ATA DA CENTÉSIMA OCTOGÉSIMA OITAVA (188ª) REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO, REALIZADA EM 27 DE AGOSTO DE 2021. Aos vinte e oito dias do mês de agosto do ano de dois mil e vinte e um, às quatorze horas, reuniram-se os Conselheiros de Administração, contando ainda com a participação dos Senhores Alfredo Mariano Bricks, Diretor de Gestão Portuária; Cezar Aurelio Trombelli, Diretor Administrativo Financeiro; Milton Persoli, Diretor da Artesp; Mateus e Fernando Schaurich, representantes da Olfar, e com a colaboração da Senhora Adriana Hortega Roque, Gerente de Relações Corporativas da Companhia Docas de São Sebastião, para secretariar os trabalhos. Registra-se que, em virtude da adoção de medidas de prevenção ao contágio da Covid-19, esta reunião foi realizada por meio de videoconferência. A Presidente do Conselho, Zulaiê Cobra, iniciou a reunião em cumprimento a seguinte **Ordem do Dia: 1. Participação do Sr. Milton Persoli, Diretor da Artesp: Esclarecimentos sobre as obras dos Contornos. 2. Aprovação da ata da 187ª Reunião Ordinária de 30/07/2021. 3. Apresentação Projeto Executivo da Passagem de tubulação através da área portuária – Olfar. 4. Novos negócios em andamento. 5. Informes Gerais: 5.1. Prestação de esclarecimentos ao Dr. Vantine a respeito de estratégia comercial proativa e produtiva. 5.2. "Moção de Repúdio à Secretaria Estadual de Logística e Transporte, Governo do Estado de São Paulo, Companhia Docas de São Sebastião e Agência Nacional de Transportes Aquaviários, pela gestão do Porto de São Sebastião" encaminhada pelo Vereador André Luís Rocha Pierobon, também empregado da Companhia Docas de São Sebastião. 6. DRE. 7. Demonstração de Resultados Operacional e Financeiro.** 1. Participação do Sr. Milton Persoli, Diretor da Artesp: Esclarecimentos sobre as obras dos Contornos. Sr. Milton informou que na data de hoje, foi aprovada a assinatura de Termo Aditivo Modificativo (TAM) para inclusão das obras dos Contornos na concessão da Nova Tamoios. Consequentemente, haverá a retomada das obras. Milton esclareceu alguns pontos referentes ao atraso nesta obra. Inicialmente a obra foi contratada pela Dersa. Anteriormente à obra, houve uma posição em audiências públicas que fosse alterado o traçado. O traçado proposto hoje não é o traçado original. Portanto, há um atraso em virtude da alteração do traçado, originado entre 2014 e 2017. O segundo momento do atraso se deve a uma exigência do Corpo de Bombeiros na alteração do projeto dos túneis. Foi solicitado um túnel auxiliar, que não estava previsto. A Dersa, então, formalizou a contratação de duas construtoras: Serveng, para os Lotes 1 e 2, referente ao trecho de Caraguatatuba; e Queiroz Galvão para os Lotes 3 e 4, referente ao trecho de São Sebastião. Ao longo de 2017 e início de 2018, a construtora Serveng já vinha manifestando dificuldades de cumprimento do

