





Proximidade do término da vigência dos instrumentos que regulam exploração do porto



Contrato de Arrendamento SPI nº 030/2001

Poder Concedente – APM Terminals Itajaí

Término em dez 2022

Convênio de Delegação nº 08/97

União – Prefeitura Municipal de Itajaí

Autoridade Portuária exercida pela Superintendência do Porto de Itajaí – SPI (autarquia municipal)

Término em jan/2023

Início do processo: solicitação Prefeitura Municipal de Itajaí e da SPI







Oficio nº 512/2019/SURIN

Itajai-SC, 20 de setembro de 2019.

Ilmo. Sr.

DIOGO PILONI E SILVA

Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

Ministério da Infraestrutura

EQSW 301/302, Lote N2 01, Setor Sudoeste

70673-150 – Brasília/DF

Assunto: Manifestação de interesse e concordância com a realização de estudos inerentes aos cenários e metodologias para desestatização do Porto Organizado de Itajaí/SC.

Trabalhos realizados

Empresa de Planejamento e Logística S.A.

- Mais 40 reuniões realizadas: SPI, MINFRA, ANTAQ, Portonave, APM, Sindicatos, Consultores
- Consultoria especializada do consórcio DEMAREST-MIND-EXE
- Compatibilização com os Instrumentos de Planejamento
- Levantamentos de mercado, pesquisas jurídicas, coletas de dados, simulação de cenários etc





Principais Desafios

- Equipamentos obsoletos:
 - ✓ Restrição para receber grandes embarcações;
 - ✓ Baixas consignações;
 - √ Baixas pranchas operacionais;
 - ✓ Reduzido aproveitamento de área
- Infraestruturas deficitárias
- > Custos operacionais elevados frente aos concorrentes.



Requer elevados investimentos!

Financiadores dos principais investimentos no $\equiv P L$ Porto de Itajaí (2010-2020)



Fonte: SIAFI e SPI

Investimento	Valor (milhões de R\$)	Financiador
Reconstrução dos berços 1 e 2 (2010-2011)	199,8	Governo Federal
1a Fase do projeto da Bacia de Evolução (2016-2019)	174,6	Gov. SC (74%); SPI (23%); Portonave (3%)
Alinhamento dos Berços 3 e 4 (2012-2018)	161,0	Governo Federal
Dragagem Aprofundamento (2010)	69,5	Governo Federal
Dragagem de Restabelecimento (2017)	43,6	Governo Federal
Total	648,5	-

Governo Federal respondeu por 73% dos investimentos realizados no período

SPI respondeu por 6% dos investimentos realizados no período



Investimentos

Empresa de Planejamento e Logística S.A.

> Desenvolvimento do terminal R\$ 667 milhões

- Equipamentos R\$732 milhões
- Sistema de Acostagem R\$ 87 milhões
- Sistema Aquaviário R\$ 426 milhões
- > Retrofit R\$ 731 milhões

R\$ 2,8 bilhões de investimentos

Relação Capital – Trabalho:



Estimativa de geração de postos de trabalho durante execução dos investimentos

Para os **9 anos (2023-2032)** previstos de execução dos investimentos No **valor de investimento de R\$ 1,077 bilhão***

Estima-se a geração de postos de trabalho de:

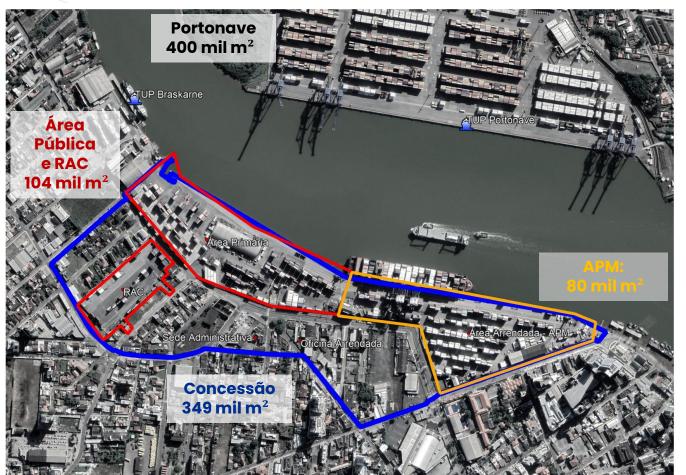
Empregos diretos	609
Empregos indiretos	287
Efeito-renda	937
Total	1.833

^{*} Investimentos referente a obras.

