Prefeitura Municipal de Santana
Companhia Docas de Santana
Autoridade Portuária

RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2021

Santana-AP/2022

Prefeitura Municipal de Santana
Companhia Docas de Santana
Autoridade Portuária

RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2021

Relatório de Gestão do exercício de 2021, apresentado aos órgãos de controle interno e externo como prestação de contas anual a que esta Unidade está obrigada nos termos do art. 111, § 2º da Constituição do Estado, elaborado de acordo com as disposições da Instrução Normativa TCE/AP nº 01/2017 e Decisões Normativas TCE/AP nº 18/2021 e nº 20/2022.

Santana-AP/2022

INTRODUÇÃO

O Relatório de Gestão da Companhia Docas de Santana, referente ao exercício de 2021, foi elaborado em cumprimento às determinações do art. 70 da Constituição Federal e em conformidade com as disposições normativas do Tribunal de Contas do Estado do Amapá – TCE/AP, que disciplinam a organização e a apresentação dos processos de contas ordinárias anuais.

A Instrução Normativa nº 001/2017 e as Decisões Normativas nºs 018/2021 e 020/2022 dispõem sobre os prazos, conteúdos e competências das unidades jurisdicionadas cujos responsáveis terão as contas julgadas de 2021.

O Relatório foi estruturado em capítulos, valendo-se de quadros demonstrativos e anexos; consolidando informações relativas à identificação da unidade jurisdicionada, estrutura de governança, planejamento estratégico, gestão orçamentária, financeira, patrimonial, de tecnologia, meio ambiente e de pessoas.

Os itens 11.2.e 11.3. mencionados no Anexo III à Decisão Normativa nº 018/2021 – TCE/AP, não se aplicam a esta unidade jurisdicionada devido à mesma não utilizar o sistema SIAFE.

Com o presente relatório, a Companhia Docas de Santana entende ter atendido às disposições legais, a fim de permitir a apreciação e julgamento dos resultados apresentados pela Unidade Jurisdicionada ao Tribunal de Contas do Estado do Amapá.

A Companhia Docas de Santana conseguiu realizar alguns avanços durante o exercício de 2021, ainda que em meio ao enfrentamento da pandemia de COVID 19. Foi realizado o Leilão de arrendamento da área portuária para a Empresa CARAMURU ALIMENTOS S/A, cujo resultado otimizará a captação de receita pela melhor utilização da área podendo ser revestido em manutenção e modernização da infraestrutura portuária.

Outro avanço alcançado em 2021 foi o retorno da movimentação de containeres através do contrato de uso temporário de área portuária junto a empresa TECONAP S/A terá uma área de 25.000 m² de pátio e 3.000 m² de armazém para container e carga especial. Opoturnidade de movimentação na economia local e geração de receita para a CDSA.

A pandemia da Covid 19 tem imposto muitas dificuldades devido às medidas de restrição de aglomeração de pessoas com a finalidade de reduzir os riscos de contaminação, e principalmente pela área portuária ter circulação de pessoas advindas de outros países com alto risco de contaminação, a CDSA adotou estratégias de controle e fiscalização em conjunto com a ANVISA para que os impactos em suas atividades fins fossem minimizadas.

Sumário

INTRODUÇÃO 2

Lista de Abreviações 7

Lista de Quadros 8

Lista de Gráficos 9

1.Identificação e Atributos da Unidade. 10

1.1 – Identificação da Unidade Jurisdicionada 10

1.2 Finalidade e Competências Institucionais. 10

1.3 Apresentação do Organograma Funcional. 11

1.4 Macroprocessos Finalísticos da Unidade Jurisdicionada. 11

1.5 Principais Macroprocessos de Apoio ao Exercício das Competências e Finalidades. 11

1.6 Principais Parceiros Relacionados à atividade-fim da Unidade. 11

2. Planejamento Estratégico, Plano de Metas e de Ações. 12

2.1. Informações sobre o Planejamento Estratégico da Unidade. 12

2.2. Informações sobre as estratégias adotadas pela unidade para atingir os objetivos estratégicos do exercício de referência do relatório de gestão, especialmente sobre: 13

2.3. Demonstração da execução do plano de metas ou de ações para o exercício, informando, por exemplo: 14

2.4. Informações sobre indicadores utilizados pela unidade jurisdicionada para monitorar e avaliar a gestão, acompanhar o alcance das metas, identificar os avanços e as melhorias na qualidade dos serviços prestados, identificar necessidade de correções e de mudanças de rumos, etc. 14

A arrecadação relativa a essa movimentação em 2021 superou em 34,9% o valor apurado em 2020, totalizando R$ 423.361,71 em 2021, contra R$ 313.771,40 em 2020. 16

A média mensal de carga movimentada em contêineres em 2021 ficou em torno de 238,118 toneladas, 33,5% acima da média registrada em 2020, de 178,402 toneladas. 16

No ano de 2021, além da quantidade maior de contêineres, houve um grande acréscimo também nos valores de cargas importadas. As empresas importaram R$ 63.673.091,92em mercadorias, um valor 77,5% maior do que em 2020, que alcançou a cifra de R$35.880.242,40. 16

Na tabela a seguir, apresentamos uma síntese da nossa movimentação de contêineres do ano de 2021, destacando a quantidade de carga movimentada mês a mês, e o total faturado proveniente dessas operações. 16

..... 20

2.5. Indicação de sítio eletrônico em que estejam disponibilizadas as peças orçamentárias (Plano Plurianual - PPA, Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO e Lei Orçamentária Anual - LOA), bem como a demonstração da execução das metas e ações em cumprimento às leis orçamentárias vigentes, explicitando em que medida as ações foram executadas, os impactos dos resultados nos objetivos estratégicos da unidade, bem como as justificativas para a eventual não execução de ações ou não atingimento de metas. 22

2.6. As Unidades Jurisdicionadas estaduais devem apresentar a demonstração da execução do plano de metas ou de ações em cumprimento ao PPA 2020-2023, fazendo um balanço de todos os anos de vigência do Plano e informando, por exemplo: 22

3. Estrutura de Governança e Autocontrole da Gestão. 23

3.1 Estrutura Orgânica de Controle no âmbito da UJ. 23

3.2 Informações sobre o Sistema de Controle Interno. 23

3.3 Informações sobre Remuneração/Subsídio dos Administradores, Gestores e Membros de Mesa diretora, Membros da Diretoria Estatutária, do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal. 24

