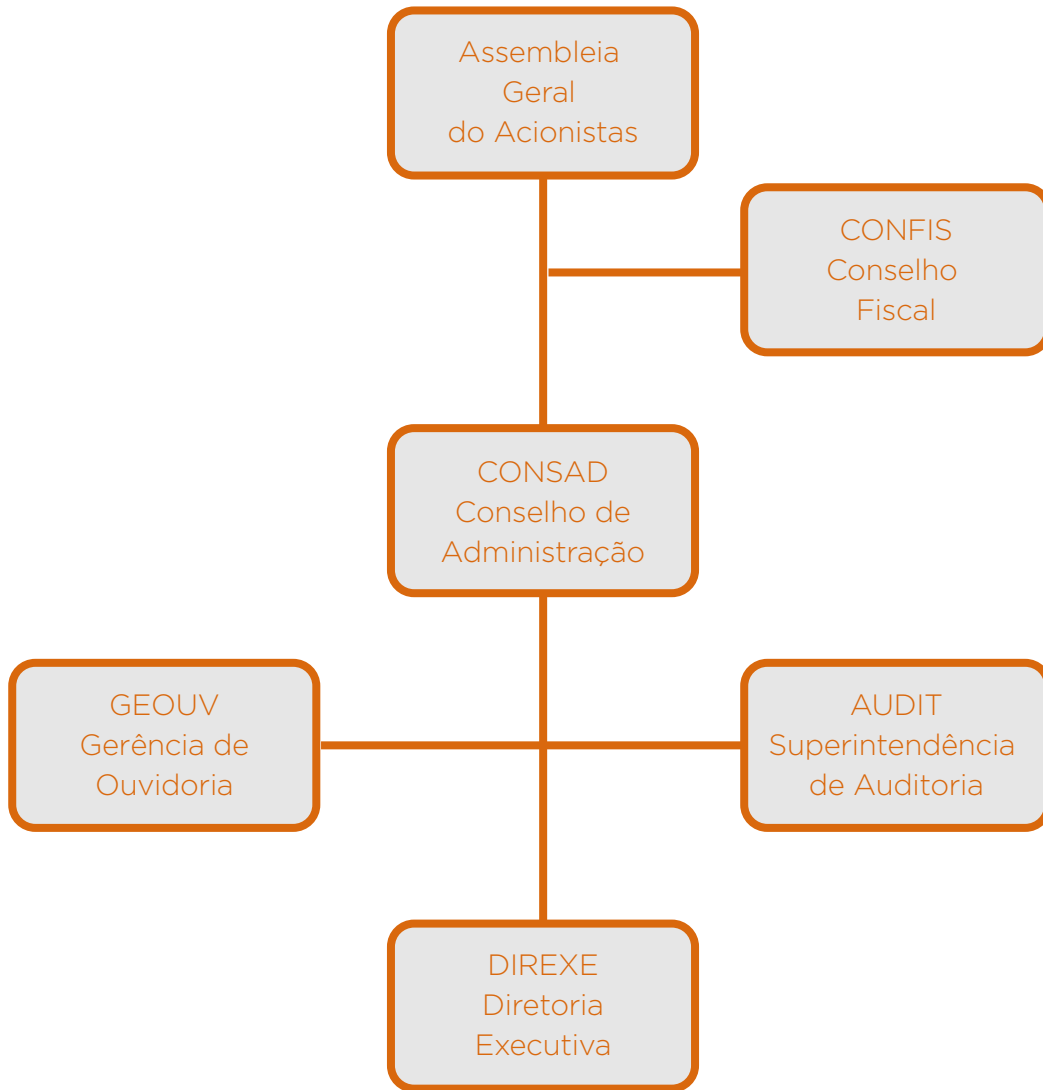
Por conta do Convênio de Descentralização nº 001/2015, celebrado com a SEP/PR, a Codesp continuou a ser responsável pela administração, exploração, operação e manutenção do Porto de Laguna (APL/SC) por mais 5 (cinco) anos a partir de 29 de dezembro de 2015.

O capital social da Codesp é de R\$ 1.414.100.154,80, correspondentes a 273.765.717.017 ações sem valor nominal, sendo 136.882.858.511 ordinárias e 136.882.858.506 preferenciais, ambas as espécies nominativas e de classe única, autorizado pela Assembleia Geral Extraordinária (AGE) realizada em

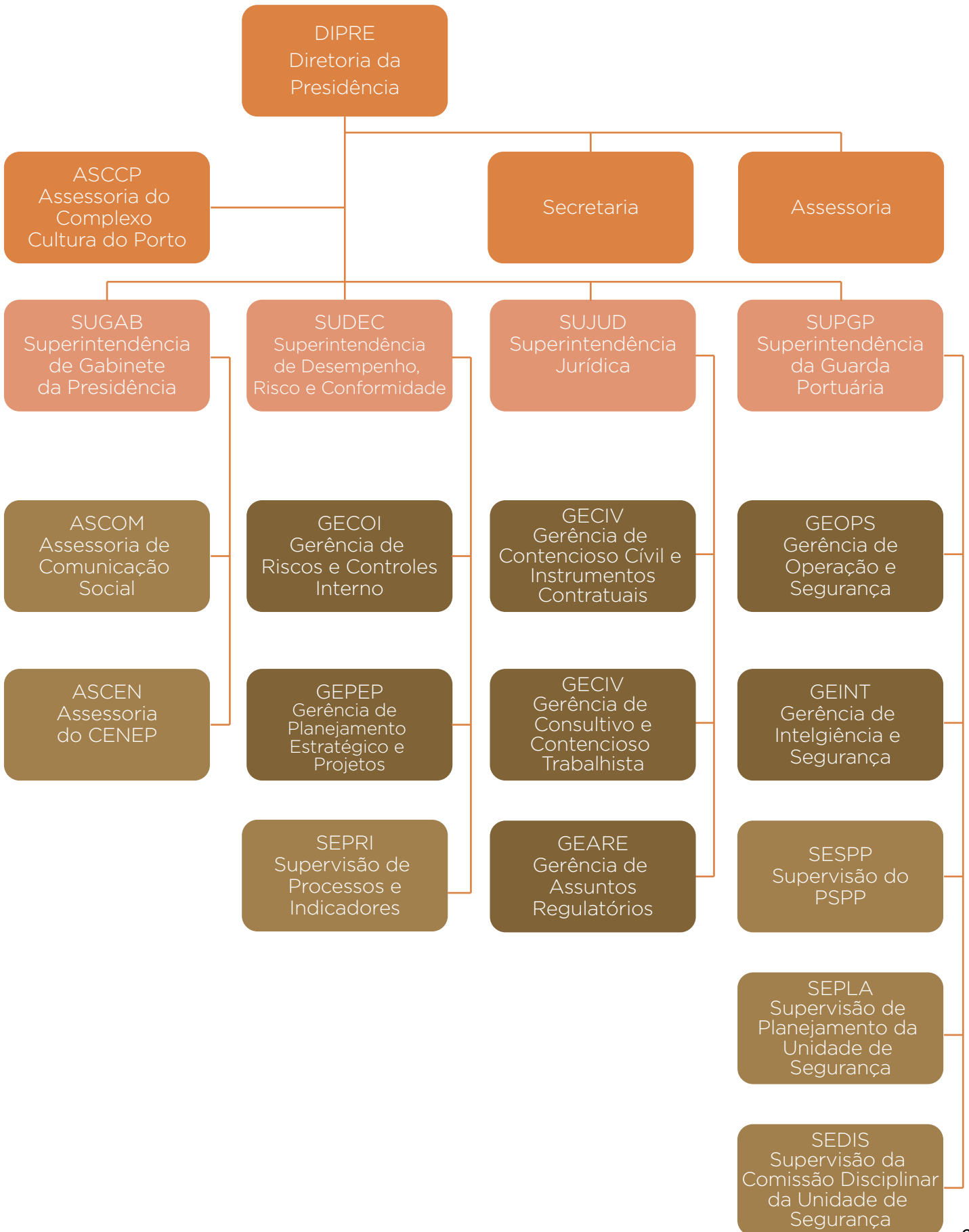
19/06/2015 e homologado na AGE de 27/11/2015, sendo a União Federal a acionista majoritária, com 99,97% das ações.

O Porto de Santos tem uma extensão de cais de, aproximadamente, 16 quilômetros e área útil total de 7,8 milhões de metros quadrados. Conta com 55 terminais marítimos e retroportuários e 66 berços de atracação, dos quais 11 são de terminais privados (Cutrale, Dow Química, Usiminas, Tiplam, Saipem e Embraport). Ao longo das duas margens do estuário, podemos 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, veículos e contêiner); 1 movimentação de carga offshore. O canal de navegação foi aprofundado para -15 metros, e alargado, em seu trecho mais estreito, para 220 metros.