Fonte: Calculadora de Empregos
Observatório Nacional de Transporte e Logística – ONTL/EPL
https://ontl.epl.gov.br/aplicacoes/calculadora-de-empregos/

Pátios de Armazenamento Existentes





Compatibilidade do novo terminal com a Poligonal (Portaria Minfra nº 28/2020)

Ampliação das áreas de pátio para 349 mil m²



Novo Terminal de Contêineres

- 8 novos Portêineres, com até 4 equipamentos por navio
- Pátio com 30 RTGs para até 6 de altura
- > 3.960 tomadas reefer
- 6 Gates In e 3 Gates Out automatizados









de prancha operacional

Em 2020, foi de 45 unid/h em Itajaí

37.152 TEU

de capacidade estática

Capacidade estática atual de 13.452 TEU

35 anos de vigência

Prazo renovável por igual período

R\$ 1,36 bilhão

de VPL (Valor Presente Líquido)

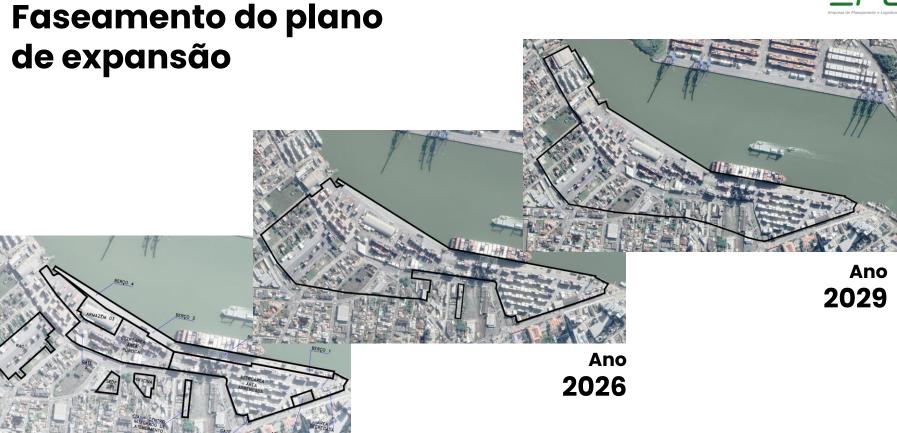




Resultado esperado do projeto







Ano **2023**

Relação Capital – Trabalho:

Empresa de Planejamento e Logistica S.A.

Postos de trabalho na Administração Portuária e Operações

N° Postos de Trabalho

Modelo atual Dez/2020	Administração Portuária(SPI) Operacional (APM Terminals) OGMO (TPAs) Total	182 396 506 1.084
Modelo proposto	Administração Portuária + Operacional (concessionária)	1.182
estimativa	Terceirizados (concessionária)	63
Plena capacidade do	OGMO (TPAs)	767
empreendimento com 100% de demanda	Total	2.012

Aumento esperado de 86% no número de postos de trabalho na administração e operação portuária do Porto de Itajaí



Acesso Aquaviário

- Canal para navios de 366m de LOA no curto prazo e depois 400m
- Novo Molhe Norte (Navegantes)
- Dragagem para calados operacionais de 14,5m





3

Condições de mercado

Condições de atratividade do projeto para o parceiro privado



Segurança jurídica

Escala – tamanho de área para desenvolvimento e expansão do empreendimento

Elevada eficiência nas operações

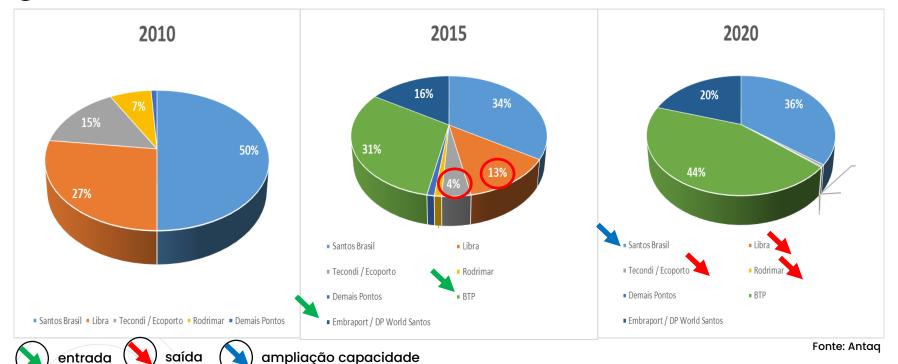
Rentabilidade do negócio via custos competitivos

Flexibilidade na gestão do empreendimento

Mercado de terminais de contêineres no Brasil – ganho de escala – *case* de Santos (2010 – 2020)



Fonte: SPA



Terminais com escala apropriada crescem e se consolidam. Terminais sem escala tendem a encerrar as atividades.