3.4 Informações sobre a Estrutura e Atividade do Sistema de Correição. 24

3.5 Informações quanto ao Cumprimento da Ordem Cronológica de Pagamentos. 25

3.6 Informações quanto à Publicação em Sítio Eletrônico Oficial da Ordem Cronológica de Pagamento. 25

3.7. Informações sobre indicadores de transparência entre outros indicadores de gestão constantes ou não do módulo de monitoramento e avaliação de programas de governo do Sistema Integrado de Planejamento e Administração Financeira do Estado - SIAFE. 25

3.8. Informações sobre a implantação do Sistema Integrado de Gestão Administrativa - SIGA, instituído pelo Decreto estadual 3.313, de 15 de setembro de 2016. 25

4. Programação e Execução da Despesa Orçamentária e Financeira. 25

4.1 Relação dos Programas do Plano Plurianual – PPA. 25

4.2 Relação das Ações da Lei Orçamentária Anual – LOA. 25

4.3 Demonstração e Análise do Desempenho na Execução Orçamentária e Financeira. 25

5. Tópicos Especiais da Execução Orçamentária e Financeira. 25

5.1 Informações sobre o reconhecimento de passivos por insuficiência de créditos ou recursos. 25

5.2 Informações sobre os saldos de Restos a Pagar e de Despesas de Exercícios Anteriores. 25

5.3 Informações sobre transferências de Recursos Mediante Convênios. 26

5.4 Utilização de Contas Bancárias e Concessão de Suprimento de Fundos. 26

5.5 Relação de Contratos de Operações de Créditos. 26

5.6 Informações sobre Gestão de Precatórios. 26

6. Gestão de Pessoas, Terceirização de Mão de Obra e Custos Relacionados. 26

6.1 Informação sobre a estrutura de Pessoal. 26

6.2 Contratos Administrativos, Terceirização de mão de obra e Estagiários. 28

6.3. Informações sobre a necessidade de realização de concurso público nos diversos níveis de trabalho da administração. 28

7. Gestão do patrimônio mobiliário e imobiliário 28

7.1 Informações sobre a gestão da frota de veículos próprios e locados de terceiros, inclusive sobre as normas que regulamentam o uso da frota e os custos envolvidos. 28

7.2 Informações sobre a gestão do patrimônio imobiliário próprio que esteja sob a responsabilidade da unidade e dos imóveis locados de terceiros. 28

7.3 Relação de prédios alugados para uso da UJ, identificado pelo menos a finalidade da locação, valor mensal e anual, índice de reajuste, vigência do contrato, locador. 28

7.4 Relação de controle de aquisição dos bens patrimoniais. 28

7.5 Relação de bens de natureza permanente, identificando os móveis, imóveis, industriais e semoventes, incorporados e baixados do patrimônio. 29

8. Gestão de Tecnologia da Informação. 29

9. Gestão do Uso dos Recursos Renováveis e Sustentabilidade Ambiental 39

9.1 Informações quanto à adoção de critérios de sustentabilidade ambiental na aquisição de bens e na contratação de serviços ou obras. 39

9.2 Informações sobre medidas adotadas para a redução de consumo próprio de papel, energia, elétrica e água. 39

9.3. Informar sobre o gerenciamento de Resíduos Recicláveis (Lei nº 12.305/2010) 40

10. Conformidades e Tratamento de Disposições Legais e Normativas. 41

10.1. Informações sobre as providências adotadas para atender às deliberações exaradas em acórdãos do TCE ou em relatórios de auditoria do órgão de controle interno a que a unidade jurisdicionada se vincula ou as justificativas para o não cumprimento. 41

10.2. Informações sobre o tratamento das recomendações realizadas pela unidade de controle interno, caso exista na estrutura do órgão, apresentando as justificativas para os casos de não acatamento, bem como a explicitação das medidas administrativas tomadas para apuração interna de responsabilidade por eventual dano ao erário identificado na unidade (omissão no dever de prestar contas, desvio, desfalque, perda e extravio de bens ou recursos públicos). 41

10.3. Informações sobre o cumprimento das obrigações estabelecidas na Lei Complementar 010/1995 (art. 97), relacionadas à entrega e ao tratamento das declarações de bens e rendas. 41

10.4. Relação de licitações, dispensas e inexigibilidade iniciadas durante o exercício, com declaração da área responsável atestando que as informações estão atualizadas, contendo: o número do processo licitatório, descrição do objeto, modalidade, data e meio de publicação, valor e dotação orçamentária. 41

10.5. Duas relações referentes a contratos e convênios ou outros instrumentos congêneres, divididas da seguinte forma: 41

10.6. Relação de obras e serviços de engenharia, classificando e identificando aqueles que, ao término do exercício, se encontravam: 42

10.7. Indicação de sítio eletrônico oficial em que estejam hospedadas as relações de licitações, dispensas, inexigibilidades, contratos, convênios e outros instrumentos congêneres, referido nos itens 10.4 e 10.5, em obediência à Lei Federal nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, dispensados os municípios com até 10.000 (dez mil) habitantes. 42

10.8. Indicação de link em sítio eletrônico oficial no qual estejam cumpridos, de forma atualizada, os deveres impostos pelo art. 8º, §1º e incisos da Lei 12.527/2011, incluindo a demonstração do organograma da entidade e as pessoas responsáveis por cada estrutura. 42

10.9. Informações sobre a constituição das comissões permanentes e especiais de licitação e suas alterações ao longo do exercício, indicando os respectivos atos constitutivos. 42

10.10. Informações quanto ao cumprimento do tratamento diferenciado e favorecido às microempresas (ME) e empresas de pequeno porte (EPP) nas contratações públicas, consoante as

disposições da Lei Complementar nº. 123, de 14 de dezembro de 2006 (art. 44 e seguintes), manifestando-se expressamente quanto aos seguintes itens: 43

11. Informações Contábeis 44

11.1. Informações sobre a adoção de critérios e procedimentos estabelecidos pelas Normas Brasileiras de Contabilidade Aplicada ao Setor Público NBC T 16.9 e NBC T 16.10, publicadas pelas Resoluções CFC nº 1.136/2008 e 1.137/2008, respectivamente, para tratamento contábil da depreciação, da amortização e da exaustão de itens do patrimônio e avaliação e mensuração de ativos e passivos da unidade. 44