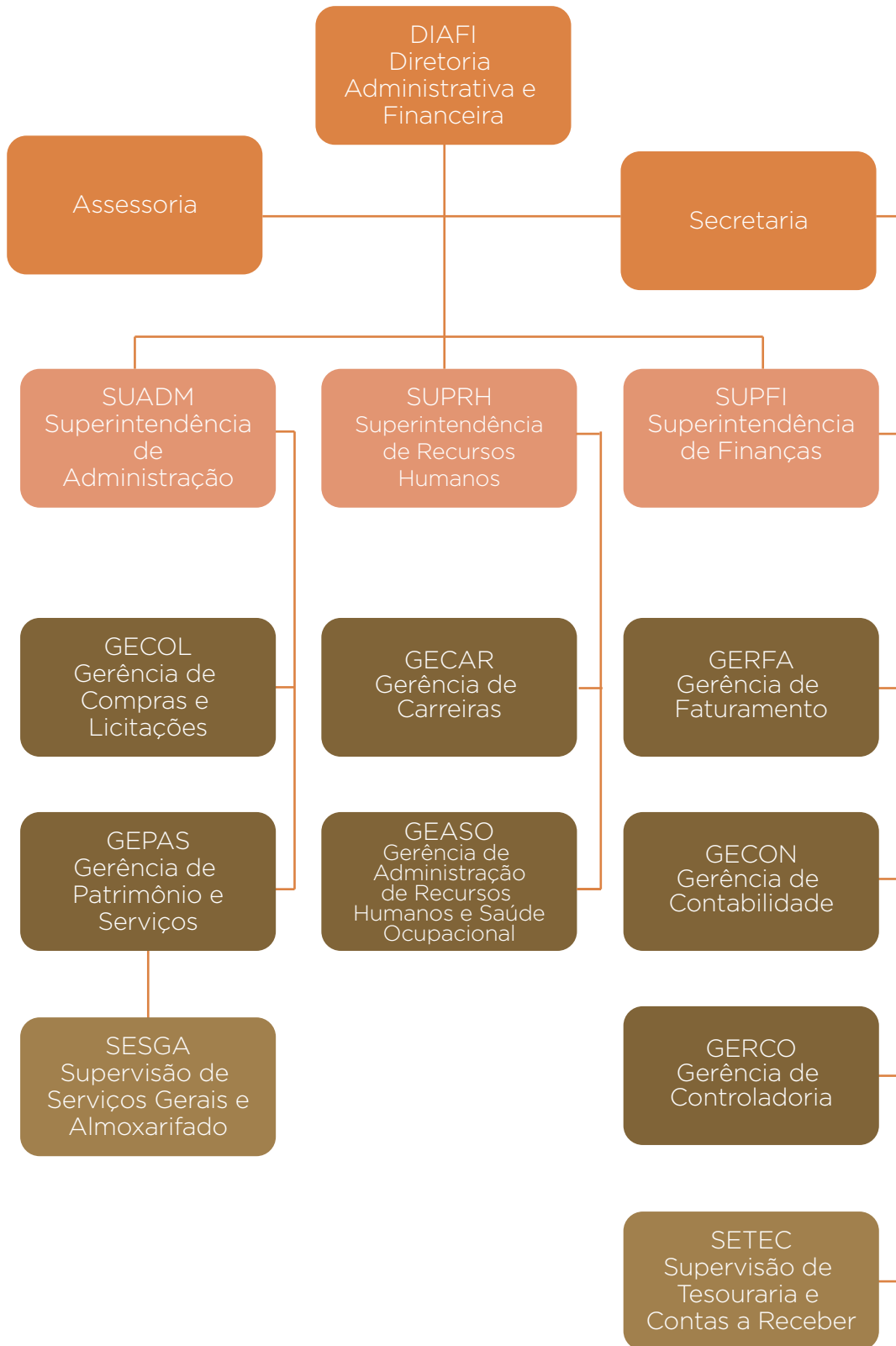
Estrutura de Governança



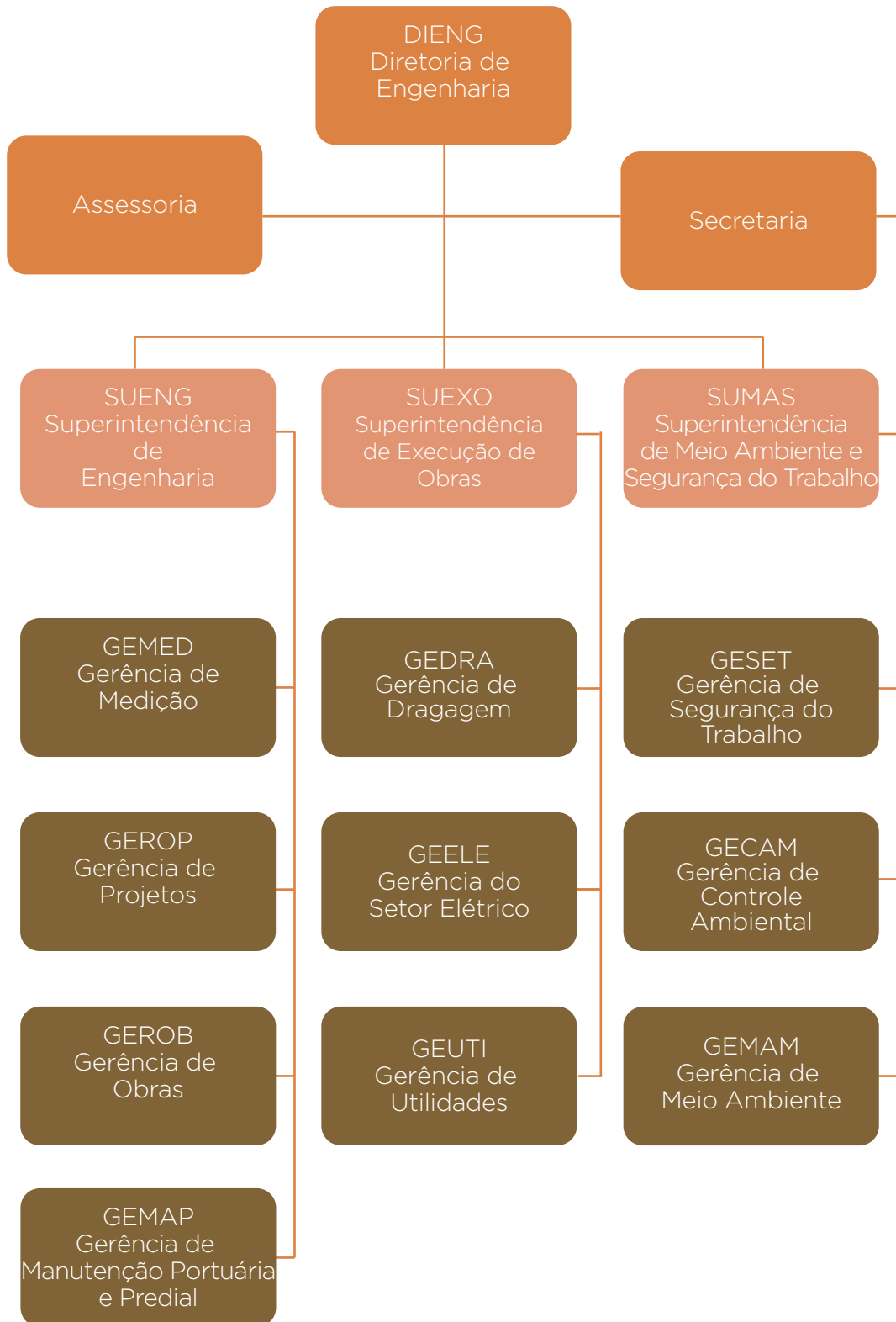
Diretoria da Presidência



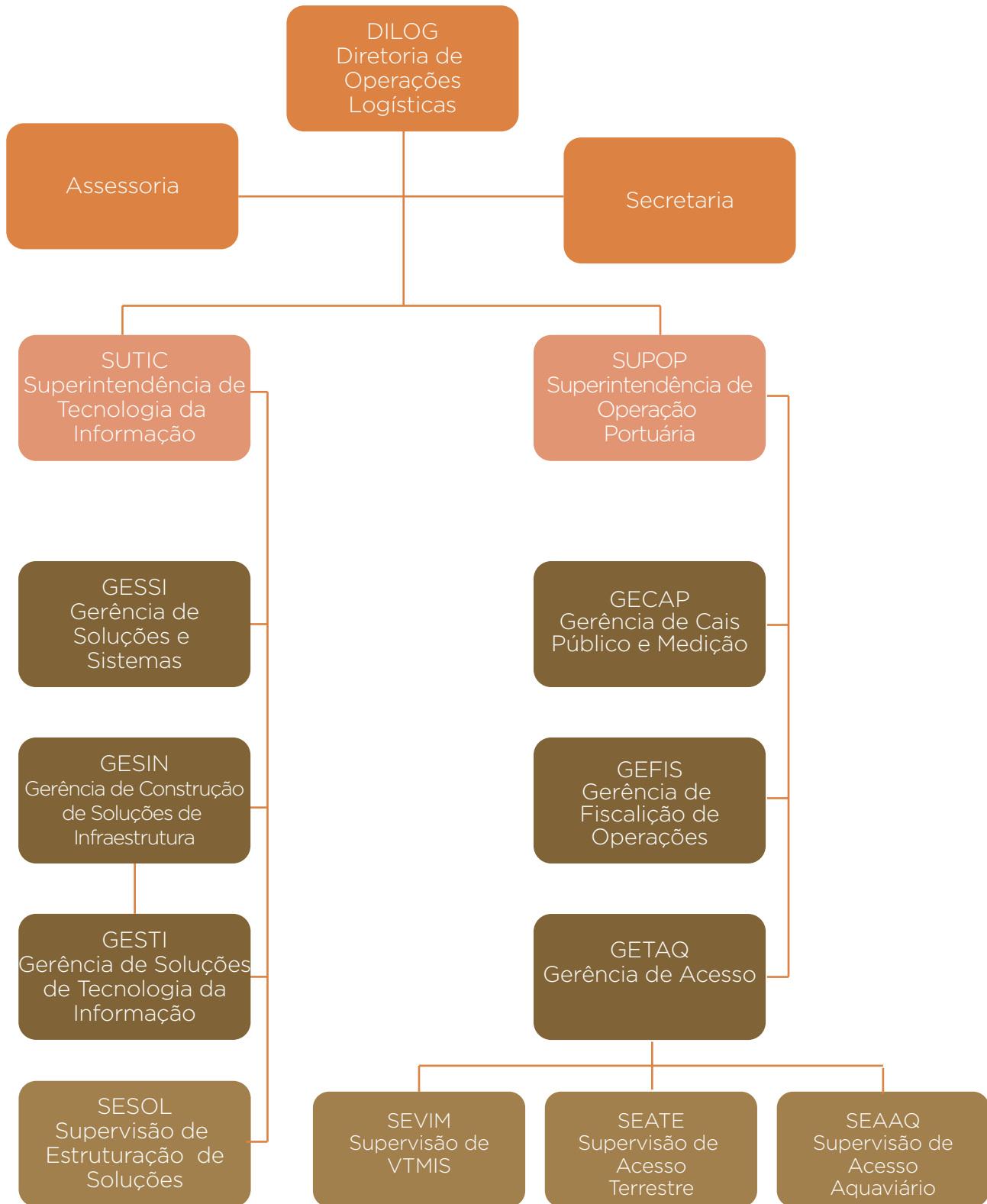
Diretoria Administrativa e Financeira



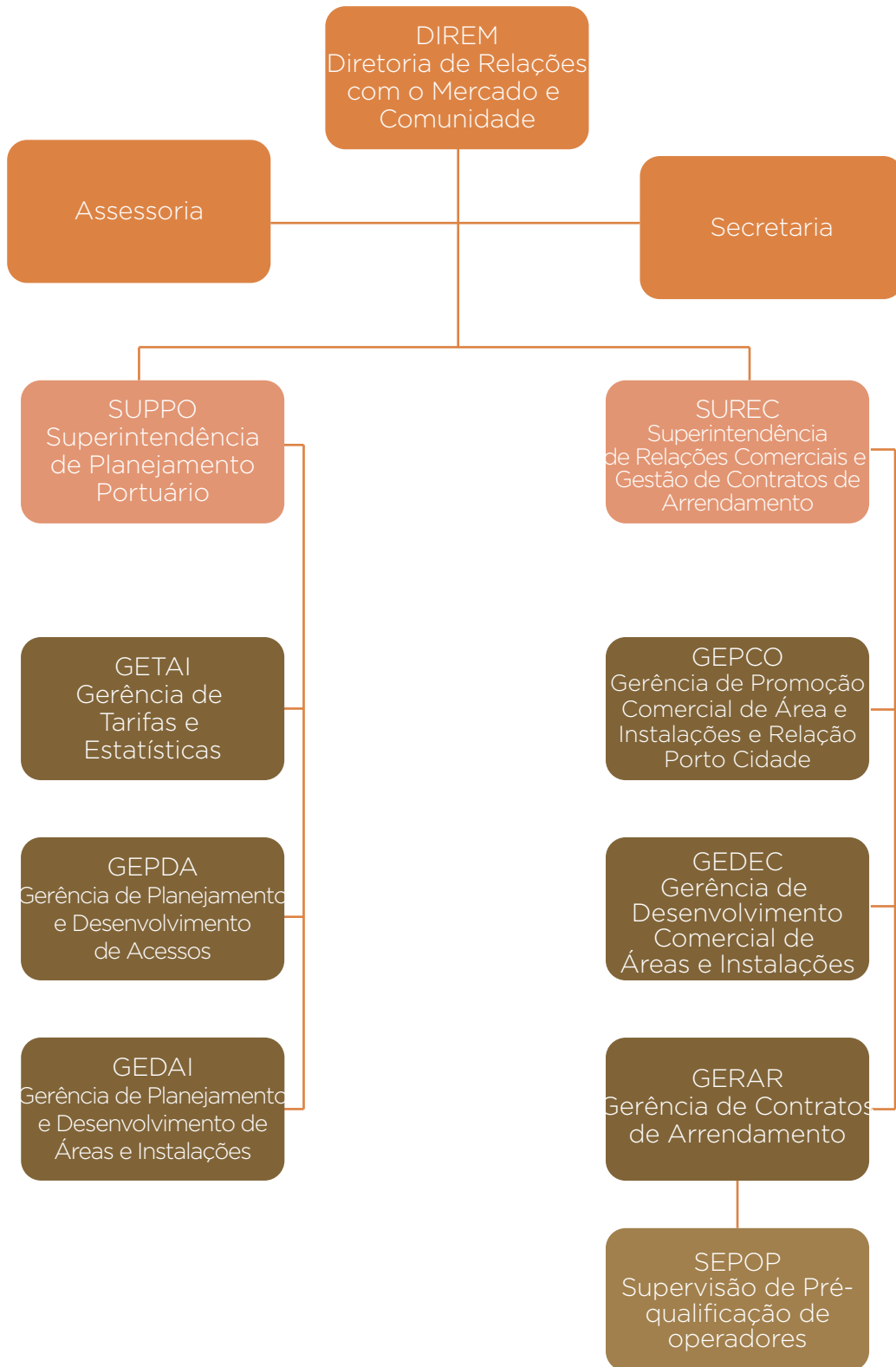
Diretoria de Engenharia



Diretoria de Operações Logísticas



Diretoria de Relações com o Mercado e Comunidade



O Projeto de Modernização da Gestão Portuária (PMGP), iniciado em 2014 e patrocinado inicialmente pela então SEP, continua estruturando a Codesp para atuar com um novo modelo de gestão, objetivando aumentar os padrões de governança corporativa, gestão de riscos, conformidade, sustentabilidade a qualidade dos serviços prestados, gerando benefícios sociais, retorno financeiro para seu custeio e investimentos.

A área responsável pela implementação do PMGP desenvolveu diversas ações que resultaram na execução de 90% do Projeto, no qual novos processos, procedimentos e Instrumentos Normativos foram desenvolvidos. No decorrer de 2016, foram aprovados 56 Instrumentos Normativos. Foi iniciada também a concepção e implantação de um Escritório de Gerenciamento de Projetos - PMO, sigla de Project Management Office, cujo objetivo principal é aumentar a taxa de sucesso dos projetos da Codesp.

O acompanhamento de Indicadores de Gestão, de Política Setorial e de Processos Indicadores de benchmarking entre as Companhias Docas está sendo

enriquecido com iniciativas para levar ao conhecimento dos colaboradores a aplicação dos novos processos. Dentre as atividades, destaca-se a criação do Projeto “Escritório Itinerante” para divulgar os conceitos, processos e procedimentos ligados ao PMGP, assim como a criação de uma Cartilha orientadora do Escritório de Projetos, em fase de implementação na Codesp, apresentada em um workshop para todos os diretores e superintendentes da empresa.

Entre outros procedimentos a serem destacados, estão a publicação na Intranet das normas e procedimentos da empresa; dos cases de sucesso apresentados nas reuniões mensais do PMGP junto a estrutura de portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC), via newsletter para todas as gerências e coordenadorias da empresa; do processo de Honorário Variável Mensal - HVM, que atingiu o resultado inédito de 100% nos dois primeiros trimestres de 2016, mantendo-se sempre acima da meta de 95% definida pela Diretoria Executiva, durante os outros trimestres do ano.

A Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos - Cenep Santos - foi concebida no modelo de Fundação Pública de Direito Privado, sem fins lucrativos, instituída em conjunto pela Codesp, Conselho de Autoridade Portuária de Santos - CAP e Prefeitura de Santos.

A finalidade institucional do Cenep é propiciar o aperfeiçoamento e requalificação dos trabalhadores portuários e de atividades correlatas por meio de ensino profissional.

Em seu oitavo ano de existência, o Cenep prosseguiu ministrando treinamentos para trabalhadores em geral: avulsos, vinculados e da Administração do Porto. Além disso, atuou também no apoio a eventos importantes no setor, como o IV Congresso Nacional de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, que ocorreu em outubro, na cidade de Santos e no projeto Uniporto, que teve atividades mensais de qualificação profissional no segmento portuário.

Em 2016, foram oferecidas pela Fundação 36.619 horas de capacitação, incluindo cursos, seminários e palestras. No total, 590 (quinhentos e noventa) trabalhadores foram qualificados, sendo 19 (dezenove) cursos diferentes, divididos em 34 turmas.

Em horas de capacitação, o Cenep realizou aproximadamente 6,2 vezes mais horas do que em 2015. O número de trabalhadores capacitados e de quantidade de turmas

realizadas cresceu 18% e 61%, respectivamente.

Para atender às diversas demandas de desenvolvimento do Porto de Santos, a Fundação vem desenvolvendo projetos customizados aos Operadores e Terminais Portuários. Cabe destacar no período o curso de Conserto de Carga oferecido para o Grupo Rodrimar.

Outra ação importante foi o projeto desenvolvido para o Ogmo, que capacitou 350 (trezentos e cinquenta) trabalhadores portuários avulsos nas funções de “Auxiliar de Descarga Ferroviária” e “Manobra de Vagões”.

A proposta para atender outros 300 trabalhadores portuários se deu com a participação do Cenep no Pregão Eletrônico nº 001/2016. O objeto desta concorrência pública era o Programa do Ensino Profissional Marítimo - Prepom, da Marinha do Brasil. Dos 11 cursos licitados, o Centro de Excelência ofereceu a proposta mais vantajosa em 09. Contudo, esses cursos devem ser realizados somente em 2017, por conta de questões orçamentárias do governo federal.

No que se refere aos avanços na gestão, a Fundação buscou ampliar a sua comunicação com a comunidade portuária. Três ações merecem destaques no período: o desenvolvimento do site institucional, a elaboração de uma revisão estatutária e a convocação de reuniões mensais para o Conselho Técnico.

Ao longo do ano de 2016, a Codesp ampliou seu quadro de pessoal, em decorrência da realização de Concurso Público para a contratação de Auxiliares Portuários, considerando o término do contrato de mão-de-obra terceirizada para os serviços de amarração no cais. A companhia encerrou o ano com 1.530 empregados, somando 130 admissões (95 Auxiliares oriundos do concurso supracitado) e 89 desligamentos, sendo 8 por aposentadoria, 46 exonerados, 14 demissões a pedido, 5 por falta grave, 1 abandono de emprego, 10 falecidos, 5 por acordo judicial.

Em sua política salarial, a Codesp, em consonância com o disposto no Acordo Coletivo firmado para o biênio 2015/2017 concedeu aos seus empregados, no ano de 2016, um reajuste salarial equivalente ao IPCA acumulado no período, de 9,32%, da seguinte forma: antecipação de 2% a partir de 01/01/2016 mais 7,18% a partir de 01/06/2016. Tal reajuste foi aplicado à todas as cláusulas econômicas do Acordo Coletivo e as demais cláusulas permaneceram vigentes.

Não houve pagamento de Participação nos Lucros e Resultados - PLR em 2016, tendo em vista que não houve lucro líquido no exercício de 2015.

No que diz respeito à capacitação dos recursos humanos, a Codesp investiu, em 2016, o equivalente a R\$ 425.172,00 mil, valor inferior aos R\$ 560,2 mil aplicados no ano anterior. Foram realizados 294 cursos, totalizando 26.516 horas de treinamento. Estes números indicam uma média de 18,24 horas de treinamento por empregado, considerando a existência, em 31 de dezembro, de 1.454 funcionários próprios (Porto de Santos). Esse total é inferior à média de 31,47 horas, verificada em 2015,

contudo, vale citar um total de 3.837 horas calculadas de ausências em treinamento, em decorrência, principalmente, do grande número de empregados, laborando em turnos ininterruptos de revezamento, o que dificulta a presença em sala de aula. Dentre os treinamentos que merecem destaque, podemos citar os cursos “Desvendando o Organograma”, de iniciativa de funcionários da empresa, que capacitou 139 colaboradores e “O Código Disciplinar”, que contou com 124 participantes. Foram realizadas diversas capacitações in company dignas de nota, como, por exemplo, “Sindicância e Processo Administrativo Disciplinar”, este com 20 participantes e “Imposto de Renda Diferido”, com 16 alunos. As iniciativas de Socialização do Conhecimento no ano de 2016 tiveram a participação de 307 funcionários em diversas categorias, como “Informática Básica”, “Gestão por Competências” e “EVTE”. Além desses treinamentos, neste ano foi iniciado o programa “Escritório Itinerante”, onde os treinamentos e capacitações são levados até o local de trabalho dos colaboradores, tendo como primeiro tema “O que é o PMGP?”, alinhado com os planos de comunicação e capacitação do Projeto de Modernização da Gestão Portuária - PMGP. O setor de Recursos Humanos, por meio de sua área de Medicina do Trabalho, promoveu ações de conscientização e capacitação, visando à preservação da saúde física e mental do funcionário, bem como a melhoria de sua qualidade de vida. Neste sentido, podemos citar iniciativas como o Clube da Alimentação, o Arrastão da Pressão, a Saúde em Destaque, o Projeto Saúde nos Portos, entre outros, atingindo 2.262 participantes.

Além das mencionadas atividades, o setor realizou os seguintes procedimentos:

FINALIDADES	2015	2016
Admissionais	9	106
Demissionais	20	19
Reversões Acidente de Trabalho	12	6
Reversões de Licença Médica	92	81
Processos	38	54
Periódicos	1056	1129
Semestrais	94	85
Retornos	1846	1776
EXAMES REALIZADOS	2015	2016
Clínicos	1396	1455
Provas Bio-Dinamo	1304	1865
Audiometrias	1286	1330
Ortho-Rater (prova de acuidade visual)	1248	1314
Exames Laboratoriais	13430	14179
RX (coluna e tórax)	933	408
ATENDIMENTOS ENFERMAGEM	2015	2016
Orientações de Enfermagem	1170	1393
Primeiros Socorros	21	12

Importante salientar que, em 2015 a Companhia Docas do Estado de São Paulo contratou a CETRO Concursos, para realização de Concurso Público objetivando o preenchimento de 88 vagas de Auxiliar Portuário (amarrador), de maneira a atender o Termo de Ajustamento de Conduta nº 50/2014, firmado pela Codesp perante o Ministério Público do Trabalho – Procuradoria do Trabalho no Município de Santos, onde se comprometeu de abster-se

de terceirizar sua atividade-fim, inclusive a de amarração de navios, por meio da contratação de empresa interposta, respeitando-se todos os preceitos da Súmula 331, do TST.

Homologado em dezembro de 2015, a Codesp deu início às admissões em fevereiro de 2016, admitindo até o final do ano, 95 candidatos, sendo que destes, 5 foram exonerados de nossos quadros.

No decorrer do ano de 2016, a Guarda Portuária consignou um total de 3.374 Registros Diários de Ocorrências (RDOs), uma média de 9 ocorrências por dia, 53% acima do verificado no ano anterior.

A Unidade do Grupo de Ações Estratégicas realizou, entre os meses de abril e julho e de setembro a dezembro, as operações Curto-Circuito II e Itatinga, de forma contínua com serviço especial de vigilância e de segurança através de rondas motorizadas e incursões a pé nas linhas de transmissão e distribuição de energia elétrica localizadas nos outeiros de Caibura, Iriri e Caetê, bem como em toda a extensão da rede, inclusive no interior da área da Usina Hidroelétrica de Itatinga, com o objetivo de coibir furtos de cabos que acarretariam prejuízos às operações portuárias.

A unidade de cães da corporação, cumprindo ações integradas e harmônicas com as demais autoridades, inclusive no Terminal de Passageiros, participou de diversas ações de apreensão de droga.

O setor de Credenciamento emitiu 12.836 credenciais no Sistema de Segurança

Publica do Porto de Santos.

O Grupo de Ações Estratégicas participou da Operação Cruzeiro entre os meses de janeiro a abril, exercendo a vigilância e segurança na área do Terminal de Passageiros, os controles de acesso e de trânsito, por onde trafegaram aproximadamente 700.000 pessoas.

A Guarda Portuária lavrou um total de 4.184 Autos de Infração de Trânsito, com apoio de caminhão guincho que trabalha no auxílio do trânsito, tendo realizado um total de 139 remoções ao longo do ano.

A Brigada de Incêndio da Guarda Portuária conta com três caminhões auto bomba/tanque em funcionamento, auxiliando o Corpo de Bombeiros e a brigada de incêndio dos terminais portuários, através do Plano de Auxílio Mútuo (PAM) do Porto de Santos, Plano Integrado de Emergência da Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (PIE/ABTL) e do Plano de Auxílio Mútuo do Guarujá (PAMG), com destaque nas ações de combate a incêndios em instalações portuárias e na realização de exercícios simulados.

Com relação às questões judiciais, no fechamento de 2016, estavam em andamento 3.841 processos, sendo 3.136 trabalhistas e 705 cíveis. No que diz respeito às causas cíveis, a Companhia tornou-se parte em 24 ações judiciais no ano de 2016, constando, no polo passivo, em 17 processos e no polo ativo, em 7 casos.

Com a marca alcançada de dois anos sem registro de congestionamentos de veículos rodoviários, a partir da implantação do sistema de agendamento de chegada de cargas ao Porto de Santos, a Codesp ratifica o seu compromisso de intensificar a melhoria da logística dos vários modais dentro do complexo portuário. O atendimento ao usuário é prioridade para a Codesp, que trabalha para conseguir melhorar, cada vez mais, os acessos terrestres, ferroviários e marítimos.

Ainda em relação ao transporte rodoviário, a Codesp recebeu a autorização da Secretaria de Patrimônio da União (SPU) para implantar um estacionamento para caminhões numa área de 226,7 mil m<sup>2</sup>. O terreno fica na região da Alemoa e deverá servir para a implantação de uma Área de Apoio Logístico Portuário (AALP), podendo incluir benfeitorias e atendimentos aos caminhoneiros, como uma central de fretes. Também poderá ser usada parte da área para atividades auxiliares à operação portuária, como armazenagem de contêineres e operações ferroviárias.

Sobre as operações ferroviárias, 2016 foi um ano marcado por obras e planejamento. Várias intervenções foram feitas de forma a aumentar a fluidez e segurança no movimento ferroviário no Porto de Santos, como a substituição de dormentes, lastros e trilhos e, ainda, a construção de muros ao longo da linha férrea de forma a isolar o movimento dos trens, evitando assim a passagem de pedestres por essas vias. Todas as ocorrências, obras e operações são

debatidas no Grupo de Trabalho Ferroviário (GTFER). Liderado pela Antaq, o grupo, que inclui a Codesp e a Portofer, encontra-se mensalmente para discutir os principais desafios das operações ferroviárias no porto.

A fiscalização das operações portuária, outra importante atribuição da Autoridade Portuária, foi objeto de grande trabalho e discussão em 2016, culminando, no final do ano, com a aprovação do Plano Anual de Fiscalização para 2017 (PAF 2017). Esse trabalho objetiva a melhoria de todo processo através da normatização dos procedimentos de fiscalização, promovendo uma operação mais segura para todos envolvidos. Ainda em 2017, é esperada a adoção de novas tecnologias como a implantação de um sistema eletrônico para preenchimento dos relatórios de fiscalização de navios e auto de inspeção, mantendo controle automatizado e eletrônico das irregularidades, facilitando, assim, a criação de um banco de dados de armazenagem das ocorrências registradas.

A discussão e busca de soluções é também a principal motivação da retomada do Comitê de Logística do Porto de Santos. O grupo se reúne, quinzenalmente, para debater questões relativas à logística do complexo portuário santista. Além da Codesp, o Comitê reúne, na sede da estatal, entidades do setor portuário, prefeituras, Ecovias, Polícia Rodoviária, entre outros, para debater as questões prioritárias que afetam o complexo portuário.

## Portolog

O sistema tem por finalidade o agendamento e o acompanhamento dos caminhões de carga desde sua origem até a chegada ao Porto de Santos. Funcionando em teste desde o final de 2014, entrou em operação neste ano. Ele veio substituir o Sistema de Gerenciamento de Tráfego de Caminhões (SGTC) da Codesp. Esse sistema é parte integrante do Projeto PAC “Cadeia Logística Portuária Inteligente – CLPI” para o Porto de Santos. Esse projeto foi desenvolvido pela Secretaria de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPAC, no âmbito do portfólio denominado “Projetos de Inteligência Logística”. Faz parte desse mesmo portfólio o Porto Sem Papel, VTMISS e AALP – Áreas de Apoio Logístico Portuário. O primeiro já em pleno uso pelo Porto de Santos, enquanto os outros dois estão em fase de implantação.

A estratégia de implantação do Portolog no Porto de Santos se baseia na adoção paulatina e faseada, por tipo de carga, de forma que, ao final do processo, todos os terminais arrendatários, assim como retro portuários que usem vias de acesso ao porto, sejam totalmente atendidos. Inicialmente, no final do ano de 2016, optou-se por focar no transporte de granel sólido vegetal pelo fato de que, anualmente, no período entre fevereiro e maio, há a operação “Plano Safra” para escoamento da soja pelo Porto de Santos, ação que envolve todos os atores e agentes públicos e privados atuantes no porto, bem como aqueles competentes no transporte rodoviário em nível federal, estadual e municipal.

Como benefícios para a Codesp e o Porto de Santos, por meio desse projeto, estão: maior

e melhor organização do tráfego de caminhões destinados ao Porto; maior racionalização no tratamento do fluxo de caminhões; melhores condições para o planejamento do escoamento da safra de grãos; ferramenta computacional de alto nível para fornecimento de dados e informações prévias acerca do fluxo esperado de caminhões; e possibilidade de integração entre vários sistemas portuários.

É esperado que o sistema Portolog, em sua plenitude, seja totalmente concluído em 2017.

## VTMISS

De vital importância para o Porto de Santos, o Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações (Vessel Traffic Management Information System - VTMISS) está sendo implantado para permitir o monitoramento das embarcações que transitam no complexo portuário. O avanço do projeto foi considerável no segundo semestre de 2016. Serão instalados quatro radares. Um desses radares será posicionado em área da Codesp, mais precisamente na Ilha do Barnabé, onde os trabalhos já estão em andamento. Quanto aos demais, foram iniciadas as tratativas junto aos responsáveis pelas áreas onde deverão ser instalados, com a criação de minutas de contrato, e espera-se a formalização de convênios para que sejam efetivadas as instalações. A perspectiva é de que no final de 2017 já será possível o monitoramento das embarcações através desses equipamentos.