Mercado de terminais de contêineres no Brasil



- realidade atual - Região Sul





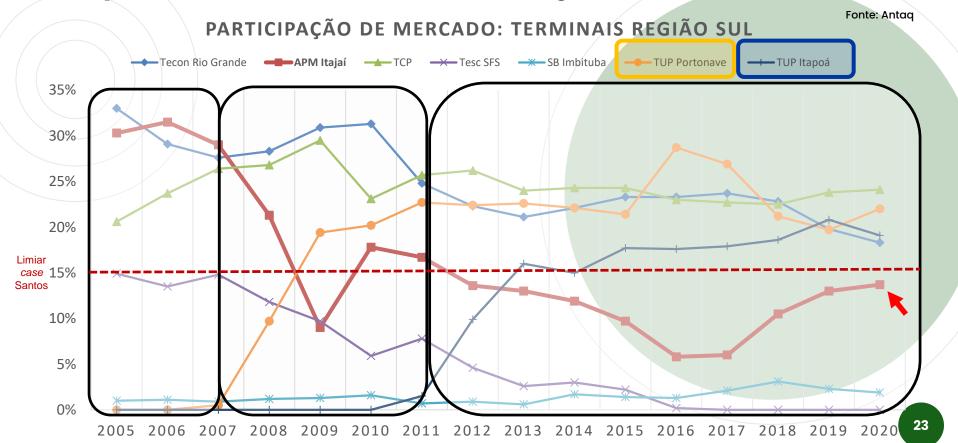






Mercado de terminais de contêineres no Brasil – competitividade entre terminais – Região Sul (2005-2020)

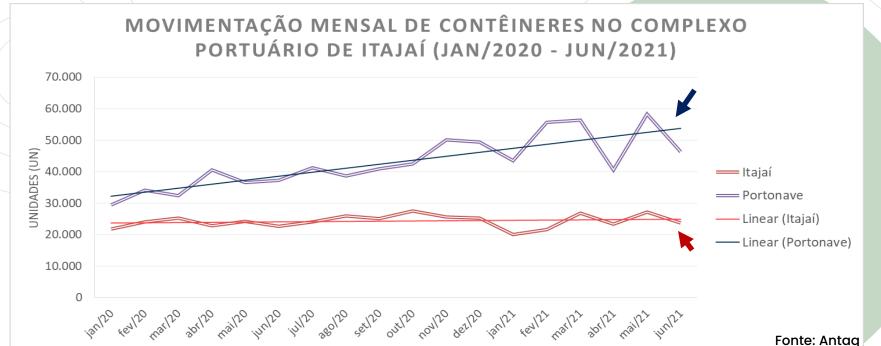




Mercado de terminais de contêineres no Brasil – competitividade entre terminais – Complexo Itajaí (2020-2021)



Fonte: Antaq



Nos últimos 18 meses, taxa de crescimento de Itajaí mostra-se estagnada, enquanto Portonave apresenta crescimento

Mercado de terminais de contêineres no Brasil competitividade entre terminais – TOP 5 (2021)





TOP 5 – Maiores Portos de Contêineres no Brasil (TEU)