11.2. Declaração do contador responsável por unidade jurisdicionada que tenha executado sua contabilidade no Sistema Integrado de Planejamento e Administração Financeira do Estado – SIAFE, que as Demonstrações Contábeis previstas pela Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, e pelas Normas Brasileiras de Contabilidade Aplicada ao Setor Público NBC TSP 11, 12 e 13 (DOU 31/10/18), conforme alcance definido na NBC TSP ESTRUTURA CONCEITUAL (DOU 4/10/16), refletem a adequada situação orçamentária, financeira e patrimonial da unidade jurisdicionada que apresenta relatório de gestão. 44

11.4. Demonstrações contábeis previstas na Lei nº 6.404/76 ou em lei específica, incluindo as notas explicativas. 44

11.5. Informações sobre a composição acionária do capital social, indicando os principais acionistas e respectivos percentuais de participação, assim como a posição da entidade como detentora de investimento permanente em outras sociedades (investidora). 56

11.6. Parecer da auditoria independente sobre as demonstrações contábeis, quando a legislação dispuser a respeito. 56

12. Outras Informações Sobre a Gestão. 56

Anexo I – Atos de Nomeação da Diretoria Executiva 59

Anexo II – Atos de Nomeação do Conselho Administrativo e Conselho Fiscal 64

Anexo III – Atos de Composição dos Membros da CPL e Pregoeiros 72

Anexo IV – Parecer do Conselho de Administração sobre as Demonstrações Financeiras 76

Anexo V - Relatório e Parecer da Auditoria Interna sobre as contas de gestão da Unidade Jurisdicionada 79

Anexo VI - Relatório e Parecer da Auditoria Externa sobre as Demonstrações Financeiras 112

Anexo VII - Informações sobre as tarifas de cobrança de serviços portuários, incluindo o total arrecadado por serviço 154

Anexo VIII - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário, projetos de construção, ampliação, drenagem, vias de acesso, hidrovias, operações portuárias e instalações 155

Anexo IX – Demonstrações Contábeis 2021 425

Anexo X – Planilha de Dispensas, Inexigibilidade, Adesão de Ata e Licitações Realizadas 443

Anexo XI - Relação de Contratos e Aditivos Firmados em 2021 447

Lista de Abreviações

AMCEL – Amapá Florestal e Celulose S.A.

APEX - Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos

CDSA – Companhia Docas de Santana

PDZ - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento

CIANPORT – Companhia Norte De Navegação E Portos

PNLP - Plano Nacional de Logística Portuária

FEESC - Fundação de Ensino de Engenharia de Santa Catarina

PSP - Porto sem Papel

SNP – Secretaria Nacional dos Portos

MTPA – Ministério dos Transportes, Portos e Aviação

DSMS – Diálogo Semanal de Medidas de Segura

STTRANS - Superintendência de Transportes e Trânsito

PMS – Prefeitura Municipal de Santana

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários

CSLL - Contribuição Social sobre o Lucro Líquido

Lista de Quadros

QUADRO A – Identificação da CDSA

QUADRO 01 - Organograma

QUADRO 02 – Resumo da Movimentação de Contêineres 2021

QUADRO 03 – Resumo da Movimentação de Barcaças/Balsas – 2021

QUADRO 04 – Resumo da Movimentação de Navios – 2021

QUADRO 05 - Remuneração dos Membros da Diretoria e Conselheiros

QUADRO 06 – Quadro de Pessoal Por Natureza Jurídica

QUADRO 07 - Retenções Previdenciárias e Fiscais sobre Folha de Pagamento 2021

QUADRO 08 – Relação de Veículos da CDSA

QUADRO 09 – Consumo de Energia Elétrica – 2019/2020/2021

QUADRO 10 - Demonstrativo do Imobilizado em 31/12/2021

Lista de Gráficos

GRÁFICO 01 – Movimentação de Contêineres 2021-2020

GRÁFICO 02 - Toneladas Mensais 2021-2020

GRÁFICO 03 – Movimentação de Carga em Barcaças/Balsas – 2021-2020

GRÁFICO 04 – Navegação Interior - Barcaças/Balsas – 2021

GRÁFICO 05 – Movimentação de Carga em Navios – 2021-2020

GRÁFICO 06 – Faturamento com Operação em Navios – 2021-2020

GRÁFICO 07 – Carga Movimentada em Navios em 2021

GRÁFICO 08 – Quantidade de Navios Atracados em 2021

1.Identificação e Atributos da Unidade.

1.1 – Identificação da Unidade Jurisdicionada

Quadro A – Identificação da Unidade Jurisdicionada

Poder e Órgão de Vinculação			
Poder: Executivo			
Órgão de Vinculação: Prefeitura Municipal de Santana			
Identificação da Unidade Jurisdicionada			
Denominação Completa: Companhia Docas de Santana			
Denominação Abreviada: CDSA		**Código LOA: Não se aplica**	
Situação: ativa			
Natureza Jurídica: Empresa Pública Municipal		**CNPJ:** 04.756.826/0001/36	
Principal Atividade: Autoridade portuária operando na regulação, supervisão e fiscalização de atividades de exportação e estrutura de cais.		**Código CNAE:** 52.39-7-99	
Telefones/Fax de contato:	(096) 3281-7401	(096) 3281-7404	(096) 3281-7403
Endereço Eletrônico: presidencia@docasdesantana.com.br			
Página na Internet: http://www.docasdesantana.com.br/			
Endereço Postal: Rua Cláudio Lucio Monteiro, nº 1380, bairro do Novo Horizonte, CEP 689260-000, Santana / AP			
Normas Relacionadas à Unidade Jurisdicionada			
Lei Municipal n° 545, de 19 de outubro de 2001.			
Convênio de Delegação nº 009/2002, do Ministério dos Transportes.			
Lei nº 732, de 02 de janeiro de 2006.			
DECRETO N° 1696/2007 - PMS.			
ESTATUTO SOCIAL CDSA			