O centro de controle do VTMISS está instalado na então Ponte de Inspeção Naval, referência herdada da Marinha do Brasil quando ocupava aquela localidade. O nome

atual é Centro de Controle do Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações (CCVTMIS), localizada no bairro da Ponta da Praia. O prédio foi reformado, modernizado e está funcionando parcialmente. Atualmente os operadores desenvolvem a mesma atividade que realizavam na Dirop, fazendo uso da ferramenta “Marine Traffic” para acompanhamento da movimentação dos navios na área do porto organizado. No local, existe um equipamento de VHF para monitoramento das comunicações e, quando o sistema estiver implantado, contará com as informações advindas das estações remotas e de equipamentos meteorológicos e oceanográficos que comporão o sistema.

### ERP - Enterprise Resource Planning (ERP-SAP)

A implantação do SAP (ERP)- que integra todos os sistemas informatizados da empresa, independente ou não, para facilitar o controle na Codesp - trouxe melhorias e modernização para praticamente todos os setores do Porto de Santos. Uma nova etapa desse processo foi constituída de treinamento especializado de técnicos da Codesp, visando a rapidez no atendimento das demandas dos usuários e diminuição da dependência de consultorias externas, além de levantamento feito pela Auditoria da Codesp junto aos principais usuários para apontar possíveis melhorias.

### Gerenciamento de Contratos – GESCON

Através de Ata de Registro de Preços do MTPAC, a Codesp contratou um sistema para gerenciamento de contratos. Não havia

na Companhia algo semelhante, sendo o controle feito através de planilhas em Excel.

Trata-se de ferramenta muito importante para os gestores e fiscais, facilitando o controle de prazos, vencimentos, e pagamentos de todos os contratos.

### Governança de Tecnologia da Informação (TI)

O ano de 2016 se caracterizou como um ano de renovação para a TI da Codesp quanto à Governança de TI. Este assunto é tido nos dias de hoje como essencial para a manutenção e evolução da tecnologia provida às partes interessadas de qualquer grande empresa, porém, apenas recentemente passou a ter a devida atenção na Companhia.

A recente preocupação com Governança de TI tem origem nas diversas recomendações endereçadas à empresa feita por órgãos como: Tribunal de Contas de União (TCU), Secretaria de Controle Interno (Ciset) e o próprio Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC).

Destacam-se como as principais atividades de Governança de TI realizadas em 2016:

- I. Catalogação e avaliação interna da estrutura de sistemas providos pela Sutic (Superintendência de Tecnologia da Informação);
- II. Estudos para criação e revisão de processos internos, com sua oficialização e viabilização em alguns casos:

a. Gestão de Suporte, Regramento do Comitê de TI, Padronização do Processo de Aquisição de Soluções de TI, Recebimento de Novas Demandas, Comunicação de Movimentação de Funcionários, PSI, Avaliação de Satisfação dos Serviços de TI, etc.

III. Concepção de estrutura para comportar futuro escritório da TI da Codesp;

IV. Criação e coleta de indicadores de gestão.

V. Atuação na execução de projetos do PMGP, envolvendo:

a. Análise de ações do programa, observando ações de TI anteriormente não consideradas pela SUTIC;

b. Retomada de ações tidas como “finalizadas”, porém sem evidências claras de conclusão;

c. Inclusão de toda área de TI na participação do programa, permitindo a coleta de informações mais reais no monitoramento das ações de TI.

d. Replanejamento de ações atrasadas ou erroneamente registradas como concluídas.

VI. Atuação em projetos específicos envolvendo a aquisição de aplicativos e equipamentos, como, por exemplo, o planejamento para aquisição do futuro Datacenter da Codesp.

Todas essas ações tomam como referência o Planejamento Estratégico de TI 2016-2019 e o Plano Diretor de TI 2016-2019, documentos que tem como objetivo, durante a sua vigência, servir como direcionadores de tomada de decisão em níveis estratégico e tático. Ambos planos foram elaborados também neste ano.

Importantes avanços ocorreram nas do Porto de Santos com o mercado e a comunidade. Entre eles destacam-se os estudos de obras para otimização morfológica, náutica e logística do canal de acesso ao Porto, em desenvolvimento pela Universidade de São Paulo (USP), revisões tarifárias, no Plano Mestre, no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZPS), na Poligonal do Porto e a regularização fundiária de áreas da União.

### Estudos para acesso aquaviário

Com relação aos estudos desenvolvidos pela USP, um dos objetivos é atender os questionamentos feitos através de Ação Civil Pública do Ministério Público Federal, que implica na redução da largura do canal de navegação de 220 para 170 metros, caracterizando o porte máximo dos navios que poderiam acessar o Porto de Santos para a condição de canal reduzido.

Para isso, a USP simulou em um tanque de provas numérico, os navios que podem operar nessas condições. Os ensaios apontam que as embarcações aceitáveis para a situação de estreitamento de canal são o navio tipo de 240 metros de comprimento, com boca de 32 metros; o navio especial de 245 metros de comprimento e 38 metros de boca e, em situações de cruzamento de embarcações, o de 160 metros de comprimento e 24,9 metros de boca. Com canal de 220 metros, o navio tipo é de 306 metros, com boca de 46 metros; o especial é de 336 metros e, em situação de cruzamento, é de 190 metros de comprimento.

Há uma expectativa, conforme apontam os estudos desenvolvidos, de que os navios que utilizam o porto de Rotterdam, com capacidade para 15 mil teu, passem a frequentar Santos. Com o canal de acesso estreitado, o porto não terá condições para

receber essas embarcações.

A primeira etapa desse trabalho envolveu, também, estudos sobre as ressacas que têm assolado a Baixada Santista. Foi um trabalho criterioso e bem fundamentado, com base em dados de séries históricas e simulações que concluem que o nível de interferência da dragagem nas intercorrências verificadas nas praias de Santos e Guarujá é de, no máximo, 4%.

Nesse aspecto, como parceria com a municipalidade, a Codesp contratou com a Fundação Centro Tecnológico de Hidráulica – FCTH/USP, estudo para avaliação de diferentes propostas de obras de engenharia para proteção da orla marítima da Ponta da Praia. Esses estudos estarão disponíveis à Prefeitura Municipal de Santos ao final de janeiro de 2017.

O estudo analisou a viabilidade das manobras com os navios porta contêineres com comprimento de 366 metros, no canal de navegação e bacias de evolução do Porto de Santos, ressaltando as restrições e estudos adicionais necessários. Essas análises e a simulação realizadas apontam a viabilidade das manobras de entrada e saída desses navios, com algumas condicionantes ambientais e meteorológicas (visibilidade, estofa de maré, vento e ondas) e uso de rebocadores, entre outras.

Para corroborar os resultados obtidos em modelos matemáticos, encontra-se em construção o Modelo Tridimensional Geral, reduzido, do Porto de Santos para estudos de manobrabilidade, atracação e interação hidrodinâmica, permitindo que os resultados sejam obtidos de forma teórica e experimental.

Os estudos através da modelagem computacional hidrodinâmica, em fase final

de desenvolvimento, objetivam avaliar a possibilidade de eventuais alterações no canal de acesso ao Porto de Santos, com a proposição de intervenções estruturais ou não estruturais para garantir a cota no canal de acesso, além de reduzir os volumes de dragagem. Será avaliada, inclusive, a evolução morfológica nas áreas adjacentes ao canal de acesso do Porto de Santos, como consequência das intervenções propostas, sugerindo-se o indicativo de eventuais medidas mitigadoras e compensatórias na região. Essas obras propostas serão objeto de estudo de viabilidade econômico-financeira, com vistas aos futuros projetos de dragagem do porto.

### Instituto Oceanográfico da USP

Ainda há que se ressaltar o Contrato de Cessão Onerosa com o Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo - IOUSP, com utilização do Armazém 8 para implantação da Base de Pesquisa e Extensão das atividades daquele laboratório, relacionadas com o meio marítimo. Inclui programa de capacitação dos técnicos da Codesp e da comunidade portuária, por meio de aulas teóricas e práticas, no total de 7.536 horas por aluno no ano. Também se iniciaram os procedimentos para instalação de equipamentos meteo-oceanográficos a serem aplicados para previsibilidades de ressacas, ondas, correntes e outros fenômenos fluviais e oceânicos que interferem no porto, em um projeto futuro conjunto da Codesp.

### Planejamento portuário

A atual administração vem enfatizando a relação Porto-Cidade no seu planejamento, tendo em vista a importância que o complexo portuário tem para a Baixada Santista. O porto responde por cerca de 70% da economia regional, gerando desenvolvimento e postos de trabalho, assim, procuramos planejar seu

desenvolvimento com responsabilidade ambiental e tendo como foco a qualidade de vida das comunidade.

Aa empresa vem desenvolvendo um trabalho coeso que permita atingir essa meta e manter o Porto de Santos na posição de protagonista no cenário portuário nacional. Passos importantes foram dados nessa direção com a entrada em operação da fase inicial do Portolog, já para a safra 2016/2017. A implantação do VTMS também deve avançar em 2017, proporcionando um salto de qualidade na segurança e diminuindo tempo de espera das embarcações, reduzindo, assim, os custos de operação no Porto de Santos.

Além disso, entre as principais ações previstas, estão a revisão do Plano Mestre da Codesp pelo MTPAC e a atualização do PDZPS, a cargo da Autoridade Portuária. O atual foi estabelecido em 2006.

Dentre as principais ações realizadas em 2016 encontra-se a revisão da poligonal do porto. O trabalho foi concluído e já aprovado pela diretoria. Agora será, em breve, finalizado com o MTPAC, para definir uma poligonal do Porto que reflita o que é fundamental para o crescimento do complexo portuário santista.

Outro destaque foi o estudo desenvolvido pela Codesp para o estabelecimento da tarifa de energia elétrica. A tarifa de energia elétrica do Porto de Santos estava congelada há duas décadas, gerando, até o último mês de setembro, um déficit de quase 30 milhões de reais. A mudança permitirá cobranças mais adequadas e alinhadas às regras do setor, acrescido da tarifa de distribuição. Além dessas taxas, a Codesp deve concluir em 2017 a revisão da tarifa portuária, iniciada em 2016. Essa revisão envolve a estrutura da tarifa e seus valores.

Com relação aos contratos de transição

vigentes, o diretor explica que a tendência é que sejam extintos. Atualmente a Codesp mantém apenas dois desses instrumentos, com a Petrobrás Transporte S.A. (Transpetro) e a Termiais Marítimos Especializados (Termares), que permanecem até que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) finalize seu trabalho.

Outra frente destacada é o projeto de acesso a Santos. A Codesp trabalhou intensamente nesse projeto para assinatura do novo convênio com o Governo do Estado de São Paulo e a Prefeitura de Santos, através da Dersa, garantindo continuidade aos trabalhos. A diretoria vem trabalhando, também, para a redução gradativa das interferências entre os modais, procurando eliminar pontos de conflito.

A empresa, através do Programa de Relacionamento com o Arrendatário, desenvolvido dentro do Projeto de Modernização da Gestão Portuária (PMGP), vem elaborando um trabalho para estabelecer um canal aberto de comunicação com os arrendatários, objetivando viabilizar fluxos de informações ágeis acerca das demandas apresentadas à Autoridade Portuária. A Superintendência de Relações Comerciais e Gestão de Contratos de Arrendamentos atuará como ponto focal para centralização dessas demandas, fazendo gestões para que os assuntos afetos aos arrendamentos sejam corretamente destinados e tenham um acompanhamento eficaz e um trânsito rápido, que atenda, plenamente, às expectativas dos arrendatários. O objetivo é que o novo processo traga maior qualidade à informação disponibilizada aos arrendatários, resultando no bom andamento dos contratos de arrendamento e no estreitamento da relação entre as partes, numa mudança cultural importante,

que dará maior celeridade aos processos e evitará retrabalho.

### Aspectos Comerciais

A Autoridade Portuária finalizou em 2016 as tratativas do acordo de cooperação com o Porto de Miami. Preliminarmente, celebrou-se uma carta de intenções corroborando a meta dos dois portos de desenvolverem ações conjuntas de cooperação. Além disso, foi firmado um acordo de cooperação com o Porto de Antuérpia, durante a feira Intermodal South America 2016.

A vinda de delegações ao Porto de Santos continua aquecida. No último ano a Codesp recepcionou um total de 42 delegações empresariais, integradas por, aproximadamente, 270 pessoas. Já as entidades acadêmicas somaram 53, envolvendo 1.997 estudantes/professores, de diversas carreiras. A quantidade de visitas acadêmicas aumentou, consideravelmente, em relação ao verificado em 2015.

A Codesp participou, ainda, de cinco feiras de negócios, fóruns e congressos: Intermodal South America, Ecobrasil -12º Seminário Nacional sobre Indústria Marítima e Meio Ambiente, Seminário Internacional Brasil-Holanda, Santos Export e IX Pianc-Copedec. Além disso, realizou eventos como o Combate ao Aedes aegypti, o Fórum Operação Safra, a reunião dos portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e o Mês do Meio Ambiente.

### Patrocínios

As ações de patrocínios aprovadas em 2015 e viabilizadas em 2016 envolveram oito projetos que desenvolveram iniciativas culturais, esportivas, ambientais e sociais na Baixada Santista e capital, carregando a marca Porto de Santos em sua comunicação.

Vale destacar que os projetos realizados em 2016 tiveram grande repercussão e foram destaque no calendário de eventos da cidade:

**Descida das Escadas de Santos - Referência da modalidade Downhill Urbano do Mountain Bike no Brasil.** O evento ocorreu em fevereiro, nas Escadarias do Morro do Pacheco. A competição envolveu 100 atletas e atraiu cerca de 10 mil pessoas, com veiculação em rede nacional.

**Mantas do Brasil** - O projeto visa a democratização do conhecimento, a pesquisa científica, a educação ambiental e a preservação da maior espécie de arraia do mundo (Manta birostris), além da preservação e a conscientização acerca do Parque Estadual Marinho da Laje de Santos.

**5º Santos Jazz Festival** - O primeiro e único festival de Santos e região que apresenta música essencialmente brasileira, promovendo o intercâmbio com participações internacionais. Foram montados palcos em praças e lugares abertos da cidade, valorizando a cena cultural local.

**XX FESCETE** - Festival de Cenas Teatrais - realizado desde 1997, o FESCETE reúne, anualmente, mais de 1.200 artistas de diferentes segmentos - Teatro, Música, Dança, Poesia e Artes Visuais, em diversos espaços culturais da cidade de Santos. Foi disponibilizado para colaboradores da Codesp um Workshop de Teatro e Desenvolvimento Pessoal, possibilitando aumento da qualidade das relações pessoais e profissionais.

**Projeto Guri** - Uma das maiores iniciativas socioculturais do Estado de São Paulo, atinge milhares de jovens carentes que

recebem aulas de música, apresentam-se em eventos e recebem acompanhamento pedagógico. Em 2016, a Codesp patrocinou o Polo Regional de Santos, que atende 443 alunos e abriga o Grupo de Referência Camerata de Violões.

**Festival Elos** - O Instituto Elos atua desde 2000 com intervenções ativas em comunidades de risco e baixa renda, buscando o desenvolvimento social das regiões e populações impactadas de forma permanente e sustentável. No Festival Elos, o Instituto busca impactar 3 comunidades, apresentando e ocupando sua nova sede no Morro da Nova Cintra. A entidade é mais conhecida pelo projeto Guerreiros sem Armas, patrocinado pela Codesp no ano passado.

**Pinacoteca Benedicto Calixto: 30 Anos de Arte, Cultura e Educação** - A Pinacoteca Benedicto Calixto é um dos principais aparatos culturais da cidade de Santos, recebendo mostras temporárias, apresentações musicais e teatrais, e com um importante acervo do pintor santista que lhe confere o nome.

**O Som das Palafitas** - O Instituto Arte no Dique, iniciativa sociocultural que trabalha com a população do Dique da Vila Gilda, na Zona Noroeste de Santos, propõe a realização de shows de bandas locais e outras manifestações, gratuitas e regulares, no Espaço Mais Cultura "Plínio Marcos", incentivando a produção e o consumo cultural local.

#### **Seleção**

A Codesp realizou um processo de seleção pública de patrocínios, avaliando projetos com potencial para serem realizados no próximo ano. A seleção pública envolveu a divulgação, publicação de instrumento de

seleção pública, oficina de capacitação para proponentes e interessados e um processo de seleção objetivo, baseado em matrizes de pontuação. A empresa recebeu a quantidade recorde de 79 propostas de patrocínio, nas áreas social, cultural, esportiva, educacional e ambiental, que se encontram em fase de avaliação.

A Codesp firmou, ainda, parcerias, que não envolvem aportes financeiros, com duas instituições que desenvolvem projetos relevantes para a Baixada Santista: O Instituto Querô e o Festival de Imagem do Valongo, inserindo a empresa como apoiadora do projeto. Já o Festival de Imagem do Valongo obteve o apoio da Codesp para viabilização de fotografias em uma de suas oficinas.

### Movimentação de Cargas

A Codesp apurou que o movimento de cargas no Porto de Santos atingiu a marca de 113,816 milhões de toneladas em 2016. Esse é o terceiro maior resultado já registrado, abaixo, apenas, de 2015 (119,931 milhões t) e 2013 (114,077 milhões t). Apesar de representar uma redução de 5,1% na

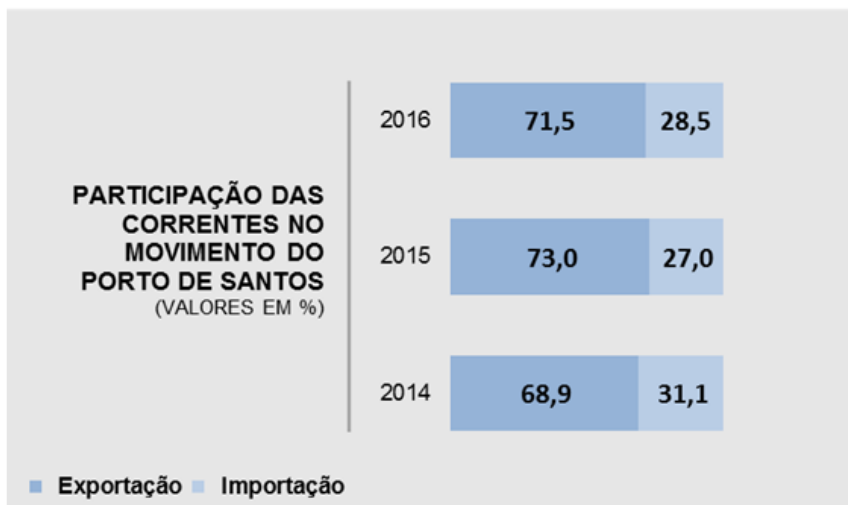
comparação com o apurado em 2015, devido, principalmente, à expressiva queda nos embarques de milho, o resultado foi concretizado num cenário econômico global adverso, mostrando o bom desempenho do Porto de Santos.

Outro fator determinante para esse resultado foi a diminuição de 1,9% estimada para as operações com cargas containerizadas neste ano, afetadas por fatores conjunturais, como a valorização do real, que afetou a competitividade das exportações brasileiras de maior valor agregado, em um cenário global de demanda ainda reprimida. Os embarques de açúcar e soja em grãos contribuirão para amenizar esse cenário, favorecidos por uma boa safra e preços internacionais em recuperação.

As exportações somaram 81,424 milhões t, em 2016, resultado 7,0% abaixo do volume embarcado em 2015 (87,566 milhões t). Já para as importações foi registrado o volume de 32,392 milhões t, crescimento de 0,1% se comparado ao período anterior (32,366 milhões t).

