ATA DA CENTÉSIMA NONAGÉSIMA TERCEIRA (193ª) REUNIÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO, REALIZADA EM 29 DE NOVEMBRO DE 2021. Aos vinte e nove dias do mês de novembro do ano de dois mil e vinte e um, às quinze horas, reuniram-se virtualmente os Conselheiros de Administração para a realização da reunião ordinária do mês de novembro do ano de 2021. A Presidente do Conselho, Zulaiê Cobra, iniciou a reunião em cumprimento a seguinte **Ordem do Dia: 1. Aprovação das atas das reuniões 190, de 29/09/2021; 191, de 27/10/2021 e 192, de 17/11/2021. 2. Apresentação do Desempenho das Operações. 3. Status Contrato / Projeto Olfar. 4. Status do processo de desestatização do Porto de São Sebastião. 5. Informes Gerais.** 1. Aprovação das atas das reuniões 190, de 29/09/2021; 191, de 27/10/2021 e 192, de 17/11/2021. As referidas atas foram aprovadas pelos Conselheiros, devendo ser consequentemente assinadas e registradas em livro próprio. 2. Apresentação do Desempenho das Operações. Em termos de receita, foi atingido o valor de R$ 2 milhões no mês. No acumulado do ano, a receita está próxima a dos anos anteriores. O desempenho dos últimos 12 meses, embora esteja acima dos anos anteriores, é possível que não seja atingido o desempenho de 2020. A tendência para 2021 é atingir cerca de R$ 22 milhões, equivalente a 2019. Em termos de movimentação de cargas, foram atingidas cerca de 66.000 toneladas. No acumulado do ano, há uma queda em relação aos anos anteriores, devendo atingir cerca de 700.000 toneladas, 100.000 abaixo de 2020. Analisando a origem das receitas, é possível verificar o uso do canal é bastante significativo, atingindo cerca de R$ 7,8 milhões, seguido pela barrilha, com R$ 4,4 milhões. A taxa de ocupação foi de 56%, demonstrando melhora em relação ao mês anterior, que foi de 31%. Vantine propõe uma reflexão sobre o desempenho do Porto de São Sebastião ao longo dos anos, e reforça a importância de se pensar em um plano de negócio e no plano B, pois ao longo do ano, durante a apresentação do desempenho das operações, foi possível verificar um desempenho linear, não havendo tendência de crescimento. Agnaldo ratificou a importância de se discutir um plano B, visando inserir o Porto de São Sebastião em outra patamar, em ternos de movimentação de cargas. Paulo Oda compartilhou que até o final do ano, deverá ocorrer um carregamento de fertilizantes de cerca de 10.000 toneladas. A expectativa é que seja movimentada cerca de 25.000 toneladas ao mês em 2022. Há uma carga de gado vivo confirmada, havendo a possibilidade de haver mais uma carga ainda em 2021. 3. Status Contrato / Projeto Olfar. Paulo Oda solicitou que fosse compartilhada com o Colegiado toda a documentação referente ao Projeto, encaminhada pelo Olfar, e o contrato assinado, o que foi recebido por todos. Informou que o contrato, originalmente, não tinha o detalhe da tubovia, e previa uma estimativa de 1,5 m de largura

por 1 km de tubulação dentro da área do Porto. Esta metragem equivalia a 1.500 m2 quadrados, o que foi negociado como locação, a uma tarifa de R$ 15 o m2. Esta receita, baseada nesta estimativa, já está sendo recebida, e equivale a R$ 200 mil reais em 2021. Com detalhamento do projeto executivo, a área total ocupada pelas tubovias ficou em 4.000 m2. O projeto executivo foi aprovado pela área técnica da Companhia. Obtendo o de acordo do Conselho, possibilitaria oficializar esta área e passar a cobrar a locação baseado nos 4.000 m2. Outro ponto pendente é a aprovação da Marinha, da Praticagem e da CETESB. Paulo Oda esclareceu, novamente, que qualquer negativa por parte dos órgãos regulatórios, automaticamente inviabilizariam a continuidade do Projeto, e seriam tomadas medidas corretivas necessárias, se for o caso. Vantine se manifestou, sendo ele contrário ao