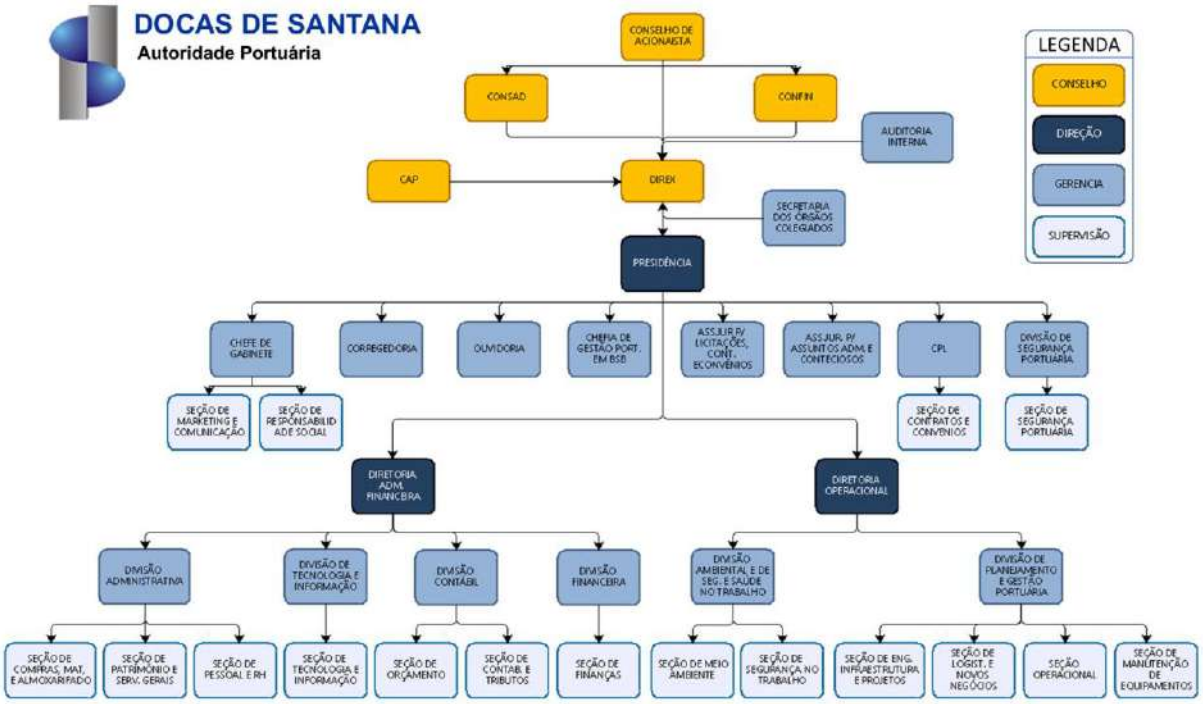
1.2 Finalidade e Competências Institucionais.

A construção do Porto de Santana (antigo Porto de Macapá) foi iniciada em 1980, com a finalidade original de atender à movimentação de mercadorias por via fluvial, transportadas para o Estado do Amapá e para a Ilha de Marajó. Todavia, pela sua posição geográfica privilegiada, tornou-se uma das principais rotas marítimas de navegação, permitindo conexão com portos de outros continentes, além da proximidade com o Caribe, Estados Unidos e União Europeia, servindo como porta de entrada e saída da região amazônica.

A inauguração oficial das instalações ocorreu em 6 de maio de 1982. A partir de 14 de dezembro de 2002, através do Convênio de Delegação nº 009/02 do Ministério dos Transportes e a Prefeitura de Santana, com a interveniência da Companhia Docas do Pará, foi criada a Companhia Docas de Santana, empresa pública de direito privado para exercer a função de Autoridade Portuária.

1.3 Apresentação do Organograma Funcional.

Quadro 1 - Organograma



1.4 Macroprocessos Finalísticos da Unidade Jurisdicionada.

Nossos macroprocessos referem-se ao planejamento, execução e acompanhamento de exportação de Commodities de origem agropecuária ou de extração mineral, em estado bruto ou pequeno grau de industrialização, produzidos em larga escala e destinados ao comércio exterior. Além de fornecer estrutura de cais para receber navios tipo PANAMAX. Caracterizando assim, a essência da CDSA estando diretamente relacionada aos seus objetivos e a geração de produto/serviço ao cliente interno ou externo.

1.5 Principais Macroprocessos de Apoio ao Exercício das Competências e Finalidades.

Com intuído de melhor auxiliar a execução de tais processos a CDSA utiliza-se de macroprocessos de apoio que nada mais são que processos de suporte e/ou secundário, contribuindo para que os processos finalísticos possam funcionar. Portanto, a CDSA opera na exportação de commodities onde é necessário estocá-los, então é informado ao Porto a quantidade de carga que deverá ser exportada para início do processo.

Com a saída do navio carregado, é nos informado através do Agente Marítimo a quantidade de carga que está sendo exportada, assim será realizado o faturamento.

1.6 Principais Parceiros Relacionados à atividade-fim da Unidade.

ANVISA
POLICIA FEDERAL
MAPA
ANTAQ
RECEITA FEDERAL
OGMO/AP

MINISTERIO DO TRABALHO
MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DO AMAPA
BOMBEIRO MILITAR
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
AMCEL – AMAPA FLORESTAL E CELULOSE S.A.
MATAPI TRANSPORTE MULTIMODAL LTDA.
CIANPORT – CIA NORTE DE NAVEGAÇÃO E PORTOS
GOLDCOLTAN MINERAIS S/A
NORTE TRADING OPERADORA PORTUÁRIA LTDA
CARAMURU ALIMENTOS S/A
DEV MINERAÇÃO
UNAMGEN

2. Planejamento Estratégico, Plano de Metas e de Ações.

2.1. Informações sobre o Planejamento Estratégico da Unidade.

a) Período de abrangência do plano estratégico, se houve;

Plano Mestre Portuário do Complexo Portuário de Santana, discute as necessidades e alternativas de expansão do Complexo Portuário para um horizonte de planejamento de 30 anos.

b) Demonstração da vinculação do plano estratégico da unidade com suas competências constitucionais, legais ou normativas;

Está de acordo com o Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017 – que altera o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.

c) Demonstração da vinculação do plano estratégico da unidade com o Plano Plurianual (PPA), identificando os Programas, os Objetivos, as Iniciativas e as Ações em relação ao Plano Plurianual vigente em que estejam inseridas ações de responsabilidade da unidade;

Este item não se aplica a esta unidade, pois a CDSA não está inserida no Plano Plurianual (PPA) do Município.

d)Se a unidade jurisdicionada estiver inserida no contexto de planejamento estratégico maior (de um órgão ou Secretaria, por exemplo), demonstração dos objetivos estratégicos, dos processos e dos produtos desse planejamento estratégico aos quais se vincula;

Este item não se aplica a esta unidade, uma vez que a CDSA não está inserida no contexto de Planejamento Estratégico de outro Órgão e/ou Secretaria. Haja vista, que possui despesas próprias, autonomia administrativa e financeira, para a condução de seus planos e ações.

e) Principais objetivos estratégicos traçados para a unidade para o exercício de referência do relatório de gestão;

No âmbito portuário nacional, o planejamento estratégico é representado pela elaboração do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) e dos Planos Mestres dos portos, enquanto o planejamento operacional é representado pelo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ). Nesse contexto, o projeto intitulado Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santana,

desenvolvido através da parceria entre a Fundação de Ensino de Engenharia de Santa Catarina (FEESC) e a Companhia Docas de Santana (CDSA), visa à elaboração do PDZ do Porto de Santana.