contrato. A Dersa, por várias vezes, já havia notificado a contratada, cuja resposta eram as dificuldades de dar sequência ao contrato por dificuldades financeiras. Como consequência desta situação, ocorriam atrasos nas entregas nas obras e consequentes atrasos nos pagamentos. Portanto, o Estado não realizou os pagamentos em função do não cumprimento do contrato. Houve a decisão, por parte da Serveng, de encerrar o contrato. Por parte da Queiroz Galvão, não havia dificuldades de execução, mas ao final de 2018 e início de 2019, todos os itens quantitativos contratuais das planilhas já haviam sido consumidos. A partir deste ponto, para que a obra tivesse continuidade, teria que ser realizado um aditivo contratual. Diante destas questões, em 2019 o Governo decidiu cancelar ambos os contratos e contratou uma auditoria nestas obras, realizada pelo IPT e FIPE. Decidiu, então, que a obra fosse transferida para a Concessionária Tamoios, elencando algumas vantagens: i) a Queiroz Galvão foi a responsável pelos lotes 3 e 4; assumindo os lotes 1 e 2, ela seria responsável por toda obra, inclusive pelos passivos; ii) no Contornos há o pedágio, que não estava sendo implantado devido ao atraso na conclusão da obra, gerando desequilíbrio o contrato em favor da Concessionária; iii) prazo que está sendo considerado. A obra da Serra será finalizada em fevereiro de 2022 e toda a estrutura da obra da serra seria transferia com maior facilidade para a execução da obra do Contornos. As dificuldades com mobilização de canteiro, equipamentos e mão de obra seria minimizada. Ressaltou que a concessionária também contratou auditoria para os lotes 1 e 2, a fim de averiguar as condições do projeto que assumiria. Como produto deste trabalho, os custos e quantitativos foram equalizados, sendo o processo aprovado por ambas as partes (Governo e Concessionária Tamoios). O valor inicial, contratado pela Dersa foi de R$ 1,4 bilhão. O valor para finalizar a obra, que foi adicionado ao contrato foi de R$ 1,5 bilhão. O valor total aportado pelo Governo nesta obra será de aproximadamente R$ 3 bilhões. Ressaltou que este contrato foi produto de um trabalho coordenado entre equipe técnica e jurídica. A obra terá duração de 26 meses e será concluída em 2023. Zulaiê solicitou que esta explicação fosse dada à Câmara Municipal de São Sebastião, em virtude da Moção de Repúdio à Secretaria Estadual de Logística e Transporte, Governo do Estado de São Paulo, Companhia Docas de São Sebastião e Agência Nacional de Transportes Aquaviários, pela gestão do Porto de São Sebastião. Persoli concordou, colocando-se à disposição para prestar os esclarecimentos necessários. De acordo com Vantine, os esclarecimentos prestados pelo Persoli foram claros e objetivos, respondendo todas as inquietações do Colegiado sobre este tema. Questionou se já foram feitos os projetos finais da integração da finalização do Contornos com o sistema viário de São Sebastião. Persoli esclareceu que o projeto inicial referente ao sistema viário faz parte do contrato assinado com a Concessionária.

Destacou que há um ponto de atenção, que é a chegada em São Sebastião junto à Petrobras. Será necessário o deslocamento de um muro da Petrobras para receber este viário. Há uma dificuldade de interlocução entre as partes (Governo do Estado e Governo Federal). Vantine questionou se poderá haver uma nova interrupção de obra em virtude de mudança de governo ou se foi contratado um seguro que garanta a conclusão, sendo esta uma obra de Estado e não de Governo. Persoli esclareceu que há um financiamento pelo BNDES de R$ 850 milhões, transferido do contrato anterior. A outra metade da obra é aporte do Governo. A própria concessionária tem interesse na conclusão, em virtude do pedágio. Segundo Agnaldo, foi apresentado que a descida da serra será concluída em fevereiro de 2022. O contorno será concluído em 2023, sendo 1 ano de diferença. Questionou se não haverá um problema no viário em relação a este hiato entre as entregas e se há um plano para mitigar esta situação. Persoli esclareceu que existem 2 alternativas, já discutidas com as partes interessadas (Concessionária, Prefeituras de Caraguatatuba e de São Sebastião). Questionou se o prazo de conclusão inclui as alças viárias. Persoli esclareceu que o prazo de 26 meses é para a conclusão do Contornos, sendo que o trecho de serra, incluindo os trechos de chegada a Caraguatatuba e a São Sebastião, será concluído até março de 2022. 2. Aprovação da ata da 187ª Reunião Ordinária de 30/07/2021. A referida ata será aprovada em reunião posterior, pois foi solicitado ajustes no texto referente ao item 2 - Relato da reunião de 13/07/2021 entre Secretário de Logística e Transportes, Zulaiê Cobra e Paulo Oda. 3. Apresentação Projeto Executivo da Passagem de tubulação através da área portuária – Olfar. A apresentação foi realizada pelo Sr. Fernando Schaurichm, da S5 Engenharia. Foi apresentado ao Colegiado os principais itens considerados para o referido projeto executivo do novo terminal Olfar de São Sebastião: i) **Setorização:** destacando o terminal, tubovia e píer. ii) **Condições Gerais:** o investimento total esperado pela Olfar é de R$200 milhões A previsão do início das obras na área do porto é janeiro de 2022, com duração de seis meses. O terminal, que será em área externa do Porto, tem início previsto o segundo semestre de 2022, com duração de 16 (dezesseis) meses. Os prazos estão condicionados ao licenciamento ambiental e junto à Prefeitura, que já estão em andamento. O projeto já se encontra na etapa executiva. Foi encaminhada a documentação para comentários e, baseado nas devolutivas efetuadas pela equipe técnica da CDSS, ajustes já estão sendo contemplados. Sobre o terminal, há um projeto básico que já foi finalizado e o projeto executivo está em andamento, com entrega prevista para final do primeiro semestre de 2022. iii) **Especificações Técnicas:** a capacidade de armazenamento é de 37.650 m^3, equivalente a 18 tanques de produtos; movimentação total esperada de 20.000 ton/mês; produtos movimentados: óleos vegetais e gorduras

