



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS  
SUPERINTENDÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E COORDENAÇÃO DA UNIDADES REGIONAIS  
UNIDADE REGIONAL SUL

## **MONITORAMENTO DO DESEMPENHO DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO IMBITUBA SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A.**

2022

## SUMÁRIO

|   |    |
|---|----|
| APRESENTAÇÃO .....  | 3  |
| INTRODUÇÃO .....  | 4  |
| 1. DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA .....                                 | 5  |
| 1.1 Case Santos Brasil .....  | 6  |
| 1.2 Teste hipotético de stress financeiro .....                           | 8  |
| 1.3 Conclusões .....  | 14 |
| 2. DA GESTÃO .....  | 15 |
| 2.1. Corpo Funcional .....  | 17 |
| 2.2. Capacitação .....  | 17 |
| 2.3. Premiações de boas práticas de gestão .....                          | 17 |
| 3. DA OPERAÇÃO .....  | 18 |
| 4. DA ATUALIDADE DA INFRAESTRUTURA .....                                  | 23 |
| 4.1. Movimentação total de cargas .....                                   | 23 |
| 4.2. Molhe .....  | 25 |
| 4.3. Cais nº 1 .....  | 27 |
| 4.4. Cais nº 2 .....  | 27 |
| 4.5. Cais nº 3 .....  | 28 |
| 4.6. Segurança e controle de acesso .....                                 | 30 |
| 4.7. Vias Internas .....  | 33 |
| 4.8. Edificações .....  | 34 |
| 4.9. Sistema de combate a incêndio .....                                  | 35 |
| 4.10. Investimentos em infraestrutura .....                               | 35 |
| 5. DA EXPLORAÇÃO DE ÁREAS .....   | 36 |
| 5.1. Arrendamentos .....  | 37 |
| 5.2. Arrendamentos transitórios (Contrato de Transição de 180 dias) ..... | 40 |
| 5.3. Áreas arrendáveis do porto de Imbituba .....                         | 43 |
| 6. DA EXPLORAÇÃO DE ÁREAS .....   | 44 |
| 6.1. Programa Porto de Portas Abertas .....                               | 44 |
| 6.2. Programa Carga Preciosa .....  | 44 |
| 6.3. Projeto Costa Butiá .....  | 44 |
| 6.4. Recomposição Vegetal da Trilha do Farol .....                        | 44 |
| 6.5. Trilha do Farol .....  | 45 |
| 6.6. Capela São Pedro .....   | 45 |
| 6.7. Desempenho Ambiental – IDA .....                                     | 45 |
| 6.8. Indicadores de Conformidade Regulatória .....                        | 46 |
| 7. COMENTÁRIOS FINAIS .....   | 46 |
| 8. DAS RECOMENDAÇÕES À AUTORIDADE PORTUÁRIA .....                         | 48 |
| APÊNDICE 1 – FÓRMULAS DOS INDICADORES ECONÔMICO-FINANCEIROS .....         | 49 |
| Indicadores apresentados na DRE .....                                     | 49 |
| Indicadores de Risco de Curto Prazo .....                                 | 49 |
| Indicadores de Risco de Longo Prazo .....                                 | 49 |
| Indicadores de Rentabilidade .....  | 49 |
| APÊNDICE 2 – ORGANOGRAMAS .....   | 51 |
| APÊNDICE 3 .....  | 53 |

## APRESENTAÇÃO

Trata-se de relatório de monitoramento do desempenho da SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A., na gestão do Porto de Imbituba.

A titularidade da exploração dos portos organizados é, constitucionalmente, da União, que a faz direta ou indiretamente. Em Imbituba, delegou-se o porto ao Estado de Santa Catarina, que constituiu a SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A. para realizar a função de autoridade portuária.

Neste contexto, o monitoramento do desempenho dos portos organizados pela ANTAQ se faz necessário, uma vez que a autoridade portuária tem a responsabilidade de gerir um patrimônio da União. A boa gestão do porto, em última instância, é zelo pelo patrimônio público.

Espera-se de uma boa gestão que ela gere valor aos seus “acionistas”, que no caso dos Portos Organizados, são os cidadãos brasileiros. Quando falamos em geração de valor, não restringimos apenas a maximização de lucros, mas tratamos da relação entre benefício e esforço. O benefício pode ser medido de várias formas, incluindo pelo aumento da rentabilidade, do patrimônio líquido, da movimentação portuária, de preços competitivos, mas também de uma melhora no relacionamento com o setor/comunidade ou mesmo atendimento a uma nova regulamentação.

## INTRODUÇÃO

O primeiro registro sobre a movimentação de navios na enseada de Imbituba foi durante a Batalha Naval de Imbituba, ocorrida em 1839, quando a esquadra da República Juliana, comandada por Giuseppe Garibaldi, derrota a esquadra Imperial.

Já a origem do Porto de Imbituba, propriamente dito, remonta ao final do século XIX, quando em 1886 foi realizado o primeiro carregamento de carvão mineral, vindo da região sul do estado de Santa Catarina através da recém-construída “*The Donna Thereza Christina Railway Company Limited*”, empresa do grupo “*The Tubarão Brasilian Coal Mining Company Limited*”, de capital inglês.

Em 1902 o Governo Federal encampou a ferrovia e arrendou a mesma, juntamente com as suas terras em Imbituba para o Grupo Lage & Irmãos, que, em 1922 funda a Companhia Docas de Imbituba – CDI.

De 1931 a 1941, Henrique Lage executa as primeiras obras de enrocamento do Cais com recursos próprios.

Em 1941, em meio à segunda grande guerra, morre Henrique Lage, que não tinha herdeiros além de sua esposa, que, por ser italiana, não poderia administrar este recurso estratégico de segurança em meio a uma Guerra Mundial e, com isso, o porto de Imbituba é novamente encampado pela União.

Em 1942 ocorre a concessão do porto de Imbituba para a Companhia Docas de Imbituba Ltda., empresa privada (originalmente de propriedade da família Catão, que era a administradora das operações de Henrique Lage na região de Imbituba) por um prazo de 70 anos.

Em 2012, ao fim do período de tal concessão, a União, por meio da Secretaria Nacional de Portos, formaliza o Convenio de Delegação nº 01/2012 que atribui ao Estado de Santa Catarina, por meio de sua interveniente SCPar Porto de Imbituba S.A. a administração e exploração do Porto de Imbituba.

Como é possível se observar, existem algumas peculiaridades na origem (porto realizado com recursos próprios, em um modelo que hoje seria considerado um TUP) e na concessão da administração do porto (com o papel de autoridade portuária sendo incumbido a um privado por 70 anos). Este contexto histórico criou algumas peculiaridades e passivos que se desdobram até os dias de hoje, como o confronto de contas de encerramento da concessão, inúmeros passivos judiciais envolvendo a antiga concessionária (vários deles envolvendo a ANTAQ) e o passivo trabalhista e previdenciário dos antigos funcionários do porto.

O Convenio de Delegação nº 01/2012 tinha um prazo original de dois anos, porém o 4º Aditivo ao Convenio de Delegação nº 01/2012, estendeu o prazo da delegação para 25 anos a partir de dezembro de 2012 (dezembro de 2037).

Nos últimos 2 anos, a SCPar vem envidando esforços para firmar com o poder concedente o convênio de delegação de competência conforme a Portaria 574/2018.

No ano passado, a empresa conquistou dois prêmios nacionais do “Portos + Brasil 2021”, a premiação do Governo Federal para as boas práticas e experiências de gestão adotadas pelos portos do país, são eles:

Ranking do IGAP (3º colocado).

Execução de Investimentos Planejados (3º colocado).

## 1. DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

Este tópico busca apresentar a situação econômico-financeira da Administração do Porto de Imbituba ao longo dos últimos 6 anos, de forma a mapear e acompanhar a gestão econômica e financeira eclarecer o entendimento quanto à qualidade: (i) de suas decisões de investimento e financiamento; (ii) de seus resultados e (iii) do perfil de geração de caixa. Em outras palavras, busca-se responder a 3 questões: (a) a SCPAR é capaz de ganhar dinheiro; (b) como ela gasta esse dinheiro e (c) onde está o dinheiro.

Para tanto, utilizou-se das demonstrações financeiras auditadas dos anos de 2016 a 2021, e de indicadores econômico-financeiros decorrentes dessas demonstrações, no intuito de se verificar o risco financeiro de curto e de longo prazo, assim como a rentabilidade.

Ao voltar o olhar para as demonstrações de resultado dos exercícios supracitados, observando-se que o método de avaliação trabalha as atividades operacionais no regime de competência, nota-se, no **Gráfico 1.1.** e na **Tabela 1.1.**, que a Receita líquida da SCPAR se mostrou inconsistente (não estável, oscilante) no período avaliado, assim como o Ebitda e o Lucro Líquido.

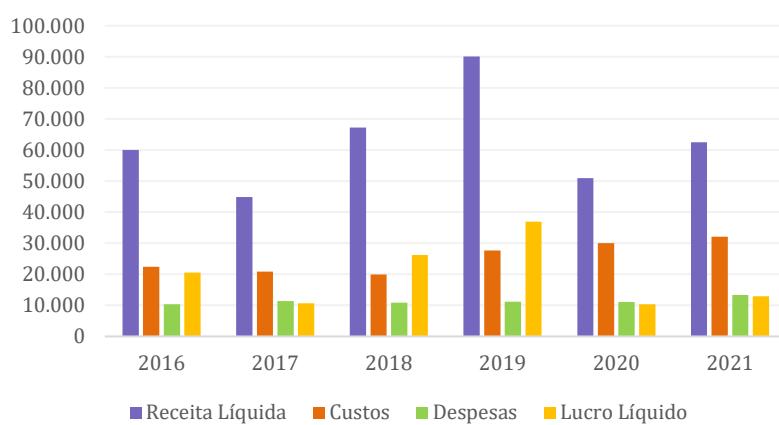
**Tabela 1.1 – DRE**

| Ano  | Receita Líquida | Custos | Despesas | Lucro Líquido | EBITDA |
|------|-----------------|--------|----------|---------------|--------|
| 2016 | 60.075          | 22.366 | 10.387   | 20.593        | 27.686 |
| 2017 | 44.855          | 20.872 | 11.346   | 10.655        | 13.554 |
| 2018 | 67.264          | 19.921 | 10.861   | 26.261        | 37.610 |
| 2019 | 90.101          | 27.620 | 11.208   | 36.992        | 52.567 |
| 2020 | 50.932          | 30.033 | 11.113   | 10.381        | 11.289 |
| 2021 | 62.487          | 32.142 | 13.365   | 12.882        | 18.550 |

Fonte: elaboração própria.

Observação: a partir do ano de 2020 observou-se substancial redução da receita líquida, EBITDA e lucro líquido, decorrente das medidas judiciais de suspensão dos valores devidos no contrato de arrendamento TECON Imbituba junto a arrendatária Santos Brasil. Observa-se que no ano de 2017 também houve uma redução de receita e lucro e ebitda (conforme a tabela apresentada), também em face da significativa redução dos valores recebidos a título de Arrendamento Contratual Mínimo em virtude de acordo para postergação de pagamento junto ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil sob nº processo 00045.002955/2016-51, a partir da solicitação de recomposição do equilíbrio econômico financeiro do contrato de arrendamento do Tecon Imbituba. Assim, ao longo de todo o período observa-se uma inconsistência persistente da receita líquida, do EBTDA e do lucro líquido.

**Gráfico 1.1 – Agregados da DRE**



Fonte: elaboração própria.

Nos anos de 2017, 2020 e 2021 tivemos uma queda da Receita Líquida, Lucro Líquido e EBITDA. Essa redução ocorre, essencialmente, em virtude de uma significativa redução dos valores recebidos a título de Arrendamento Contratual Mínimo.

### 1.1 Case Santos Brasil

No ano de 2016, a empresa Santos Brasil Participações S.A. protocolou pedido administrativo junto ao Ministério da Infraestrutura, por intermédio da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), sob nº 00045.002955/2016-51, solicitando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento do Tecon Imbituba junto a SCPAR Porto de Imbituba S.A. Tal pleito encontra-se em análise, aguardando seu julgamento definitivo. A Movimentação Mínima Contratual (MMC), cláusula *take or pay* prevista no aludido contrato de arrendamento, determina que a arrendatária movimente 360.000 (trezentos e sessenta mil) contêineres por ano contratual no terminal arrendado, e caso não alcance esta meta deve pagar à autoridade portuária as tarifas referentes a diferença não alcançada (movimentada) em relação à MMC. A autoridade portuária tem direito ao recebimento anual de cerca de R\$ 40 Milhões de reais provenientes deste contrato de arrendamento, sendo que o deferimento de tal pedido junto à SNPTA impactará significativamente as receitas da autoridade portuária, comprometendo a lucratividade, o planejamento, e reduzirá o potencial de investimentos daquela empresa estatal.

No início de 2020, a arrendatária Santos Brasil Participações S.A. ajuizou ação pedido liminar nos autos do processo 1025458-21.2020.4.01.3400 e, obteve êxito no pedido formulado e desta forma, a SCPAR Porto de Imbituba está deixando de receber cerca de R\$ 30 (trinta) milhões de reais anualmente à título da parcela de Movimentação Mínima Contratual – MMC em contrato com cláusula “*take or pay*”. As parcelas vencem todos os anos, no quinto dia útil dos meses de maio, junho e julho. Caso não haja reversão da decisão liminar ou ocorra o provimento final dos pedidos, haverá uma redução significativa dos recursos por parte desta Autoridade Portuária. O processo judicial está em fase inicial, tendo o juízo de Brasília declinado a competência para julgamento da demanda para a Vara Federal de Laguna/SC em razão da cláusula de eleição de foro prevista no próprio contrato de arrendamento.

Há um risco de longo prazo se a SCPAR perder essa demanda judicial e não conseguir recompor a receita advinda do arrendamento contratual mínimo, tendo em vista que se trata de mais de 30% do total das receitas do Porto de Imbituba, conforme **Tabela e Gráfico 1.2** abaixo.

**Tabela 1.2 – Receita bruta por serviços portuários**

| Serviços portuários/ano               | 2021           | 2020          | 2019          | 2018          | 2017          | 2016          |
|---------------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Serviços de armazenagem</b>        | 836            | 1.076         | 912           | 1924          | 2141          | 2.320         |
| <b>Infraestrutura marítima I</b>      | 11.772         | 10.019        | 8.799         | 7752          | 8334          | 9556          |
| <b>Infraestrutura marítima II</b>     | 11.727         | 8.892         | 7.177         | 6603          | 6282          | 6330          |
| <b>Infraestrutura terrestre</b>       | 14.123         | 11.583        | 11.646        | 8575          | 7025          | 9604          |
| <b>Arrendamento fixo</b>              | 8.881          | 7.120         | 6.680         | 6332          | 5889          | 5149          |
| <b>Arrendamento variável</b>          | 22.126         | 17.506        | 15.726        | 15587         | 11145         | 7996          |
| <b>Arrendamento contratual mínimo</b> | 33.563         | 30.812        | 46.127        | 29529         | 9376          | 26229         |
| <b>Taxas convencionais</b>            | 1.644          | 1.399         | 1.562         | 1273          | 1318          | 1325          |
| <b>Serviços de fornecimento</b>       | 871            | 719           | 948           | 866           | 799           | 1548          |
| <b>Total</b>                          | <b>105.543</b> | <b>89.126</b> | <b>99.577</b> | <b>78.441</b> | <b>52.309</b> | <b>70.057</b> |

Fonte: elaboração própria.

A tabela acima nos mostra o detalhamento da receita bruta do Porto de Imbituba. É importante frisar que o item arrendamento contratual mínimo vem sendo deduzido da Receita Bruta do porto.

Na tabela, de 2016 para 2017 nota-se uma queda de 64,25% no arrendamento contratual mínimo. Uma perda de R\$ 16.852.987.

A partir de 2018, o arrendamento contratual mínimo é recomposto até o ano de 2020. A SCPAR Porto de Imbituba S.A. encerrou o ano de 2020 e 2021 com um lucro líquido de R\$ 10.381 (dez milhões, trezentos e oitenta e um mil) e R\$ 12.882 (doze milhões, oitocentos e oitenta e dois mil), o que representa uma redução de 72% e 65,2% quando comparados aos números registrados no ano imediatamente anterior, que foi o ano de 2019, com lucro líquido de 36.992 (trinta e seis milhões novecentos e noventa e dois mil). Tal redução decorre, principalmente, em razão da suspensão de valores a título de cláusula *take or pay* do contrato de arrendamento do Terminal de Contêineres. A arrendatária logrou êxito em seu pedido liminar nos autos do processo 1025458-21.2020.4.01.3400 para suspender os valores que seriam devidos contratualmente no ano de 2020 e 2021 em R\$ 30.812 e 33.563 milhões de reais, respectivamente.