Projeto, sendo o seu voto contrário devidamente justificado. No início da discussão foi apresentado um projeto básico e a minuta contratual. Agora se tem o conhecimento do projeto executivo. Ratificou que sempre foi contra a intervenção em um porto público que seja fixo. Seu embasamento é na resolução normativa nº 7, capítulo 3º da ANTAQ, que trata do direito de passagem. No Projeto Olfar há as seguintes questões: instalações do equipamento de transmissão líquido, óleo de palma, do navio para o tubo; trata-se de uma instalação fixa e aérea, a qual não concorda; para a celebração do contrato de passagem é necessário ter o respectivo projeto, com a indicação dos equipamentos que serão utilizados. Tendo recebido o projeto executivo, entende que foi cumprido; é necessário comprovar que foi dada ciência ao Conselho de Autoridade Portuária (CAP); deve haver a manifestação ANTAQ; não poderá haver contaminação de operações futuras. Por fim, deixou claro que não é contra o negócio, mas sim observa que deverá atender todos os itens normativos, sem prejudicar futuros negócios e não pode haver problemas de segurança operacional. Paulo Oda ratificou que todas as autorizações necessárias foram solicitadas, inclusive com a ANTAQ, que é obrigatório. Agnaldo compartilhou com o Colegiado sobre suas impressões durante a visita técnica que realizou, acompanhado pelo Diretor de Gestão Portuária, Alfredo Bricks. Ao analisar a trajetória onde vai percorrer a implantação da Tubovia, saindo do terminal de recebimento da OLFAR, até a chegada na estação de conexão dos braços de recebimento único e exclusivo para Granéis Líquidos Vegetal, por expedição modal aquaviários “locais píer / dolphins" referentes a passagem, visando permitir a ocupação subterrânea e aérea da área do Porto para instalação de dutos e equipamentos, narrada por Bricks. Ressaltou que anteriormente tinha uma visão diferenciada, baseada na explanação dos representantes da OLFAR em reunião virtual do CONSAD, através de material digital gráfico, que esta passagem, da forma que havia sido relatada, deixava a impressão de que estaríamos dividindo a área do Porto atual para área em expansão do Porto futuro,

onde toda passagem seria por estruturas aéreas, onde estas estruturas com "pernas Médias e Longas", não teriam como fazer as travessias de guindastes, empilhadeiras e outros equipamentos de um lado para outro, estaríamos de fato dividindo o Porto, mas pelas meras explicações dos fatos ficou claro como será a realização da implantação destas estruturas. Acompanhado pelo Eng.º Bricks, percorrendo a área do Projeto, pode verificar que as partes destas tubovias que serão aéreas, estavam alinhadas a uma via interna existente, que dá em direção ao píer, que tem mais ou menos 15 metros de largura por 350 metros de comprimento ao lado esquerdo, saindo do terminal OLFAR em direção ao píer paralelo ao pátio III alfandegado, onde hoje estão instalados os armazéns lonados, com sua entrada pela via principal da área de Operações do Porto, não havendo assim nenhum impedimento de passagem das máquinas, equipamentos e outros, pois entre a rua ao lado esquerdo, onde está previsto as instalações das tubovias, dá as costas à estes armazéns, que ainda tem uma estrutura de muro com cerca de arame, tendo ainda uma área de recuo de mais 3 metros de passagem. Seguindo o percurso das demais demandas deste projeto, "atravessando a rua", que dá acesso a estação do scanner, em direção ao pátio IV, onde hoje se concentra o aterro regular, área de expansão futura do Porto, ponto este onde também será instalada a dutovia-subterrânea, tendo assim a passagem livre, onde dá acesso as áreas do scanner, da Schahin, do aterro e de quaisquer máquinas e equipamentos. Bricks informou o modelo da interligação duela/trincheira, saindo deste