O planejamento de longo prazo é uma ferramenta fundamental para alcançar objetivos e competir em um mercado cada vez mais exigente, mantendo e/ou conquistando, assim, espaço entre as grandes organizações. Para tanto, faz-se necessário traçar planos estratégicos e operacionais, a fim de definir ações que facilitem a conquista desses objetivos e mercados.

A Portaria SEP/PR nº 03/2014 institui, como objetivo geral do PDZ, promover a modernização do porto e a integração com os demais modais de transporte, devendo cumprir os seguintes objetivos específicos para cada horizonte de planejamento:

» Otimizar o uso da infraestrutura existente no porto.

» Definir a organização espacial da área portuária, considerando a movimentação de cargas e de passageiros.

» Propor alternativas para o uso de áreas portuárias operacionais destinadas à expansão das atividades portuárias, considerando, além da interação porto-cidade, a aptidão e os aspectos ambientais de acordo com a legislação.

» Propor alternativas para o uso de áreas portuárias não operacionais.

» Estabelecer um plano que contemple a operacionalização das melhorias operacionais e de gestão e os investimentos portuários e em acessos propostos no Plano Mestre, bem como propor a redefinição da poligonal do porto e da utilização de suas áreas.

» Servir como uma das referências para a elaboração do Plano Geral de Outorgas (PGO).

f) Principais ações planejadas para que a unidade pudesse atingir, no exercício de referência, os objetivos estratégicos estabelecidos.

Plano de Ação do PDZ do Porto de Santana está voltado para as melhorias de gestão, sendo elas:

- Arrendamento das áreas disponíveis no Porto Público
- Busca de maior equilíbrio financeiro entre receitas patrimoniais e tarifárias
- Implantação de plano de metas de desempenho empresarial
- Elaboração e implantação de um Programa de Capacitação de Pessoal
- Elaboração de um Planejamento Estratégico e de um Plano Comercial
- Ampliação da execução orçamentária dos investimentos

2.2. Informações sobre as estratégias adotadas pela unidade para atingir os objetivos estratégicos do exercício de referência do relatório de gestão, especialmente sobre:

a) Avaliação dos riscos que poderiam impedir ou prejudicar o cumprimento dos objetivos estratégicos do exercício de referência das contas;

Oscilação do preço do minério representa o maior risco para o cumprimento dos nossos objetivos, uma vez que a CDSA possui uma maior captação de recursos desse produto.

b) Revisão de macroprocessos internos da unidade, caso tenha sido necessária;

Não houve a necessidade.

c) Adequações nas estruturas de pessoal, tecnológica, imobiliária, etc., caso tenham sido necessárias ao desenvolvimento dos objetivos estratégicos;

Não houve a necessidade.

d) Estratégias de divulgação interna dos objetivos traçados e dos resultados alcançados;

Reuniões, quando necessário, de realinhamentos de estratégias junto aos principais parceiros da CDSA.

e) Outras estratégias consideradas relevantes pelos gestores da unidade para o atingimento dos objetivos estratégicos.

Concretização da realização do leilão para arrendamento de área portuária, finalizado no exercício de 2021 e realização de contrato de permissão de uso de área portuária por um período de 4 (quatro) anos para movimentação de containeres.

2.3. Demonstração da execução do plano de metas ou de ações para o exercício, informando, por exemplo:

a) Resultado das ações planejadas, explicitando em que medida as ações foram executadas;

Arrendamento das áreas disponíveis no Porto Público; Implantação do projeto "Porto sem Papel (PSP)" da SNP/MTPA; Implantação de sinalização náutica; Acompanhamento da realização do estudo para avaliar o aprofundamento do Canal da Barra Norte;

b) Justificativas para a não execução de ações ou não atingimento de metas, se for o caso;

No que foi planejado apenas a implantação de sinalização náutica não foi executado devido as dificuldades financeiras que está companhia enfrentou nos últimos exercícios.

c) Impactos dos resultados das ações nos objetivos estratégicos da unidade.

Alguns resultados já começam a aparecer realização do leilão de área do Porto com arrendamento para um período de 25 anos, cujo valor alcançado será revestido em manutenção e modernização da infraestrutura portuária.

Fizemos diversas gestões junto ao Governo e órgãos Estaduais e Federais no sentido de destravar barreiras para atrair investidores, inclusive já temos avançado tratativas para o retorno do embarque de minério.

2.4. Informações sobre indicadores utilizados pela unidade jurisdicionada para monitorar e avaliar a gestão, acompanhar o alcance das metas, identificar os avanços e as melhorias na qualidade dos serviços prestados, identificar necessidade de correções e de mudanças de rumos, etc.

Os Indicadores Operacionais são um importante medidor de desempenho das empresas, com eles é possível fazer uma comparação de anos anteriores com o ano atual, avaliando a situação da empresa e os pontos positivos e negativos que ocasionaram um baixo ou alto desempenho. Neste sentido, avaliaremos o resultado operacional do ano de 2021, onde notamos melhor desempenho em diversos aspectos em relação ao ano de 2020, dos quais podemos destacar principalmente o embarque de minério que teve sua retomada ainda no último trimestre de 2020 e manteve uma regularidade até o terceiro trimestre de 2021, contribuindo fundamentalmente para o melhor desempenho da empresa neste último exercício.

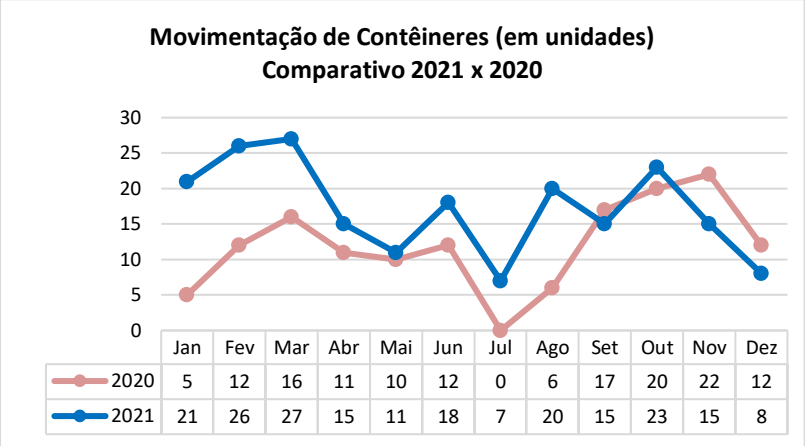
MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES

No ano de 2021 o Porto de Santana recebeu 206 contêineres no sentido importação, movimentando aproximadamente 2.857,420 toneladas de cargas conteinerizadas, com destaque para as empresas Minasol, PMZ Distribuidora e Amazonas Importados, que juntas movimentaram 64,95% da carga total do período.