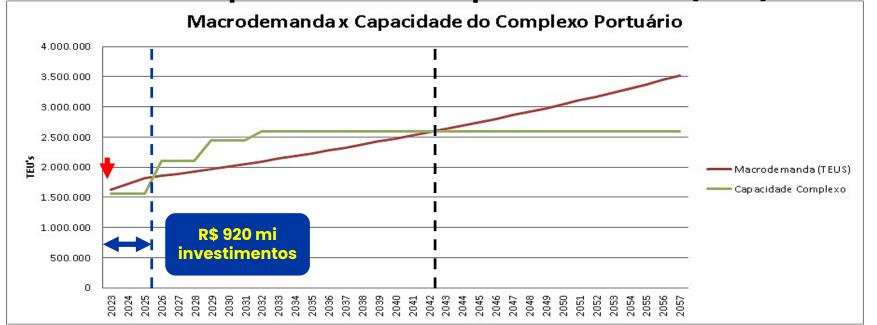


	Instalação	Participação	Evolução	Navegação
	Santos (SP)	30,0%	+17,5%	82% Longo Curso 18% Cabotagem
TOP 5 Portos de Contêiner 62% 3,6 mi TEU	Portonave (SC)	9,2%	+42,1%	91% Longo Curso 9% Cabotagem
	Paranaguá (PR)	8,8%	+14,5%	82% Longo Curso 18% Cabotagem
	DP World Santos (SP)	7,6%	+14,9%	64% Longo Curso 36% Cabotagem
	Porto Itapoá (SC)	6,6%	+9,0%	79% Longo Curso 21% Cabotagem



Desafio atual do Porto de Itajaí Demanda pujante do Estado de Santa Catarina - balanço demanda vs capacidade do Complexo Portuário (em t)





Desde o 1º ano da nova outorga (2023), a capacidade do Complexo Portuário de Itajaí é insuficiente para atender a demanda prevista

Entre o 1º e 3º ano da nova outorga (2023-2025), faz-se necessário a realização de investimentos

Feitos os investimentos necessários nos termos do estudo, no 3º ano (2025), o Complexo Portuário de Itajaí recompõe capacidade instalada para atender a demanda até o 20º ano (2042)

Relatos na mídia

APM Terminals espera definição sobre modelo de concessão em Itajaí



"'Se o modelo (de outorga do terminal) for diferente do atual e nos deixar ser competitivos para poder fazer diferença e desenvolver economicamente a região, nós vamos brigar, sim, para ficar', diretor-superintendente da APM em Itajaí, Aristides Russi (set/2020)."

"A empresa espera condições (de outorga) mais competitivas e que tragam mais liberdade em relação a concorrentes fora do porto organizado e na área de influência do complexo portuário."

Relatos na mídia



PORTOS E LOGÍSTICA

APM Terminals perde carga e devolve área

"Após (APM Terminals Itajaí) perder quatro serviços de navegação que representavam 50% da sua movimentação, (...). Os volumes migraram para a Portonave, em Navegantes, terminal de uso privado (TUP) que fica em frente à APM e acaba de ser expandido."



"'Se não houver uma forma de dar mais rapidez às decisões dentro do **porto público ele perderá competitividade e vai acabar morrendo**', diz Antônio Ayres, superintendente do porto de Itajaí (set/2015)."

Portos e Navios, 16/09/2015

Relatos na mídia





BRZ Infra Portos: Uma Oportunidade no Setor de **EXPERT** Infraestrutura

BRZ Infra Portos investidor do Porto de Itapoá

"Baseamos esse crescimento de volume (de movimentação de contêineres em Itapoá) no vencimento da concessão do APM Itajaí em 2022, quando esperamos que a Maersk (co-controlador do Porto de Itapoá) migre a maior parte de seus volumes. Uma mudança de participação de mercado relativamente rápida é esperada, dado: (i) níveis de eficiência significativamente mais altos do Porto de Itapoá; e (ii) benefícios operacionais para o armador operar em um porto com maior capacidade ociosa (ex.: menor tempo de espera, maior previsibilidade etc.)."

"Ativo perpétuo: Itapoá é um terminal privado, sem prazo de validade e sem requisitos para a renovação do ativo. (...) notamos que a concessão da APM Itajaí expira em 2022, o que pode direcionar a demanda para outros terminais ociosos em seu cluster (principalmente Itapoá (...))."