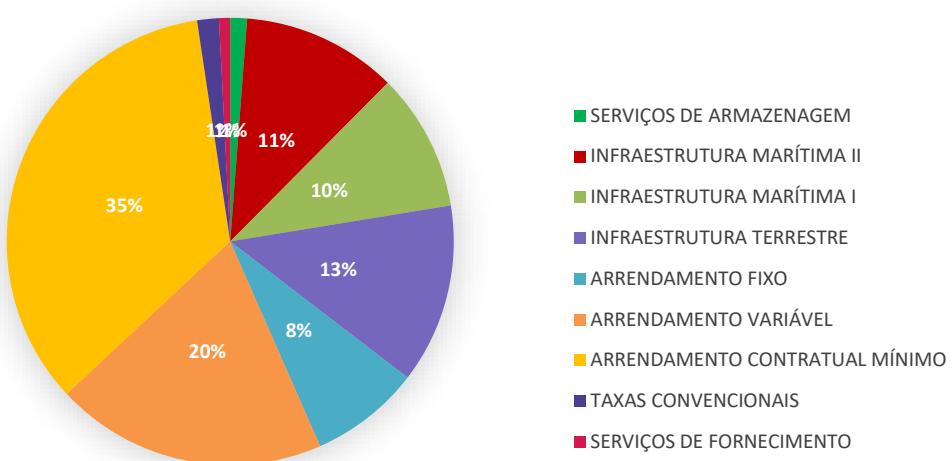
Se expurgar a receita do arrendamento contratual mínimo, teremos um equilíbrio nos números de Receita, Ebitda e Lucro ao longo dos anos

Em relação aos Custos e Despesas, estas permaneceram estáveis até 2018. Em 2020, temos um aumento de custos dos serviços prestados em 10%. Ao abrir esse item, nota-se um aumento de custos dos serviços portuários, notadamente os custos com serviços de dragagem e Batimetria de R\$ 3.383.000,00. É necessário monitorar esses custos em um cenário onde o porto tem queda de receita.

No entanto, concluímos que o porto tem uma DRE saudável nos últimos 5 anos, gerando lucro e, inclusive, distribuindo dividendos.

No gráfico abaixo percebemos o peso do arrendamento contratual mínimo nas receitas do Porto de Imbituba, no caso, trata-se de 35% das receitas totais e de 20% do arrendamento variável. A perda da receita de MMC em conjunto com uma redução do arrendamento variável, advindos de uma crise econômica global, por exemplo, considerando um cenário que os custos aumentam em 10% (na média) ano a ano, poderá gerar prejuízo líquido para a autoridade portuária após alguns anos, ou até mesmo comprometer investimentos relevantes a serem realizados pela autoridade portuária.

Gráfico 1.2 – Receita bruta por serviços portuários



Fonte: elaboração própria.

## 1.2 Teste hipotético de stress financeiro

### Cenário base:

Perda de Receita advinda do Arrendamento Contratual Mínimo da Santos Brasil e uma queda de 50% do arrendamento variável, em virtude de crise econômica no Brasil.

Consideramos um aumento de custos e despesas de 10% e todos os outros itens congelados, com o intuito de avaliar qual seria o resultado da SCPAR.

Valores de tributos aproximados.

Se as condições forem satisfeitas (materializadas), SCPAR estaria reportando prejuízo líquido no ano de 2023, conforme a **Tabela 1.4**. Por isso, para reduzir risco de concentração de receitas, é necessário diversificar e buscar novas fontes.

**Tabela 1.3 – Serviços portuários**

| Serviços portuários/Ano        | 2021          |
|--------------------------------|---------------|
| Serviços de armazenagem        | 836           |
| Infraestrutura marítima i      | 11.772        |
| Infraestrutura marítima ii     | 11.727        |
| Infraestrutura terrestre       | 14.123        |
| Arrendamento fixo              | 8.881         |
| Arrendamento variável          | 11.063        |
| Arrendamento contratual mínimo | -             |
| Taxas convencionais            | 1.644         |
| Serviços de fornecimento       | 871           |
| <b>Total da receita bruta</b>  | <b>60.917</b> |

Fonte: elaboração própria.

**Tabela 1.4 – Agregados**

| Agregados/Ano              | 2022       | 2023          |
|----------------------------|------------|---------------|
| Receita bruta              | 60.917     | 60.917        |
| Tributos ISS, PIS e COFINS | 3.000      | 3.000         |
| Custos                     | 35.356     | 38.892        |
| Despesas                   | 14.702     | 16.172        |
| Tributos IR e CSLL         | 7.200      | 7.200         |
| <b>Lucro líquido</b>       | <b>659</b> | <b>-4.346</b> |

Fonte: elaboração própria.

**Tabela 1.5 – Demonstração de fluxo de caixa (2016 a 2021)**

| Ano  | FCO    | FCI    | FCF    | Fluxo de Caixa Total |
|------|--------|--------|--------|----------------------|
| 2016 | 42     | -5.674 | -8.846 | -14.478              |
| 2017 | 12.465 | -6.491 | -5.148 | 826                  |
| 2018 | 30.863 | -3.426 | -2.664 | 24.773               |
| 2019 | 41.101 | -4.714 | -6.565 | 29.822               |
| 2020 | 4.466  | -4.309 | 0      | 157                  |
| 2021 | 17.164 | -3.523 | -9.248 | 4.393                |

Fonte: elaboração própria.

Dentro do Fluxo de Caixa Operacional (FCO), temos os gastos operacionais da empresa, ou seja, todas as operações financeiras que são necessárias para que a empresa funcione. Nesta conta entram, por exemplo, a folha de pagamento, manutenção de estoque, obrigações tributárias. Na tabela acima, evidenciamos um FCO sempre positivo, e isso é fundamental, para a manutenção das suas atividades de maneira saudável. Significa que o porto consegue pagar todos os seus gastos operacionais e ainda tem uma sobra para investimentos ou para pagar dividendos.

Já o Fluxo de Caixa de Investimentos (FCI) demonstra quais são os gastos com os ativos não-circulantes nos investimentos da empresa, nos bens imobilizados ou intangíveis. Nesse item, a única conta que temos em Imbituba são as adições aos ativos intangíveis. A companhia reconhece como ativo intangível o direito vinculado ao convênio de delegação junto à União de cobrar dos usuários dos serviços públicos portuários o uso de sua infraestrutura portuária.

Já no grupo Fluxo de Caixa de Financiamento (FCF) temos somente a conta dividendos distribuídos aos acionistas dentro do Porto de Imbituba. Os dividendos referentes ao ano de 2020 foram pagos janeiro de 2021. De acordo com o item 13 das notas explicativas, em 31 de julho de 2020, a Assembleia Geral Ordinária deliberou pela distribuição dos dividendos ao acionista, correspondente a 25% (vinte e cinco por cento) do resultado líquido do exercício social de 2019, na quantia de R\$ 9.248.024,86 (nove milhões, duzentos e quarenta e oito mil, vinte e quatro reais e oitenta e seis centavos). Desta forma, os valores foram transferidos da conta de reserva especial de dividendos para constituição de obrigação a pagar ao acionista, nos termos da Interpretação Técnica ICPC 08 (R1), sendo que em 19 de janeiro de 2021 foi dada a quitação desta obrigação na forma de pagamento. Ou seja, reconheceu o pagamento somente no fluxo de caixa de 2021.

Em 2016, o porto obteve Fluxo de caixa negativo. A partir daí o porto conseguiu estabilizar seu fluxo de caixa. Isso demonstra que na empresa há mais entradas que saídas, o que significa que sua empresa está funcionando sem problemas, ou seja, que os ativos líquidos da empresa estão aumentando. Ou seja, FCO > FCI+FCF.

**Tabela 1.6 – Balanço patrimonial**

| Ano  | Ativo   | AC     | ANC    | Caixa  | Passivo | PC     | PNC    | Dívida Bruta | Dívida Líquida | PL      |
|------|---------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------------|----------------|---------|
| 2016 | 53.060  | 37.673 | 15.387 | 34.148 | 3.129   | 3.129  | 0      | 0            | -34.148        | 49.895  |
| 2017 | 58.944  | 38.090 | 20.854 | 34.974 | 3.542   | 3.542  | 0      | 0            | -34.974        | 55.402  |
| 2018 | 93.491  | 64.596 | 28.895 | 59.747 | 14.492  | 8.807  | 5.685  | 0            | -59.747        | 78.999  |
| 2019 | 139.683 | 95.516 | 44.167 | 89.579 | 30.254  | 13.073 | 17.181 | 0            | -89.579        | 109.426 |
| 2020 | 152.408 | 95.587 | 56.821 | 89.736 | 41.849  | 14.503 | 27.346 | 0            | -89.736        | 110.559 |
| 2021 | 164.849 | 98.795 | 66.054 | 94.119 | 47.224  | 12.862 | 34.362 | 0            | -94.119        | 117.625 |

Fonte: elaboração própria.

Após verificarmos a geração de lucro e de Caixa, cabe observar para onde estão indo os recursos gerados. A **Tabela 1.6.** apresenta algumas contas do balanço patrimonial da SCPAR Porto de Imbituba S.A. para os anos de 2016 a 2021.

Em 31/12/2021 a autoridade portuária apresentava R\$ 164 bilhões em **ativos** sob sua gestão, sendo que no período avaliado (de 2016 a 2021) houve um crescimento de quase 310% em ativos. Quando comparamos 2021 com 2020, houve um crescimento de 8,81% em ativos. Esse crescimento ocorreu principalmente na conta caixa e equivalente caixa que tem hoje mais de 94 milhões (ou seja, mais de 57% dos ativos totais da empresa).

Outra questão que merece avaliação é a conta do Ativo Não Circulante denominada Depósitos Judiciais, que vem aumentando ao longo do tempo. A principal quantia depositada judicialmente pela autoridade portuária refere-se à ação tributária em face da União para reconhecimento de Imunidade Tributária Recíproca, em razão de suas atividades constituírem serviço público por essência, prevista no art. 150, VI, inciso a, da Constituição Federal de 1988, em relação aos tributos de competência da União, impostos previstos no art. 85 da CF 1998, além das contribuições: CSLL, PIS e COFINS, através da Ação 5002780-94.2016.4.04.7216. Houve a concessão em primeiro e segundo grau da Imunidade Tributária do Imposto de Renda, sendo que a administração da Companhia optou em depositar judicialmente o montante integral devido de imposto de renda, suspendendo a exigibilidade da cobrança destas quantias. Desta forma, passou a ser reconhecido o montante devido a título de Imposto de Renda como exigibilidade suspensa no passivo não circulante a partir da competência de apuração de abril de 2018. Essa conta tem hoje um montante de R\$ 33,366 milhões, que representa 70,6% do passivo total.

A conta de Patrimônio Líquido da SCPAR mais importante é a Reserva de Lucros, tem R\$ 117.575 milhões e representa quase 100% do patrimônio líquido. As reservas de lucros são constituídas de lucros da empresa que não foram distribuídos aos acionistas. Logo, elas servem para fortalecer a saúde financeira da empresa e proteger o seu capital social.

Pelo lado do financiamento, cabe destacar que a SCPAR não registrou valores em contas de empréstimos e financiamentos, seja de curto ou de longo prazo (por isso a dívida bruta aparece sem valores na tabela). Todas as suas obrigações com terceiros estão relacionadas a administração da empresa, incluindo fornecedores, obrigações fiscais e trabalhistas.

Após uma visão geral dos principais demonstrativos financeiros da SCPAR, adentraremos na análise por meio de indicadores.

A **Tabela 1.7** apresenta 4 indicadores que buscam refletir os riscos financeiros de curto e longo prazo da SCPAR.

Vários fatores afetam o risco das empresas, que podem ser oriundos da economia nacional e internacional ou de questões específicas da empresa. A avaliação por indicadores de risco financeiro, em estrita síntese, é uma forma de avaliar a probabilidade de uma empresa ir à falência. Essa avaliação depende de um horizonte de tempo (por isso as análises de curto e de longo prazo), portanto, questiona-se se há recursos suficientes para pagar empréstimos que vencem amanhã, daqui a seis meses e daqui a 5 anos.

Não utilizamos os indicadores previstos na literatura de Dívida Bruta/ PL e Dívida Líquida/ EBITDA, pois a empresa não contraí dívidas e isso resultaria em indicadores zerados ou negativos, tendo em vista que a empresa é “caixa líquido”.

**Tabela 1.7 – Risco liquidez curto prazo**

| Ano  | ILC   | FCO/PC |
|------|-------|--------|
| 2016 | 12,04 | 1%     |
| 2017 | 10,75 | 396%   |
| 2018 | 7,33  | 923%   |
| 2019 | 7,31  | 677%   |
| 2020 | 6,59  | 47%    |
| 2021 | 7,68  | 143%   |

Fonte: elaboração própria.

O índice de liquidez corrente (ILC) representa a capacidade da empresa cumprir com as suas obrigações de curto prazo. A literatura entende que o ideal é que este indicador seja maior do que 1. Em toda a série avaliada, nota-se que o ILC foi sempre bem superior a 1. Portanto, há recursos circulantes com folga para arcar com os passivos circulantes.

Porém, ILC alto pode ser acompanhado de uma situação financeira deteriorante.

Neste contexto, voltemos nosso olhar para o indicador de fluxo de caixa operacional sobre a média dos passivos circulantes (FCO/PC). Este indicador nos permite observar o grau em que os fluxos de caixas gerados ao longo do exercício são capazes de arcar com os compromissos de curto prazo. A literatura entende que este indicador seria ótimo acima de 40%. Nota-se que a SCPAR apresenta uma variabilidade alta neste indicador, superando os 40% em todos os anos avaliados a partir de 2016, conforme consta na Tabela 1.7.

**Tabela 1.8 – Risco liquidez curto prazo**

| ANO  | IEG (ENDIVIDAMENTO GERAL) | FCO/P |
|------|---------------------------|-------|
| 2016 | 6%                        | 1%    |
| 2017 | 6%                        | 396%  |
| 2018 | 16%                       | 923%  |
| 2019 | 22%                       | 461%  |
| 2020 | 27%                       | 23%   |
| 2021 | 29%                       | 56%   |

Fonte: elaboração própria.

Ao olhar para o longo prazo, três pontos são relevantes: endividamento, geração de caixa frente as obrigações e cobertura de juros. Pelo fato de a SCPAR não possuir registro de empréstimos e financiamentos, a análise de endividamento e cobertura de juros tornaram-se pouco relevantes para a análise.

Ao olhar para a **Tabela 1.8**, temos o “endividamento” geral da SCPAR, ou o quanto dos recursos para adquirir os ativos vieram de terceiros. Este indicador girou em torno de 20%, ou seja, 80% tiveram origem em capital próprio. Quanto mais estável forem os lucros e a geração de caixa da empresa, mais aceitável é uma alavancagem maior. No caso da SCPAR, apesar de alguma instabilidade nos lucros e na geração de caixa, os recursos de terceiros não estão relacionados a dívidas vultosas, mas ao próprio giro do negócio (prazos com fornecedores, funcionários, governo...).

Para fechar a análise de risco, vejamos o indicador de fluxo de caixa operacional sobre a média dos passivos totais (FCO/P). Este indicador é considerado ótimo a partir de 20%. Apenas em 2016 a SCPAR apresentou o indicador abaixo do parâmetro. No entanto, presenciamos uma queda abrupta em 2020, com a não entrada do MMC contratual, o que nos faz lembrar do risco atrelado a esse fato. Ou seja, é necessário o monitoramento desse indicador para não haver uma deterioração das contas, ou seja, que o passivo está tomando quase todo o fluxo de caixa operacional.

Figura 1.1 – Riscos financeiros de curto e longo prazo (SCPAR)



Fonte: elaboração própria.

Observação: colocamos a SCPAR no risco médio de longo prazo, tendo em vista a possibilidade de perder a lide com a Santos Brasil e não repor a MMC daquele contrato de arrendamento com outras formas de receitas, como já explanado na análise referente às tabelas 1.3 e 1.4.

Adentrando na questão das margens, a porcentagem de lucro ideal para cada empresa depende de uma série de fatores, entre eles a área de atuação da empresa. Especialistas afirmam que para as empresas do setor de serviços o ideal é trabalhar com uma margem a partir de 20%. Nós sabemos que portos trabalham com margens altas, ou seja, conseguem transformar as receitas em Ebitda e lucro em percentual adequado, na tabela 1.9 abaixo, observamos que as margens da SCPAR são excelentes, mas vem caindo nos últimos anos. Parte dessa queda ocorreu em função de aumento de custos, que reduz o EBITDA e o lucro líquido da empresa, e outra parte ocorreu em função do já abordado MMC da Santos Brasil, que vem sendo depositado de forma judicial e não entra nas contas de resultado da empresa. Tal situação reduziu as receitas nos anos de 2017, de 2020 e de 2021, e comprometeu as margens, pois a empresa não consegue reduzir os seus custos.

Tabela 1.9 – Margens

| Ano  | Margem EBITDA | Margem líquida |
|------|---------------|----------------|
| 2016 | 46%           | 34%            |
| 2017 | 30%           | 24%            |
| 2018 | 56%           | 39%            |
| 2019 | 58%           | 41%            |
| 2020 | 22%           | 20%            |
| 2021 | 30%           | 21%            |

Fonte: elaboração própria.

Superada a análise das Margens de Lucro, voltemos ao olhar para a lucratividade da SCPAR, agora sobre os ativos sob a gestão da empresa. As **Tabelas 1.10. e 1.11.**, trabalharão nesta temática, abordando indicadores sobre o ativo, sobre o patrimônio líquido e outros.

O ROA, indicador de retorno sobre ativos, mede o desempenho de uma empresa (atividades operacionais), no uso de seus ativos (investimentos) para gerar lucros, independentemente da forma como os investimentos foram financiados. O ROA responde como a empresa se saiu na condução das operações, independentemente dos custos de financiamento. Este indicador pode ser desmembrado em duas partes, a margem de lucro sobre ativos e o giro do ativo. Este desmembramento nos permite entender quais são os direcionadores do ROA, ou seja, de onde vem sua força. A margem de lucro sobre ativos mede a força da empresa em aumentar preços e o giro do ativo mede a capacidade da empresa em utilizar seus ativos de forma eficiente. Quanto maior o giro do ativo, mais eficiente é a gestão da empresa em explorar os ativos existentes. Em suma, a margem de lucro mostra o poder de mercado, e o giro do ativo a eficiência na gestão.