CORRENTE	(em t mil)					
	2014	Δ %	2015	Δ %	2016	Δ %
Exportação	76.575	10,5	87.566	14,4	81.424	(7,0)
Importação	34.585	6,2	32.366	(6,4)	32.392	0,1
<b>TOTAL</b>	<b>111.159</b>	<b>9,1</b>	<b>119.932</b>	<b>7,9</b>	<b>113.816</b>	<b>(5,1)</b>

Fonte: Mensário Estatístico (CODESP)



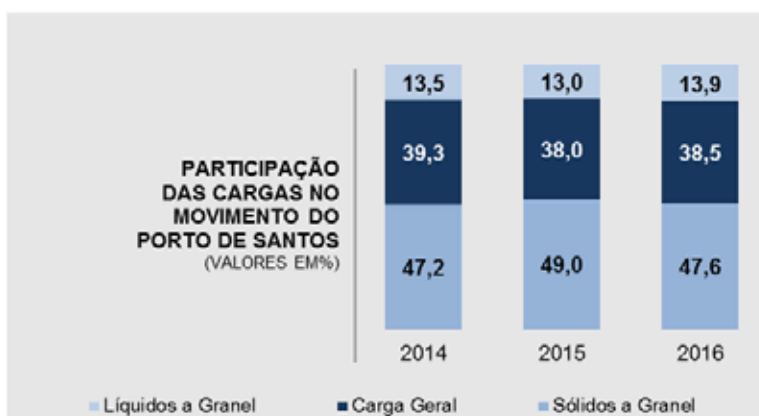
Os sólidos a granel atingiram cerca de 54,188 milhões t, 7,8% inferior ao apurado em 2015 (58,752 milhões t). Já os líquidos a granel registraram aumento de 1,1%, atingindo 15,771

milhões t, contra 15,593 milhões t no ano anterior. A carga geral totalizou 43,856 milhões t, ficando 3,8% abaixo do volume do ano passado (45,587 milhões t).

*(em t mil)*

NATUREZA DA CARGA	2014	Δ %	2015	Δ %	2016	Δ %
Carga Geral	43.720	7,7	45.587	4,3	43.856	(3,8)
Sólidos a Granel	52.456	12,4	58.752	12,0	54.188	(7,8)
Líquidos a Granel	14.983	2,1	15.593	4,1	15.771	1,1
<b>TOTAL</b>	<b>111.159</b>	<b>9,1</b>	<b>119.932</b>	<b>7,9</b>	<b>113.816</b>	<b>(5,1)</b>

Fonte: Mensário Estatístico (CODESP)



Entre os sólidos a granel cabe destacar, além da soja em grãos a granel (+11,3%) e do açúcar a granel (+11,8%), os expressivos aumentos nas descargas de adubo e o trigo.

Considerando os embarques em sacas e em contêineres, o açúcar apresentou o crescimento mais significativo ao atingir 20,255 milhões t, ficando 11,4% acima do

verificado em 2015 (18,186 milhões t). Com isso, o Porto de Santos expandiu sua liderança nos embarques nacionais para 77,5%, ante 73,0% em 2015. Condições climáticas muito favoráveis à produção nacional, aliadas a quebra de safra em outros importantes produtores mundiais, como Tailândia e Índia, elevaram, significativamente, os preços internacionais do produto, que atingiram o patamar mais alto desde 2012.

A soja, nas modalidades a granel e containerizada, encerrou 2016 com um total de 14,560 milhões t, cerca de 10,7% acima do período anterior. Os embarques do produto voltam a ocupar a vice-liderança entre as cargas mais movimentadas no complexo portuário santista (posição ocupada em 2015 pelo milho). Em 2016, a soja contou com um patamar de câmbio ainda elevado no começo do ano e uma safra nacional que ficou pouco abaixo do recorde registrado na safra 2014/2015. A retomada das operações na hidrovía Tietê-Paraná permitiu o uso mais intensivo do modal ferroviário para trazer o produto ao Porto de Santos, contribuindo para elevar a participação do complexo no total de soja embarcada nos portos nacionais, que passou de 24,5% em 2015, para 29,0% em 2016. Já o farelo de soja, que em 2016 sofreu com o aumento no preço da matéria-prima e com a valorização do real frente ao dólar, registrou um recuo de 1,2% nos embarques, somando 4,565 milhões t, considerando a carga a granel e containerizada. Com isso, o complexo soja atingiu 19,125 milhões t, crescendo 7,6% acima do mesmo período anterior.

A redução de 49,7% nos embarques de milho (a granel e containerizado) em comparação

com o registrado em 2015 (15,787 milhões t), um ponto muito acima da curva de movimentação do produto, foi determinante para a queda verificada. A quebra da safra nacional, provocada por fatores climáticos e pelo aumento da demanda interna, foi determinante para o fraco resultado deste produto ao atingir um volume de 8,123 milhões t. O total de milho embarcado no ano passado atingiu patamar jamais verificado para essa commodity, retornando, em 2016, para níveis similares a anos anteriores. Essa condição contribuiu para que o índice de redução na movimentação fosse tão significativo.

Ocupando a liderança no volume de sólidos a granel importados, o adubo encerrou 2016 com 3,550 milhões t, aumento de 47,4% ante o resultado obtido em 2015. Com a valorização do real e a oferta maior de crédito por parte dos próprios fabricantes aos produtores, a demanda se expandiu consideravelmente. Já o trigo atingiu 1,062 milhão t, ficando 65,1% acima do verificado no último ano (643,256 mil t).

Contribuíram para o bom desempenho dos líquidos a granel o óleo diesel e gasóleo, com 3,447 milhões t (somando-se os embarques e os desembarques), crescimento de 61,8% ante o registrado em 2015 (2,130 milhões t); o gás liquefeito de petróleo (GLP), com 1,110 milhão t, aumento de 24,5%, e sucos cítricos (a granel e containerizado), com 2,180 milhão t, mais 9,5%. O aumento verificado nas descargas de óleo diesel e gasóleo foi determinado pela queda do preço do petróleo no mercado internacional nos últimos dois anos e a valorização do real frente ao dólar ao longo de 2016,

incentivando a importação de seus derivados.

No caso do GLP, a necessidade de maior quantidade do produto para o Estado de São Paulo, a fim de compensar a redução da oferta local durante as paradas de produção nas refinarias, que passaram por manutenção corretiva nos seus parques de refino de GLP, foi determinante para esse crescimento.

Apesar da redução na demanda por sucos cítricos, verificada nos últimos anos, e da quebra das safras brasileira e norte americana, os preços firmes garantiram o bom desempenho das exportações.

Duas das principais cargas do segmento de líquidos a granel, transportadas por navegação de cabotagem, sofreram com os reflexos da redução da atividade econômica no país. O óleo combustível apresentou queda de 31,3%, somando 1,565 milhão t, em comparação com o total verificado no ano passado (2,279 milhões t), e a gasolina atingiu 1,165 milhão t, ficando 13,9% abaixo de 2015 (1,352 milhão t).

Considerando os volumes embarcados e desembarcados, o álcool registrou uma queda de 21,3% em relação a 2015 (1,718 milhão t), ao somar 1,352 milhão t. O recuo na movimentação pode ser atribuído à redução da oferta do produto, devido a um maior direcionamento da safra de cana para produção de açúcar, que obteve uma melhora significativa nos preços, em virtude da menor oferta mundial.

O segmento de carga geral apresentou movimentação de 43,856 milhões t, 3,8% abaixo do verificado em 2015. Integrando

esse segmento, a carga geral solta atingiu a movimentação de 3,432 milhões t, retração de 21,8% em relação a 2015. Tal desempenho reflete a ausência de embarques de açúcar em sacos, a forte queda na movimentação de veículos (-21,7%) e celulose (-9,5%).

A competitividade da celulose brasileira no mercado internacional foi parcialmente comprometida pela valorização do real frente ao dólar ao longo do ano, em um cenário de excesso de oferta global do produto. Assim, o produto totalizou 3,087 milhões t.

Na movimentação de veículos, considerando os dois fluxos de comércio, foi registrada a movimentação de 192,873 mil unidades. Esse resultado reflete a queda de 66,9% nas importações (20,459 mil unidades), afetadas pela retração na demanda. Para as exportações é esperada diminuição em torno de 6,5% (172,414 mil unidades), refletindo as variações cambiais e as dificuldades.

A carga geral containerizada apresentou volume de 3,602 milhões TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Esse resultado reflete a combinação entre uma demanda interna desaquecida e o processo de valorização do real ao longo de 2016, que reduziu a competitividade dos produtos brasileiros de maior valor agregado, em um cenário global de demanda ainda contida. A movimentação de contêineres na navegação de cabotagem, que havia apresentado significativo crescimento de 27,5% em 2015, encerrou 2016 com queda de 4,2%. Apesar da atual conjuntura, o movimento de contêineres no Porto de Santos já atingiu a projeção de demanda prevista no Plano Mestre para 2018.

(em t mil)

Principais Cargas	2014	2015	2016	$\Delta$ % 2016/2015
<b>Outras Cargas Containerizadas</b>	<b>35.626</b>	<b>37.118</b>	<b>36.967</b>	<b>(0,4)</b>
- Total das cargas containerizadas	39.047	41.196	40.424	(1,9)
(-) Café em contêineres	1.511	1.606	1.350	(15,9)
(-) Celulose em contêineres	365	915	805	(12,1)
(-) Carnes em contêineres	831	806	804	(0,3)
(-) Suco Cítrico em contêineres	168	173	193	11,6
(-) Farelo de Soja em contêineres	109	215	187	(13,1)
(-) Milho em contêineres	103	206	60	(71,0)
(-) Soja em Grãos em contêineres	125	128	58	(54,8)
(-) Açúcar em contêineres	208	28	-	(100,0)
<b>Açúcar</b>	<b>17.277</b>	<b>18.186</b>	<b>20.255</b>	<b>11,4</b>
Açúcar a granel	15.733	16.491	18.432	11,8
Açúcar em contêineres	1.335	1.666	1.823	9,4
Açúcar em sacas	208	28	-	(100,0)
<b>Soja em Grãos</b>	<b>12.566</b>	<b>13.152</b>	<b>14.560</b>	<b>10,7</b>
Soja em Grãos a granel	12.442	13.025	14.503	11,3
Soja em Grãos em contêineres	125	128	58	(54,8)
<b>Milho</b>	<b>8.968</b>	<b>15.787</b>	<b>7.944</b>	<b>(49,7)</b>
Milho a granel	8.864	15.581	7.884	(49,4)
Milho em contêineres	103	206	60	(71,0)
<b>Farelo de Soja</b>	<b>3.899</b>	<b>4.620</b>	<b>4.565</b>	<b>(1,2)</b>
Farelo de Soja a granel	3.789	4.405	4.378	(0,6)
Farelo de Soja em contêineres	109	215	187	(13,1)
<b>Adubos</b>	<b>3.439</b>	<b>2.408</b>	<b>3.550</b>	<b>47,4</b>
<b>Óleo Diesel e Gasóleo</b>	<b>1.993</b>	<b>2.130</b>	<b>3.447</b>	<b>61,8</b>
<b>Celulose</b>	<b>2.554</b>	<b>3.411</b>	<b>3.087</b>	<b>(9,5)</b>
Celulose em carga solta	2.189	2.496	2.283	(8,5)
Celulose em contêineres	365	915	805	(12,1)
<b>Sucos Cítricos</b>	<b>1.980</b>	<b>1.990</b>	<b>2.180</b>	<b>9,5</b>
Sucos a granel	1.812	1.817	1.987	9,3
Sucos em contêineres	168	173	193	11,6
<b>Enxofre</b>	<b>1.870</b>	<b>1.973</b>	<b>1.733</b>	<b>(12,2)</b>
<b>Óleo Combustível</b>	<b>2.113</b>	<b>2.279</b>	<b>1.565</b>	<b>(31,3)</b>
<b>Álcool</b>	<b>1.319</b>	<b>1.718</b>	<b>1.352</b>	<b>(21,3)</b>
<b>Café em contêineres</b>	<b>1.511</b>	<b>1.606</b>	<b>1.350</b>	<b>(15,9)</b>
<b>Gasolina</b>	<b>1.359</b>	<b>1.352</b>	<b>1.165</b>	<b>(13,9)</b>
<b>GLP</b>	<b>924</b>	<b>892</b>	<b>1.110</b>	<b>24,5</b>
<b>Trigo</b>	<b>1.430</b>	<b>643</b>	<b>1.062</b>	<b>65,1</b>
<b>Sal</b>	<b>905</b>	<b>940</b>	<b>960</b>	<b>2,1</b>
<b>Soda Cáustica</b>	<b>895</b>	<b>829</b>	<b>907</b>	<b>9,3</b>
<b>Carnes</b>	<b>831</b>	<b>806</b>	<b>804</b>	<b>(0,3)</b>
<b>Nafta</b>	<b>279</b>	<b>235</b>	<b>192</b>	<b>(18,3)</b>
<b>Carvão</b>	<b>1.627</b>	<b>1.003</b>	<b>131</b>	<b>(87,0)</b>
<b>Minério de Ferro a granel</b>	<b>617</b>	<b>345</b>	<b>29</b>	<b>(91,6)</b>
<b>Sub-Total</b>	<b>103.982</b>	<b>113.426</b>	<b>108.915</b>	<b>(4,0)</b>
<b>Participação %</b>	<b>93,5</b>	<b>94,6</b>	<b>95,7</b>	<b>-</b>
<b>Demais Cargas</b>	<b>7.177</b>	<b>6.506</b>	<b>4.901</b>	<b>(24,7)</b>
<b>Total do Porto</b>	<b>111.159</b>	<b>119.932</b>	<b>113.816</b>	<b>(5,1)</b>

Fonte: Mensário Estatístico (CODESP)

## Navios

Com relação ao fluxo de navios, a trajetória de crescimento na evolução do volume médio de carga transportada por embarcação continuou crescendo. O aumento de 1,44% nesse indicador, de 24.471 t por navio para 24.824 t, é resultado do sucesso das intervenções realizadas pela Autoridade Portuária e pelos terminais, visando a manutenção do calado operacional do canal de navegação em 13,2 metros e a continuidade das obras de compatibilização da profundidade dos berços e bacias de evolução para esse calado, o que incentivou a presença de navios de maior capacidade.

O desempenho deste indicador poderia ter sido ainda melhor se não houvesse ocorrido a

queda nos embarques de milho, que reduziu o número de atracções de navios graneleiros no segundo semestre de 2016, em comparação com o mesmo semestre de 2015. Essas embarcações operam com taxas mais elevadas de consignação média.

Considerando apenas os navios cargueiros, verificou-se, em 2016, uma queda de 6,4% no fluxo de atracções, em comparação ao ano passado. Essa queda foi simultânea à retração de 5,1% verificada no volume de cargas transportadas no período. Considerando também os transatlânticos e embarcações da Marinha e de apoio às operações portuárias, a redução nas atracções foi de 8,2%.

*(em unidades)*

Discriminação	2014			2015			2016			Δ % 2016/2015
	L.Curso	Cabot.	Total	L.Curso	Cabot.	Total	L.Curso	Cabot.	Total	
Carga Geral	2.321	421	2.742	2.165	425	2.590	1.883	392	2.275	(12,2)
Sólidos a Granel	1.139	35	1.174	1.215	27	1.242	1.181	16	1.197	(3,6)
Líquidos a Granel	443	324	767	473	347	820	511	339	850	3,7
Roll on/off	254	0	254	249	0	249	262	1	263	5,6
<b>TOTAL DO PORTO</b>	<b>4.157</b>	<b>780</b>	<b>4.937</b>	<b>4.102</b>	<b>799</b>	<b>4.901</b>	<b>3.837</b>	<b>748</b>	<b>4.585</b>	<b>(6,4)</b>

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

## Balança Comercial

Em 2016, o Porto de Santos ampliou sua liderança na corrente de comércio brasileira, em valor, para 28,5%, o maior nível já registrado desde 1995 e superior à soma dos portos que ocupam da segunda à sexta posição no ranking nacional.

Considerando apenas as cargas transportadas através dos portos brasileiros, Santos respondeu por 37,4%, (em 2015 foram

35,2%). Além disso, registrou novos recordes de movimentação para os meses de fevereiro, março, abril, maio e junho. Em agosto foi obtida a segunda melhor marca mensal na movimentação de contêineres, com 223.574 unidades, abaixo, apenas, do recorde registrado em julho de 2015 (236.866 unidades). As lideranças nacionais nos embarques de açúcar, milho e soja também foram ampliadas.

### BALANÇA COMERCIAL

PORTOS	2014		2015		2016		Δ % 2014/2013
	US\$ bi	Part. %	US\$ bi	Part. %	US\$ bi	Part. %	
<b>Santos</b>	<b>116,1</b>	25,6	<b>99,0</b>	27,3	<b>92,1</b>	28,5	(7,0)
<b>Paranaguá</b>	<b>30,6</b>	6,7	<b>25,7</b>	7,1	<b>24,6</b>	7,6	(4,3)
<b>Rio Grande</b>	<b>20,0</b>	4,4	<b>17,6</b>	4,9	<b>15,6</b>	4,8	(11,3)
<b>Vitoria</b>	<b>26,7</b>	5,9	<b>19,5</b>	5,4	<b>14,2</b>	4,4	(27,4)
<b>Sepetiba</b>	<b>24,1</b>	5,3	<b>16,0</b>	4,4	<b>13,4</b>	4,1	(16,3)
<b>Itajaí</b>	<b>16,5</b>	3,6	<b>13,0</b>	3,6	<b>12,2</b>	3,8	(6,6)
<b>São Luis</b>	<b>19,7</b>	4,3	<b>13,9</b>	3,8	<b>12,1</b>	3,7	(13,0)
<b>Rio de Janeiro</b>	<b>19,2</b>	4,2	<b>14,4</b>	4,0	<b>10,3</b>	3,2	(28,7)
<b>São Francisco</b>	<b>15,8</b>	3,5	<b>12,9</b>	3,6	<b>10,2</b>	3,2	(21,2)
<b>Salvador</b>	<b>6,0</b>	1,3	<b>6,1</b>	1,7	<b>6,8</b>	2,1	12,6
<b>Outros Portos e Aeroportos</b>	<b>159,4</b>	35,1	<b>124,4</b>	34,3	<b>111,4</b>	34,5	(10,5)
<b>BRASIL</b>	<b>454,2</b>	100,0	<b>362,6</b>	100,0	<b>322,8</b>	100,0	(11,0)

Fonte: Sistema Alice (MDIC)

Pelo porto santista passaram 27,9% das exportações brasileiras em valor, seguido pelos portos de Paranaguá (7,7%), Vitória

(6,4%), Rio Grande (6,3%), Sepetiba (5,5%), São Luís (5,3%), Itajaí (3,6%), São Francisco do Sul (3,2%), Rio de Janeiro (2,8%) e Barcarena (2,3%).

#### DESTINO DAS EXPORTAÇÕES EFETUADAS PELO PORTO DE SANTOS

PAÍSES	2014		2015			2016		
	toneladas	PART.%	toneladas	PART.%	Δ% S/2014	toneladas	PART.%	Δ% S/2015
<b>DESENVOLVIDOS</b>								
Estados Unidos	3.817.429	6,1	4.037.091	5,8	5,8	3.471.066	4,7	(14,0)
Países Baixos (Holanda)	5.038.543	8,0	3.263.850	4,7	(35,2)	3.308.248	4,5	1,4
Coreia do Sul	1.218.330	1,9	2.748.307	4,0	125,6	2.084.245	2,8	(24,2)
Taiwan (Formosa)	928.063	1,5	1.615.180	2,3	74,0	1.860.290	2,5	15,2
Japão	1.327.526	2,1	1.966.720	2,8	48,1	1.238.428	1,7	(37,0)
Outros	5.670.636	9,0	5.426.452	7,8	(4,3)	5.214.459	7,1	(3,9)
<b>SUB-TOTAL</b>	<b>18.000.527</b>	<b>28,6</b>	<b>19.057.601</b>	<b>27,5</b>	<b>5,9</b>	<b>17.176.735</b>	<b>23,3</b>	<b>(9,9)</b>
<b>EM DESENVOLVIMENTO</b>								
China	13.837.677	22,0	15.220.491	22,0	10,0	16.054.554	21,8	5,5
Irã	2.924.696	4,6	3.686.233	5,3	26,0	4.165.323	5,7	13,0
Vietnã	2.230.946	3,5	2.402.227	3,5	7,7	3.616.562	4,9	50,6
Indonésia	1.817.327	2,9	1.508.326	2,2	(17,0)	2.691.820	3,7	78,5
Bangladesh	1.500.901	2,4	2.387.621	3,5	59,1	2.370.690	3,2	(0,7)
Outros	21.174.907	33,6	23.344.546	33,7	10,2	26.022.907	35,3	11,5
<b>SUB-TOTAL</b>	<b>43.486.454</b>	<b>69,0</b>	<b>48.549.444</b>	<b>70,2</b>	<b>11,6</b>	<b>54.921.856</b>	<b>74,6</b>	<b>13,1</b>
<b>OUTROS</b>	<b>1.520.230</b>	<b>2,4</b>	<b>1.578.453</b>	<b>2,3</b>	<b>3,8</b>	<b>1.546.012</b>	<b>2,1</b>	<b>(2,1)</b>
<b>TOTAL EXPORTADO PELO PORTO DE SANTOS</b>	<b>63.007.211</b>	<b>100,0</b>	<b>69.185.498</b>	<b>100,0</b>	<b>9,8</b>	<b>73.644.603</b>	<b>100,0</b>	<b>6,4</b>

Fonte: Sistema Alice do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio - 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 29,4% do total, seguido pelos portos de Paranaguá (7,5%), Itajaí (3,9%), Rio

de Janeiro (3,8%), São Francisco do Sul (3,1%), Rio Grande (2,9%), Suape (2,8%), Manaus (2,4%), Sepetiba (2,3%) e Salvador (2,0%).