Expert XP, 25/04/2021



5

Modelagem do projeto

Itajaí: Porto Especializado



Perfil de carga bem definido e dedicado

Operação majoritária com único operador

Ocupação integrada das áreas

Mercado competitivo

Sobre o modelo de gestão a ser implementado em Itajaí



Condições do mercado de terminais de contêineres na região



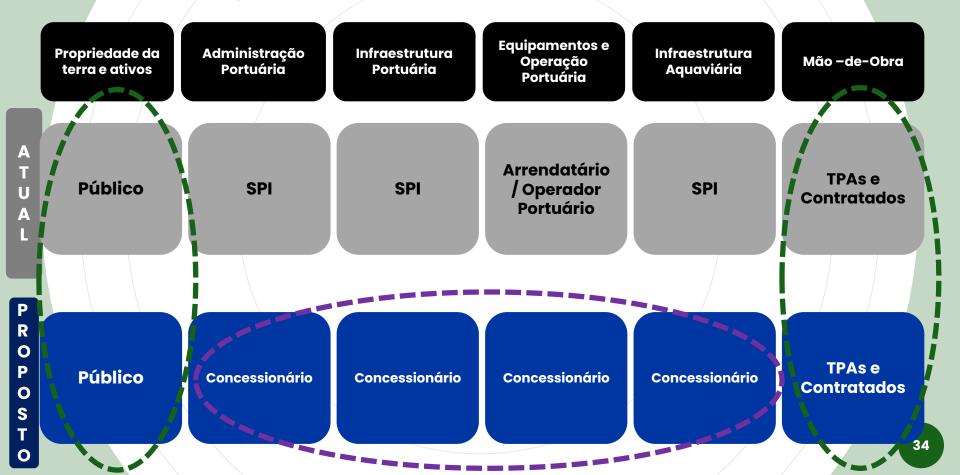
Características Porto de Itajaí

Modelo de gestão específico, mais avançado:

Administração do Porto e Exploração do Terminal de Contêineres por um mesmo *player*

Modelo de gestão – Porto de Itajaí





Premissas para aumento de competitividade: Eficiência, Liberdade e Continuidade





Eficiência das operações: aperfeiçoamento de parâmetros operacionais como prancha-média e consignação média



Expansão da capacidade: investimentos em novos equipamentos e CAPEX de manutenção e ampliação da infraestrutura aquaviária.



Sinergias de custos e comerciais, com base regulatória isonômica



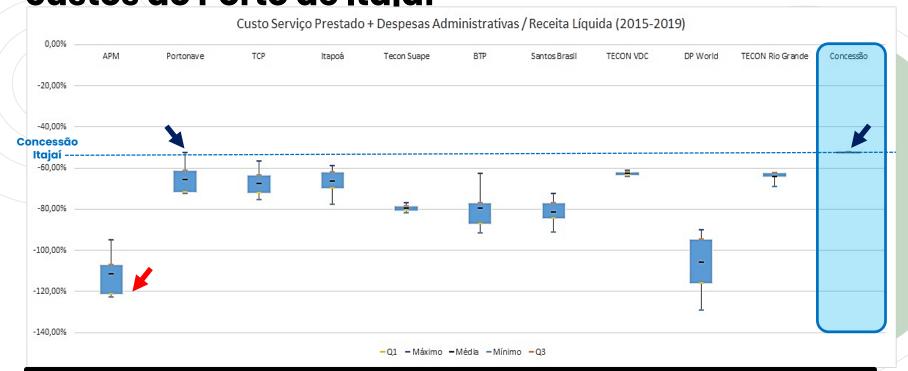
Expansão da retroárea operacional: mediante desapropriações, de forma a comportar a demanda futura



Garantia de continuidade: seguros e mecanismos que mitiguem os efeitos adversos das intempéries

Motivos da escolha do modelo de gestão: custos do Porto de Itaiaí





Custos dos serviço das APM em Itajaí estão entre os mais elevados. Concessão está modelada com custos dos serviços equiparados a melhor performance do terminal mais eficiente

Motivos da escolha do modelo de gestão: custos do Porto de Itajaí



Valores atuais de Tabela 1 – tarifa de uso do canal de acesso aquaviário

Porto	R\$ por contêiner cheio	R\$ por TpB
Itajaí	+59,1% 89,17	0,74*
Paranaguá	56,03 +175,6%	- 70.000
Rio Grande	32,35	+76,2%
São Francisco do Sul	<u>-</u>	0,42