A quantidade de contêineres movimentada no ano de 2021 foi 44,1% maior do que no ano anterior, 2020, quando o porto recebeu 143 contêineres. Já a carga total movimentada em contêineres em 2021 foi 33,5% maior em relação a 2020, quando o porto movimentou aproximadamente 2.140,825 toneladas de cargas conteinerizadas.

No gráfico a seguir, podemos observar que, comparando os dois anos, embora haja uma certa tendência na quantidade movimentada de contêineres no decorrer do ano, no exercício de 2021, essa quantidade foi superior da maioria dos meses, sobretudo nos três primeiros, que alavancaram essa movimentação maior em relação ao ano anterior.

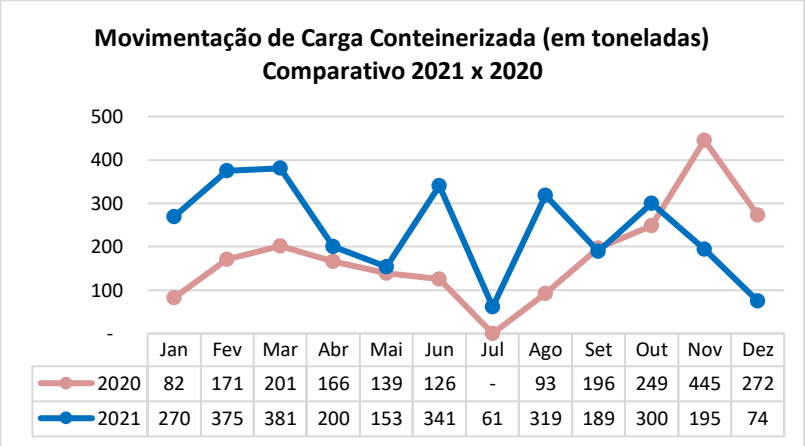
GRÁFICO 01 – Movimentação de Contêineres 2021-2020



	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
2020	5	12	16	11	10	12	0	6	17	20	22	12
2021	21	26	27	15	11	18	7	20	15	23	15	8

Essa realidade também se reflete ao observarmos o gráfico de Movimentação de Carga Conteinerizada a seguir, no qual a quantidade de carga movimentada em contêineres se mostra superior na maioria dos meses de 2021, em relação ao ano de 2020.

GRÁFICO 02 - Toneladas Mensais 2021-2020



	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
2020	82	171	201	166	139	126	-	93	196	249	445	272
2021	270	375	381	200	153	341	61	319	189	300	195	74

A arrecadação relativa a essa movimentação em 2021 superou em 34,9% o valor apurado em 2020, totalizando R$ 423.361,71 em 2021, contra R$ 313.771,40 em 2020.

A média mensal de carga movimentada em contêineres em 2021 ficou em torno de 238,118 toneladas, 33,5% acima da média registrada em 2020, de 178,402 toneladas.

No ano de 2021, além da quantidade maior de contêineres, houve um grande acréscimo também nos valores de cargas importadas. As empresas importaram R$ 63.673.091,92em mercadorias, um valor 77,5% maior do que em 2020, que alcançou a cifra de R$35.880.242,40.

Na tabela a seguir, apresentamos uma síntese da nossa movimentação de contêineres do ano de 2021, destacando a quantidade de carga movimentada mês a mês, e o total faturado proveniente dessas operações.

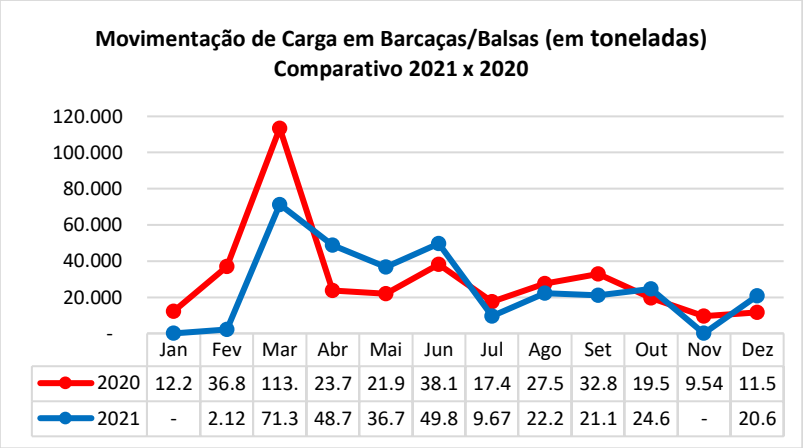
QUADRO 02 – Resumo da Movimentação de Contêineres 2021

RESUMO DA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES (2021)						
Mês	**Quantidade (unidade)**	**Peso (toneladas)**	**Valor Importado (R$)**	**Teus**	**Volumes da Carga (unidade)**	**Valor Faturado (R$)**
Janeiro	21	269,639	4.480.603,61	33	11.296	34.839,82
Fevereiro	26	374,677	7.398.389,50	52	20.915	60.849,89
Março	27	380,590	7.269.009,52	54	10.657	42.362,38
Abril	15	199,803	4.643.533,54	30	5.403	24.739,86
Maio	11	153,055	3.734.713,87	21	3.729	19.789,85
Junho	18	340,901	4.157.702,22	29	5.036	R$ 24.038,21
Julho	7	61,358	2.981.916,16	14	4.929	15.752,85
Agosto	20	318,742	6.125.331,82	40	6.218	32.656,25
Setembro	15	189,362	4.279.066,61	30	5.940	69.184,76
Outubro	23	300,415	10.987.977,46	44	15.937	57.999,75
Novembro	15	194,546	4.731.525,34	30	8.479	25.919,64
Dezembro	8	74,332	2.883.322,27	15	5.078	15.228,45
TOTAL	**206**	**2.857,420**	**63.673.091,92**	**392**	**103.617**	**423.361,71**

No decorrer do ano de 2021, em relação ao ano de 2020, verificamos uma diminuição na movimentação de cargas provenientes de outros estados da federação, especialmente da região Centro-Oeste, através de comboios de barcaças, com destino ao Porto de Santana para armazenamento nos silos das empresas localizados dentro da área portuária para posterior embarque em navios ou barcaças, mas que ainda representa o principal modal de operações de navegação interior no exercício. Ao todo, o Porto de Santana registrou a atracação de 127 barcaças para desembarque de grãos, 8 barcaças para embarque de grãos,12 balsas para embarque de cavaco de madeira (eucalipto), 5 barcaças para serviços de manutenção e reparos, além de 1 balsa para abastecimento, totalizando 152 operações de navegação interior, uma diminuição de4,4% em relação a 2020, quando 159operações foram registradas nessa modalidade.