Os valores do ROA e dos direcionadores variam de setor para setor da economia. A partir da Tabela 1.10, percebe-se que a SCPAR, no período de análise, apresentou ROA médio de 25%, o que é excelente, porém com comportamento volátil (acompanhando os lucros). Interessante notar a quebra de padrão a partir de 2020, quando as margens de lucro sobre o ativo reduzem fortemente, e o giro do ativo também. Como já falado, o impacto da perda de receita do MMC da Santos Brasil é muito forte para o Porto de Imbituba e essa perda de receita não foi compensada pela redução de custos ou pela maior eficiência medida pelo giro de ativos.

**Tabela 1.10 – ROA e seus direcionadores**

| Ano  | Margem líquida | Giro do ativo | Resultado = ROA |
|------|----------------|---------------|-----------------|
| 2016 | 34%            | 1,27          | 44%             |
| 2017 | 24%            | 0,85          | 20%             |
| 2018 | 39%            | 0,92          | 36%             |
| 2019 | 41%            | 0,85          | 35%             |
| 2020 | 20%            | 0,39          | 8%              |
| 2021 | 21%            | 0,42          | 9%              |

Fonte: elaboração própria.

Outra forma de avaliar a lucratividade da empresa é por meio do indicador de retorno sobre o patrimônio líquido (ROE) ou lucro sobre PL. Uma forma interessante de analisar o ROE é por meio da metodologia conhecida como Modelo Dupont de três fatores. Os fatores se referem aos direcionadores do ROE, ou seja, o que o compõe. Assim, podemos ver a eficiência com que os ativos foram usados, a margem de lucro (lucro sobre receitas líquidas) e a alavancagem financeira (ativo/PL). Interessante é comparar este indicador com empresas semelhantes (um grupo de competidores, por exemplo).

A Tabela 1.11. apresenta o ROE e seus direcionadores da SCPAR para o período sob análise. Nota-se que os três anos em que o ROE se mostrou bem superior na série (2016, 2018 E 2019) as margens de lucro também se mostraram bem acima do normal, já que contavam com a Receita advinda do MMC da Santos Brasil. O giro do ativo se manteve bem proporcional durante os anos até 2020, quando teve uma queda brusca. Empresa está aumentando ativos e custos sem contrapartida de receita e isso requer um monitoramento. Os ativos estão sendo aumentados em função dos depósitos judiciais. Ainda possui um ROE bom, mas cabe o monitoramento.

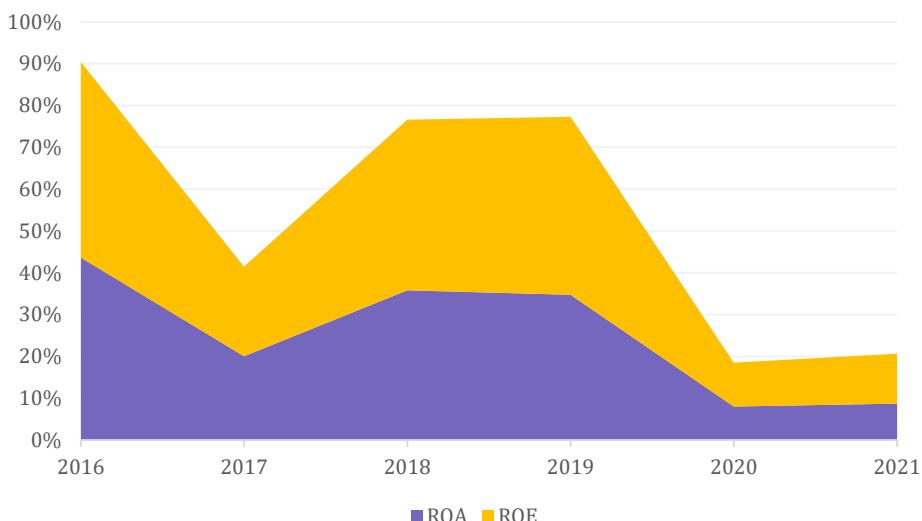
**Tabela 1.11 – ROE e direcionadores (análise econômica-modelo DuPont)**

| Ano  | Margem líquida | Giro do ativo | Alavancagem | Resultado = ROE |
|------|----------------|---------------|-------------|-----------------|
| 2016 | 34%            | 1,27          | 1,07        | 47%             |
| 2017 | 24%            | 0,85          | 1,07        | 21%             |
| 2018 | 39%            | 0,92          | 1,14        | 41%             |
| 2019 | 41%            | 0,85          | 1,23        | 43%             |
| 2020 | 20%            | 0,39          | 1,31        | 11%             |
| 2021 | 21%            | 0,42          | 1,36        | 12%             |

Fonte: elaboração própria.

O Gráfico 1.3 ilustra por imagem o caminho percorrido pelos indicadores de lucratividade apresentados. Demonstra o peso da perda de receita da Santos Brasil.

Gráfico 1.3 – Indicadores de rentabilidade



Fonte: elaboração própria.

### 1.3 Conclusões

A análise teve como objetivo conhecer e compreender os resultados da atividade (portuária) empresarial levada a efeito pela autoridade portuária, avaliando sua capacidade de geração de valor. Para tanto, a partir das Demonstrações Financeiras publicadas pela SCPAR Porto de Imbituba S.A. foram analisadas suas dimensões financeiras e econômicas por meio da análise dos principais demonstrativos financeiros e de indicadores tradicionais.

Nota-se que, na média, as receitas da SCPAR apresentaram um comportamento crescente no período de análise, exceto nos anos de 2017, 2020 e 2021, quando não contou com a Receita referente à Movimentação Mínima Contratual no arrendamento da Santos Brasil, ou seja, aquelas receitas oriundas pela diferença do compromisso contratual de movimentação mínima contratada – “take-or-pay” – e a sua efetiva realização. Somente em 2021 foram R\$ 33,563 milhões recebidos a menor, por determinação judicial, e esse valor representou mais de 30% das receitas totais do porto.

Por outro lado, as despesas apresentam um comportamento estável, e os custos menos estáveis em face do aumento visto no biênio 2020 e 2021, com destaque para os itens dragagem e batimetrias, manutenção de vias de acesso, serviços de terceiros e manutenção civil e elétrica.

A geração de caixa da SCPAR também apresentou um comportamento instável, explicado pelo componente da “perda” de receita referente ao MMC da Santos Brasil nos anos de 2017 e 2020.

Uma boa parte dos recursos utilizados se converteram em Caixa para a empresa. A empresa não investe em CAPEX (bens de capital visando crescimento) e existe uma dificuldade inexplicável de cumprir com as manutenções, como por exemplo, a obra do cais 3, que teve suspensa a licitação. Ou seja, a empresa tem Caixa para iniciar as obras e deve privilegiar a manutenção do porto em detrimento aos dividendos.

Outra questão são os depósitos judiciais na conta do Ativo Não Circulante que vem crescendo. Referem-se a discussões judiciais de natureza regulatória, trabalhista ou tributária. A principal quantia depositada judicialmente pela companhia refere-se à Ação declaratória em face da União Federal nº 5002780-94.2016.4.04.7216 junto ao Tribunal Regional Federal da 4ª Região, para reconhecimento de Imunidade Tributária Recíproca, no qual passou a depositar judicialmente a parcela de Imposto de Renda

devido a partir da competência de Abril de 2018. Essa conta tem hoje um montante de R\$ 33,366 milhões, que representa 70,6% do passivo total, sendo melhor detalhada na nota explicativa 29.2, e tratada na análise da Tabela 1.6. do presente relatório.

O patrimônio líquido se mostrou crescente no período. Esta é uma medida de criação de valor aos proprietários. Obviamente não é uma medida do valor real dos ativos, pois trata-se de custo histórico e não do valor baseado na capacidade de geração de valor de cada ativo. Ele não é capaz de captar o valor da sinergia entre os ativos em continuidade, mas é útil em dar uma direção da criação de valor (valor de liquidação).

Uma vez que o fluxo de caixa operacional está superior ao fluxo de caixa de investimentos, a empresa gera caixa, sobrando valores até para pagamento de dividendos.

Quando olhamos para os indicadores de lucratividade, nota-se que os últimos dois anos a SCPAR reduziu seus retornos sobre a ativos e patrimônio líquido, especialmente por redução nas margens de lucro e de lucro sobre ativo. As quedas nas margens ocorrem especialmente pelo pela perda de receita referente ao MMC. No entanto, esse item ainda está em discussão na justiça e poderá ser recuperado.

Conforme já tratamos em nossa análise, num horizonte de médio e de longo prazo é necessário que o Porto busque outras fontes de receitas, diversificando-as, com vistas a compensar a possível perda do MMC da Santos Brasil e a diluir ou mitigar os riscos de longo prazo.

## 2. DA GESTÃO

Este tópico busca apresentar uma fotografia da atual situação da SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A. do ponto de vista da gestão estratégica e governança. A governança fornece a estrutura por meio da qual as organizações definem seus objetivos, os meios para atingi-los e os parâmetros para o monitoramento de seu desempenho.

Cabe salientar que, do ponto de vista regulatório, o Convênio de Delegação de nº 001/2012 e seus aditivos já traz em seu bojo a obrigação do delegatário (Estado da de Santa Catarina) firmar com seu interveniente (SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A.) compromissos de metas e desempenho, *in verbis*:

O DELEGATARIO deverá firmar com a INTERVENIENTE DO DELEGATÁRIO compromissos de metas e desempenho que estabelecerão, nos termos de regulamento próprio:

- I—Objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução;
- II—Indicadores e critérios de avaliação de desempenho;
- III—Retribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e
- IV— Critérios para a profissionalização da gestão do PORTO.

As boas práticas têm como objetivo alinhar os interesses do titular do Porto Organizado (União) com os dos executivos (Estado de Santa Catarina, por meio da SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A.). Abordaremos neste tópico a existência de peças como o planejamento estratégico, relatórios de gestão, capacitação dos quadros, estrutura dos quadros, entre outros.

Após a promulgação da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que dispõe sobre o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, o Estado de Santa Catarina fez um importante trabalho de

adequação de suas empresas de economia mista para atender aos dispositivos desta Lei, em especial às questões de Governança Corporativa, de Transparência, Gestão de Riscos e de Controle Interno.

No bojo desta reorganização, cabe destacar o excelente trabalho de Transparência, não só dos atos administrativos, receita e despesa (o que seria um simples cumprimento de obrigação), mas de todos os dados e planos ligados à gestão da empresa, facilmente acessível a partir de seu Portal da Transparência: <http://transparencia.portodeimbituba.com.br/>.

No item “Gestão”, podemos encontrar dados objetivos, como estrutura organizacional, regimentos etc. Dentre os tópicos, merecem destaque:

#### *Governança*

- “Código de Conduta e Integridade” e
- “Carta Anual de Políticas Públicas e Governança Corporativa” subscrita pelos membros do Conselho de Administração e da Diretoria Executiva, com a explicitação dos compromissos de consecução de objetivos de políticas públicas e governança corporativa da empresa SCPAR Porto de Imbituba S.A.

#### *Políticas*

- “Política de Transações”, que estabelece regras e consolida os procedimentos a serem observado pela empresa quando da ocorrência de transações entre Partes Relacionadas, assegurando a competitividade, conformidade, transparência, equidade e comutatividade nas transações e,
- “Política de Dividendos”, que dispõe sobre a política de distribuição dos dividendos à luz do interesse público, bem como o montante distribuído a cada ano.

#### *Patrimônio Público*

- Inventário de Bens Móveis do porto de Imbituba.
- Inventário de Bens Imóveis do porto de Imbituba.

#### *Planos e Indicadores*

- “Plano Estratégico Integrado” – PEIN 2022-2026 - instrumento de gestão focado em planejamento produzido e aplicado pela SCPAR Porto de Imbituba S.A. com objetivo maior é nortear os caminhos da empresa pelos próximos 5 anos.
- Plano Mestre
- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento
- [Relatório de Sustentabilidade](#)

Este último documento merece destaque, pois, apesar de seu nome induzir que trata-se de um relatório ligado meio ambiente, na verdade trata-se do mais completo retrato da situação atual do porto de Imbituba, trazendo os seguintes tópicos:

- O Porto de Imbituba
- A SCPar Porto de Imbituba
- Desempenho Operacional

- Desempenho Financeiro
- Investimentos em Infraestrutura
- Relacionamento com Stakeholders
- Saúde e Segurança do Trabalho
- Sustentabilidade Ambiental
- Perspectivas

Como se observa, é um documento de mais de 100 páginas, que pode servir como referência para as Autoridades Portuárias de todo o país, e que apresenta boa parte do objeto do presente relatório da ANTAQ.

## 2.1. Corpo Funcional

Ao assumir a gestão do porto de Imbituba, a SCPar manteve um corpo de funcionários composto por um grupo de funcionários egressos da Companhia Docas de Imbituba e de uma equipe nova formada por funcionários em cargos comissionados.

Em 2014, após diversas disputas judiciais, a SCPar realizou seu primeiro concurso público para a formação de um corpo próprio de quarenta funcionários, distribuídos em cargos de: Analista Portuário; Assistente Portuário e Técnico Portuário.

Em 2021, a SCPar Porto de Imbituba S.A. sofreu uma alteração substancial em seu organograma, com a criação de cargos comissionados e a reestruturação hierárquica, com a conversão de algumas gerências em chefias. Observa-se, a partir desta alteração, o aumento do número de cargos comissionados, bem como a redução do número de cargos comissionados ocupados por profissionais que fazem parte do quadro dos funcionários do Porto de Imbituba. Neste momento, apenas um cargo comissionado é ocupado por funcionário do quadro do porto. No apêndice 2 deste relatório é possível observar as relevantes alterações de organograma citadas acima.

## 2.2. Capacitação

O Programa de Capacitação da SCPAR Porto de Imbituba tornou-se uma importante ferramenta de treinamento da equipe. Ao longo de 2020, a Autoridade Portuária ofereceu e divulgou aos seus colaboradores mais de 100 cursos, sendo eles ministrados pela própria empresa ou instituições parceiras.

As capacitações abordaram temas das mais diversas áreas, tais como: Elaboração de Indicadores de Desempenho Institucional, Gestão e Operação Portuária, Curso de Dragagem Marítima, Fluvial e Portuária, Obras públicas: BIM Experience, dentre outras. Foram mais de 1.800 horas de capacitação.

## 2.3. Premiações de boas práticas de gestão

Na edição de 2021 do Prêmio Portos + Brasil, criado pelo Ministério da Infraestrutura para valorizar as melhores iniciativas voltadas à excelência dos Portos Organizados a SCPar Porto de Imbituba conquistou dois prêmios, são eles:

- Ranking do IGAP (3º colocado)

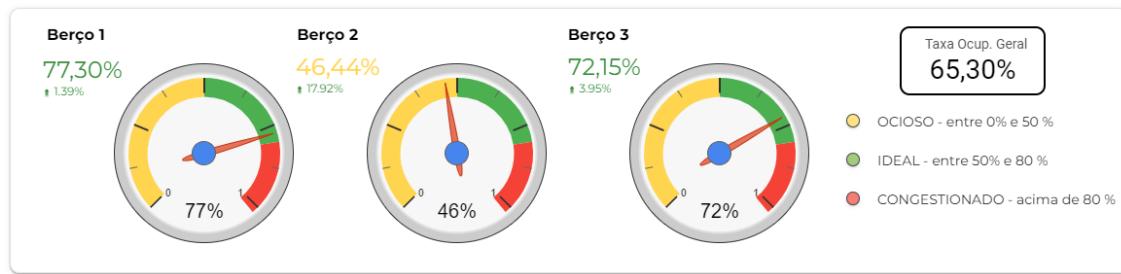
O IGAP visa demonstrar a pontuação obtida pelos portos públicos no Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP). O índice tem o objetivo de avaliar o desempenho financeiro, a eficiência na gestão de recursos humanos, a capacidade operacional para concretizar investimentos, o comprometimento em atender/corrigir as irregularidades constatadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a qualidade da gestão ambiental dos portos organizados, a transparência na publicação de informações e a regularidade fiscal e trabalhista, entre outros, das autoridades portuárias.

- Execução de Investimentos Planejados (3º colocado)

A execução de investimentos planejados mensura a proporção do orçamento de investimento disponível no início do ano base de análise que foi efetivamente executada pelas autoridades portuárias naquele mesmo ano, buscando avaliar a capacidade operacional para concretizar os investimentos desejados.

### 3. DA OPERAÇÃO

**Figura 3.1 – Taxa de ocupação dos berços de 2016 a 2021**



Fonte: elaboração própria.

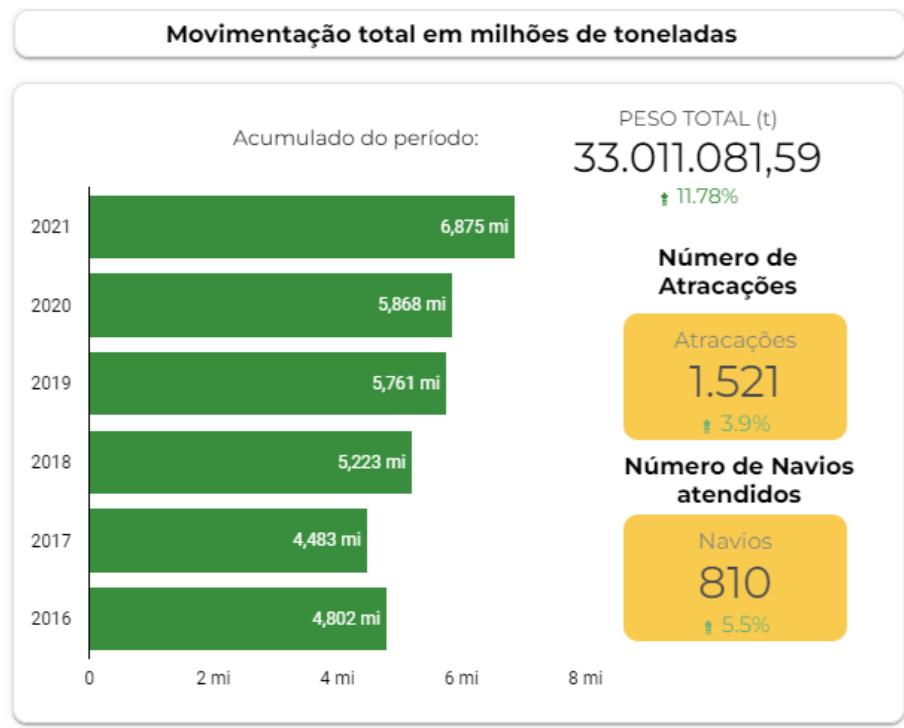
A figura acima demonstra a taxa de ocupação dos 3 berços do porto de Imbituba (cabe destacar que todos os berços do porto de Imbituba são de uso público, nenhum arrendado).