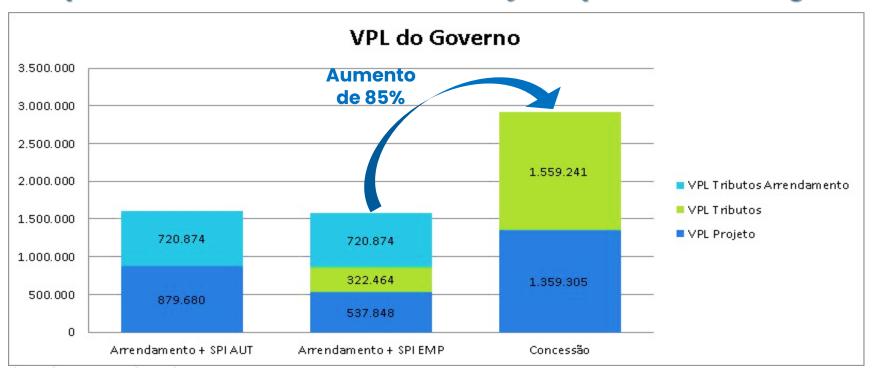
Valor alcançado por processo de equivalência feito no EVTEA.

O valor de Tabela I de Itajaí se encontra elevado frente aos concorrentes. Necessário fazer investimentos sem elevar o valor da tarifa.

Motivos da escolha do modelo de gestão:

Empresa de Planejamento e Logistica S.A.

VPL para o Poder Público mais vantajoso que o modelo vigente



VPL da Concessão substancialmente superior aos modelos com arrendamento. VPL do Governo representa efetivo ganho para a sociedade.

Elementos do modelo de gestão:

Recursos a serem pagos pelo Concessionário mantidos na região

A major parte dos recursos pagos pelo Concessionário ao Poder Concedente serão destinados para uso local, por meio de **Conta Vinculada**, a ser usada para as seguintes finalidades:

Novos investimentos fora da área do Porto Organizado para melhorias operacionais do Porto

(exemplo: acessos terrestres, dragagens ambientais, relação porto-cidade) Recomposição de infraestruturas danificadas em razão de **intempéries climáticas** não seguráveis

(exemplo: cheia do rio Itajaí-Açu em 2008) Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro contratual

(exemplo: demais investimentos não previstos e eventuais novas expansões)

Relação Capital – Trabalho: Trabalhadores Portuários Avulsoso (TPAs)



Modelo de gestão proposto não altera regime atual de mão-deobra quanto ao Trabalhador Portuário

Porto de Itajaí permanece um Porto Organizado

Logo, as condições de "Trabalho Portuário" previstas no Capitulo VI da Lei nº 12.815/2013 permanecem válidas para o regime de concessão do Porto de Itajaí nos termos do modelo proposto

Obs.: Somente uma alteração legal poderia alterar a obrigatoriedade de contratação do Trabalhador Portuário Avulso (TPA) pelo operador portuário concessionário do Porto de Itajaí e de constituição de um Órgão Gestor de Mão-de-Obra (Ogmo)

Relação Porto-Cidade:

Incentivos para cooperação entre stakeholders

Investimentos operacionais com impacto na relação portocidade

Reparação de infraestruturas por intempéries climáticas não seguráveis

CAP e audiências públicas

Incentivos para cooperação entre Concessionário, Poder Público e Sociedade

> Governança Corporativa

Procedimento de Consulta aos Usuários

Plano de Responsabilide Social Corporativa

Relação Porto-Cidade:



Investimentos operacionais com impacto positivo na relação Porto-Cidade

A)Investimentos já previstos no Capex da Concessão

- /	Investimentos previstos no CAPEX	Valor (milhões de R\$)
1	Contenção da margem direita do canal ao longo da Avenida Prefeito Paulo Bauer com cortina de estacas prancha	52,3
2	Readequação Molhe Norte - Navegantes (Fase 2)	196,1
3	Implantação do Novo Terminal de Passageiros - novo píer e condições de acesso aquaviário	110,9
	Total	359,3

B) Possibilidade de inclusão de novos investimentos fora da área do Porto Organizado, em acréscimo ao Capex atual, ou **ao longo do período de concessão** por meio da conta vinculada

Relação Porto-Cidade:

Empresa de Planeiarmento e Logistica S.A.

Acessos rodoviários – implantação da Via Expressa Portuária (VEP) – em execução pela Prefeitura de Itajaí



- Extensão de 6,25km desde a BR-101 novos trechos de vias,
- Separação do tráfego pesado de movimentação portuária do tráfego urbano
- Implantação de elevado
- Adequação de ruas existentes para o fluxo de caminhões até atingir os portões do Porto de Itajaí

Cronograma da Desestatização do Porto Organizado de Itajaí