#### ORIGEM DAS IMPORTAÇÕES EFETUADAS PELO PORTO DE SANTOS

PAÍSES	2014		2015			2016		
	toneladas	PART.%	toneladas	PART.%	Δ% S/2014	toneladas	PART.%	Δ% S/2015
<b>DESENVOLVIDOS</b>								
Estados Unidos	5.698.580	23,5	4.511.498	20,9	(20,8)	5.639.662	25,9	25,0
Canadá	909.336	3,7	844.041	3,9	(7,2)	735.633	3,4	(12,8)
Alemanha	1.607.673	6,6	924.345	4,3	(42,5)	702.675	3,2	(24,0)
Austrália	610.804	2,5	576.213	2,7	(5,7)	648.507	3,0	12,5
Espanha	351.756	1,4	379.844	1,8	8,0	433.503	2,0	14,1
Outros	3.319.153	13,7	3.211.565	14,9	(3,2)	2.733.982	12,5	(14,9)
<b>SUB-TOTAL</b>	<b>12.497.301</b>	<b>51,4</b>	<b>10.447.506</b>	<b>48,4</b>	<b>(16,4)</b>	<b>10.893.962</b>	<b>49,9</b>	<b>4,3</b>
<b>EM DESENVOLVIMENTO</b>								
China	3.051.170	12,6	2.627.340	12,2	(13,9)	2.351.624	10,8	(10,5)
Rússia	1.765.122	7,3	1.535.229	7,1	(13,0)	1.587.783	7,3	3,4
Argentina	1.180.395	4,9	1.288.395	6,0	9,1	1.426.719	6,5	10,7
Peru	598.187	2,5	905.122	4,2	51,3	853.304	3,9	(5,7)
Chile	617.801	2,5	648.190	3,0	4,9	682.428	3,1	5,3
Outros	4.595.612	18,9	4.134.326	19,1	(10,0)	4.007.369	18,4	(3,1)
<b>SUB-TOTAL</b>	<b>11.808.288</b>	<b>48,6</b>	<b>11.138.602</b>	<b>51,6</b>	<b>(5,7)</b>	<b>10.909.228</b>	<b>50,0</b>	<b>(2,1)</b>
<b>OUTROS</b>	<b>(14.286)</b>	<b>(0,1)</b>	<b>7.087</b>	<b>0,0</b>	<b>(149,6)</b>	<b>8.333</b>	<b>0,0</b>	<b>17,6</b>
<b>TOTAL IMPORTADO PELO PORTO DE SANTOS</b>	<b>24.291.303</b>	<b>100,0</b>	<b>21.593.195</b>	<b>100,0</b>	<b>(11,1)</b>	<b>21.811.523</b>	<b>100,0</b>	<b>1,0</b>

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

### Conjuntura

A conjuntura econômica em 2016 se mostrou ainda mais desafiadora do que se previa no final do ano passado, impactando a movimentação de cargas no Porto de Santos.

Conforme apurou a Gerência de Tarifas e Estatísticas da Codesp (GETAE), o Fundo Monetário Internacional (FMI), na edição de outubro de 2016 do seu World Economic Outlook, estimava que o crescimento

mundial apresentaria mais um ano de desaceleração nesse ano, com crescimento de 3,1%, um pouco menor do que o observado em 2015 (3,2%). A desaceleração na taxa de expansão do volume de comércio de bens e serviços, no entanto, seria maior, com crescimento estimado de 1,9% (ante 2,7% em 2015).

O Brasil viu agravarem-se, no início do ano passado, os desequilíbrios econômicos que

se desenvolveram ao longo de 2015, bem como a crise política que se estabeleceu. A expectativa de solução do impasse político em futuro próximo e a sinalização de que a política econômica entraria em um ciclo mais favorável ao crescimento de médio e longo prazos consolidaram a trajetória de retomada da confiança dos agentes econômicos. Outro indicador que refletiu a mudança positiva nas expectativas para a economia brasileira foi o dólar. Após ter sido cotado, em média, a mais de R\$ 4,05 em janeiro de 2016, o real passou a se valorizar frente a essa moeda, chegando ao patamar de R\$ 3,20 em agosto, permanecendo relativamente estável até meados de novembro, quando voltou a disparar, atingindo o patamar de R\$ 3,43, após a vitória de Donald Trump nas eleições presidenciais dos EUA.

O que se verificou ao final de 2016, em comparação com o cenário previsto no final de 2015, foi uma piora no nível de atividade, com queda estimada de 3,49% do PIB e de 6,6% da produção industrial. Esse baixo dinamismo da atividade doméstica contribuiu para a formação de um significativo superávit comercial, dado que as importações continuaram caindo, enquanto o valor das exportações cresceu, graças à recuperação nos preços de commodities como o açúcar e a soja. Por outro lado, a taxa de câmbio em 2016 trabalhou em patamares bem mais baixos do que o esperado.

## Principais cargas

**Carga Geral** - Esse segmento de carga deve apresentar melhor desempenho neste ano, impulsionado pela perspectiva de retomada do crescimento na movimentação

de contêineres e nos embarques de celulose e veículos.

**Carga Containerizada** - Há uma expectativa de recuperação na movimentação dessas cargas, decorrente da esperada retomada do nível de atividade econômica no país. Estima-se aumento de 0,5%, permitindo chegar a 3,602 milhões teu.

**Carga Solta** - Espera-se um crescimento em torno de 4,2% para este segmento, que elevará sua movimentação para 3,575 milhões t, impulsionado pela retomada nas exportações de celulose e veículos.

**Celulose** - Vislumbra-se um cenário internacional de maior estabilidade no setor, com uma oferta mais ajustada à demanda. Dessa forma, estima-se que os embarques do produto totalizem cerca de 3,092 milhões t (+0,2%). O desempenho dessa carga poderá ser bem melhor caso a nova unidade da Fibria, em Três Lagoas (MS), comece a produzir no início do quarto trimestre de 2017, já que parte significativa dessa produção adicional deve ser exportada pelo Porto de Santos.

**Veículos** - Com a expectativa de maior dinamismo nas principais economias da América Latina, importante destino das exportações de veículos através do porto santista, espera-se um crescimento de 4,4% na movimentação de veículos em 2017, que deverá atingir 201.408 mil unidades. Será determinante para esse resultado o aumento de 5,0% previsto para as exportações (180.948 mil unidades). Já as importações devem se manter em patamar próximo ao atingido neste ano, com 20.460 mil unidades.

## Carga Geral Solta e Containerizada

(em toneladas)

Carga Geral	2016 realizado		2017 Previsão	
Solta var%	3.432.191	(21,8)	3.575.740	4,2
Containerizada var%	40.424.225	(1,9)	40.626.346	0,5
<b>TOTAL var%</b>	<b>43.856.416</b>	<b>(3,8)</b>	<b>44.202.086</b>	<b>0,8</b>

Contêineres	2016 realizado		2017 Previsão	
TEUs var%	3.564.118	(5,7)	3.602.165	1,1
Quant. de CC var%	2.358.220	(3,9)	2.389.488	1,3

Quantidade de Carros	2016 realizado		2017 Previsão	
Importação var%	20.459	(66,9)	20.460	0,0
Exportação var%	172.414	(6,5)	180.948	5,0
<b>TOTAL var%</b>	<b>192.873</b>	<b>(21,7)</b>	<b>201.408</b>	<b>4,4</b>

Fonte: Mensário Estatístico (Codesp)

**Líquidos a granel** – Estima-se que as maiores variações absolutas positivas nessa modalidade ocorrerão por conta do óleo diesel e gasóleo (3,497 milhões t), com +1,5%, e sucos cítricos (2,031 milhões t), +2,2%. Para o óleo diesel e gasóleo a expectativa é de que a manutenção do preço do petróleo no mercado internacional em patamares ainda baixos e a valorização do real frente ao dólar ao longo de 2017 incentivem sua importação e para os sucos cítricos foi considerada a expectativa de ajuste adequado da oferta à demanda e uma taxa de câmbio mais benéfica às exportações brasileiras.

Outras cargas que merecem destaque entre os líquidos a granel em 2017 são:

**GLP** – A expectativa é atingir 1,121 milhão t, 1,0% a mais que neste ano.

**Óleo Combustível e Gasolina** – Espera-se certa estabilidade para essas cargas, que devem totalizar volumes de, respectivamente, 1,556 milhão t (-0,6%) e 1,168 milhão t (+0,3%).

(em toneladas)

Produto	2016		2017	
	Realizado		Previsão	
Ácido Fosfórico <i>var%</i>	127.003	(33,4)	132.934	4,7
Álcool <i>var%</i>	1.351.873	(21,3)	1.355.262	0,3
Amônia <i>var%</i>	348.331	(1,3)	350.073	0,5
Cons. De Bordo (Diesel+Combust.) <i>var%</i>	1.776.437	(3,3)	1.818.029	2,3
Estireno <i>var%</i>	71.127	(17,4)	68.749	(3,3)
Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) <i>var%</i>	1.109.841	24,5	1.120.939	1,0
Gasolina <i>var%</i>	1.164.626	(13,9)	1.167.746	0,3
Nafta <i>var%</i>	191.902	(18,3)	191.502	(0,2)
Óleo Combustível <i>var%</i>	1.565.428	(31,3)	1.556.082	(0,6)
Óleo de Origem Vegetal <i>var%</i>	164.819	7,5	165.313	0,3
Óleo Diesel + Gasóleo <i>var%</i>	3.447.369	61,8	3.497.369	1,5
Soda Caústica <i>var%</i>	906.535	9,3	911.068	0,5
Sucos Cítricos <i>var%</i>	1.987.289	9,3	2.030.748	2,2
Xilenos <i>var%</i>	66.617	84,9	61.641	(7,5)
Outros <i>var%</i>	1.492.296	(11,3)	1.506.773	1,0
<b>Total Geral Granel Líquido <i>var%</i></b>	<b>15.771.493</b>	<b>1,1</b>	<b>15.934.227</b>	<b>1,0</b>

Fonte: Mensário Estatístico (CODESP)

**Sólidos a Granel** - Diante das perspectivas favoráveis para a safra nacional de grãos e açúcar, espera-se uma forte recuperação para este segmento de cargas, principalmente, diante da expectativa do início das operações no terminal Tiplam e de novas melhorias estruturais nos terminais portuários.

Entre as principais mercadorias

movimentadas, as maiores taxas de crescimento nos embarques deverão ocorrer nas movimentações de milho (46,7%, 11,569 milhões t), soja em grãos (9,4%, 15,866 milhões t) e açúcar (7,6%, 19,832 milhões t), já nos desembarques, o destaque de maior movimentação fica para o adubo (3,692 milhões t, +6,3%). Não há perspectiva de movimentação de minério de ferro e carvão enquanto a Usiminas mantiver suspensa a

produção de aço na sua unidade de Cubatão.

**Milho** –O relatório Acompanhamento da Safra Brasileira de Grãos 2016/17 – quarto levantamento, da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), aponta que a produção nacional de milho nesta safra apresentará um crescimento de 26,9% em relação ao ciclo 2015/16, devendo atingir 84,48 milhões t. Para a colheita do maior estado produtor (Mato Grosso), a estimativa é de 21,63 milhões t (41,6% acima da safra anterior). Por sua vez, o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) estima um crescimento de 69,7% nas exportações brasileiras do produto, que totalizariam 28,00 milhões t. Considerando essas previsões, estimamos que os embarques do produto em nosso porto irão recuperar parte da forte queda verificada em 2016, registrando crescimento em torno de 46,7%, ao atingir cerca de 11,569 milhões t.

**Açúcar** – A expectativa de movimentação para o produto é de novo crescimento. A projeção da Organização Internacional do Açúcar (OIA) para o ciclo 2017/18, considerando um clima normal nos próximos 21 meses, é que a produção e consumo atinjam o mesmo patamar, encerrando o ciclo deficitário no setor. Ainda que os preços possam reagir negativamente, as perspectivas de equilíbrio da oferta e demanda mundial e os níveis criticamente baixos dos estoques seriam suficientes para cessar o efeito, segundo o relatório. É importante se considerar a ampliação da

disponibilidade de estrutura para o escoamento de açúcar com o início das operações no Tiplam e de investimentos feitos pelos terminais. Considerando apenas a movimentação na modalidade granel, o crescimento estimado é de 7,6% em relação a 2016, atingindo 19,832 milhões de toneladas.

**Complexo Soja (soja em grãos e farelo)** – As projeções apontam para mais uma safra recorde, graças ao clima favorável durante o plantio da oleaginosa. Conforme o Acompanhamento da Safra Brasileira de Grãos 2016/17 – Quarto Levantamento da Conab, a produção de soja na região Centro-Oeste deverá crescer 8,2% (47,350 milhões de t), enquanto para o Brasil a estimativa é de crescimento de 8,7% (103,778 milhões de t). O USDA estima em 59,50 milhões t o volume das exportações brasileiras de soja na safra 2016/17, ficando 9,4% acima do volume estimado para este ano (54,38 milhões de toneladas). Diante desse cenário, estima-se que passem pelo Porto de Santos cerca de 20,297 milhões t de produtos do complexo soja, um crescimento de 7,5% acima do previsto para 2016. Desse total, cerca de 15,866 milhões t serão de soja em grãos, crescimento de 9,4%, e 4,431 milhões t de farelo de soja, aumento de 1,2%.

**Adubo** – As perspectivas apontam que os preços devem se manter estáveis e a demanda crescente, relacionada à expansão de áreas agrícolas. Assim, estima-se um crescimento em torno de 4,0% em 2017, chegando a 3,692 milhões t.

(em toneladas)

Produto	2016		2017	
	Realizado		Previsão	
Açúcar var%	18.431.790	11,8	19.831.790	7,6
Adubo var%	3.549.645	47,4	3.691.631	4,0
Carvão var%	130.665	(87,0)	0	(100,0)
Enxofre var%	1.732.581	(12,2)	1.817.581	4,9
Milho var%	7.883.879	(49,4)	11.569.364	46,7
Minério var%	28.839	(91,6)	0	(100,0)
Sal var%	960.098	2,1	964.898	0,5
Soja var%	18.880.393	8,3	20.297.045	7,5
Soja em grãos var%	14.502.578	11,3	15.865.820	9,4
Soja peletizada var%	4.377.815	(0,6)	4.431.224	1,2
Trigo var%	1.062.182	65,1	1.067.182	0,5
Outros var%	1.527.771	(21,2)	1.557.999	2,0
<b>Total Geral Granel Sólido var%</b>	<b>54.187.843</b>	<b>(7,8)</b>	<b>60.797.490</b>	<b>12,2</b>

Fonte: Mensário Estatístico (CODESP)

### Projeções para 2017

Com as projeções feitas com base na atual conjuntura e informações fornecidas pelos terminais portuários, o Porto de Santos deve atingir uma movimentação em torno de 120,933 milhões t em 2017. Essa expectativa implicará em um aumento de 6,3% em relação ao resultado previsto para 2016.

Para as exportações, está projetado aumento de 8,4% (88,265 milhões t) e para as importações de 0,9% (32,669 milhões t). Os sólidos a granel (60,797 milhões t) devem apresentar desempenho 12,2% acima do verificado neste ano, os líquidos a granel (15,934 milhões t) de 1,0% e a carga geral (44,202 milhões t) de 0,8%.

(em toneladas)

TIPOS DE CARGA	2016		2017	
	Realizado		Previsão	
Sólidos a Granel var%	54.187.843	(7,8)	60.797.490	12,2
Líquidos a granel var%	15.771.493	1,1	15.934.227	1,0
Carga Geral var%	43.856.416	(3,8)	44.202.086	0,8
<b>TOTAL var%</b>	<b>113.815.752</b>	<b>(5,1)</b>	<b>120.933.804</b>	<b>6,3</b>

Fonte: Mensário Estatístico (CODESP)

Tais números apontam para um novo recorde anual, suplantando o maior resultado anterior, obtido em 2015 (119,9 milhões t). Isso deve ocorrer, principalmente, por conta da previsão de uma nova marca histórica para a safra brasileira de grãos e um forte desempenho do açúcar. Além disso, espera-se um aumento na oferta de infraestrutura para a movimentação dessas cargas em Santos, com a entrada em operação dos novos berços do Tiplam e a viabilização de investimentos pelos terminais portuários.

Para o segmento de contêineres há uma expectativa de recuperação diante do esperado aquecimento da atividade econômica no país. O Porto de Santos tende a se beneficiar, também, com o aumento previsto para a safra de grãos 2016/2017. Após uma retração, em torno de 10,7%, na safra anterior, em virtude da queda de 21,2% na safra de milho, as estimativas apontam para uma safra de grãos em torno de 215,3 milhões t (aumento de até 15,3% ante a safra anterior), caracterizando-se como um novo recorde histórico para o país. Beneficiada pela elevação dos preços, pela demanda internacional ainda elevada e por condições climáticas mais favoráveis, a safra nacional de soja deve apresentar novo recorde, com crescimento médio estimado de 8,7% (totalizando 102,447 milhões t).

A perspectiva para o milho é de significativa recuperação, com crescimento médio da produção estimado em 26,9% (totalizando

83,818 milhões t). Para a Região Centro-Oeste, origem de, aproximadamente, 70% da soja e 94% do milho escoados através de Santos, a perspectiva da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) é que a safra de grãos apresente crescimento em torno de 42,8%.

Para o açúcar é esperado um bom desempenho, tendo em vista a continuidade da trajetória de recuperação do preço dessa commodity nos mercados internacionais, em um cenário de oferta ainda insuficiente para atender a demanda.

As ótimas perspectivas para o agronegócio brasileiro favorecem também os desembarques de adubo, que tendem a continuar em sua trajetória de crescimento. Os graneis líquidos também tendem a apresentar desempenho positivo em relação a 2016.

### Fluxo de Navios

Para 2017, é esperada a continuidade das intervenções, objetivando a manutenção da profundidade do canal e a adaptação dos berços de atracação. Há, também, uma expectativa de forte incremento nos embarques de sólidos a granel (especialmente milho, soja e açúcar), o que tende a elevar a consignação média dos navios. Assim, estima-se que o fluxo de navios crescerá 1,4%, enquanto a consignação média se elevará para o patamar de 25.395 t por navio (alta de 2,2% em relação a 2016).

Em 2016, tiveram grande importância para o Porto de Santos o início das obras e serviços de readequação da Avenida Perimetral da Margem Direita, no trecho entre o canal 4 e a Ponta da Praia, a conclusão das obras de reforma e recuperação dos píeres, ponte de acesso e tubovias do Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa - TEGLA, e a entrega de mais 260 metros do novo cais de Outeirinhos.

Além disso, o ano se encerra com profundidades restabelecidas na quase totalidade dos berços de atracação e com a garantia de continuidade dos serviços de dragagem no canal de acesso, bacias de evolução e acessos aos berços de atracação em todos os trechos do canal de navegação, da entrada da barra até o Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa.

A expectativa para 2017 é a manutenção do calado operacional do Porto, a aprovação do projeto executivo revisado da Avenida Perimetral da Margem Esquerda - 2ª Fase, bem como do projeto funcional de acesso rodoviário na região do Valongo, garantindo ao Porto uma 2ª entrada.

## Sistema Viário

### **Avenida Perimetral da Margem Direita Trecho Canal 4 à Ponta da Praia -**

Este ano iniciaram-se as obras e serviços de readequação da Avenida Perimetral da Margem Direita, no trecho entre o canal 4 e a Ponta da Praia, compreendendo a adequação da Avenida Mário Covas, conhecida como Avenida Portuária, e da Avenida Ismael Coelho de Souza, a chamada avenida interna. A principal intervenção será a implantação de um conjunto de dois viadutos para evitar o conflito rodoviário, e promover maior agilidade

do tráfego aos terminais localizados na região, solucionando um significativo gargalo entre o tráfego de contêineres e de granéis vegetais.