É possível se observar que os berços 1 e 3 se encontram próximos do limite ideal para ocupação de berços (a partir do qual, começam a surgir os problemas de fila de atracação e o consequente aumento significativo do “custo logístico” para os usuários do porto).

Já o berço 2 apresenta ocupação abaixo do ideal pela peculiaridade da prioridade para navios de contêineres (situação pormenorizada no item 5.1 - Infraestrutura de Acesso Portuário, CAIS nº 2 – Página 42).

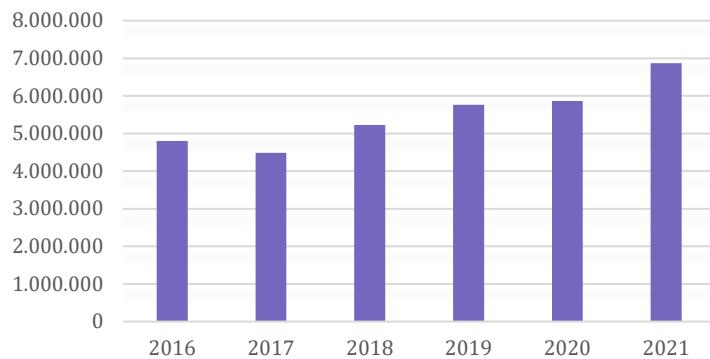
Apesar de diversas tentativas por parte de sua arrendatária Santos Brasil, o porto de Imbituba nunca conseguiu atrair linhas de contêiner de forma consistente. Atualmente ele atende a apenas uma linha semanal de cabotagem, o que faz com que a janela disponível para atracação de outros navios seja em média de 5 dias. Com esta condicionante (prioridade de atracação, que não se confunde com preferência) e com a possibilidade de ter que retirar o navio do berço antes de completar a sua carga ou descarga e, consequentemente, ter que custear as despesas com rebocadores e com a praticagem, muitos armadores de navios com cargas de outra natureza (representados pelas agências marítimas locais) preferem aguardar suas vagas (conforme as regras de preferência) nos berços 1 ou 3.

**Figura 3.1 – Movimentação total de carga de 2016 a 2021**



Fonte: elaboração própria.

**Gráfico 3.1 – Total de Movimentação Portuária**

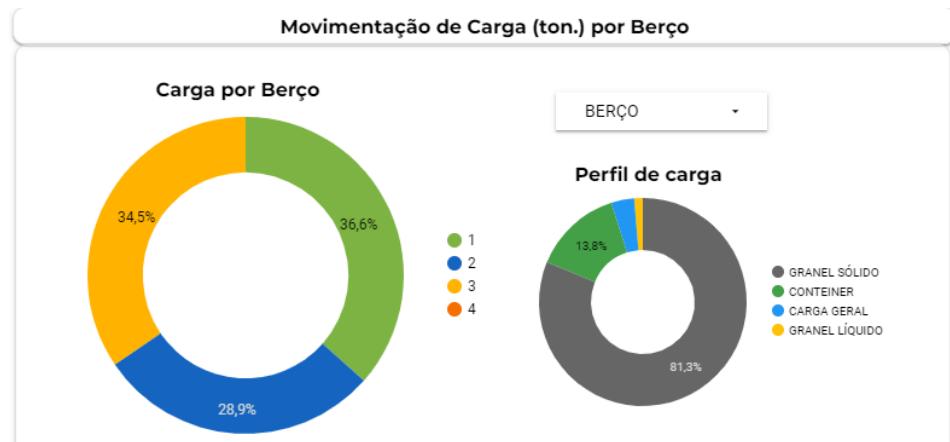


Fonte: elaboração própria.

Os gráficos acima apresentam a movimentação anual de cargas no porto de Imbituba. Observa-se um crescimento consistente na quantidade (em peso) de cargas movimentadas, com um ponto fora da curva no ano de 2017, em que houve uma redução na movimentação de graneis agrícolas por motivos macroeconômicos alheios ao porto de Imbituba especificamente.

No ano de 2021 houve a introdução da movimentação de cargas de minério de ferro, com grande peso específico, o que, em parte, explica o salto de mais de 15% com relação ao ano anterior.

**Figura 3.2 – Movimentação total de carga por Berço de 2016 a 2021**



Fonte: elaboração própria.

**Figura 3.3 – Tipo de Produto Movimentado de 2016 a 2021**

| Cargas de destaque nas importações (maior volume) |                |        |
|---|----------------|--------|
| Descrição - Mercadoria                            | PESO TOTAL (t) | %      |
| 1. COQUE NÃO CALCINADO                            | 5.038.858      | 33,68% |
| 2. SAL  | 2.977.538      | 19,9%  |
| 3. HULHA BETUMINOSA                               | 1.139.992      | 7,62%  |
| 4. MILHO  | 1.043.793      | 6,98%  |
| 5. URÉIA  | 966.497        | 6,46%  |

1 - 10 / 51 < >

| Cargas de destaque nas exportações (maior volume) |                |        |
|---|----------------|--------|
| Descrição - Mercadoria                            | PESO TOTAL (t) | %      |
| 1. SOJA   | 4.934.169      | 36,41% |
| 2. MILHO  | 2.366.702      | 17,46% |
| 3. COQUE NÃO CALCINADO                            | 1.674.470      | 12,36% |
| 4. MINÉRIO DE FERRO                               | 1.253.008      | 9,25%  |
| 5. COQUE CALCINADO                                | 1.111.206      | 8,2%   |

1 - 10 / 31 < >

Fonte: elaboração própria.

Acima temos o gráfico com os perfis de carga e, abaixo do primeiro, o quadro com as cargas em destaque. É possível observar a grande predominância de movimentação de cargas de granel sólido no porto de Imbituba.

Como primeiro colocado na importação está o coque movimentado pela arrendatária CRB/Votorantim, que possui toda uma superestrutura de movimentação com esteiras correndo sob o cais e conduzindo a carga até seu armazenamento.

Todas as outras cargas listadas, são movimentadas com a utilização do conjunto MHC/Grab, Moegas ou Piscinas de carga e caminhões. Mesmo que hoje em dia as pranchas de movimentação atingidas em média sejam satisfatórias, é possível afirmar que investimentos em Superestruturas de movimentação

(esteiras, *ship loaders* e *unloaders*), seja pela autoridade portuária, pelos arrendatários e/ou operadores, diminuiria significativamente os tempos destacados no quadro abaixo, em especial aos tempos “atracado” e “operando”.

**Figura 3.4 – Médias dos Tempos de Operação por Berço de 2016 a 2021**



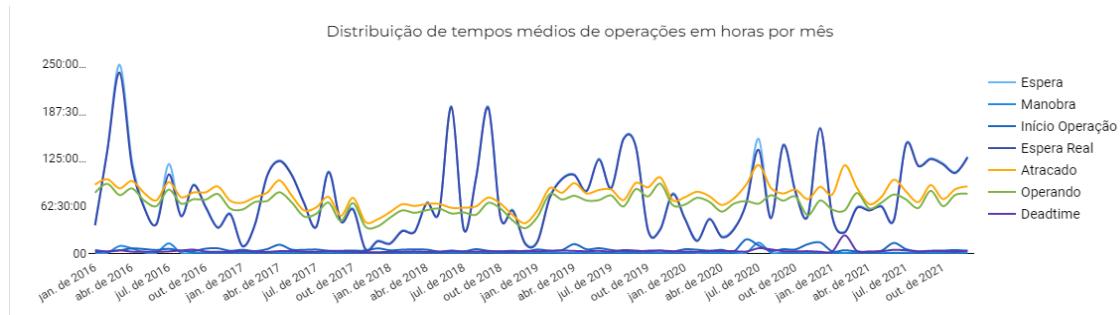
Fonte: elaboração própria.

Além dos tempos de operação, o quadro acima possui outros dados interessantes.

Observa-se que o tempo de espera no porto de Imbituba é significativamente menor do que nos outros portos que movimentam cargas de granel sólido, o que, muitas vezes ajuda os operadores logísticos locais a “vender” o porto de Imbituba como opção logística aos seus clientes, pois, apesar da operação ser realizada por caminhão, MHC e Grab (o que deixa a prancha média abaixo de portos com melhor estrutura de operação), o curto tempo de espera e as menores despesas de *demurrage* aumentam a atratividade do porto.

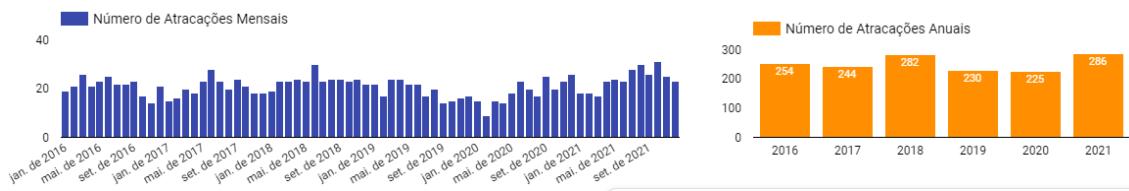
O tempo de espera insignificante do berço 2 se deve à questão da prioridade de atracação dos navios de contêiner.

**Figura 3.5 – Distribuição dos tempos médios de operações em horas por mês de 2016 a 2021**



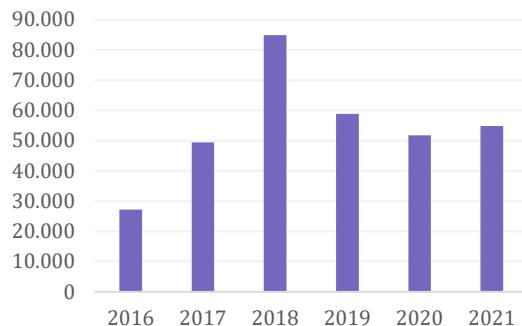
Fonte: elaboração própria.

**Figura 3.6 – Distribuição do número de atracções por mês e por ano 2016 a 2021**



Fonte: elaboração própria.

**Gráfico 3.2 – Total de Movimentação Contêineres (Bruto) (TEU)**



Fonte: elaboração própria.

No gráfico acima é possível observar a movimentação de contêineres muito aquém das estimativas de Movimentação Mínima Contratual da proposta vencedora do Terminal de Contêineres do porto de Imbituba feita pela arrendatária Santos Brasil S.A.

A movimentação prevista no contrato seria de 330 mil contêineres por ano.

No ano de 2018, a Santos Brasil conseguiu atrair uma linha da Ásia de um pool de armadores asiáticos que permaneceu operando no porto de Imbituba por apenas um ano, voltando a operar no porto de Rio Grande (de onde ela havia sido captada).

**Gráfico 3.3 – Evolução das pranchas médias no Porto de Imbituba**



Fonte: elaboração própria.

No gráfico acima, observa-se o aumento consistente das pranchas médias no porto, este aumento é fruto de aprimoramento e ajustes operacionais principalmente por parte dos operadores portuários e pelos ajustes de controle de entrada e pesagem de caminhões por parte da SCPar.

O ano de 2021 apresentou uma quebra nesse aumento que vinha ocorrendo ano a ano, motivada, principalmente, por dois fatores: 1) aumento de operação de navios de carga geral (que possui prancha inferior a navios de granel sólido); e 2) aumento da proporção de cargas sensíveis aos aspectos climáticos (como por exemplo o coque calcinado, que não pode ser operado com chuva, e granéis sólidos de baixo peso específico, que não podem ser movimentados com ventos fortes).

## 4. DA ATUALIDADE DA INFRAESTRUTURA

Figura 4.1 – Layout do Porto de Imbituba



Fonte: elaboração própria.

Layout do porto de Imbituba com destaque para a área alfandegada (tracejada em amarelo) e com as denominações de áreas de acordo com o PDZ do porto.

### 4.1. Infraestrutura de acesso portuário

#### *Acesso rodoviário*

O porto de Imbituba fica a aproximadamente 5 quilômetros da BR 101, um dos principais eixos rodoviários do país.

A via de acesso ao porto (Avenida Marieta Konder Bornhausen) foi ampliada e recapeada com concreto em 2015, com parte dos recursos oriundos dos dividendos auferidos pelo porto e respectivo uso autorizado pela SEP (hoje SNTPA/MINFRA), e encontra-se em bom estado de manutenção e comporta bem o tráfego de caminhões com destino ao Porto.

#### *Acesso ferroviário*

A Ferrovia Tereza Cristina é uma ferrovia que possui 164 quilômetros de extensão e liga o porto de Imbituba ao polo Minerador, Industrial e Agrário da região de Criciúma. Em 2019 foi inaugurada uma Pêra Ferroviária (uma ligação em curva entre duas linhas) na área pública de porto, o que facilitou muito as manobras e agilizou a movimentação de trens e cargas.

## Figura 4.2 – Malhas

## Malhas

| LINHA           | TRECHO                 | EXTENSÃO (KM) |
|-----------------|------------------------|---------------|
| Linha Tronco    | Imbituba - Criciúma    | 116           |
| Ramal Oficinas  | Tubarão - Oficinas     | 5             |
| Ramal Urussanga | Explanada - Urussanga  | 25            |
| Ramal Treviso   | Criciúma - Siderópolis | 18            |
| <b>TOTAL</b>    |                        | <b>164</b>    |

Fonte: elaboração própria.

Figura 4.3



Fonte: elaboração própria.

## *Acesso aquaviário*

O Porto de Imbituba possui um excelente canal de acesso, muito amplo e sem a presença de obstáculos, o que facilita e agiliza as manobras aquaviárias dos navios no acesso ao porto. O calado máximo no acesso aquaviário é compatível com os navios que atendem ao Porto, sendo 17m no canal de acesso, 15,5m na Bacia de Evolução e nos berços varia de 11,50 a 13,50, a depender do berço. Uma melhora no calado dos berços deve ser estudada para avaliar a viabilidade de atender navios maiores. Vide imagem abaixo.

Figura 4.4



Fonte: elaboração própria.

**Figura 4.5**

| PORTE DAS EMBARCAÇÕES |         |                             |           |
|-----------------------|---------|-----------------------------|-----------|
| Canal de acesso       |         | Calado Máximo 17 metros     |           |
| Bacia de evolução     |         | Calado Máximo: 15,50 metros |           |
| Berço                 | LOA (m) | Calado Máximo               | TPB (DWT) |
| 01                    | 290     | 13,50                       | 110.000   |
| 02                    | 306     | 13,50                       | 145.000   |
| 03                    | 215     | 11,50                       | (***)     |

Os detalhes sobre os calados máximos recomendados podem ser consultados na Portaria nº 12, de 6 de julho de 2017.

(\*) Embarcações com calado superior a 10,80m atracarão a partir do cabeço 3.

(\*\*) As manobras com calado máximo deverão ocorrer na preamar do dia, conforme Tábua de Maré.

(\*\*\*) Estão sendo realizados os estudos necessários.

| MANOBRAS ESPECIAIS |         |               |           |
|--------------------|---------|---------------|-----------|
| Berço              | LOA (m) | Calado máximo | TPB (DWT) |
| 01                 | 336     | 13,51 a 14,50 | 110.000   |
| 02                 | 349     | 13,51 a 14,50 | 145.000   |

Os detalhes das manobras especiais podem ser consultados na Portaria nº 13, de 6 de julho de 2017.

Fonte: elaboração própria.

## 4.2. Molhe

O molhe do Porto de Imbituba possui 840m de extensão. Os primeiros 500m foram executados na década de 1960, complementados com 340m na década de 1980. A última intervenção, uma recuperação emergencial, foi projetada em 2006 e entregue parcialmente em 2012 (foi realizada apenas a 1ª etapa), abrangendo a execução de 280m de alargamento (entre as seções 08 a 36) e a recuperação de 200m entre as seções 67 a 87. Sem realização de manutenções desde então.

Está sendo elaborado um Termo de Referência para diagnóstico das patologias do molhe, com previsão de execução em 2024/2025.

**Figura 4.6**



Fonte: elaboração própria.

**Figura 4.7 – Berços de atracação**

BERÇOS DE ATRACAÇÃO



Berço 1 e 2

250 e 410 metros de comprimento respectivamente, totalizam 660m de cais acostável. Com instalações especiais para granéis líquidos, carga geral e contêineres. Capaz também de movimentar granéis sólidos, incluindo grãos agrícolas.

Berço 3

245m de comprimentos com instalação para movimentação de granéis sólidos.

Fonte: elaboração própria.

**Figura 4.8**



Foto: Visão dos Cais 1, 2 e 4 do Porto de Imbituba.