animais; vazões de transporte aquaviário de 800 m3/h e rodoviário de 180 m3/h; temperatura de transporte de 60ºC; sistema permanente de aquecimento, por caldeira; alinhamentos de transporte e tancagem principal em aço inox; operação contínua e automatizada. iv) **Desafios:** ambientais, sendo considerados um dos principais desafios do projeto, considerando a região costeira e o transporte de granéis líquidos; operacionais, destacando a tancagem e movimentação multiprodutos, recebimento e expedição por modal aquaviário e implantação em área do Porto em funcionamento; técnicos, destacando grandes distâncias de transmissão, produtos com características específicas e metodologia 100% automatizada e instrumentada. v) **Abordagem:** projeto executivo em tecnologia BIM [*Building Information Modeling* – Modelagem de Informações da Construção], utilização de ferramenta de escaneamento a *laser*, conceito de projeto com estruturas pré-moldadas ou modulares, fundações com estaqueamento em concreto pré-moldado e estabilização de terreno com aplicação de geomanta e recomposição vegetal. Agnaldo solicitou esclarecimentos a respeito de aspectos técnicos e conceituais do projeto, sendo identificada uma questão de calado na necessidade de movimentação de navios, em relação aos braços de carregamento e descarregamento marítimo, sendo necessário, nestes pontos, um ajuste no projeto. Vantine questionou se não é necessário submeter este projeto à aprovação da Marinha. Paulo Oda esclareceu que o projeto executivo está em fase de avaliação do corpo técnico e Diretoria da Companhia. Sobre possíveis interferências em outras operações, Paulo Oda informou que alguns pontos do projeto já foram pensados considerando futuras operações de forma que as tubulações não interfiram nos acessos aos pátios. Vantine colocou que seu posicionamento é contrário em utilizar o Porto como tubovias em superfície. Ressalta que poderá trazer impedimentos para futuras operações mais atrativas. Questionado por Vantine se há licença prévia para este projeto, Mateus informou que toda a documentação ambiental necessária foi encaminhada aos órgãos competentes, mas ainda não foi concedida. Vantine questionou qual será o combustível para o funcionamento da caldeira para aquecimento, prevista no projeto, sendo informado que será gerada por gás natural, a qual demandará licença ambiental. Mateus informou que foi encaminhado à CETESB as informações referentes aos resíduos gerados por emissões atmosféricas, necessário para a obtenção das licenças necessárias. Vantine questionou sobre a estimativa do tempo de operação no berço para descarregamento do navio, sendo informado que a duração é de cerca de 24 horas, totalizando 36 horas, considerando todas as ações necessárias para a operação. Vantine recomendou a necessidade de se obter um parecer da Marinha sobre esta operação. Mateus corroborou as preocupações mencionados por Vantine e Agnaldo, enfatizando que a Olfar possui um olhar atento a uma operação limpa e

sustentável. Paulo Oda colocou a necessidade de manter uma comunicação transparente com a Comunidade sobre este projeto, a fim de minimizar possíveis ruídos e rejeição a respeito deste projeto. 4. Novos negócios em andamento. Bricks atualizou o *status* das prospecções em andamento. As empresas que a Companhia está negociando são: **LCM Comercial**: interessada em importação de fertilizantes. O Operador Portuário passou preço à empresa, que já fez visita ao Porto. A previsão é que a primeira descarga ocorra em dezembro, sendo o material importado da China. O cliente possui necessidade de um armazém estruturado, o que é dificultador, pois o Porto não possui. O custo enviado pelo Operador está acima do admitido pela carga. Para equilibrar o frete, o navio deve ter uma carga de cerca de 40 mil toneladas. Caso haja condições, o volume a ser movimentado é significativo. **Smart Eagle Brasil**: fertilizante. Estão negociando com Operador Portuário e concorrendo com Porto de Santa Catarina. As dificuldades encontradas são o calado e armazém. **Siemens Infraestrutura e Indústria Ltda**: exportação cargas de projetos. Realizaram a visita ao Porto. Estão estudando a logística rodoviária. A concorrência é com o Porto de Itaguaí. **Baltec Minerais Indústrias**: por questões logísticas, optaram pelos portos do Espírito Santo e Rio de Janeiro. **Camargos Junior**: permissão de uso temporário para exportação de minério de ferro e importação de fertilizantes. Foi encaminhada a minuta do contrato, porém a Antaq retornou uma consulta feita pela Companhia, que não poderá ser fechado contratos desta natureza, até que seja publicada a regulamentação. **Volkswagem**: está em fase de cotação para a retomada de embarque de veículos. Solicitaram algumas vantagens na armazenagem. Vantine destacou que, em sua opinião, deve-se buscar por cargas nobres, que não demandem instalações especiais. Este foco está atrelado a estratégia comercial adotada pela Companhia. 5. Informes Gerais: 5.1. Prestação de esclarecimentos ao Dr. Vantine a respeito de estratégia comercial proativa e produtiva. Paulo Oda esclareceu que em todas as reuniões a Diretoria compartilha com o Conselho sobre o que está sendo prospectado. Os Operadores têm trazido oportunidades de negócios e a Diretoria se reúne periodicamente com eles, a fim de discutir possibilidade e possíveis ajustes. É fato que as recentes programações de navios têm sido bastante reduzidas. Apesar disto, a expectativa é que sejam mantidas as cargas tradicionais. Efetivamente, o Porto perdeu a carga de açúcar, o que representa 170 mil ton. A Diretoria está atuando intensamente na busca pela diversificação e prospecção de novas cargas. *Ship to ship*, que trará receita, e não movimentação, o que talvez compense a queda na receita da armazenagem. Estava-se buscando o uso temporário, mas por determinação da Antaq, foi, momentaneamente, paralisado. Destacou que a Companhia não possui uma área Comercial, mas toda a Diretoria está trabalhando em atividades