ponto passando por fora da via principal ao lado direito do canteiro sentido píer principal, instalação esta que será subterrânea, onde foi relatado pelo Engº Bricks que será do tipo vala, coberta por uma "grade reforçada de ferro podendo suportar a travessia de máquinas e equipamentos", tendo como dificuldade no momento deste ponto a rampa muito íngreme, havendo diferença de nível de "1,5 a 2 metros" entre a pista principal e o piso do aterro, onde o Engº Bricks apresentou como solução, que se os dois acessos fossem utilizados seria o caso de rebaixar esta rampa a um nível que fosse aceitável para subida de várias máquinas e equipamentos. Chegando a um dos pontos principais deste projeto, a "estação de conexão dos braços", que serão utilizados para operação de bombeamento de Granel Líquido Vegetal, onde as devidas atracações ocorrerão, conforme foi apresentado, dividindo 75 metros do píer principal e 75 metros do primeiro e segundo dolphin, perfazendo um total de 150 metros, com base nas características dos navios e ainda para as estruturas de atracação e amarração, sendo o que a OLFAR pretende para a realização deste Projeto. Ainda pela observação do Engº Bricks, existe uma diferença entre alinhamento do píer principal e dos dolphins, e ele relatou que esta diferença já foi comunicada à OLFAR. Solicitando atenção para este ponto da apresentação do projeto pelo Diretor da OLFAR e técnicos contratados, conforme já explanado em

reunião anterior do CONSAD, na ocasião foi apresentado por Agnaldo a importância de uma avaliação com laudos técnicos realizadas pela PRATICAGEM e pela MARINHA. Desde o início da atracação até a desatracação entre o berço nº 101 Principal e os Dolphins, bem como na "segurança da amarração dos navios havendo eventual risco de um cabo de amarração romper", vindo a atingir as estruturas dos braços de carregamentos ou ainda causar um "acidente grave" e por se tratar desta ser uma operação inédita neste Porto, onde um foi construído para atracar e operar e outro especificamente para servir de amarração, havendo assim uma grande preocupação com a segurança geral da operação neste local, ainda porque neste momento este ponto não possui calado compatível para esta atracação entre os dolphins 1, 2 e 3, também já questionado pelo Presidente Paulo Oda, que se referiu que não há calado satisfatório para esta atracação. O Conselheiro Agnaldo deixou bem claro em reunião anterior que condicionou seu voto perante a apresentação dos laudos da "Marinha do Brasil e da Praticagem", procurando ter mais informações a respeito desta atracação em uma conversa informal, sem apresentar quaisquer dados do projeto OLFAR ou CDSS, com dois representantes do seguimento da Praticagem local, onde indagou a hipótese de se ter esta manobra com segurança total, desde a atracação, seguindo para amarração, utilizando os dolphins 1,2 e 3, com a metade do navio neste ponto e a outra metade no píer principal. Esta amarração seria de forma segura, se houvesse corrente marítima e ventos fortes. Para estas perguntas do Conselheiro Agnaldo, a resposta foi de que "teria que avaliar tecnicamente as condições de todos os fatos que se aplicariam a estas manobras". Agnaldo sente-se tranquilo em concordar com a implantação da DUTOVIA utilizando os pontos apresentados AÉREO e SUBTERRÂNEO e DUELA/TRINCHEIRA, com tampas de ferro reforçada para máquinas e equipamentos muito pesados, e ainda com proteções laterais com grades. Agnaldo sugere que estes detalhes façam parte do descritivo do projeto, bem como um adendo ao Contrato Celebrado entre as partes, OLFAR/CDSS. I) falta de calado satisfatório nestes locais (píer e dolphins) "e quem será responsável por esta dragagem". ii) Desnível do alinhamento entre píer principal, que está mais a frente em direção ao mar, e os