**Figura 4.9**

| - Nomenclatura da estrutura;                                  | CAIS 1 (Berço 1)  | CAIS 2 (Berço 2)  | CAIS 3 (Berço 3)  | CAIS 4 (Berço 4)  |
|---|---|---|---|---|
| - Data da construção;   | 1942 (100m) / 1959 (40m) / 1970 (168m) / 2012 (alargamento)                   | 2012  | 1983  | 1981  |
| - Método construtivo;   | Cais de paramento aberto  | Cais de paramento aberto  | Cais de paramento aberto  | Sem dados   |
| - Extensão (m);   | 308m  | 410m  | 245m  | 24m   |
| - Largura (m);  | 50m (29m nos primeiros 58m de extensão)                                       | 50m   | 24m   | 24m   |
| - Profundidade de projeto (m);                                | 9,5m  | 13,5m   | 9,5m  | 9,5m  |
| - Profundidade atual (m);                                     | 15m<br>(homologado 13,5m)   | 15m<br>(homologado 13,5m)   | 13m<br>(homologado 11,5m)   | 4m  |
| - Capacidade de carga do cais (tf/m <sup>2</sup> ).           | 5tf/m <sup>2</sup>  | 5tf/m <sup>2</sup>  | 4,1tf/m <sup>2</sup><br>(Cais com restrições)                                 | Sem dados   |
| <b>Tipo de atracação preferencial (Bombordo ou Estibordo)</b> | Não há preferência - de acordo com operação                                   | Não há preferência - de acordo com operação                                   | Não há preferência - de acordo com operação                                   | Não há preferência - de acordo com operação                                   |
| <b>Restrições existentes</b>                                  | Forte corrente entre os Berços de Atracação, Nebulosa, Ressaca, Ventos fortes | Forte corrente entre os Berços de Atracação, Nebulosa, Ressaca, Ventos fortes | Forte corrente entre os Berços de Atracação, Nebulosa, Ressaca, Ventos fortes | Forte corrente entre os Berços de Atracação, Nebulosa, Ressaca, Ventos fortes |

**Quadro 1: Evolução da construção dos cais no porto de Imbituba**

| Cais e berço  | Extensão em<br>paramento (m)                 | Comprimento<br>(m)                   | Profundidade<br>(m)                    |
|---|--|--------------------------------------|--|
| Cais Velho (cais do<br>Berço 1 e Berço 2)                   | 1942<br>1959<br>1970<br>1979<br>1983<br>1984 | 100<br>40<br>168<br>108<br>245<br>24 | 9,5<br>9,5<br>9,5<br>9,5<br>9,5<br>9,5 |
| Cais Novo (rede e ácido fosfórico e carga geral)<br>Berço 3 | 1983   | 245                                  | 9,5                                    |
| Roll-on   | 1984   |                                      | 9,5                                    |

**Fonte:** MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Estudo específico para análise de movimentação portuária: Porto de Imbituba*. Brasília: Geipol, 1994, p. 24-25.

Fonte: elaboração própria.

#### 4.3. Cais nº 1

Figura 4.10



Fonte: elaboração própria.

O cais nº 1 do porto de Imbituba é o cais que deu origem ao porto e sua primeira versão foi construída em 1942 e já sofreu dois prolongamentos e um alargamento (realizado junto com a construção do Cais nº 2).

Trata-se de um cais multipropósito, com operações de graneis sólidos, carga geral e líquidos (sob este cais está a tubulação que se conecta ao terminal de líquidos do porto).

O cais encontra-se plenamente operacional, com defensas eficientes, pavimento em bom estado e sistema de drenagem operacional. Observa-se uma leve depressão no pavimento na entrada do cais perto da sua conexão com a VP1 (Via Pública nº1) (recomenda-se a observação do estado em que se encontra o enrocamento sob esta estrutura).

#### 4.4. Cais nº 2

Figura 4.11



Fonte: elaboração própria.

O cais público nº 2 do porto de Imbituba foi construído pela Santos Brasil, em face da assinatura do contrato de arrendamento do terminal de contêineres deste porto. Naquele momento, a Santos Brasil se propôs a construir um cais quase 3 vezes maior do que o previsto no edital de licitação do arrendamento.

Considerando que o cais não foi arrendado, mantendo-se de uso público em área pública sob a gestão da autoridade portuária, a Santos Brasil, naquele momento, em contrapartida ao investimento não previsto em contrato, pleiteou, junto à autoridade portuária e à ANTAQ, a prioridade de atracação de navios de contêineres naquele berço, condição que foi concedida após decisão da Diretoria da ANTAQ.

Sendo assim, o berço 2 do porto de Imbituba é um berço multipropósito, porém existe a condição da Prioridade de atracação de navios de contêineres. Aqui cabe um esclarecimento de que a prioridade não se confunde com a preferência. Enquanto a primeira define uma ordem de atracação para o momento em que o berço se torne vago, a segunda estabelece atracação imediata do navio de contêineres, obrigando a eventual desatracação de um navio que esteja ocupando este berço.

O cais encontra-se plenamente operacional, com defensas eficientes, pavimento em bom estado e sistema de drenagem e iluminação em funcionamento.

#### 4.5. Cais nº 3

**Figura 4.12**



Fonte: elaboração própria.

O Cais nº 3 teve o início de suas operações em 1983. Trata-se de um berço público dedicado à movimentação de graneis sólidos e é sob ele que se encontram as esteiras que se interligam ao arrendamento de coque verde de petróleo arrendado à CRB/Votorantim.

Este cais foi objeto de dois processos sancionadores na ANTAQ pela ausência de manutenção na sua estrutura (um deles está em curso).

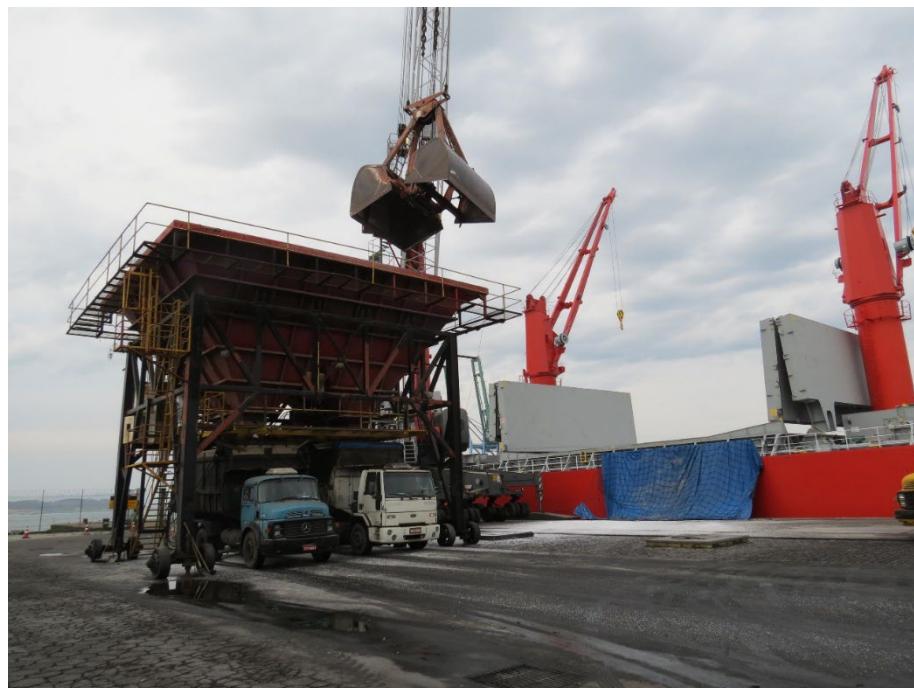
A SCPAR Porto de Imbituba foi autuada, em função das más condições de conservação do Cais 03, em 10/07/2018. Como desdobramento, houve uma série de ações e reuniões internas para adequação do cais às exigências de engenharia e regulatórias. Assim, no Processo ANTAQ 50300.008285/2018-58 são encontradas as tratativas para o saneamento das não conformidades e o apontamento de cronogramas das

ações que, inclusive, envolve a contratação, via licitação, de empresa de engenharia especializada para a elaboração do projeto básico, do projeto executivo e outros.

Após quase quatro anos sem que tenha sido iniciada a obra de recuperação do Cais nº 3 houve a lavratura de um novo auto de infração, cujo processo sancionador está em fase de elaboração do Parecer Técnico Instrutório.

Nas fotos abaixo estão algumas imagens que demonstram o mau estado de conservação do Cais:

**Figura 4.13 – Detalhe do pavimento em mau estado de conservação do cais nº 3**



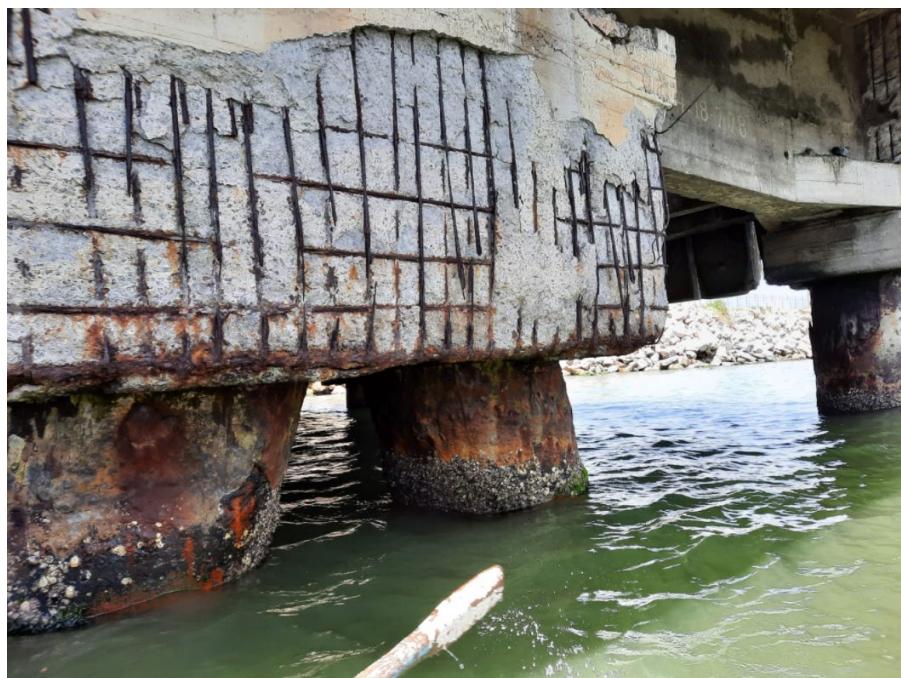
Fonte: elaboração própria.

**Figura 4.14 – Detalhe da ferragem estrutural exposta e da utilização de pneus como defensas no cais nº 3**



Fonte: elaboração própria.

**Figura 4.15 – Detalhe das patologias estruturais do Cais nº 3**



Fonte: elaboração própria.

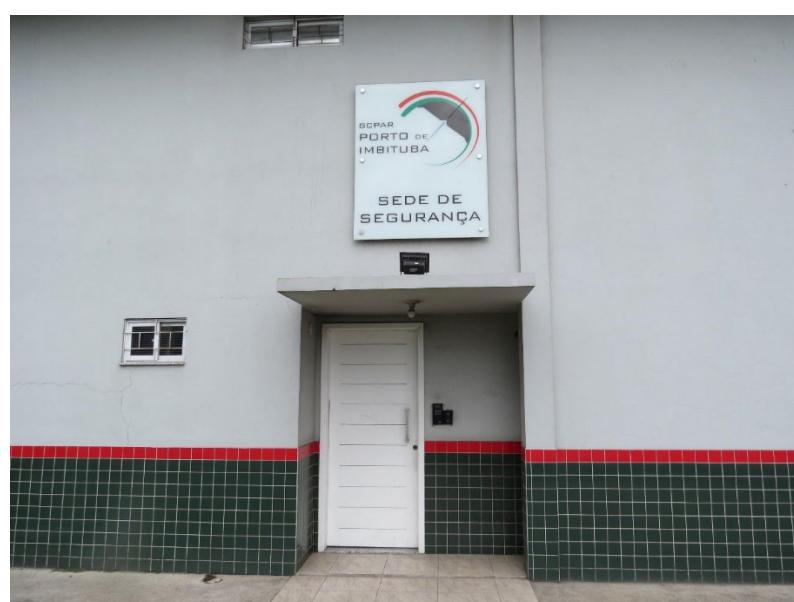
#### **4.6. Segurança e controle de acesso**

O porto de Imbituba teve a última revisão de seu EAR (Estudo de Análise de Risco) e PSP (Plano de Segurança Portuária) aprovada pela CONPORTOS em 2018. A Declaração de Cumprimento Nº 11 – CONPORTOS foi expedida em 2019 e encontra-se vigente.

A equipe de segurança é composta por 50 Vigilantes e 4 Operadores de CFTV terceirizados, um Supervisor de Segurança Portuária (SSP) titular e um Substituto que fazem parte do quadro de funcionários da empresa.

As instalações de segurança encontram-se em bom estado de manutenção.

**Figura 4.16 – Sede da Unidade de Segurança, onde fica a unidade da inteligência do controle de acesso e a unidade do CFTV**



Fonte: elaboração própria.

**Figura 4.17 – Sala de controle do CFTV**



Fonte: elaboração própria.

O sistema de controle de acesso do porto se dá através das portarias, que são divididas da seguinte forma:

**Portaria 1** – Controle de Acesso de pessoas e veículos com destino à área administrativa, veículos de carga para acesso à área não alfandegada do porto e veículos de transporte de pessoal.

O controle de pessoas se dá através de catraca eletrônica com vigilância permanente enquanto o de veículos se dá por meio de cancela ativada eletronicamente pelos crachás pré-cadastrados e vigilância permanente.

Os equipamentos de controle encontram-se operacionais e em bom estado de manutenção.

**Figura 4.18 – Detalhes do controle de acesso na portaria 1**



Fonte: elaboração própria.

**Portaria 2** – Esta é a principal entrada de cargas do Porto de Imbituba. Seu sistema de controle é integrado com a alimentação de dados feita pelos operadores portuários, que realizam o cadastramento e agendamento dos veículos e motoristas que serão autorizados a entrar no porto.

Todos as cabines de veículos são vistoriadas pelos vigilantes do porto bem como a conferência do RNTRC do veículo.

Após a entrada, os veículos destinados aos arrendamentos são direcionados aos recintos, enquanto os veículos que vão diretamente ao cais para carga e descarga, passam obrigatoriamente pelas balanças públicas do porto (são 4 balanças em bom estado de conservação) para aferição do peso da carga movimentada.

**Figura 4.19 – Detalhe da localização da Portaria 2 (P2) e das balanças de uso público (1,2,3 e 4)**



Fonte: elaboração própria.

**Portaria 3** – é a portaria que separa a área não alfandegada da área alfandegada (para os veículos e pessoas que adentraram no porto pela portaria nº 1).

Nela há uma segunda cancela para veículos com vigilância permanente e uma catraca tipo torniquete com detecção de metais para o controle de acesso de pessoas, também com vigilância permanente.

**Figura 4.20 – Detalhes da portaria nº 3 e do torniquete com detecção de metais**



Fonte: elaboração própria.

## 4.7. Vias Internas

As vias internas do porto se encontram em bom estado geral de manutenção, possuem boa sinalização e sofrem manutenções periódicas. Eventuais falhas de pavimentação e buracos são corrigidas em um tempo razoável para uma empresa de economia mista.

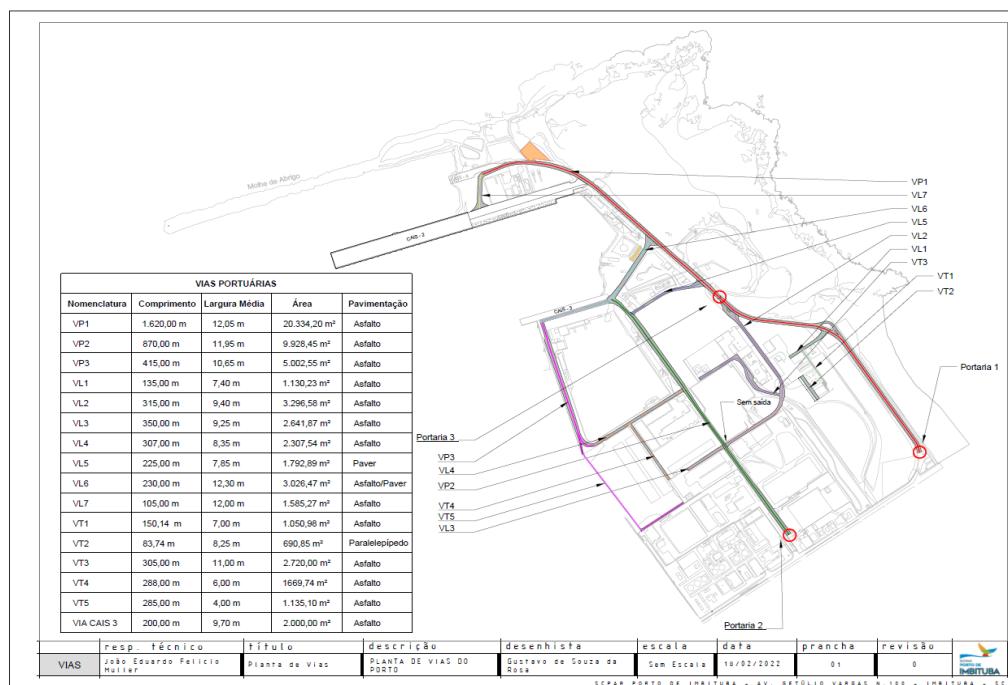
Este é mais um item de constante acompanhamento da equipe do PA-IBB.

Figura 4.21



Fonte: elaboração própria.