O projeto contempla ainda a transferência das linhas férreas de acesso ao Corredor de Exportação de Granéis Sólidos de Origem Vegetal, que hoje passam no meio dos terminais, deslocando-as em direção à Avenida Mário Covas Júnior Júnior, possibilitando ampliar os ramais ferroviários até a área do Corredor de Exportação de Granéis Vegetais e o adensamento de áreas hoje não operacionalizadas. Serão implantadas quatro linhas férreas, em aporte à demanda de utilização do modal ferroviário.

A obra também contemplará a construção dos viadutos (de entrada e de saída) e pontilhões ferroviários, o remanejamento de interferências, a revitalização da Avenida Mário Covas Júnior e a readequação da atual avenida interna (dentro da área portuária) com a relocação dos ramais ferroviários.

O viaduto de entrada partirá do atual traçado da pista da Avenida Mário Covas Júnior, sentido Ponta da Praia, projetando-se pelo terreno do antigo terminal da Loydbratt, transpondo a avenida sobre o pátio de contêineres (armazém XXXVI) até atingir o trecho atualmente ocupado pelo pátio ferroviário e pela avenida interna (Avenida Ismael Coelho de Souza) que se tornará área adensada às instalações da Libra Terminais. O viaduto de saída seguirá contíguo ao de entrada, saindo da área interna do Porto, fazendo o desemboque na pista da Avenida Mário Covas Júnior, sentido Macuco.

Com a implantação desse complexo de viadutos, ficará segregado o tráfego

rodoviário entre veículos de contêineres e de grãos e farelo. Todo o tráfego de contêineres será absorvido pelos viadutos, mantendo-se na Avenida Mário Covas Júnior os veículos que demandam ao Corredor de Exportação. A Avenida passará por uma completa reurbanização em toda sua extensão, abrangendo reforma do pavimento, nova iluminação e paisagismo, enquanto a avenida interna será mantida desde as instalações da Capitania dos Portos até o Armazém 33.

O investimento está orçado em R\$ 72,4 milhões, mais R\$ 9,7 milhões destinados aos gerenciamentos ambientais e da obra, totalizando R\$ 82,1 milhões, através de recursos do Tesouro Nacional. O cronograma inicial prevê o prazo de 30 meses para conclusão dos serviços.

#### **Avenida Perimetral da Margem Direita - Região do Saboó**

Concluída a execução de duas pistas com mão dupla e total de quatro faixas de rolamento. A grande vantagem dessa intervenção no viário é a implantação de acesso exclusivo ao trânsito de passagem, sem conflitar com o tráfego de veículos dedicados aos terminais daquela região.

As obras abrangeram a Avenida Engenheiro Augusto Barata, na região da entrada do Terminal para Contêineres da Margem Direita - ECOPORTO, seguindo por detrás do pátio 2 até sua interligação com a Avenida Engenheiro Antônio Alves Freire, com troca de, aproximadamente, 900 metros de pavimento (de paralelepípedo para concreto asfáltico), incluindo sinalização horizontal e vertical, drenagem e iluminação, remoção de 1.800 metros e implantação de 324 metros de linhas férreas, bem como a construção de uma edificação para transferência das instalações da concessionária ALL. O valor

do contrato foi de R\$ 8,586 milhões e o empreendimento foi concluído em dezembro de 2016.

#### **Avenida Perimetral da Margem Direita - 2ª Entrada do Porto**

Elaborado projeto funcional visando melhorar o acesso rodoviário e solucionar o conflito rodoferroviário na região do Valongo, garantindo ao Porto uma alternativa de entrada e saída de veículos em caso de fechamento/bloqueio da Avenida Eng. Augusto Barata. Também foi efetuada a análise preliminar das propostas de traçado geométrico desenvolvidas pela Dersa para a 2ª Entradado Porto, estando previsto para 2017 a elaboração do projeto executivo através de convênio com a Secretaria de Logística do Estado de São Paulo.

#### **Duplicação do acesso rodoviário à Ilha do Barnabé**

Elaborado projeto funcional, Termo de Referência e planilha orçamentária para a contratação de projeto executivo para adequação do acesso rodoviário à Ilha do Barnabé, consistindo na implantação de nova pista com, aproximadamente, 2.700 m de extensão e recuperação/reforma da pista existente com acostamento em ambos os lados, permitindo, assim, acesso rodoviário com duas faixas de entrada e duas faixas de saída. O projeto contempla também a construção de uma ponte sobre o Rio Diana com, aproximadamente, 110 metros de extensão e um viaduto sobre o Rio Sandi com, aproximadamente, 300 metros de extensão.

#### **Avenida Perimetral da Margem Esquerda - 2ª Fase**

Concluídas as revisões do projeto executivo para implantação da 2ª Fase da Avenida Perimetral da Margem Esquerda, no

município de Guarujá, conforme alterações solicitadas pela Ecovias. O empreendimento garantirá a segregação do tráfego, e irá melhorar significativamente a movimentação de cargas, aumentando a segurança do trânsito urbano. Também será feita a adequação dos passeios e ciclovias atendendo às exigências de acessibilidade, bem como a instalação de passarelas de pedestres para transposição da Avenida Santos Dumont e da Avenida Perimetral. Contempla ainda a construção de uma ponte estaiada sobre a Rodovia Cônego Domênico Rangoni com, aproximadamente, 500 m de extensão e a construção de um viaduto na Avenida Santos Dumont em vigas pré-moldadas com cerca de 1.000 m de extensão. Para 2017 está prevista a análise e aprovação do projeto executivo pela Artesp, licitação da 1ª Etapa da 2ª Fase (trecho sobre a Rodovia Cônego D. Rangoni e acesso a Av. Perimetral), no valor estimado em R\$ 110 milhões.

#### **Contenção e recuperação estrutural do cais do Armazém 12**

Elaborado o termo de referência e planilha orçamentária para a contratação de projeto executivo para as obras de contenção e recuperação estrutural de cais em muro de gravidade, também conhecido como “cais de peso”, com cerca de 150 m de extensão, para garantia da estabilidade e integridade da estrutura. Etapa prevista para 2017: Licitação do projeto executivo no valor estimado de R\$ 950 mil, dependendo de atualização do orçamento.

#### **Restauração do frontispício do Rio dos Soldados e do Canal do Mercado**

Concluídas as obras de restauração do Frontispício do Rio dos Soldados, situado na Bacia do Mercado, e do Canal do Mercado, situado à Avenida Ulrico Mursa.

Em função da implantação da Avenida Perimetral da Margem Direita do Porto de Santos, no trecho compreendido entre a Praça Barão do Rio Branco e a Praça Nossa Senhora de Fátima (Praça da Santa), a Codesp reconheceu sua responsabilidade na preservação e restauração dos bens tombados próximos à obra, bem como na revitalização das áreas remanescentes, precedida da elaboração de competente projeto de restauro e aprovação junto ao Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos (Condepasa) e ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat).

#### **Instalações do Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Informações (VTMIS)**

Concluída a reforma e ampliação das futuras instalações para sediar o Centro de Controle do VTMIS, na antiga Ponte de Inspeção Naval, na Ponta da Praia.

#### **Cabeços de amarração**

Este ano, foram fornecidos e instalados 27 cabeços (25 simples e 2 duplos) de amarração adicionais e substituição de cabeços de atracação danificados na margem direita do cais público do Porto de Santos.

#### **Berços de atracação**

##### **Reforma e recuperação dos píeres, ponte de acesso e tubovias do Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa - TEGLA**

Dentre as ações destacadas, está a conclusão, em julho, das obras de reforço parcial e recuperação de píeres, ponte de acesso e tubovias do Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa. O terminal, que opera principalmente com gasolina, amônia, álcool,

óleos e compostos químicos, responsável pela maior parte da movimentação de grânéis líquidos do Porto de Santos, passa, atualmente, por uma crescente demanda, por isso a importância do empreendimento, que possibilitará a dragagem dos 4 berços de atracação daquele terminal até a profundidade de 14 metros, aumentando a capacidade de escoamento das cargas e sua segurança operacional.

Os serviços compreenderam o reforço e tratamento de mais de 1400 estacas de concreto armado e aço, recuperação estrutural de componentes deteriorados das lajes, vigas, rótulas metálicas e elementos do pipe-rack (estrutura que sustenta os dutos até os píeres), dolphins de amarração, de acostagem e ponte de acesso. As obras foram iniciadas no fim do segundo semestre de 2013, sob contrato no valor de R\$ 47,55 milhões.

### **Cais de Outeirinhos**

A conclusão de mais 260 metros do novo cais de Outeirinhos, ainda no primeiro semestre de 2016, perfazendo o total de 779 metros, desde as instalações da Marinha do Brasil até o T-Grão, foi uma das principais realizações de infraestrutura no Porto de Santos no ano.

Os principais ganhos com a construção do cais são a possibilidade para atracação de navios de passageiros em trecho contínuo, um cais moderno para movimentação de carga comercial e a oferta de melhores instalações para operação de navios da Marinha.

O novo cais foi construído numa nova configuração de alinhamento e permite a atracação simultânea dos navios de cruzeiro próximo ao Terminal de Passageiros,

beneficiando a logística de deslocamento de passageiros na área do porto, além de, fora da temporada, agregar novas instalações de cais com maior profundidade, para operação comercial de cargas, ampliando a capacidade de movimentação do Porto de Santos.

Além disso, o empreendimento oferece uma estrutura moderna para atendimento às embarcações da Marinha do Brasil.

O contrato das obras está suspenso desde fevereiro de 2016 até fevereiro de 2017, inicialmente motivado pelo andamento da temporada 2015/2016 de navios de passageiros, uma vez que a obra interditaria o cais em frente ao Concais, e posteriormente pela indisponibilidade de recursos na Lei de Orçamento Anual (LOA) 2016.

### **Recuperação e reforço do cais entre os armazéns 12A e 23**

Ainda quanto a empreendimentos de infraestrutura de cais, prosseguiram os serviços de recuperação e reforço para aprofundamento dos berços entre os armazéns 12A e 23 a fim de permitir a execução de dragagem para até 15 metros, permitindo ampliar a produtividade dos terminais localizados naquela região.

A obra ocorre, basicamente, em duas etapas: recuperação estrutural da laje existente, e de, aproximadamente, 1580 estacas, mais as intervenções de reforço da estrutura com execução de cerca 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.

Os serviços envolveram a inspeção de cerca de 3.500 estacas sob a laje do cais, as quais,

em alguns trechos dos 1.700 metros, apresentavam alto nível de comprometimento. Além da recuperação dessas estacas, a realização do chamado jet-grouting garantirá o reforço da estrutura a partir da perfuração e injeção de colunas de nata de cimento com perfil metálico junto à borda do cais.

A obra foi necessária para viabilizar a dragagem e atingir profundidade compatível com as cotas previstas, garantindo, assim, a atracação de navios com maior capacidade de carregamento. Os serviços foram iniciados no final de 2014. O valor atual do contrato é de quase R\$ 228 milhões, com conclusão prevista para dezembro de 2017.

#### **Recuperação estrutural do cais da Ilha do Barnabé**

Está sendo feita a revisão do termo de referência para os serviços de recuperação estrutural do cais da Ilha do Barnabé e da respectiva planilha orçamentária, em razão de questionamentos do TCU em obra semelhante, com previsão de publicação do edital das obras até março de 2017. O valor da licitação das obras está estimado em R\$ 34,7 milhões e a licitação do gerenciamento das obras em R\$ 6,3 milhões.

#### **Dragagem**

Os serviços de dragagem no canal de acesso, bacias de evolução e acessos aos berços de atracação, começaram o ano sob a vigência de dois contratos para a execução desse serviço, ambos atendidos pela empresa Van Oord Serviços de Operações Marítimas, sendo um para a dragagem do trecho I do canal de acesso, com 11.560 metros de extensão, desde a entrada da barra até o Entrepósito de Pesca, e outro do Entrepósito de Pesca até o Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa, numa extensão de 13.040

metros, totalizando mais de 24 quilômetros. Em fevereiro de 2016, o contrato para a dragagem do canal de acesso nos trechos II, III e IV chegou ao término da vigência, mas, com a indefinição da licitação promovida pelo governo federal, adotou-se uma solução rápida, celebrando aditamento ao contrato da Van Oord para a prestação do serviço de dragagem de manutenção do trecho I do canal de acesso, estendendo a atividade para os demais trechos (II, III e IV), até que o processo de licitação do governo federal fosse concluído.

Diante do impasse quanto à licitação do governo federal, a Codesp deflagrou nova licitação, através de pregão eletrônico, para a dragagem em todos os trechos pelo prazo de 12 meses, prevendo a retirada de até 4,3 milhões de metros cúbicos de resíduos, resultando na contratação, em outubro, da empresa Dragabrás Serviços de Dragagem Ltda.

Para a execução dos serviços a Dragabrás mobilizou a draga auto transportadora Pearl River, de bandeira belga e construída pela IHC. A draga, com 184 metros de comprimento, possui capacidade de cisterna para 24 mil metros cúbicos.

O novo contrato trouxe à Codesp a garantia da continuidade do serviço, inclusive para ao longo de 2017, após a ocorrência de ressacas quando há maior índice de assoreamento, principalmente no trecho 1, de forma a proporcionar maior tranquilidade aos usuários do Porto de Santos para operar de forma plena, sem restrições, com calado operacional de 13,20 metros, imprescindível para proporcionar mais produtividade. Com essa garantia, a empresa pode atender aos usuários de forma eficiente e oferecer a infraestrutura necessária.

Para a dragagem de manutenção dos berços de atracação, foi assinado contrato com a empresa Dratec Engenharia Ltda. por 6 meses e volume estimado de 324 mil metros cúbicos. Para os serviços, a empresa mobilizou uma escavadeira com capacidade de caçamba de 6 metros cúbicos, e dois batelões lameiros, um com capacidade de cisterna de 400 metros cúbicos e outro de 900 metros cúbicos.

O ano se encerra com profundidades restabelecidas na quase totalidade dos berços de atracação. Além da garantia da continuidade dos serviços, a diretoria da empresa se preocupou em atender do modo mais uniforme possível a todos os usuários do Porto de Santos. Assim, promoveu a integração do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) com a companhia, através do setor de atracação, para a implementação de cronograma de dragagem nos pontos de atracação, de modo que todos fossem atendidos.

## Energia elétrica

### Usina de Itatinga

A Usina Hidrelétrica de Itatinga, com capacidade de geração de 15 megawatts, abastece a margem direita do Porto de Santos, juntamente com mais 8,6 megawatts distribuídos em paralelo com a Companhia Piratininga de Força e Luz (CPFL), que são distribuídos pelos circuitos Codesp.

A Usina conta com um complexo composto

por represa, câmara d'água, cinco tubulações de descida da serra, turbinas e geradores, além de 30 quilômetros de linhas de transmissão em 160 torres, duas grandes torres para transposição do canal do estuário, uma central elétrica e 60 subestações ao longo da margem de Santos. Como a sua expansão é inviável tecnicamente, o futuro acréscimo de carga elétrica será atendido a partir de uma nova subestação CPFL que será dimensionada a fim de atender às necessidades dos usuários. Em 2016, foram concluídas as obras de modernização da usina que proporcionam mais qualidade e confiabilidade ao sistema. A usina opera, agora, de forma automatizada, garantindo maior integridade às instalações operacionais. Com essa melhoria, foram reduzidas as perdas no sistema. Para tanto, foi implantada a informatização para controle e monitoramento das operações, além da troca de disjuntores e outras intervenções.

### Concessão

Foi regularizada pela Aneel, a cessão da Usina de Itatinga e dos ativos de distribuição de energia elétrica para a Codesp, possibilitando a continuidade da prestação dos serviços.

### Reestruturação

Após tratativas perante a Antaq, foi aprovada a reestruturação da cobrança do serviço de fornecimento de energia elétrica, componente da Tabela V - Serviços Gerais da Tarifa do Porto de Santos, aos critérios habitualmente adotados pelo mercado.

**Convênio CPFL - Nova subestação**

Para ampliar a garantia de pleno abastecimento, a Codesp e a CPFL, através de convênio, definiram a construção de uma subestação de distribuição de energia elétrica que terá capacidade de até 80 megawatts.

A concessionária local já instalou cabos de transmissão de energia para o novo sistema em toda a região da margem direita do Porto, desde a subestação Vila Nova, próxima ao Mercado Municipal de Santos, até a subestação Estuário, na Ponta da Praia. A energia da nova subestação na área do Porto será distribuída pela Codesp.

O investimento para implantação da

subestação, superior a R\$ 10 milhões, será realizado pela concessionária de energia elétrica e envolve a cessão pela Codesp de área na Avenida Esmeraldo Tarquínio, já entregue pela Docas, de, aproximadamente, 3.770 m<sup>2</sup>. O convênio vigorará por um prazo de 13 anos.

A concessionária conta com orçamento próprio para o setor e já submeteu o cronograma de investimentos e obras junto à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). A expectativa é que a instalação ocorra no decorrer de 2017 para, em 2018, em uma primeira etapa, disponibilizar o acréscimo de 20 megawatts aos 8,6 megawatts atualmente fornecidos em paralelo à margem direita.

Na questão ambiental a Codesp tem buscado, no desenvolvimento do Porto de Santos, preservar seus recursos naturais, o patrimônio histórico e cultural e a saúde e qualidade de vida dos usuários, operadores, colaboradores e demais atores envolvidos direta ou indiretamente com as suas atividades.

Entre as ações realizadas estão o monitoramento das atividades de dragagem no Porto de Santos, o gerenciamento ambiental e licenciamento das obras, a reestruturação do Plano de Auxílio Mútuo (PAM), o desenvolvimento de um banco de dados de cargas e mercadorias perigosas, o mapeamento da rede de drenagem do Porto de Santos e áreas adjacentes, e a instituição da Política Ambiental da Codesp.

### Gerenciamento e licenciamentos ambientais das obras

Em 2016, prosseguiram as atividades de gestão ambiental das obras de dragagem do Porto Organizado de Santos e adjacências, assegurando a execução dos programas ambientais preconizados na licença ambiental das obras de dragagem de manutenção (Licença de Instalação nº 961/2013), garantindo a continuidade dos serviços.

Neste contexto, faz-se de suma importância ressaltar que a Codesp tomou as providências necessárias para assegurar a execução dos programas ambientais preconizados na licença ambiental, garantindo o atendimento das condicionantes estipuladas pelo órgão ambiental licenciador e, conseqüentemente, o andamento das obras.

Os programas contemplam o monitoramento da qualidade da água do estuário, o monitoramento da biota

(macrofauna bentônica, fitoplâncton, zooplâncton, ictiofauna, bioacumulação), o monitoramento da qualidade de sedimentos, o monitoramento dos quelônios (tartarugas) o monitoramento do manguezal, o monitoramento das praias de São Vicente (Itararé), de Santos e de Guarujá (Góes), além de contemplar o programa de Educação Ambiental com a comunidade afetada, o programa de Comunicação Social e o monitoramento das operações de dragagem.

No gerenciamento das obras de reforço e recuperação do cais dos armazéns 12A ao 23, foram realizadas vistorias de campo, educação ambiental com trabalhadores do consórcio responsável pela obra, ações de comunicação social e campanhas de monitoramento da qualidade da água do estuário, entre outros itens previstos nos programas ambientais.

Para obtenção de Licença de Instalação para as obras de recuperação estrutural do cais na Ilha do Barnabé foi elaborado relatório técnico complementar para o Ibama, prevendo-se, para 2017, a emissão da respectiva licença.

Além disso, a Codesp realizou a fiscalização ambiental das obras da Av. Perimetral da Margem Direita – trecho canal 4 à Ponta da Praia, da região do Saboó, e das obras de contenção de encosta de torre de transmissão de energia elétrica, em Bertioga,

### Prospecção, resgate, monitoramento arqueológico e educação patrimonial

Foram finalizadas ações de educação patrimonial das obras da Avenida Perimetral, trecho 1 (Alemoa ao Saboó), trecho 2 (Mergulhão), trecho 4 (Canal 4 à Ponta da Praia), de reforço do cais da Ilha do Barnabé e de reforço do cais entre os armazéns 12A e

23.

As atividades foram realizadas por meio da empresa Ecosis Soluções Ambientais SS Ltda. ME.