A carga total movimentada nessas operações em 2021 foi de 307.100,690 toneladas, uma queda de 15,8% em relação a 2020, quando 364.904,045 toneladas foram movimentadas. Destacam-se no ano de 2021, as operações com Soja em grãos, responsável por 54,2% do total movimentado, equivalente a 166.514,238toneladas, e Proteína Concentrada de Soja (SPC), responsável por 41,0% do total movimentado, equivalente a125.936,452 toneladas. Além dessas cargas, também tivemos operações com cavaco de madeira (eucalipto) (12.530,000 toneladas). No gráfico, temos o comparativo, mês a mês, entre os anos de 2021 e 2020, em relação à quantidade de carga movimentada na modalidade de navegação interior.

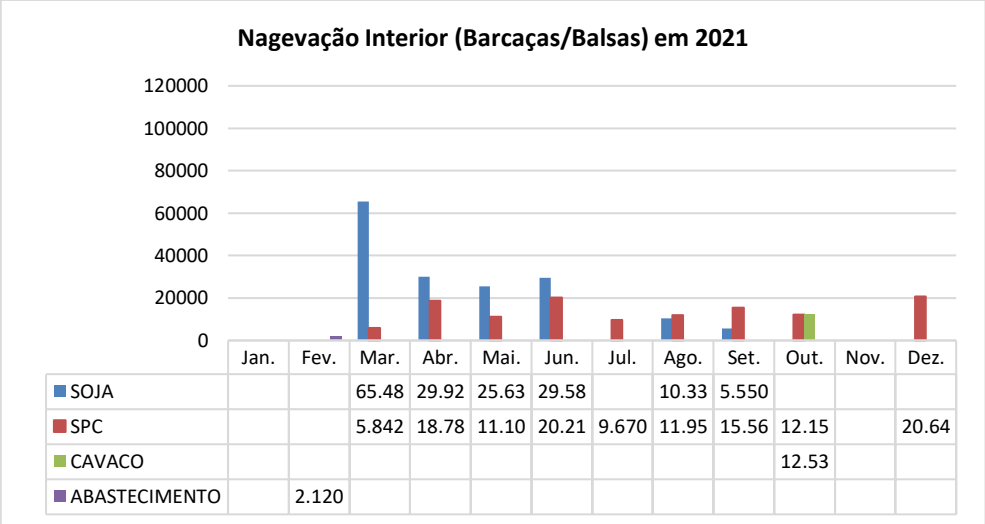
GRÁFICO 03 – Movimentação de Carga em Barcaças/Balsas – 2021-2020



	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
2020	12.2	36.8	113.	23.7	21.9	38.1	17.4	27.5	32.8	19.5	9.54	11.5
2021	-	2.12	71.3	48.7	36.7	49.8	9.67	22.2	21.1	24.6	-	20.6

No gráfico a seguir, no qual verificamos a movimentação de 2021 das cargas movimentadas na modalidade de navegação interior, podemos observar que as operações com a SPC mantêm uma regularidade, enquanto as operações com soja em grãos têm a influência direta dos períodos de safra e entressafra, e, geralmente, acontecem de forma intercalada.

GRÁFICO 04 – Navegação Interior - Barcaças/Balsas – 2021



	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Mai.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dez.
SOJA			65.48	29.92	25.63	29.58		10.33	5.550			
SPC			5.842	18.78	11.10	20.21	9.670	11.95	15.56	12.15		20.64
CAVACO										12.53		
ABASTECIMENTO		2.120										

No quadro a seguir, apresentamos uma síntese da nossa movimentação de navegação interior de 2021, destacando a quantidade de carga movimentada mês a mês, e o total faturado proveniente dessas operações.

QUADRO 03 – Resumo da Movimentação de Barcaças/Balsas - 2021

RESUMO DA MOVIMENTAÇÃO DE BARCAÇAS/BALSAS (2021)					
Mês	**Quantidade (unid)**	**Carga**	**Quantidade por carga (toneladas)**	**Quantidade de carga total (toneladas)**	**Valor Total Faturado**
Janeiro	-	-	-	-	-
Fevereiro	1	ABASTECIMENTO	2.120,000	2.120,000	R$ 1.541,00
Março	27	SOJA	65.482,300	71.324,462	R$ 157.573,37
		SPC	5.842,162		
Abril	20	SOJA	29.922,643	48.708,425	R$ 115.531,17
		SPC	18.785,782		
Maio	16	SOJA	25.639,492	36.745,602	R$ 97.213,27
		SPC	11.106,110		
Junho	24	SOJA	29.584,203	49.800,427	R$ 97.496,44
		SPC	20.216,224		
Julho	6	SPC	9.670,728	9.670,728	R$ 10.337,22
Agosto	14	SOJA	10.335,500	22.292,564	R$ 54.015,43
		SPC	11.957,064		
		REPARO	-		
Setembro	13	SOJA	5.550,100	21.116,426	R$ 37.810,00
		SPC	15.566,326		
		REPARO	-		
Outubro	20	SPC	12.150,932	24.680,932	R$ 46.513,45
		CAVACO	12.530,000		
Novembro	-	-	-	-	-
Dezembro	11	SPC	20.641,124	20.641,124	R$ 43.579,52
TOTAL	**152**	**-**	**-**	**307.100,690**	**R$ 661.610,87**