Figura 4.22

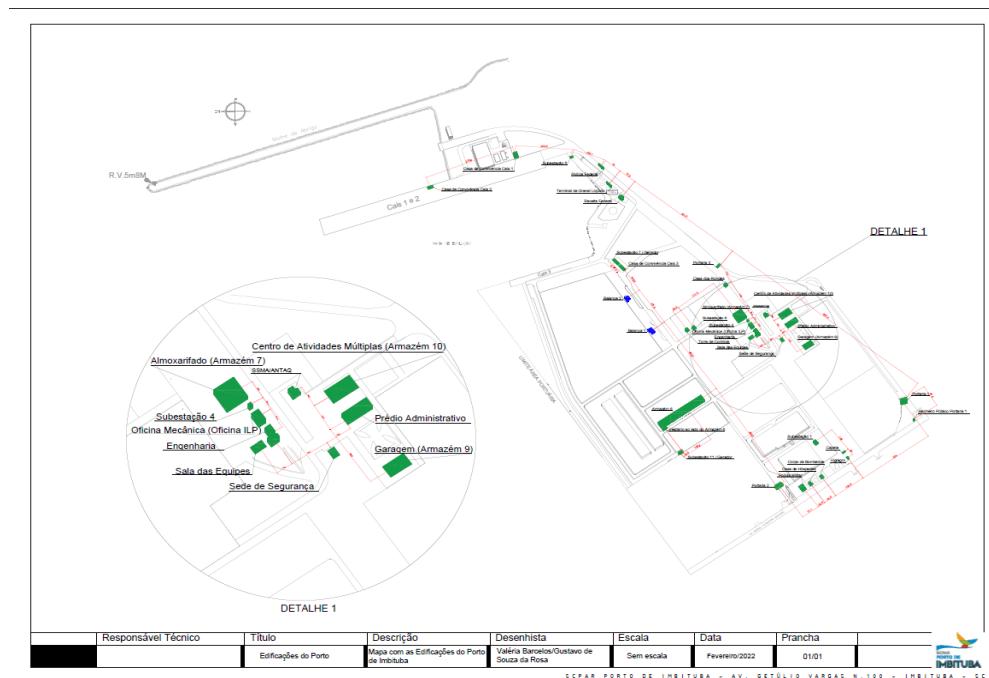


Fonte: elaboração própria.

#### 4.8. Edificações

As edificações do porto de Imbituba, em quase sua totalidade, encontram-se em bom estado de manutenção. Como se trata de um porto muito antigo, vários dos armazéns não mais atendem às demandas logísticas atuais, em termos de dimensão e estrutura. Com isso, vários armazéns foram reformados e convertidos em escritórios, almoxarifado e um centro de atividades; enquanto outros foram demolidos (após anuência da ANTAQ) para disponibilização de espaço para instalações operacionais (atuais e futuras).

Figura 4.23



Fonte: elaboração própria.

No momento, existe apenas um armazém de uso público, o armazém 6.1, que se encontra em bom estado de manutenção geral, tendo sido completamente reformado no ano de 2014.

Figura 4.24 – Detalhe do Armazém Público nº 6.1



Fonte: elaboração própria.

#### 4.9. Sistema de combate a incêndio

Atualmente, a SCPar Porto de Imbituba S.A. está realizando investimento em instalações de combate a incêndio em cumprimento a um T.A.C. firmado junto ao Corpo de Bombeiros de Santa Catarina, com previsão de entrega do sistema completo e a sua análise pelo CBMSC ainda em 2022.

**Figura 4.25 – Instalação de uma das torres de reservatório de sistema de combate ao incêndio do porto**



Fonte: elaboração própria.

Importante destacar que as instalações do quartel do Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Santa Catarina ficam dentro da poligonal do porto organizado, exatamente entre as Portarias 1 e 2 do porto, em um imóvel cedido pelo porto.

#### 4.10. Investimentos em infraestrutura

Nos últimos 5 anos a SCPar Porto de Imbituba S.A. realizou uma série de investimentos em infraestrutura no porto, entre eles:

- Reestruturação dos sistemas elétricos do porto – Manutenção de Disjuntores de Média Tensão, Geradores à Diesel, Reforma das Subestações, aquisição de No Breaks e Banco de Baterias
- Enrocamento do aterro anexo ao cais 3
- Plano de Combate ao Incêndio (sistemas hidráulicos e de extintores)
- Reforma do Almoxarifado Central
- Reforma do Armazém nº 9 (atual garagem)
- Demolição e Retirada das edificações ociosas (antigo arrendamento TERFRIO)

- Reforma do Armazém nº 10 (atual Centro de Atividades Múltiplas)
- Iluminação das Vias e dos Cais 1, 2 e 3
- Boias de Sinalização Náutica
- Pera Ferroviária
- Contêineres de apoio às famílias de motoristas nas portarias
- Manutenção das vias
- Instalação de duas novas balanças rodoviárias
- Sistema de drenagem pluvial
- Guarda-Corpos e Escadaria no terminal de líquidos

No Apêndice 3, ao fim deste relatório, encontra-se a lista detalhada das obras realizadas nos últimos 24 meses.

**Figura 4.26 – Detalhe do antigo armazém nº 10, reformado e convertido no atual Centro de Atividades Múltiplas**



Fonte: elaboração própria.

## 5. DA EXPLORAÇÃO DE ÁREAS

Hoje o Porto de Imbituba possui 7 (sete) arrendamentos, dos quais: 5 arrendamentos de longo prazo: 4 ordinários e 1 simplificado. Há 2 arrendamentos transitórios (Resolução 07/2016 ANTAQ). Sendo esses o arrendamento transitório da área 11 (Serra Morena) e o arrendamento transitório área 6.1 (TGM - Sul Minas).

A seguir, será realizado um breve resumo de cada arrendamento, citando as áreas ocupadas por cada um, o tipo de carga principal de importação/exportação.

O presente relatório trata da gestão da autoridade portuária, portanto não serão tratados assuntos mais específicos de cada um dos arrendamentos (trabalho que será feito pormenorizadamente no futuro).

**Figura 5.1**



Fonte: elaboração própria.

### **5.1. Arrendamentos**

#### ***TCG - Terminal de Carga Geral***

Arrendatário: Santos Brasil

Ano de assinatura do Contrato de Arrendamento: 2006

Área ocupada pelo arrendamento: área 10, área 9 e área 3 do PDZ do Porto de Imbituba

Total: 52.700,15 m<sup>2</sup>

O tipo de carga principal de importação/exportação: Produtos siderúrgicos, alimentos em big bag, celulose.

**Figura 5.2**



Fonte: elaboração própria.

### **TECON - Terminal de Contêineres**

Arrendatário: Santos Brasil

Ano de assinatura do Contrato de Arrendamento: 2008

Área ocupada pelo arrendamento: áreas A7, A15 e A12 - Total 47,030 m<sup>2</sup>

O tipo de carga principal de importação/exportação: Contêineres

**Figura 5.3**



Fonte: elaboração própria.



Fonte: elaboração própria.

### *TERFER – Terminal de Fertilizantes e de Ração Animal*

Arrendatário: Fertilizantes Santa Catarina

Ano de assinatura do Contrato de Arrendamento: 2012

Área ocupada pelo arrendamento: 59.263,00 m<sup>2</sup>

O tipo de carga principal de importação/exportação: fertilizantes e granel agrícola (ração animal e similares).

**Figura 5.4**



Fonte: elaboração própria.



Fonte: elaboração própria.

### ***TIEGS – Terminal de Importação e Exportação de Granéis Sólido***

Arrendatário: CRB operações portuárias

Ano de assinatura do Contrato de Arrendamento: 2003

Área ocupada pelo arrendamento: 47,030 m<sup>2</sup>

O tipo de carga principal de importação: coque verde de petróleo.

**Figura 5.5**



Fonte: elaboração própria.

### **5.2. Arrendamentos transitórios (Contrato de Transição de 180 dias)**

#### ***TGA – Terminal de Granéis Agrícolas***

Arrendatário: Serra Morena Corretora

Ano de assinatura do primeiro Contrato de Transição: 2018

Último Contrato de Transição (atualmente vigente): Contrato nº 003 com data a partir de março de 2022 (validade 180 dias).

Área ocupada pelo arrendamento: 32.444,01 m<sup>2</sup>.

O tipo de carga principal de importação/exportação: milho, cevada, trigo, malte.

**Figura 5.6**



Fonte: elaboração própria.

#### ***TGL – Terminal de Granel Líquido***

Arrendatário: Fertilizantes Santa Catarina

Ano de assinatura do Contrato de Transição: 2021

Área ocupada pelo arrendamento: 7.455,00 m<sup>2</sup>

O tipo de carga principal (cabotagem): soda cáustica. Sentido predominante é importação.

#### ***TGM – Terminal de Graneis Minerais***

Arrendatário: Consórcio Sul Minas

Ano de assinatura do Contrato de Transição: 2022

Área ocupada pelo arrendamento: 48.070,60 m<sup>2</sup>

O tipo de carga principal de importação/exportação: granel mineral. (Minério de ferro).

**Figura 5.7**



Fonte: elaboração própria.

**Figura 5.8 – Receitas por arrendamento**

| Demonstrativo de Receitas com Contratos de Arrendamento |                                   |                               |                         |              |                          |                          |                          |
|---|-----------------------------------|-------------------------------|-------------------------|--------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Dados do Contrato de Arrendamento                       |                                   |                               |                         |              | Receitas Geradas         |                          |                          |
| TIPO  | Arrendatário                      | Estrutura                     | Vigência                | Tipo         | 2.019                    | 2.020                    | 2.021                    |
| Operacional   | Santos Brasil Participações S.A.  | Terminal de Contêiner         | 07/04/2008 a 07/04/2033 | Longo Prazo  | R\$ 4.620.184,03         | R\$ 4.250.264,38         | R\$ 5.581.280,92         |
| Patrimonial   | Santos Brasil Participações S.A.  | Terminal de Contêiner         | 07/04/2008 a 07/04/2033 | Longo Prazo  | R\$ 3.944.897,60         | R\$ 4.232.743,72         | R\$ 5.220.954,32         |
| Take or Pay   | Santos Brasil Participações S.A.  | Terminal de Contêiner         | 07/04/2008 a 07/04/2033 | Longo Prazo  | R\$ 46.031.665,79        | R\$ -                    | R\$ -                    |
| Operacional   | Santos Brasil Participações S.A.  | Terminal de Carga Geral       | 13/02/2006 a 13/02/2031 | Longo Prazo  | R\$ 1.415.453,35         | R\$ 2.780.735,32         | R\$ 3.940.532,72         |
| Patrimonial   | Santos Brasil Participações S.A.  | Terminal de Carga Geral       | 13/02/2006 a 13/02/2031 | Longo Prazo  | R\$ -                    | R\$ -                    | R\$ -                    |
| Take or Pay   | Santos Brasil Participações S.A.  | Terminal de Carga Geral       | 13/02/2006 a 13/02/2031 | Longo Prazo  | R\$ 95.237,43            | R\$ 366.883,49           | R\$ -                    |
| Operacional   | CRB Operações Portuárias S.A.     | Terminal de Granéis Sólidos   | 29/01/2003 a 29/01/2028 | Longo Prazo  | R\$ 3.431.206,07         | R\$ 3.326.202,64         | R\$ 5.353.459,28         |
| Patrimonial   | CRB Operações Portuárias S.A.     | Terminal de Granéis Sólidos   | 29/01/2003 a 29/01/2028 | Longo Prazo  | R\$ 834.193,40           | R\$ 873.817,40           | R\$ 918.025,60           |
| Take or Pay   | CRB Operações Portuárias S.A.     | Terminal de Granéis Sólidos   | 29/01/2003 a 29/01/2028 | Longo Prazo  | R\$ -                    | R\$ -                    | R\$ -                    |
| Operacional   | Serra Morena Corretora LTDA       | Terminal de Granéis Agrícolas | 31/03/2022 a 27/09/2022 | Transição    | R\$ 688.631,35           | R\$ 698.186,12           | R\$ 677.922,58           |
| Patrimonial   | Serra Morena Corretora LTDA       | Terminal de Granéis Agrícolas | 31/03/2022 a 27/09/2022 | Transição    | R\$ 1.010.861,92         | R\$ 1.062.834,24         | R\$ 1.294.462,56         |
| Take or Pay   | Serra Morena Corretora LTDA       | Terminal de Granéis Agrícolas | 31/03/2022 a 27/09/2022 | Transição    | R\$ 81.318,20            | R\$ 267.454,21           | R\$ 425.224,66           |
| Operacional   | Fertilizantes Santa Catarina LTDA | Terminal de Fertilizantes     | 17/02/2012 a 17/02/2037 | Longo Prazo  | R\$ 5.489.349,77         | R\$ 5.778.175,72         | R\$ 6.137.481,97         |
| Patrimonial   | Fertilizantes Santa Catarina LTDA | Terminal de Fertilizantes     | 17/02/2012 a 17/02/2037 | Longo Prazo  | R\$ 887.878,23           | R\$ 950.282,16           | R\$ 1.175.363,04         |
| Take or Pay   | Fertilizantes Santa Catarina LTDA | Terminal de Fertilizantes     | 17/02/2012 a 17/02/2037 | Longo Prazo  | R\$ -                    | R\$ -                    | R\$ -                    |
| Operacional   | Fertilizantes Santa Catarina LTDA | Terminal de Granéis Líquidos  | 01/07/2022 a 01/07/2032 | Simplificado | R\$ -                    | R\$ -                    | R\$ 116.673,97           |
| Patrimonial   | Fertilizantes Santa Catarina LTDA | Terminal de Granéis Líquidos  | 01/07/2022 a 01/07/2032 | Simplificado | R\$ -                    | R\$ 38.482,73            | R\$ 118.525,54           |
| Take or Pay   | Fertilizantes Santa Catarina LTDA | Terminal de Granéis Líquidos  | 01/07/2022 a 01/07/2032 | Simplificado | R\$ -                    | R\$ -                    | R\$ -                    |
| Operacional   | Consórcio Sul Minas               | Terminal de Granéis Minerais  | 08/04/2022 a 05/10/2022 | Transição    | R\$ -                    | R\$ -                    | R\$ -                    |
| Patrimonial   | Consórcio Sul Minas               | Terminal de Granéis Minerais  | 08/04/2022 a 05/10/2022 | Transição    | R\$ -                    | R\$ -                    | R\$ -                    |
| Take or Pay   | Consórcio Sul Minas               | Terminal de Granéis Minerais  | 08/04/2022 a 05/10/2022 | Transição    | R\$ -                    | R\$ -                    | R\$ -                    |
| <b>TOTAL DE RECEITAS NO PERÍODO:</b>                    |                                   |                               |                         |              | <b>R\$ 68.532.877,14</b> | <b>R\$ 24.626.064,13</b> | <b>R\$ 31.232.275,16</b> |

Fonte: elaboração própria.

**Gráfico 5.1**

| Ano         | Receita Líquida | Receita de Arrendamento | % da Receita Líquida |
|-------------|-----------------|-------------------------|----------------------|
| <b>2019</b> | <b>90.101</b>   | <b>68.532</b>           | <b>76,1%</b>         |
| <b>2020</b> | <b>50.932</b>   | <b>24.626</b>           | <b>48,4%</b>         |
| <b>2021</b> | <b>62.487</b>   | <b>31.232</b>           | <b>50,0%</b>         |

Fonte: elaboração própria.

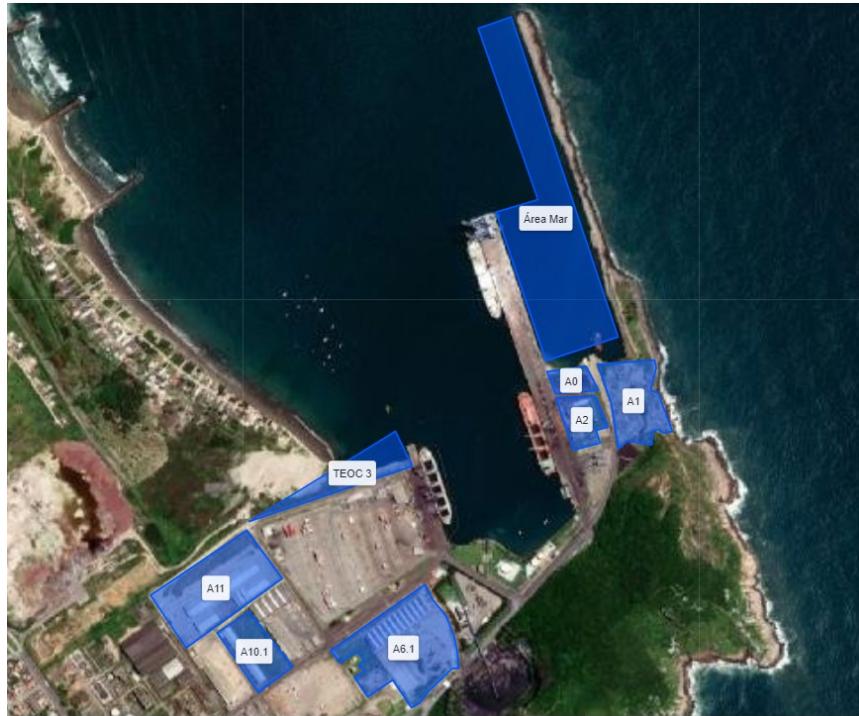
Nos dados acima temos as receitas variáveis (na tabela: operacional), fixas (na tabela: patrimonial) e as receitas advindas da Movimentação Mínima Contratual – MMC (na tabela: *take or pay*) para cada um dos arrendamentos do porto de Imbituba nos últimos três anos.

O ano de 2019 foi o último ano que a SCPar recebeu o MMC da Santos Brasil (antes da liminar da justiça) e, naquele momento, o total da receita de arrendamentos representava mais de 75% da receita líquida do porto.

Já em 2020 e 2021 a receita total de arrendamentos do porto passou a representar aproximadamente 50% da sua receita líquida.