Estão sendo realizadas atividades de monitoramento arqueológico nas obras de reforço do cais do 12A ao 23 e de melhoria viária da Av. Perimetral da Margem Direita - trecho 4, sendo que a área ambiental aguarda o início da obra de reforço do cais da Ilha do Barnabé para acompanhamento do monitoramento arqueológico.

Quanto à Avenida Perimetral da Margem Esquerda, o relatório final de prospecção foi encaminhado ao Iphan, juntamente com a Declaração de Apoio Institucional e Financeiro da Codesp.

### Polígono de Disposição Oceânica

Ao longo do ano de 2016, foram feitas ações para ordenar e compatibilizar a utilização do Polígono de Disposição Oceânica - PDO, com vistas à garantia de atendimento das condicionantes e procedimentos estipulados pelo órgão ambiental federal, bem como ao preconizado na Resolução DP nº 122/2014, a qual estabelece procedimentos para o uso por outros empreendedores da respectiva área de descarte.

Foi promovido o acompanhamento das operações de dragagem e descarte dos sedimentos, havendo monitoramento diário das atividades por meio do sistema de rastreamento. O controle foi efetuado a partir da elaboração de planilhas que apresentam informações detalhadas de cada ciclo de dragagem, a saber: data, equipamento de dragagem, local de dragagem, horários e coordenadas geográficas de abertura e fechamento de cisterna, quadrícula e quadrante utilizados.

### Reestruturação do Plano de Auxílio Mútuo (PAM)

A reestruturação do PAM do Porto de Santos foi uma das iniciativas da Codesp para intensificar as ações de prevenção e segurança do trabalho no Porto de Santos. O novo regulamento do PAM foi estabelecido através de Resolução da Presidência, consolidando a divisão do Porto em áreas para otimizar o atendimento.

Merece destaque a realização de diversos exercícios simulados de atendimento a emergências, realizados no âmbito do plano, visando o treinamento das equipes, avaliação de cenários acidentais e procedimentos de atendimento, além do conhecimento mútuo entre as equipes de brigadas de emergência, Corpo de Bombeiros e outros participantes. A instalação da sede administrativa do PAM é outra realidade a ser implementada em 2017.

### Política ambiental

Foi instituída a Política Ambiental da Codesp, determinando o estabelecimento de instrumento normativo que norteie os processos do sistema de Gestão Ambiental (SGA) da empresa. O SGA é um conjunto de ações integradas, visando a sustentabilidade ambiental das atividades da empresa, através de controles e práticas focadas na preservação dos recursos naturais em todos os setores da companhia.

A Política Ambiental define como objetivos: atendimento integral à legislação ambiental vigente e às normas definidas pela companhia; a busca pela eficiência na prestação de serviços portuários baseada no princípio da conservação e controle ambientais; prevenir a poluição em todas as suas formas; cuidar do patrimônio histórico e cultural da região; estimular a inovação

tecnológica na busca de oportunidades para o crescimento dos negócios e melhoria contínua do SGA e promover o treinamento e capacitação constante dos seus colaboradores.

### Cargas e mercadorias perigosas

A disponibilidade de um banco de dados de cargas e mercadorias perigosas para consulta sobre a localização de contêineres nos pátios de terminais, bem como a descrição precisa da carga, permitindo uma ação efetiva e rápida em caso de emergência, como situações de incêndio ou vazamento, já é uma realidade no Porto de Santos.

O banco foi criado a partir de um programa desenvolvido pela Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) e reúne informações procedentes da Receita Federal, extraindo-se dados inerentes às cargas perigosas.

Esse trabalho foi promovido pelo grupo de trabalho criado pela comissão local das autoridades do Porto de Santos - Claps, presidida pela Codesp. Nomeado Grupo de Trabalho para Prevenção de Sinistros (GTPS) e liderado pela Antaq, modelou o Banco de Dados de Carga Perigosa, já testado no âmbito do Plano de Auxílio Mútuo (PAM), tanto nos chamados simulados de mesa - exercício de combate a sinistro desenvolvido de forma virtual, como nos demais simulados.

Através de contato promovido pela Codesp e Antaq junto à Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), o banco contará com mais informações para combate emergencial em caso de sinistro, agregando informações da Ficha de Informações de Segurança de Produtos Químicos (FISPQ).

Ainda numa próxima etapa, está prevista a elaboração de um mapa em 3D, contendo uma visualização virtual do posicionamento dos contêineres contendo cargas perigosas nas respectivas quadras dos terminais.

### Rede de drenagem

Foi concluído o mapeamento indireto da rede de drenagem do Porto de Santos e áreas adjacentes, envolvendo linhas que direcionam águas pluviais e localização dos bueiros do Porto, prevendo-se para 2017 ações de melhorias no sistema de drenagem pluvial com inserção de dispositivos de controle ambiental. Foram também realizados estudos para implantação de um sistema de coleta e tratamento de esgoto na Ilha do Barnabé, através de uma Estação de Tratamento de Esgoto.

### Resíduos sólidos

Este ano foi possível desenvolver um trabalho sem precedentes em relação à destinação de resíduos sólidos por meio de contrato com uma empresa terceirizada. Ao todo foram destinadas 30 toneladas de telhas de amianto para aterro industrial, 3.800 lâmpadas e 3.000 reatores para descontaminação e reciclagem, 25 toneladas de resíduos perigosos e 42 toneladas de pneus esfacelados e borrachas para coo processamento.

Também foram destinadas 122 toneladas de resíduos para reciclagem, sendo, 80 toneladas de resíduos de construção civil, 36 toneladas de madeira, 3 toneladas de plástico e 3 toneladas de vidro. Além disso, mais 100 toneladas de resíduos não perigosos foram destinadas para aterro sanitário.

## Passivos ambientais

### Remediação ambiental na área do antigo Posto Cais Combustíveis Ltda.

Em 30 de junho foi emitido pela CETESB o Termo de Reabilitação para Uso Declarado nº 0457/2016, referente ao imóvel localizado na Rua Antonio Prado, nº 47, bairro do Valongo, que esteve contaminado por hidrocarbonetos de petróleo, sendo considerado reabilitado para uso comercial, com o estabelecimento de medida de controle institucional, por meio de restrições ao uso das águas subterrâneas, por tempo indeterminado, sendo realizada, em 22 de junho, a devida averbação da reabilitação da área remediada no Cartório Oficial de Registros, encerrando-se assim o processo de remediação da área contaminada.

### Remoção dos dutos remanescentes da Alemoa e Saboó

Em 2016, prosseguiram os serviços de remoção de dutos desativados na região da Alemoa e Saboó, com cerca de 3,4 mil metros lineares removidos.

### Investigação ambiental

Foi concluído o contrato firmado com a empresa Weber Consultoria Ambiental Ltda., que previa a execução dos serviços de investigação ambiental em área estratégica a possível traçado da obra do “Mergulhão”.

Ao todo foram removidos da área de estudo, limpos e transferidos para armazenamento no Pátio de Sucatas do Canal 5, 68 metros lineares de dutos metálicos, com diâmetros variando entre 3 e 8 polegadas.

### Regularização ambiental

A Codesp atendeu aos questionamentos do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) contidos no parecer que contempla a análise do Estudo Ambiental da Regularização do Porto de Santos e elaborou propostas de

escopo para a maior parte dos programas ambientais sob sua responsabilidade, aguardando a obtenção da Licença de Operação para Regularização do Porto Organizado de Santos, bem como a licitação, contratação e implantação dos programas ambientais estabelecidos pelo Ibama.

Para a gestão 2017, está prevista ainda a deflagração de licitação para contratação de empresa para realização de Estudo de Análise de Riscos (EAR), Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) e do Programa de Controle de Emergências/Plano de Atendimento a Emergências (PCE/PAE). O EAR apontará os riscos de acidentes ampliados, que extrapolam o limite das instalações. O PGR estabelecerá medidas preventivas a fim de se evitar o desencadeamento da emergência. O PCE/PAE prevê o planejamento das ações de atendimento a emergências.

### Vigilância sanitária

O Programa Integrado de Controle e Monitoramento da Fauna Sinantrópica Nociva em todos os terminais arrendados foi uma iniciativa para fortalecer o Porto em relação ao combate de vetores e pragas urbanas. Através de resolução da Codesp, foi estabelecida a obrigatoriedade da implantação do programa, estabelecendo os deveres das arrendatárias e o papel da Autoridade Portuária.

Durante o ano, a área de vigilância sanitária da empresa promoveu cerca de 300 inspeções em campo, tanto nas áreas públicas como nas das arrendatárias, verificando a eficiência de medidas implantadas para prevenir a proliferação de vetores e pragas na área portuária.

### Vetores

O combate ao mosquito *Aedes aegypti* nas áreas não arrendadas foi realizado com

resultados bastante expressivos, refletindo em baixos índices de infestação na área portuária. No início do ano foi firmado contrato emergencial com a empresa APC Controle de Pragas Ltda. - EPP, voltado exclusivamente para o controle do mosquito *Aedes aegypti* nas áreas não arrendadas do Porto de Santos. O contrato contou com o fornecimento de mão de obra e de insumos, que proporcionaram aumento significativo da capacidade de fiscalização e da quantidade de armadilhas de monitoramento do mosquito no Porto. Além disso, o contrato abrangeu o uso de caminhão tipo Munck para visualização e tratamento de criadouros em alturas elevadas e o controle químico (nebulização) por meio de inseticidas, quando necessário. Os resultados alcançados foram bastante expressivos e se refletem até hoje com os baixos índices de infestação observados na área portuária.

#### Pragas urbanas

Em 2016, foi celebrado contrato com empresa especializada na aplicação de medidas que impedem o acesso e permanência de pombos nas edificações da Codesp. Neste sentido foram instaladas redes, fios tensores, reator eletromagnético e gel repelente visando prioritariamente à qualidade sanitária das pessoas que trabalham e transitam pelos locais. As medidas foram aplicadas em 9 edificações e 8 portões de acesso (Gates).

#### Fiscalizações

Em conjunto com a Antaq, a Codesp fiscalizou todos os terminais de contêineres, com foco nas condições de armazenagem de produtos perigosos. As não conformidades verificadas foram sanadas ou estão em processo de regularização.

Cerca de 300 inspeções ambientais foram

realizadas abrangendo obras de infraestrutura, operação de arrendatários, áreas públicas e serviços, incluindo as instalações em Itatinga.

Ainda nesse âmbito, cerca de 70 vistorias foram realizadas avaliando outras atividades como abastecimento de água para embarcações, gerenciamento de efluentes, estação de tratamento de água para terminais, entre outras.

#### Atendimento a emergências

A Codesp atendeu 51 emergências ambientais envolvendo derramamento de óleo e assemelhados (terra e mar), 11 ocorrências de incêndio ou princípios de incêndio, destacando-se o combate ao incêndio havido em janeiro, no terminal da Localfrio, além de 42 ocorrências de acidentes de trabalho nas áreas do Porto de Santos e a verificação de 23 situações de condições inseguras de trabalho.

Para 2017, a expectativa é o desenvolvimento de um banco de dados estatísticos de acidentes de trabalho, contendo, inclusive, o mapeamento das áreas e operações mais críticas.

#### Auditoria ambiental

Em atendimento à Resolução Conama 306/2002, a Codesp teve sua primeira auditoria ambiental, realizada pela empresa Tosta e Trindade Ltda., que também tem prestado assessoria técnica para implantação do Sistema de Gestão Ambiental - SGA, incluindo a formação de auditores internos de diversos setores da Companhia.

O resultado dessa auditoria gerou relatório, protocolado no Ibama, onde estão descritas as situações de não conformidades evidenciadas.

### Educação ambiental

Foram desenvolvidos programas de educação ambiental, estabelecidos pelo Ibama, por ocasião da dragagem de aprofundamento, para as comunidades no entorno do empreendimento. Duas comunidades foram selecionadas (Santa Cruz dos Navegantes e Rio do Meio).

### Outorga para uso dos recursos hídricos de Itatinga

Em julho, a Codesp protocolou no Departamento de Águas e Energia Elétrica - DAEE os requerimentos e documentos técnicos necessários para a obtenção das outorgas necessárias para regularizar o uso de recursos hídricos na PCH Itatinga. O processo de elaboração e organização dos documentos requisitados pela Portaria DAEE nº 717/96, incluindo o Relatório de Avaliação de Eficiência - RAE, foi conduzido pela empresa de consultoria GEO TAG Engenharia Ltda., contratada pela Codesp, cujo desfecho está previsto para 2017.

### Rede de estações hidrométricas

A implantação da rede de estações hidrométricas na Usina de Itatinga foi concluída, garantindo à Codesp uma situação de regularidade junto à Agência Nacional de Águas (ANA) e à Aneel. Ainda quanto à Itatinga, foi concluída a implantação da rede de estações hidrométricas, já em operação, inclusive disponibilizando os dados aos funcionários da Autoridade Portuária.

### Estação do VTMISS

Foi também obtida a anuência junto à Fundação para Conservação e Produção Florestal do Estado de São Paulo para implantação de estação com antenas, câmeras e radar do VTMISS no Parque Estadual Xixová-Japuí, com previsão para implantação das estações, instalação e funcionamento para os equipamentos meteorológicos em 2017.

### Contenção de óleo durante abastecimento de embarcações

Em 2016, a Codesp tornou obrigatória a instalação de cerco preventivo com barreiras de contenção de óleo durante o abastecimento de embarcações atracadas no Porto.

Apresentamos abaixo os demonstrativos econômicos da Companhia Docas do Estado de São Paulo – Codesp, no período de 2012 a 2016, como segue:

### Receita Operacional Bruta



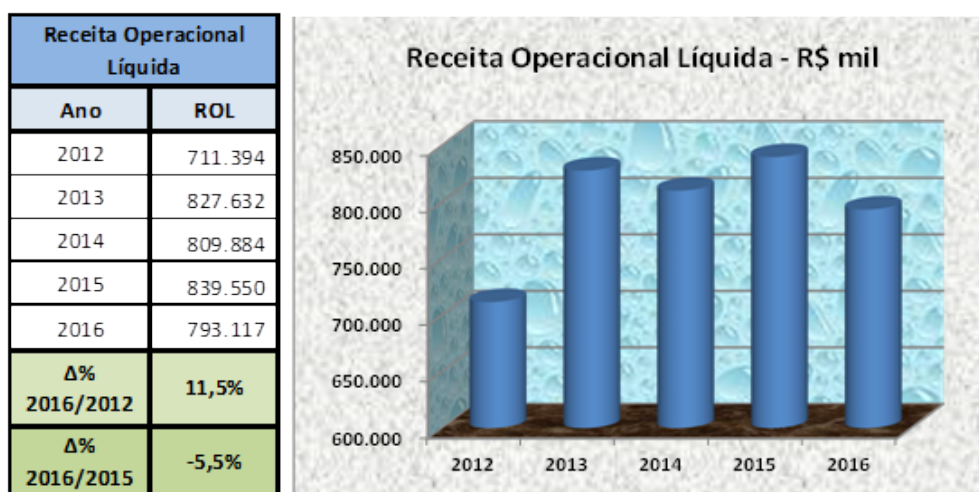
2013- Reversão de Provisões = R\$ 30.889 mil.

2014- Reversões PORTUS = R\$ 10.651 mil e Trabalhistas = R\$ 28.129 mil.

2015- Reajuste Tarifário de 31,7% a partir de 08-05-2015.

2016- Redução no Movimento Físico de 5,1% e não faturamento da Emraport (pendência judicial).

### Receita Operacional Líquida



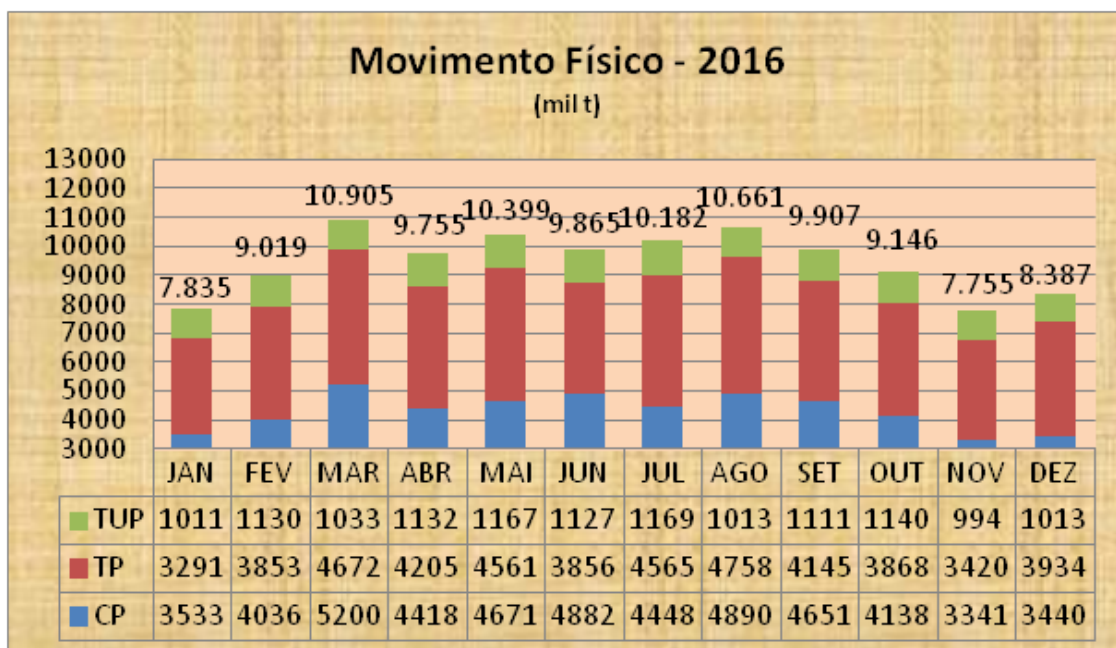
2013- Reversão de Provisões = R\$ 30.889 mil.

2014- Reversões PORTUS = R\$ 10.651 mil e Trabalhistas = R\$ 28.129 mil.

2015- Reajuste Tarifário de 31,7% a partir de 08-05-2015.

2016- Redução no Movimento Físico de 5,1% e não faturamento da Emraport (pendência judicial).

## Movimento Físico



A queda da “Receita Operacional Bruta”, de 5,7% no período, ocorreu devido ao momento desfavorável para o Mercado Internacional, que atravessa uma crise econômica, o que afetou a movimentação de carga no Porto de Santos, com um decréscimo de 5,1% em relação a 2015. Essa redução em nossas receitas, não foi tão representativa, considerando que a partir de 08-05-2015 foi concedido reajuste tarifário de 31,7%, autorizado pela Antaq/SEP/PR.

## Dispêndios

Dispêndios	
Ano	RO
2012 (*)	512.073
2013	685.316
2014	788.222
2015	934.472
2016	815.582
<b>Δ%</b> 2016/2012	<b>59,3%</b>
<b>Δ%</b> 2016/2015	<b>-12,7%</b>



(\*) Dispêndio = (R\$ 732.188)

IR/CSLL Diferido = R\$ 220.115

Dispêndio Ajustado= (R\$ 512.073)

2015 - Dívida com o PORTUS de R\$ 103.346 mil, pagos com Recursos do Tesouro Nacional (PUC)

## Resultado do Exercício

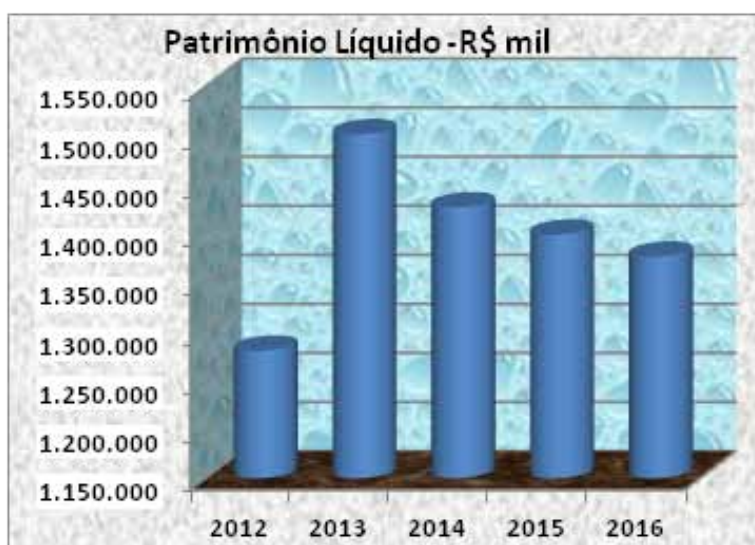
Resultado Exercício	
Ano	RE
2012	199.321
2013	142.316
2014	21.662
2015	- 94.922
2016	- 22.465
<b>Δ%</b> <b>2016/2012</b>	<b>-111,3%</b>
<b>Δ%</b> <b>2016/2015</b>	<b>-76,3%</b>



O déficit de (R\$ 22,5 milhões) decorreu na queda das receitas da empresa, tendo em vista a retração na movimentação de carga, a suspensão do faturamento da EMBRAPORT (pendência judicial), bem como, a unificação do contrato da Libra Terminal 35 (Dívida Arbitragem). Os dispêndios em 2016 estiveram nos mesmos níveis de 2015 (excluindo o valor de R\$ 103,3 milhões da dívida com PORTUS registrada em 2015), destacando na aplicação de R\$ 74,6 milhões na Dragagem de Manutenção, o que garantiu a operacionalidade no canal de acesso ao Porto de Santos.