dolphins, que estão para parte interna terra, "que tipo de medida e quem será responsável por adotar este alinhamento". iii) Cobertura das DUELAS/TRINCHEIRAS com uma “Grade reforçada” de ferro, podendo suportar a travessia de máquinas e equipamentos. Para dar continuidade e definir seu voto com as modificações acima apresentadas, Conselheiro Agnaldo se mantém firme em aguardar a entrega de um laudo elaborado pela PRATICAGEM à CDSS. Para as demais viabilidades do Projeto Executivo a ser realizado pela OLFAR na íntegra, deverão se adequar as condições e especificações estabelecidas no Contrato de Passagem, celebrado entre a CDSS e

OLFAR. Delson votou favorável ao Projeto Executivo, respeitando todas as disposições legais. Entende ser um item importante na ampliação de receita. Vantine ressalta que, após a detalhada explicação do Conselheiro Agnaldo, acompanhará o seu voto, entendendo que o seu questionamento sobre a tubulação aérea está descartado, sendo, portanto, seu voto favorável, vinculando as questões com relação a segurança e da Praticagem elencadas por Agnaldo. Zulaiê votou favorável ao Projeto Executivo, respeitando todas as disposições legais. Desta forma, o Conselho aprovada o Projeto Executivo referente ao projeto Olfar. 4. Status do processo de desestatização do Porto de São Sebastião. Segundo informações da Secretaria dos Portos, o estudo do consorcio foi entregue a Antaq em 20/09/2021, que tem um prazo de até 45dias para emitir sua decisão sobre o assunto. A manifestação da Antaq deveria ter ocorrido no início de novembro, mas até o momento não ocorreu. A expectativa é que, provavelmente, até 15/12/2021, este processo seja colocado para consulta pública. Paulo Oda relata que tem havido atrasos no cronograma deste processo. O leilão, previsto para junho de 2022, passou para julho de 2022. Hoje percebe-se um movimento contrário à desestatização do Porto de São Sebastião nas esferas federal, estadual e municipal, embora o discurso da União seja de manter o processo. Vantine relatou que está trabalhando com o deputado Eduardo Cury, cujo foco é tirar o Porto de São Sebastião da primeira etapa de concessão. Destacou a importância econômica do Porto de São Sebastião para a região metropolitana do Vale do Paraíba. Em reunião realizada com a Secretaria do Desenvolvimento Econômico, ficou claro que a equipe desconhece a questão do Porto e fizeram muitas perguntas sobre o tema. Ressaltou que o diretor do INVEST São Paulo participou desta reunião, com o qual compartilhou algumas ideias, que poderia ser relevante ao plano B. Vantine tem convicção de que o Porto de São Sebastião estará fora do plano de desestatização. 5. Informes Gerais. Paulo Oda informou que houve liberação de um valor de investimento para o orçamento de 2022, da ordem de R$ 8 milhões. A prioridade será o atendimento para o credenciamento ao *ISPS code*, que inclui a compra de equipamentos de segurança e automatização, equivalente a cerca de R$ 2,3 milhões; a contratação do muro dos pátios 3 e 4, equivalente a R$ 2,4 milhões; a readequação de muros, cercas e portões de acesso, equivalente a R$ 1 milhão. As equipes técnicas já estão trabalhando nestes processos de contratação. No primeiro trimestre deverá haver licitações de cerca de R$ 6 milhões. Por ser contratos de valores elevados, haverá a necessidade da aprovação do Conselho de Administração para viabilizar as contrações, e deverá ser colocado em discussão já a partir da próxima reunião. O Conselho deliberou que as atas sejam disponibilizadas no site da Companhia, antes mesmo que sejam lavradas e assinadas em livro próprio. 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, 29 de novembro de 2021

ZULAIÊ COBRA RIBEIRO
PAULO TSUTOMU ODA
DELSON JOSÉ AMADOR
JOSÉ GERALDO SIQUEIRA VANTINE
AGNALDO RODRIGUES DA SILVA