### 5.3. Áreas arrendáveis do porto de Imbituba

Figura 5.9 – Receitas por arrendamento



Fonte: elaboração própria.

A seguir, encontra-se a listagem apresentada pela própria Autoridade Portuária relativamente às áreas disponíveis para novos arrendamentos no porto de Imbituba:

Figura 5.10

|                                       | VOCAÇÃO   | TIPO (BROWNFIELD / GREENFIELD) | ÁREA (M <sup>2</sup> )   | INSTRUMENTO CONTRATUAL  |
|---------------------------------------|---|--------------------------------|--------------------------|---|
| <b>ÁREA MAR</b>                       | TECON (contêiner), Terminal de Granéis Sólidos, Líquidos, Gases, Carga seca e/ou carga projeto. (Folha 219 PDZ)   | Greenfield                     | 88.730m <sup>2</sup>     | Não   |
| <b>ÁREA A0</b>                        | Multipropósito - com possibilidade para TECON (contêiner), Terminal de Granéis Sólidos, Líquidos, Gases, Carga seca e/ou carga projeto. (Folha 221 PDZ)   | Greenfield                     | 6.271,01                 | Não   |
| <b>ÁREA 1 – A1</b>                    | Multipropósito - com possibilidade para Granéis Líquidos, Sólidos, Gases, Engenharia Naval e/ou serviço de apoio operacional (CCO) e outros. (Folha 222 PDZ)  | Greenfield                     | 23.120,00                | Não   |
| <b>ÁREA 2 – A2</b>                    | Multipropósito - com possibilidade para Granéis Líquidos, Sólidos, Gases, Engenharia Naval e/ou serviço de apoio operacional (CCO) e outros. (Folha 224 PDZ)  | Greenfield                     | 7.949,27                 | Não   |
| <b>ÁREA 6.1 – A6.1</b>                | Em cenário de curto, médio ou longo prazo: TECON (contêiner), Terminal de Granéis Sólidos, Carga seca e/ou carga projeto. (Folha 229 PDZ)   | Brownfield                     | 48.070,60 m <sup>2</sup> | Arrendamento Transitório, conforme a Resolução nº 07/2016 da ANTAQ              |
| <b>ÁREA TEOC 3</b>                    | Em cenário de curto, médio ou longo prazo: TECON (contêiner), Terminal de Granéis Sólidos, Carga seca e/ou carga projeto ou somente para Instalação de acomodação conjugada ao Cais 3 e área de apoio e circulação. (Folha 231 PDZ) | Greenfield                     | 26.784,60                | Não   |
| <b>ÁREA 10.1 E ARMAZÉM 6 A10.1/A6</b> | TECON (contêiner); Terminal de Granéis Sólidos, Carga seca, carga projeto ou multipropósito (Folha 235 PDZ)   | Brownfield                     | 17.196,40                | Autorização de Uso Precário, conforme Resolução nº 71/2021 do Porto de Imbituba |
| <b>ÁREA 11 – A11</b>                  | TECON (contêiner); Terminal de Granéis Sólidos; Carga seca e/ou carga projeto. Entretanto, parte cesta creia poderá se tornar o novo gate e/ou área de apoio operacional/afeta à via de circulação (Folha 237 PDZ)                  | Brownfield                     | 42.354,60 m <sup>2</sup> | Arrendamento Transitório, conforme a Resolução nº 07/2016 da ANTAQ.             |

Fonte: elaboração própria.

Neste ponto cabe registrar que:

- A área 6.1, já se encontra sob contrato de transição (autorizado pela ANTAQ), para movimentação de Minério e,
- A área 11, já se encontra sob contrato de transição (autorizado pela ANTAQ), para movimentação de Granel Agrícola.
- Apenas para esclarecimento, a área 10.1 e Armazém 6 citado na tabela, atualmente é o único armazém de uso público no porto.

## 6. DA EXPLORAÇÃO DE ÁREAS

Este último tópico visa apresentar ações realizadas pela SCPar Porto de Imbituba S.A. que não estão ligadas diretamente à atividade portuária em si, tratando-se iniciativas de valor social e ambiental.

### 6.1. Programa Porto de Portas Abertas

Pensando na integração entre a sociedade e a comunidade portuária a SCPAR Porto de Imbituba criou o Programa Porto de Portas Abertas, que viabiliza visitas técnicas ao porto. Os encontros são oportunidades de integração, transparência e conhecimento sobre a história, infraestrutura e investimentos da instalação portuária, além da vivência in loco das operações.

### 6.2. Programa Carga Preciosa

Neste programa, a SCPAR Porto de Imbituba apoia práticas esportivas, sociais e culturais, viabilizado através de legislações municipais de incentivo fiscal: Programa Municipal de Incentivo à Cultura de Imbituba (PROCULT) e Programa Municipal de Incentivo ao Esporte de Imbituba (PROESPORTE). Programa acessível no endereço eletrônico: [https://portodeimbituba.com.br/programa-carga-preiosa/#:~:text=A%20SCPAR%20Porto%20de%20Imbituba,Esporte%20de%20Imbituba%20\(PROESPORTE\).](https://portodeimbituba.com.br/programa-carga-preiosa/#:~:text=A%20SCPAR%20Porto%20de%20Imbituba,Esporte%20de%20Imbituba%20(PROESPORTE).)

### 6.3. Projeto Costa Butiá

O projeto Costa Butiá faz parte do Programa de Educação Ambiental (PEA) da SCPar Porto de Imbituba. Tem como objetivo incentivar a conservação da Mata Atlântica, resgatar um patrimônio cultural imaterial de Imbituba, que é o artesanato com a palha do butiá, palmeira nativa do litoral de Santa Catarina e norte do Rio Grande do Sul, ameaçada de extinção.

Desde 2018 desenvolve ações de capacitação dos artesãos locais, promovendo o empreendedorismo e a sustentabilidade. A arte de transformar a palha do butiá em artigos como chapéus, bolsas e chinelo é uma técnica antiga que estava em risco de esquecimento em Imbituba.

### 6.4. Recomposição Vegetal da Trilha do Farol

A restauração da Mata Atlântica é fundamental para garantir a integridade ecológica dos ecossistemas e a manutenção da biodiversidade. E, no que diz respeito às áreas costeiras, que são

ecossistemas ainda mais sensíveis, atividades que busquem a manutenção das florestas e a preservação ambiental são essenciais.

A SCPAR acredita que a restauração das florestas e a manutenção de áreas verdes públicas deve estar aliada ao cumprimento das normas ambientais a que está sujeita. Assim, a Trilha do Farol foi o local escolhido pela empresa para implementar o plantio de 280 mudas de espécies nativas da Mata Atlântica.

A medida é uma compensação ambiental pelo corte de 140 árvores Pinheiro-da-Austrália, da espécie *Casuarina Equisetifolia*, realizado em 2019 para cumprir determinação da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS). As casuarinas estavam localizadas na lateral da cerca de divisa da área portuária com a via de acesso ao Canto da Praia da Vila. Cabe destacar que a espécie suprimida é considerada exótica invasora, apesar de comumente avistada em Imbituba, não permitindo que outras plantas nativas se desenvolvam ao seu redor, pois suas folhas caídas formam uma grossa camada em cima de outras sementes.

## 6.5. Trilha do Farol

A Trilha do Farol possui um trajeto de belezas naturais extraordinárias. No entanto, sabe-se que todos os locais explorados turisticamente necessitam de manutenção, visando a preservação ambiental e a restauração ecológica. Nesta trilha existem diversos caminhos que se fragmentam e formam trilhas adicionais, que aumentam o processo erosivo de um solo arenoso e frágil, causando impacto à vegetação e aos animais que ali vivem. O plantio das mudas nativas objetiva reduzir a fragmentação do ecossistema de restinga, melhorando a qualidade ambiental local.

## 6.6. Capela São Pedro

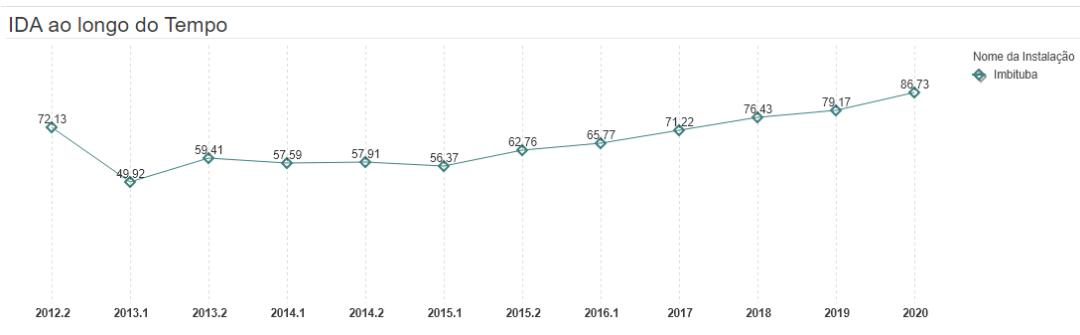
A Capela São Pedro, também conhecida por Capelinha da Praia e Igrejinha do Porto, possui mais de 120 anos e está diretamente ligada a história do Porto de Imbituba. A capela era localizada em uma área central do complexo portuário, mas, em 2018, foi transferida para um local de fácil acesso aos cidadãos, de frente para a Rua Manoel Florentino Machado.

Para a transposição ser realizada, a Comissão de Patrimônio Histórico e Cultural do Porto fez uma série de estudos históricos e análises estruturais para preservar ao máximo suas características originais. Diversos materiais puderam ser reaproveitados. A entrada no local é feita pelo antigo pórtico de acesso ao Porto, com estacionamento para visitantes e a praça do senhor Luizinho, nome dado em homenagem a Luiz Fernandes dos Santos, ex-funcionário do Porto que manteve a capela por quase 40 anos.

## 6.7. Desempenho Ambiental – IDA

A ANTAQ começou a mensurar o desempenho ambiental dos portos e instalações portuárias em 2012, por meio do IDA. Este índice avalia por meio de indicadores a eficiência e a qualidade da gestão ambiental, a partir do preenchimento de um questionário, para portos e instalações portuárias. Desde o início de sua mensuração, o IDA já sofreu algumas alterações em sua composição, porém, sempre mantendo sua essência.

**Figura 6.1**



Fonte: elaboração própria.

Atualmente, o porto de Imbituba encontra-se com 11º colocado no Ranking IDA 2020, porém, é importante destacar a curva ascendente apresentada ao longo dos anos com relação aos indicadores do índice. Desde 2015 a Autoridade Portuária vem obtendo uma melhor pontuação a cada ano que passa.

## 6.8. Indicadores de Conformidade Regulatória

Desde 2020, a ANTAQ vem utilizando um novo modelo fiscalizatório: a fiscalização responsiva. Esta metodologia auxilia na construção dos planos de fiscalização e possuem como base o grau de risco de cometimento de infração pelo fiscalizado.

Sendo assim, as empresas fiscalizadas possuem uma classificação de risco baseada nos históricos de fiscalizações desta Agência. Esta classificação reflete o grau de conformidade regulatória e a propensão de cometimento de infrações da empresa.

O menor grau de risco é “A” e o maior é “C”.

A SCPar Porto de Imbituba S.A. mantém estável a sua classificação de risco.

## 7. COMENTÁRIOS FINAIS

O porto de Imbituba possui uma situação bastante diferenciada da grande maioria portos públicos Brasileiros considerando os seus resultados financeiros positivos e a inexistência de passivos históricos. Ao assumir a gestão do porto, no final de 2012, a SCPar Porto de Imbituba S.A. recebeu o porto sem dívidas.

Mesmo com a suspensão do pagamento da MMC do arrendamento do terminal de contêineres (Santos Brasil), determinado por decisão judicial, observa-se que o porto tem uma DRE saudável nos últimos 5 anos, gerando lucro e, inclusive, distribuindo dividendos.

Ao longo dos últimos 5 anos observa-se o crescimento constante na quantidade de cargas movimentadas no porto e o aumento constante das pranchas de movimentação (com um ponto fora da curva em 2021). O tempo de espera de atracação é relativamente baixo (comparando com portos de movimentação de granel sólido), mas a combinação deste dado com os índices de ocupação dos berços 1 e 3 indica que o porto está chegando em um ponto em que, brevemente, teremos problemas no crescimento das filas para atracação.

Neste ponto é importante ressaltar que a maior parte da carga movimentada no porto de Imbituba não pertence à sua Hinterlândia, sendo deslocada de outras regiões com a oferta de melhor custo logístico total na operação (apesar do acréscimo do custo rodoviário). Neste sentido, a possível formação de filas para

atração, acarretaria aumento dos custos de *demurrage* e inviabilizaria a escolha deste porto por determinados operadores, impactando severamente a sua movimentação.

Algumas soluções para o enfrentamento desta situação envolvem o investimento em superestrutura de movimentação de cargas (esteiras, *ship loaders* e *unloaders*) para aumentar as pranchas médias e diminuir o tempo de navio atracado.

A SCPar já iniciou estudos da viabilidade técnica e estrutural para utilização do lado oposto do cais nº 2, mas, se ocorrer, esta será uma obra que, além da complexidade da obra civil, demandaria dragagem de aprofundamento.

A arrendamento do terminal de contêineres, arrendado à Santos Brasil, merece atenção especial, considerando que: por um lado, a baixa movimentação de contêineres juntamente com a suspensão de pagamento do MMC impacta negativamente as receitas do porto, por outro lado a prioridade de atracação de navios de contêiner no Cais nº 2 sobrecarrega os outros berços e acarreta maior tempo na fila de atracação dos outros navios.

No caso de uma eventual análise de reequilíbrio de contrato deste arrendamento, esta situação deveria ser enfrentada.

Com relação à infraestrutura e a sua manutenção, o porto encontra-se em bom aparelhado e em bom estado de conservação, a não ser pelo Cais nº 3 que demanda uma intervenção imediata. Neste sentido, embora seja de nosso conhecimento que diversas tratativas e estudos ocorreram ao longo dos últimos anos, não se justifica o atraso no início das obras de recuperação depois de passados 4 anos da primeira notificação da ANTAQ, principalmente levando em consideração a apuração de lucro e distribuição de dividendos da empresa ao longo destes anos.

No tocante à exploração de áreas e a possibilidade de novos arrendamentos, relata-se que o porto tem sido bastante diligente em busca de novos atores e novos investimentos, atuando junto à SNPTA/MINFRA para a inclusão do lançamento de seus projetos. Somente no último ano foram firmados dois novos contratos, um de transição já com expectativa de lançamento de edital para arrendamento (TGM) e outro que já foi à leilão e está em fase de finalização de assinatura de contrato (TGL).

Com relação à gestão, destaca-se a implantação do sistema de transparência e governança implantado pela empresa, porém, nota-se que a alteração no organograma com a criação de diversos cargos em comissão e a ocupação destes por pessoas que não fazem parte do quadro funcional do porto traz dois impactos negativos, a insatisfação da equipe e a coordenação dos trabalhos por profissionais que nem sempre estão familiarizados com as peculiaridades da atividade portuária.

Por fim, a relevância do presente monitoramento – que se aproxima de uma auditoria, e vai além dos itens convencionalmente avaliados nas fiscalizações – pode ser observada nas boas práticas que norteiam as conclusões deste trabalho, algumas em uso pela Administração do Porto de Imbituba e outras que, acredita-se, tem grande potencial de impacto caso aperfeiçoadas ou implantadas.

## 8. DAS RECOMENDAÇÕES À AUTORIDADE PORTUÁRIA

- Elaborar estudo de risco de receitas de arrendamento e de tarifas, assim como *stress test* (testar a solvência da SCPAR frente a choques macroeconômicos e eventos específicos)
- Iniciar as obras de recuperação do Cais nº 3
- Realizar a recuperação do molhe
- Analisar a estabilidade do enrocamento sob o Cais nº 1
- Prosseguir os estudos da viabilidade técnica e estrutural para utilização do lado oposto do cais nº 2
- Selecionar membros do quadro funcional do porto para ocupar cargos em comissão.

# APÊNDICE 1 – FÓRMULAS DOS INDICADORES ECONÔMICO-FINANCEIROS

## Indicadores apresentados na DRE

**EBITDA ou LAJIDA** - é um indicador que demonstra o lucro da empresa antes de juros, impostos, depreciação e amortização.