comerciais. Informou que uma das maiores dificuldades durante as negociações é o custo da mão de obra. Sobre as tarifas, esclareceu que possíveis descontos tarifários têm que ser aplicados para todos. Não é possível reduzir a tarifa apenas para um cliente. Vantine esclareceu que seus questionamentos foram no sentido de orientar a Diretoria para uma estratégia comercial e espera respostas objetivas, pois não é possível avaliar a situação tendo como resposta possíveis cenários. Não percebe o movimento por parte dos Operadores de diversificar as cargas. Sobre a questão das tarifas, sugeriu que seja feita uma consulta à Antaq sobre a aplicação dos descontos. Agnaldo destacou cada Conselheiro possui uma *expertise*. Desta forma, poderia ser formado um "grupo de trabalho" composto pelos Conselheiros e Diretores com o objetivo de estabelecer uma estratégia comercial. 5.2. "Moção de Repúdio à Secretaria Estadual de Logística e Transporte, Governo do Estado de São Paulo, Companhia Docas de São Sebastião e Agência Nacional de Transportes Aquaviários, pela gestão do Porto de São Sebastião", de autoria do Vereador André Luís Rocha Pierobon, também empregado da Companhia Docas de São Sebastião, encaminhada pela Câmara de Vereadores de São Sebastião. Agnaldo ressalta que o relato da referida moção foi realizado com falta de conhecimento a cerca dos itens. As críticas realizadas não são construtivas. Comentou que o autor da moção já direcionou críticas de cunho político a outras administrações. Ressaltou, ainda, que este texto foi compartilhado em diversos grupos de redes sociais, atingindo, portanto, uma abrangência nacional. Zulaiê solicitou que seja redigida uma resposta técnica, pontuando os itens descritos na moção. Paulo Oda esclareceu que recebeu a moção de forma oficial pela Câmara e fará uma resposta endereçada ao Presidente da Câmara. Inicialmente, elaborou uma resposta, que foi enviada também pelos grupos sociais. Umberto destacou que as afirmações deverão ser refutadas ponto a ponto, pois são claramente divergentes das questões que são discutidas e deliberadas pelo Conselho. Vantine complementou que a resposta técnica deverá ser "assinada" por todos os membros do Colegiado, e não apenas pela Diretoria. Delson completou que seja solicitado o envio da resposta a todos os Vereadores. Paulo Oda enviará aos Conselheiros a minuta da resposta à moção e sugeriu que a resposta seja divulgada na mídia também. Todas as sugestões foram aprovadas por unanimidade. A reunião foi encerrada, ficando pendentes os itens 6. DRE e 7. Demonstração de Resultados Operacional e Financeiro, que deverão ser apresentados em reunião extraordinária, agendada para o dia 16/09/2021. Nada mais havendo a ser tratado, foi encerrada a reunião, da qual eu, Adriana Hortega Roque, lavrei a presente ata que, lida e achada conforme, segue assinada pelos Conselheiros.

São Sebastião, 28 de agosto de 2021

ZULAIÊ COBRA RIBEIRO
PAULO TSUTOMU ODA
DELSON JOSÉ AMADOR
JOSÉ GERALDO SIQUEIRA VANTINE
AGNALDO RODRIGUES DA SILVA
CARLOS UMBERTO GONÇALVES DE LIMA