## Patrimônio Líquido

Patrimônio Líquido	
Ano	PL
2012	1.279.947
2013	1.500.734
2014	1.426.272
2015	1.398.375
2016	1.375.910
<b>Δ%</b> <b>2016/2012</b>	<b>7,5%</b>
<b>Δ%</b> <b>2016/2015</b>	<b>-1,6%</b>



A variação de 2015 para 2016 decorreu do resultado do exercício.

## Endividamento

Passivo Circulante + Não Circulante	
Ano	PC + PNC
2012	706.459
2013	615.974
2014	880.064
2015	1.173.240
2016	1.383.055
<b>Δ%</b> <b>2016/2012</b>	<b>95,8%</b>
<b>Δ%</b> <b>2016/2015</b>	<b>17,9%</b>



Não considera Receita Diferida.

## Desempenho Financeiro

A crise econômica que assolou nosso país em 2016, refletiu na Receita Tarifária, tendo em vista a retração na movimentação de carga no Porto de Santos que, mesmo com o reajuste tarifário de 31,7% a partir de 08-05-2015, se manteve no mesmo patamar de 2015, aliada a suspensão do faturamento a partir de junho/2016 da Embraport (Pendência Judicial - R\$ 2,2 milhões/mês). Quanto a Receita Patrimonial, destacamos que, com a Unificação do Contrato da Libra Terminal 35, ocorrida em 2015, atualmente a Codesp recebe o que

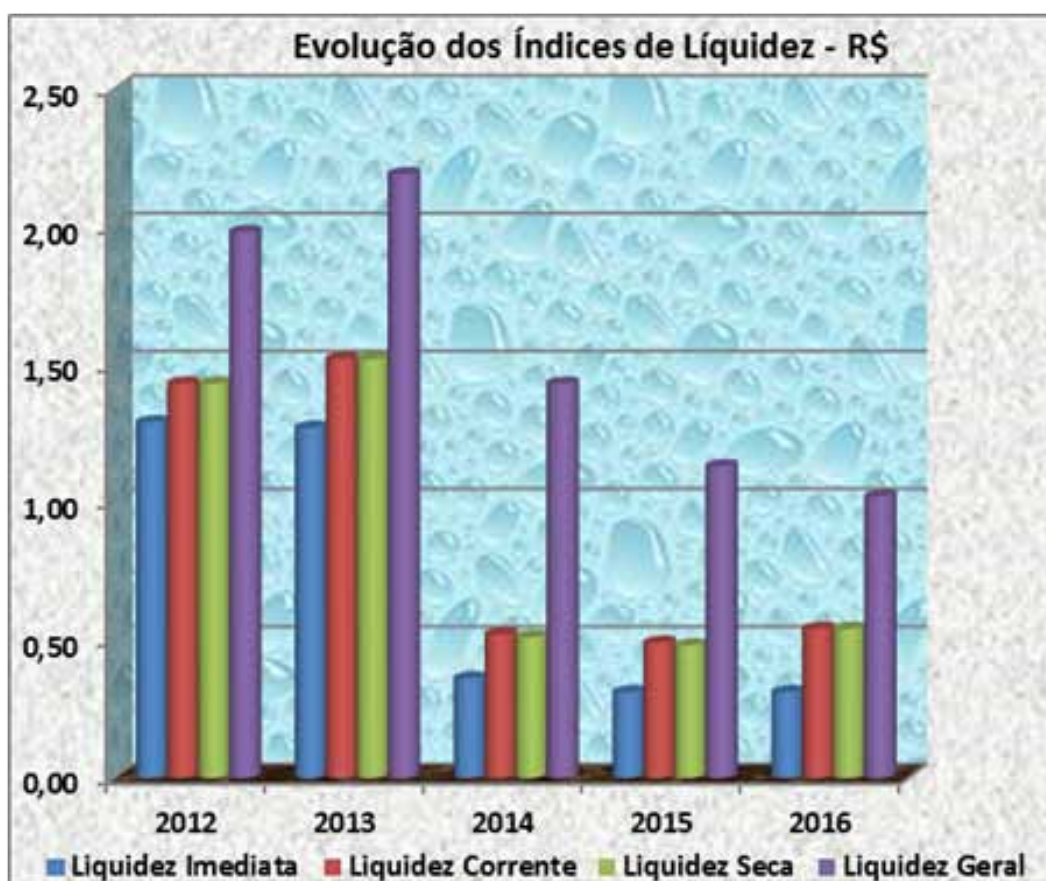
efetivamente fatura. Em relação aos dispêndios, destacamos a aplicação de R\$ 74,6 milhões na Dragagem de Manutenção, o que manteve a operacionalidade no canal de acesso ao Porto de Santos, bem como, a conclusão das obras de recuperação do Píer da Alamoia, custeadas com Recursos Próprios no valor de R\$ 9,6 milhões.

Para melhor entendimento, apresentamos nos "Quadros" abaixo, as fórmulas de apuração de índices e seus significados, com as respectivas siglas.

Siglas utilizadas
AC - Ativo Circulante
RLP - Realizável de Longo Prazo
REOB - Receita Operacional Bruta
ROB - Resultado Operacional Bruto
ROL - Receita Operacional Líquida
PL - Patrimônio Líquido
PC - Passivo Circulante
PNC - Passivo Não Circulante
RD - Receitas Diferidas

1 - ÍNDICES DE LIQUIDEZ
<b>Liquidez Imediata (LI) = Disponibilidade / Passivo Circulante</b>
Expressa a fração de reais que a empresa dispõe de imediato para saldar cada R\$ 1,00 de suas dívidas. Tendência desejável = Ascendência
<b>Liquidez Corrente (LC) = Ativo Circulante / Passivo Circulante</b>
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
<b>Liquidez Seca (LS) = (Ativo Circulante - Estoques) / Passivo Circulante</b>
Mostra a capacidade de liquidação das obrigações sem lançar mão dos estoques. Tendência Desejável = Ascendência
<b>Liquidez Geral (LG) = (Ativo Circulante + Realizável a Longo Prazo) / (Passivo Circulante + Não Circulante - Receitas Diferidas)</b>
Revela quanto a empresa possui em caixa e a realizar para quitar suas dívidas com terceiros. Tendência desejável = Ascendência

INDICADORES DE LIQUIDEZ - Período 2012 a 2016					
Índices	2012	2013	2014	2015	2016
Liquidez Imediata	1,29	1,27	0,36	0,31	0,31
Liquidez Corrente	1,43	1,52	0,52	0,49	0,54
Liquidez Seca	1,43	1,52	0,51	0,48	0,54
Liquidez Geral	1,98	2,19	1,43	1,13	1,02



No exercício de 2016, comparado com 2015, não ocorreram variações significativas nos índices, não obstante o cenário desfavorável da economia.

## Grau de Comprometimento da Receita Operacional com Dispêndios com Pessoal

INDICADORES DE PESSOAL				
Anos	NE	RO	DPE	CR - %
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%
2015	1.493	943.622	329.292	34,9%
2016	1.534	889.689	348.014	39,1%

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) O Novo RIP – Regulamento Interno de Pessoal, foi implantado em 14-12-2015 e teve, como principal mudança, novas jornadas de trabalho em turnos ininterruptos de revezamento de 6 horas para os serviços de fiscalização, atracação, amarração e elétrica, com a conseqüente redução de horas extras, atingindo 9,5% da folha de pagamento, ficando próximo ao percentual determinado pelo DEST (8,28%).

b) O Novo Acordo Coletivo de Trabalho foi implantado com diretrizes únicas para as 7 (sete) Companhias Docas Federais, válido para o período de 2015 a 2017, com reajuste equivalente a variação do IPCA, sendo: 8,47% em junho/2015; 2,0% em janeiro/2016 e 7,18% em junho/2016.

c) Está prevista para o primeiro semestre de 2017 a realização de Concurso Público, com oferta de 29 (vinte e nove) vagas para diversas categorias, com intuito de repor as demissões ocorridas no ano de 2016.

## Síntese dos Principais Indicadores de Performance e Gestão

<b>SÍNTESE DOS PRINCIPAIS INDICADORES DE PERFORMANCE E GESTÃO</b>				
<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Crescimento Nominal</b>	<b>Índice de Crescimento</b>
<b>RESULTADOS ECONÔMICOS - R\$ mil</b>				
Receita Operacional Líquida	839.550	793.117	-46.433	-5,5%
Receita Operacional	943.622	889.689	-53.933	-5,7%
Resultado Líquido de Balanço	-94.922	-22.465	72.457	-76,3%
Patrimônio Líquido (PL)	1.398.375	1.375.910	-22.465	-1,6%
Taxa de Retorno do PL	-6,8	-1,6	5,2	-76,5%
<b>RESULTADOS FINANCEIROS - R\$ mil</b>				
Caixa e Bancos	97.207	135.960	38.753	39,9%
Passivo Circulante + Não Circulante	1.173.240	1.383.055	209.815	17,9%
<b>INDICADORES DE LIQUIDEZ = R\$ disponíveis para R\$ de dívida</b>				
Liquidez Imediata (LI)	0,31	0,31	0,00	0,0%
Liquidez Corrente (LC)	0,49	0,54	0,05	10,2%
Liquidez Seca (LS)	0,48	0,54	0,06	12,5%
Liquidez Geral (LG)	1,13	1,02	-0,11	-9,7%
<b>RESULTADOS OPERACIONAIS</b>				
<b>Movimentação de Carga em ton/mil</b>				
Total	119.932	113.816	-6.116	-5,1%
Exportação	87.566	81.424	-6.142	-7,0%
Importação	32.366	32.392	26	0,1%
<b>Movimentação de Contêineres - mil</b>				
Em unidades	2.454	2.358	-96	-3,9%
Em Teus	3.780	3.564	-216	-5,7%
Em Tonelagem	41.196	40.424	-772	-1,9%
<b>CONSIGNAÇÃO DOS NAVIOS MOVIMENTADOS (Tons/Navios-Viagens)</b>				
Nº Navios - Viagens (*)	4.901	4.585	-316	-6,4%
Tons/Navios - Viagens (*)	24.471	24.824	353	1,4%
TEUS/Navios - Viagens (**)	1.615	1.680	65	4,0%
<b>MOVIMENTO DE NAVIOS - unidades</b>	<b>5.144</b>	<b>4.723</b>	<b>-421</b>	<b>-8,2%</b>
<b>MOVIMENTO DE PASSAGEIROS - unidades</b>	<b>819.712</b>	<b>594.494</b>	<b>-225.218</b>	<b>-27,5%</b>
<b>MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS - unidades</b>				
Total	246.241	192.873	-53.368	-21,7%
Exportação	184.367	172.414	-11.953	-6,5%
Importação	61.874	20.459	-41.415	-66,9%
<b>INDICADORES DE RECURSOS HUMANOS</b>				
Quadro de Pessoal (nº de empregados)	1.493	1.534	41	2,7%
Dispêndios com Pessoal (R\$ mil)	329.292	348.014	18.722	5,7%

Notas: (1) Variação do IPCA no período (jan/15 a dez/16) = 16,19%

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

(\*\*) Somente navios dedicados à movimentação de contêineres

## Programa de Dispêndios Globais–PDG 2016-Porto de Santos + TPPL/SC

DESCRIÇÃO	LIMITE A	REALIZADO B	VARIAÇÃO % DA EXECUÇÃO C= B/A*100
<b>RECURSOS</b>	<b>1.136.904</b>	<b>1.026.579</b>	<b>90,3</b>
Receita Operacional Bruta	917.425	885.806	96,6
Tesouro Nacional	219.479	140.773	64,1
Investimento	219.479	140.773	64,1
<b>DISPÊNDIOS</b>	<b>1.248.066</b>	<b>996.998</b>	<b>79,9</b>
<b>DISPÊNDIOS DE CAPITAL</b>	<b>290.656</b>	<b>122.907</b>	<b>42,3</b>
Amortizações	3.437	3.336	97,1
Investimentos	287.219	119.571	41,6
Recursos do Tesouro	235.079	100.422	42,7
Recursos Próprios	52.140	19.149	36,7
<b>DISPÊNDIOS CORRENTES</b>	<b>957.410</b>	<b>874.091</b>	<b>91,3</b>
Pessoal	363.158	352.273	97,0
Materiais e Produtos	5.375	3.642	67,8
Serviços de Terceiros	287.325	242.125	84,3
Tributos	111.634	107.634	96,4
Demais Dispêndios	189.918	168.417	88,7
<b>RESULTADO</b>	<b>(111.162)</b>	<b>29.581</b>	<b>(26,6)</b>

O limite do PDG foi estabelecido pelo Decreto nº 8.632 de 31/12/2015 e alterado pelo Ofício nº 13.901/2016-MP de 17/03/2016, pelo Decreto nº 8.931 de 14/12/2016 e pelo Ofício 73.383/16-MP e engloba o Porto de Santos e o Terminal Pesqueiro Público de Laguna (TPPL/SC).

Nas variações entre o "Limite" e o "realizado" destaca-se:

"Dispêndios de Capital" - realização de 42,3%, devido principalmente a não execução de Investimentos no nível previsto, em decorrência de ações que estão sob a responsabilidade e em estudos pela SPP/MTPA, bem como ações que estão em fase final de contratação, devendo ser iniciadas a partir de 2017 e inclusão no limite de R\$ 61,1 milhões referente a Investimentos que serão executados em 2017.

## Investimentos 2016- Porto de Santos + TPPL/SC

Em R\$ mil

DESCRIÇÃO	LIMITE A	REPASSADO	EXECUTADO B	VARIAÇÃO % DA EXECUÇÃO C=B/A*100
<b>RECURSOS DO TESOURO</b>	<b>235.316</b>	<b>140.773</b>	<b>100.422</b>	<b>42,7</b>
12LQ - Reforço de Cais para Aprof. Berços Arm 12 a 23	128.074	102.381	73.054	57,0
12LR - Adequação de Cais para Terminal de Passageiros	13.011	14.343	5.679	43,6
12LS - Construção de 1 Pier com 2 Berços de Atracação e Ponte (Alamoia)	66	-	-	-
143Y - Adequação de Instalações Gerais e Suprimentos	3.422	-	-	-
14KJ - Implant. Sist. Apoio Gestão Tráfego Navios	16.475	9.540	4.072	24,7
14KL - Implant. do Sistema de Apoio ao Gerenc. Infr. Portuária	359	349	-	-
14KM - Implant. Sistema Portuário Monitoramento de Cargas	4.330	-	-	-
14RC - Implant. Gerenc. de Resíduos e Efluentes	3.632	-	-	-
14U5 - Passagem Inferior do Valongo (Mergulhão)	1	-	-	-
1C66 - Implantação da Avenida Perimetral - Guarujá	1.308	5.314	49	3,7
1C67 - Implantação da Avenida Perimetral - Santos	62.038	8.846	17.568	28,3
7U39 - Implant. Área Apoio Logístico Portuário	2.600	-	-	-
<b>RECURSOS PRÓPRIOS</b>	<b>52.140</b>	<b>-</b>	<b>19.149</b>	<b>36,7</b>
Manut. Adeq. Bens Móveis, Veículos, Máquinas e Equip.	4.000	-	1.323	33,1
Manut. Adeq. Ativos Informática, Informação e Teleproc.	6.000	-	5.772	96,2
12NJ - Reforço do Pier no Terminal de Alamoia	14.500	-	9.587	66,1
12NK - Reforço e Ampliação dos Berços da Ilha do Barnabé	15.675	-	9	0,1
143Y - Adequação de Instalações Gerais e Suprimentos	2.500	-	1.872	74,9
14KJ - Implant. Sist. Apoio Gestão Tráfego Navios	9.465	-	586	6,2
<b>TOTAL</b>	<b>287.456</b>	<b>140.773</b>	<b>119.571</b>	<b>41,6</b>

O limite do Orçamento de Investimentos/OI foi estabelecido pela Lei nº 13.255 de 14/01/16, e alterado pelas Portarias MP 386 de 08/12/16, MP 389 de 09/12/16, MP 392 de 13/12/16 e Leis 13.380 e 13.386 de 20/12/16, e engloba o Porto de Santos e o Terminal Pesqueiro Público de Laguna (TPPL/SC).

Do total executado, (i) 84,0% foi com Recursos do Tesouro Nacional (R\$ 100,4 milhões) e (ii) 16,0% foi com Recursos Próprios (R\$ 19,1 milhões).

Investimentos - Recursos Tesouro	
Ano	RO
2012	79.899
2013	144.156
2014	93.120
2015	187.377
2016	100.422
<b>Δ%</b> 2016/2012	<b>25,7%</b>
<b>Δ%</b> 2016/2015	<b>-46,4%</b>



Em 2016, destacamos as obras do Reforço de Cais p/Aprofundamento dos Berços entre os Armazéns 12 ao 23 (PAC) = R\$ 73,0 milhões e obras na Avenida Perimetral da Margem Direita = R\$ 17,6 milhões, com a conclusão do Acesso Local (Saboó) e Recuperação do Frontispício do Canal do Mercado e o início no Trecho Macuco-Ponta da Praia.

Investimentos - Recursos Próprios	
Ano	RP
2012	36.245
2013	44.905
2014	199.280
2015	28.562
2016	19.149
<b>Δ%</b> 2016/2012	<b>-47,2%</b>
<b>Δ%</b> 2016/2015	<b>-33,0%</b>



2014 - Incorporação ao Patrimônio de Obras na Margem Direita (BTP e ECOPORTO)-R\$ 142.544 mil

Em 2016, destacamos a conclusão das obras do Reforço do Píer da Alamoia = R\$ 9,6 milhões e aquisição de ativos de informática = R\$ 5,8 milhões.

## Perspectivas da Codesp para 2017

A previsão da movimentação de cargas para 2017 é de 120,6 milhões de toneladas, com um crescimento de 6,0% em relação à 2016, tendo em vista as perspectivas dos mercados internacional e nacional. Com isso, projeta-se uma Receita Tarifária de R\$ 551,4 milhões. Na previsão da Receita Patrimonial foi considerado uma variação de reajuste anual médio de 5,3% (IGP-M) nos contratos

vigentes. Quanto aos itens de Dispêndios (Serviços de Terceiros e Locações) foram estimados com base nas coletas das áreas, limitados as receitas. Em relação aos Dispêndios com Pessoal e Encargos Sociais, está previsto um reajuste salarial em junho/2017 de 5,9%, conforme determinação da SEST/MP e 1% de promoções a partir de outubro/2017.

### 2016 (realizado) - 2017 (Previsto)

DESCRIÇÃO	2016	PROJEÇÃO - 2017
<b>1 - RECEITA LÍQUIDA</b>	<b>793.117</b>	<b>775.583</b>
Tarifária	510.714	553.691
Patrimonial	326.343	308.180
Financeiras e Outras	52.631	14.693
(-) Impostos	- 96.571	- 100.981
<b>2 - DESPESAS</b>	<b>815.582</b>	<b>926.871</b>
Pessoal + Encargos + Benefícios	348.014	377.059
Material	3.642	4.446
Serviços de Terceiros	233.330	313.821
Depreciação e Amortização	38.062	43.836
Outras	59.709	63.625
Encargos Diversos	42.474	24.433
Financeiras	76.796	85.228
Prov.p/Créditos de Liquidação Duvidosa	6.544	14.423
Não Operacional / IRPJ / CSLL	7.011	-
<b>3 - RESULTADO = 1-2</b>	<b>- 22.465</b>	<b>- 151.288</b>