## Indicadores de Risco de Curto Prazo

**Indicador de Liquidez Corrente** - indica o quanto a empresa tem a receber no curto prazo em relação ao quanto tem a pagar no mesmo período. Valor desejado: maior que 1.

$$ILC = \text{Ativo Circulante} / \text{Passivo circulante}$$

**Fluxo de caixa operacional pelo passivo circulante (FCO/PC)** - mede a capacidade de pagamento dos passivos circulantes a partir da geração de caixa advindos das atividades operacionais. Valor desejado: > 40%.

$$FCO/PC = \text{Fluxo de caixa operacional} / \text{Passivo circulante médio}$$

## Indicadores de Risco de Longo Prazo

**Fluxo de caixa operacional pelo passivo (FCO/P)** - mede a capacidade de pagamento do total passivos a partir da geração de caixa advindos das atividades operacionais. Valor desejado: > 20%.

$$FCO/P = \text{Fluxo de caixa operacional} / \text{Passivo total médio}$$

**Indicador de Endividamento Geral (IEG)** - mostra qual a proporção de capital de terceiros, frente ao capital próprio, financia os ativos da empresa. Valor desejado: para avaliar indicadores de endividamento, deve-se avaliar a estabilidade dos ganhos da empresa, assim como a estabilidade da geração de caixa operacional. Quanto mais estável (lucro e fluxo de caixa), maior o indicador de endividamento considerado aceitável/seguro.

$$\text{Endividamento} = (PC + PNC) / (PC + PNC + PL)$$

**Endividamento Financeiro** - mede a relação entre o que a empresa está devendo a terceiros e o que foi investido pelos acionistas.

$$EF = \text{Dívida Bruta} / \text{Patrimônio Líquido}$$

**Dívida Líquida / EBITDA** - indica quantos anos a empresa levaria para quitar suas dívidas líquidas utilizando-se do caixa gerado por suas operações, caso a dívida e a geração de caixa permaneçam constantes.

$$\text{DIV LIQ} / \text{EBITDA} = (\text{Dívida Bruta} - \text{Caixa}) / (\text{Lucro antes do resultado financeiro} + \text{Depreciação e amortização})$$

## Indicadores de Rentabilidade

**Indicador de Retorno sobre os Ativos (ROA)** - indica quanto a empresa gera de lucro para cada R\$1,00 investido e identifica o grau de eficiência com que os ativos são usados para prestação do serviço portuário.

$$ROA (\%) = (\text{Lucro líquido} + \text{despesa líquida com juros}) / (\text{Média do Ativo Total})$$

Interessante notar que o ROA pode ser decomposto em dois outros indicadores, a saber: margem de lucro sobre ativos e rotatividade de ativos. Portanto, o ROA deve ser o produto entre esses dois indicadores, que possibilitam verificar quais são os direcionadores do ROA, ou seja, de onde vem sua força. Quando a margem de lucro sobre ativos é alta, indica que a empresa tem poder para manter margens mais altas, de reajustar preços. Quanto a rotatividade do ativo é elevada, indica eficiência na gestão dos ativos da empresa.

$$ROA = \text{Margem de lucro sobre ativos} * \text{Giro do ativo}$$

### **Margem de lucro sobre ativos**

$$\text{Margem de lucro sobre ativos} = \text{lucro líquido} + \text{despesas líquidas com juros} / \text{Receita Líquida}$$

### **Giro do ativo**

$$\text{Giro do Ativo} = \text{Receita líquida} / \text{Média dos ativos totais}$$

**Indicador de Retorno sobre o Patrimônio Líquido (ROE)** - mede a capacidade que uma empresa tem de gerar valor ao negócio e aos investidores com base nos recursos que a própria empresa possui.

$$ROE = \text{Lucro Líquido} / \text{Patrimônio Líquido Médio}$$

O ROE pode ser decomposto, segundo o modelo Dupont de três fatores, em três direcionadores, a saber: giro total do ativo, margem de lucro líquido e alavancagem financeira. A partir do modelo, portanto, pode-se criticar o ROE por estes três prismas que o compõem, seja a eficiência com que os ativos foram usados, a margem de lucro e a alavancagem financeira que a empresa possui.

$$ROE = \text{Giro do Ativo} * \text{Margem de líquida} * \text{Alavancagem financeira}$$

Ou

$$ROE = "ROA" * \text{Alavancagem financeira}$$

**Margem Líquida** - porcentagem de lucro líquido que uma determinada empresa possui em relação a sua receita total.

$$\text{MARG LIQ} = \text{Lucro Líquido} / \text{Receita Líquida}$$

### **Alavancagem financeira**

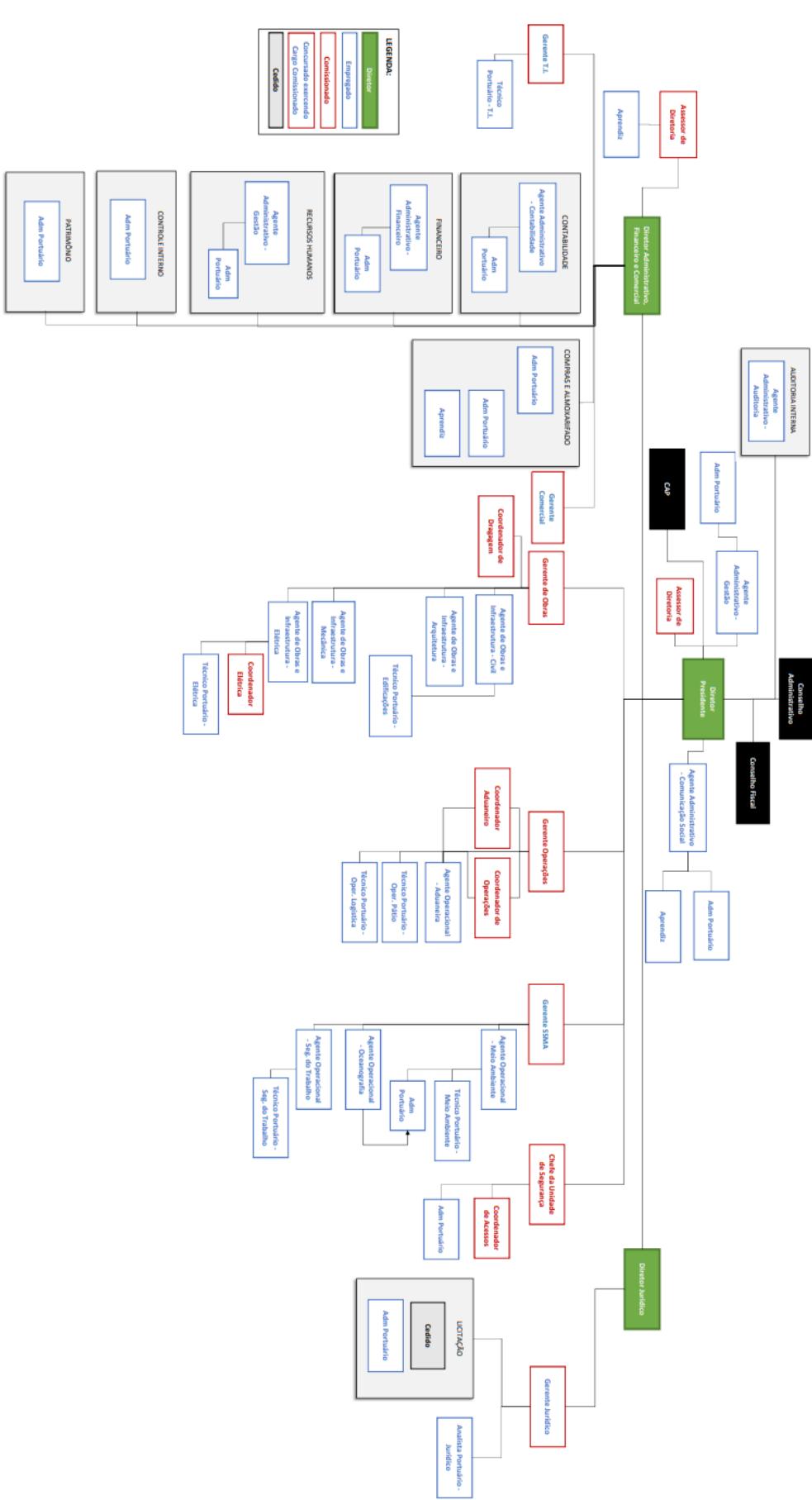
$$\text{Alavancagem financeira} = (\text{PC} + \text{PNC} + \text{PL}) / \text{PL}$$

**Margem EBITDA** - métrica para medir a eficiência operacional de uma empresa. Isso porque ela indica a margem de lucro da companhia sem considerar custos como juros, impostos, depreciação e amortização.

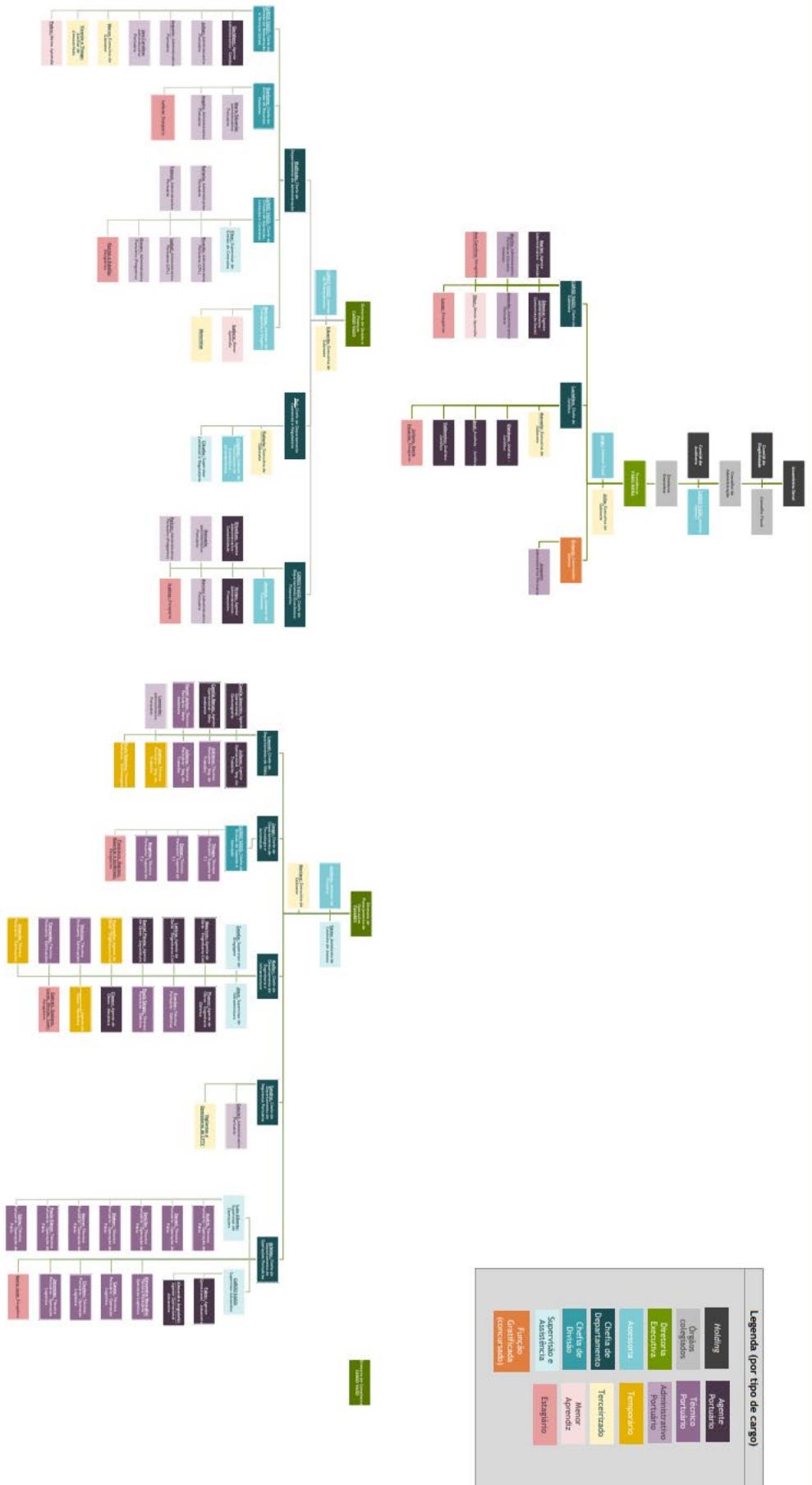
$$\text{MARG EBITDA} = \text{EBITDA} / \text{Receita Líquida}$$

## APÊNDICE 2 – ORGANOGRAMAS

Organograma vigente até outubro de 2021:



Organograma vigente (a partir de outubro de 2021):



### APÊNDICE 3

|  <p><b>IMBITUBA LISTAGEM DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO,<br/>REFORMA, AMPLIAÇÃO, MELHORAMENTO E CONSERVAÇÃO DAS<br/>INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS REALIZADAS NOS ÚLTIMOS 24 MESES</b></p>  | Ano            |
|---|----------------|
| Elementos de Defensas - manutenção das defensas nos Cais 1 e 2  | 2020           |
| Reforma da Cobertura da Portaria 1  | 2020           |
| Ganchos em Inox - Cais 1, 2 e 3 - Remoção, confecção e a instalação de ganchos em inox para amarração de equipamentos, a fim de otimizar e assegurar as operações de carga e descarga nos Cais 1, 2 e 3 do Porto de Imbituba  | 2020           |
| Filtros para Geradores  | 2020           |
| Pórticos para sinalização vertical - Fornecimento e instalação de suportes de sinalização vertical das vias internas do Porto de Imbituba   | 2020           |
| Contêineres para Apoio à Família - 2 Contêineres  | 2020           |
| Divisórias no Prédio Administrativo   | 2020           |
| Demolição da Edificação AGIL – Área A2  | 2020           |
| Aquisição de Plataforma - Cais 1  | 2020           |
| Plataforma e Escada nos Prédios das Balanças - Confecção, montagem e instalação de plataforma e guarda-corpos em perfis pultrudados.  | 2020/2021      |
| Condicionadores de Ar (Atualmente o Porto possui 115 aparelhos instalados)  | 2020/2021      |
| Mobiliário e demais itens complementares para as Edificações - Fornecimento de mobiliário para escritório e almoxarifado tem o objetivo de qualificar os espaços criados para as melhorias do Porto de Imbituba. Entre os locais a serem instalados o mobiliário proposto estão o Armazém nº 10, Armazém 07, do Armazém 09 e Portaria 1 | 2020/2021      |
| Reforma Prédios das Balanças 1 e 2  | 2020/2021      |
| Material Elétrico - sob demanda   | 2020/2021/2022 |
| Material de Construção Civil – sob demanda  | 2020/2021/2022 |
| Materiais e Equipamentos para Instalações e Manutenções Metal Mecânicas   | 2020/2021/2022 |
| Construção de Defensas e Cabeços - CAIS 2   | 2021           |
| Nobreaks e Baterias (RP)  | 2021           |
| Bicicletários   | 2021           |
| Novo Gate na Portaria 2   | 2021           |
| Projeto Preventivo de Combate ao Incêndio (PPCI) 2020 das Novas Edificações Prediais  | 2021/2022      |
| Sinalização Vertical - Contratação de empresa especializada em fornecimento, instalação e remoção de dispositivos para melhoria das condições de segurança e tráfego no Porto de Imbituba.  | 2021/2022      |

|  |               |
|--|---------------|
| Sinalização Horizontal - Contratação de empresa especializada em fornecimento, instalação e remoção de dispositivos para melhoria das condições de segurança e tráfego no Porto de Imbituba.   | 2021/2022     |
| Levantamento Topográfico para Auxílio na fiscalização das Obras  | 2021/2022     |
| Sistema de Som e Iluminação de Palco do Centro Multiuso  | 2021/2022     |
| Ferramentais Mecânicos   | 2021/2022     |
| Peças de Sinalização Náutica e Atracação Portuária   | 2021/2022     |
| Reforma Oficina Mecânica - Antigo Vestiário ILP  | 2021/2022     |
| Construção de Área Específica para Instalação de Contêineres de Apoio das Operadoras Portuárias  | 2021/2022     |
| Remodelação da Iluminação Geral do Porto e da Rede de Alta Tensão - Reformulação da rede de alta tensão, com substituição de todos os componentes. Passagem nova das estruturas de baixa tensão e comunicação condizentes. Adequação da iluminação nos respectivos locais. | 2021/2022     |
| Reforma Central de Resíduos  | 2021/2022     |
| Demolição da Torre de Controle   | 2022          |
| Reforma da Cobertura e Estrutura Metálica da Portaria 2  | 2022          |
| Reforma da Cobertura da Portaria 2   | 2022          |
| Instalação de Eletrocalha Cais 2   | 2022          |
| Nova Base para Reinstalação da Antena IBGE (era posicionada na Torre)  | 2022          |
| Porta Paletes para o Almoxarifado  | 2022          |
| Lanternas e Farolete Náuticos  | 2022          |
| Linha de Vida para as torres de iluminação cais  | 2022          |
| Mapeamento da Rede de Drenagem   | 2022          |
| Reforma Externa do Prédio Administrativo   | 2022 (início) |
| Aquisição de Plataforma Centro Multiuso  | 2022          |
| Aquisição de Contêineres para Conferentes e Vigilantes - 2 Contêineres   | 2022          |
| Medidores de Energia Setoriais com Telemetria - Instalações de medidores de energia com telemetria para acesso remoto.   | 2022          |
| Manutenção Civil com Materiais - Contrato para serviços de manutenção predial preventiva e corretiva no Porto de Imbituba.   | Contínuo      |
| Manutenção Cercamento/Concertina do Porto  | Contínuo      |
| Manutenção das balanças rodoviárias 1, 2, 3 e 4  | Contínuo      |
| Manutenção e Recuperação de Caixas de Passagem   | Contínuo      |
| Manutenção de Sinais Náuticos  | Contínuo      |
| Manutenção Preventiva e Corretiva dos Geradores  | Contínuo      |
| Dragagem de Manutenção de Profundidade e Calado  | Contínuo      |

|   |          |
|---|----------|
| Manutenção Elétrica Preventiva, Corretiva e Emergencial - Contratação de empresa para prestação de serviços de manutenção elétrica preventiva, corretiva e emergencial, com fornecimento de mão de obra, veículo para trabalho em altura e ferramentas. | Contínuo |
| Manutenção Mecânica - Contratação de serviços, sob demanda, de manutenção preventiva e corretiva das estruturas metálicas e equipamentos metálicos e portuários da SCPar Porto de Imbituba S.A.   | Contínuo |
| Manutenção Predial Civil - Contrato para serviços de manutenção predial preventiva e corretiva no Porto de Imbituba.  | Contínuo |
| Manutenção das Vias - Manutenção corretiva, sob demanda, das vias internas de acesso do Porto Organizado de Imbituba bem como, o fornecimento de mão de obra, equipamentos, material pétreo, asfáltico e demais insumos necessários                     | Contínuo |

JOAO E F MULLER  
Chefe do Departamento de Engenharia e Infraestrutura

Imbituba, 21/06/2022