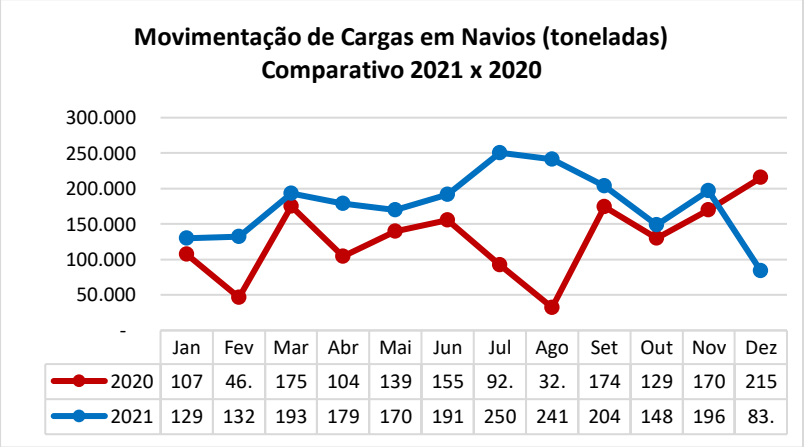
Verificamos que, embora no exercício de 2021, a quantidade de operações e de cargas provenientes da modalidade de navegação interior tenham ficado abaixo do que no ano anterior, a receita proveniente dessas operações em 2021, superaram em 9,6% o total arrecadado em 2020, um total de R$ 661.610,868 em 2021, frente aos R$ 603.759,59 em 2020, justificado principalmente por operações que, por motivos diversos, demandaram mais tempo para serem concluídas.

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO

Durante o ano de 2021, 56 navios atracaram no Porto de Santana, um número 14,3% maior do que em 2020, que registrou a atracação de 49 navios com cargas de exportação e importação.
A carga total movimentada por navios em 2021 foi de 2.121.567,822toneladas, superando em 37,5% o total de 2020, quando 1.542.561,830 toneladas foram movimentadas. Destacam-se no ano de 2021, as exportações de cavaco de madeira (eucalipto), responsável por 45,4% das movimentações, equivalente a 963.347,900 toneladas embarcadas em 23 navios; e minério de ferro, responsável por 42,1% das movimentações, equivalente a 892.434,175 toneladas embarcadas em 19 navios.

No gráfico abaixo, comparando a carga total movimentada, mês a mês, entre os anos de 2021 e 2020, verificamos a forte influência das operações de minério de ferro no nosso total movimentado, onde verifica-se uma tendência de crescimento no fim de 2020, com o início dessas operações, consolidando-se essa tendência no primeiro semestre e início do segundo semestre de 2021, quando essas operações mantiveram uma regularidade, alcançando as maiores cargas movimentadas nos meses de Julho e Agosto, quando o minério também teve as maiores movimentações, e finalizando o ano em queda, registrando-se que nos últimos meses de 2021, houve uma queda na movimentação de minério, destacando-se nesse período o mês de dezembro, com nenhum navio embarcado com esta carga.

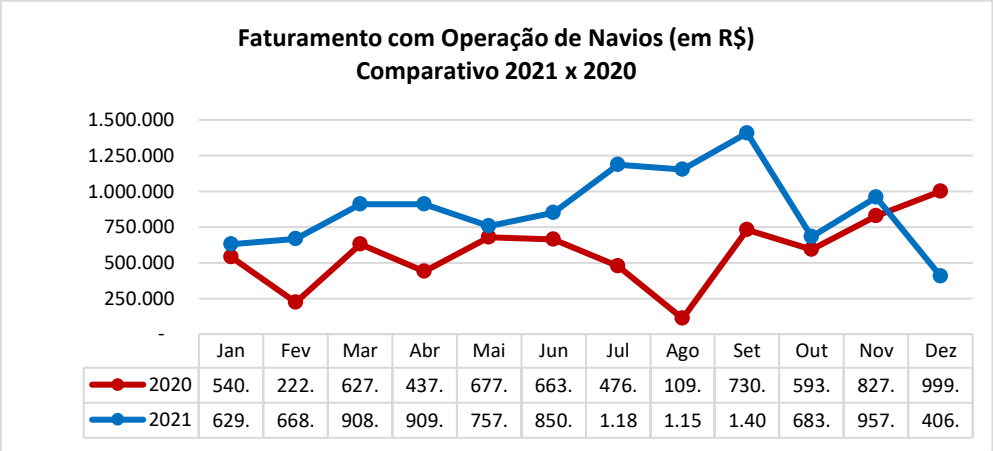
GRÁFICO 05 – Movimentação de Carga em Navios – 2021-2020



	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
2020	107	46.	175	104	139	155	92.	32.	174	129	170	215
2021	129	132	193	179	170	191	250	241	204	148	196	83.

A arrecadação proveniente das operações de navios em 2021, superou em 52,4% o valor faturado em 2020, um total de R$ 10.521.793,67 em 2021, contra R$ 6.905.515,89 em 2020. No gráfico a seguir, apresentamos os valores faturados mês a mês provenientes das operações de navios em 2021, comparados com os valores faturados em 2020.

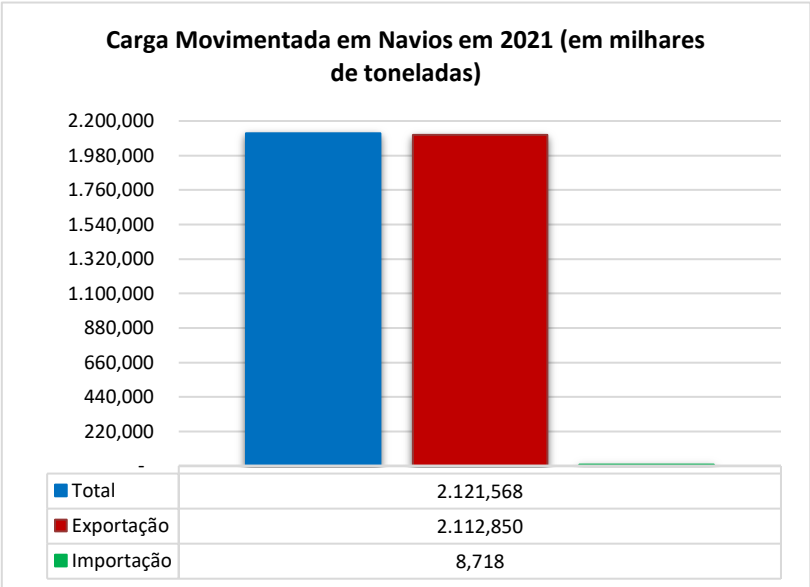
GRÁFICO 06 – Faturamento com Operação em Navios – 2021-2020



	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
2020	540.	222.	627.	437.	677.	663.	476.	109.	730.	593.	827.	999.
2021	629.	668.	908.	909.	757.	850.	1.18	1.15	1.40	683.	957.	406.

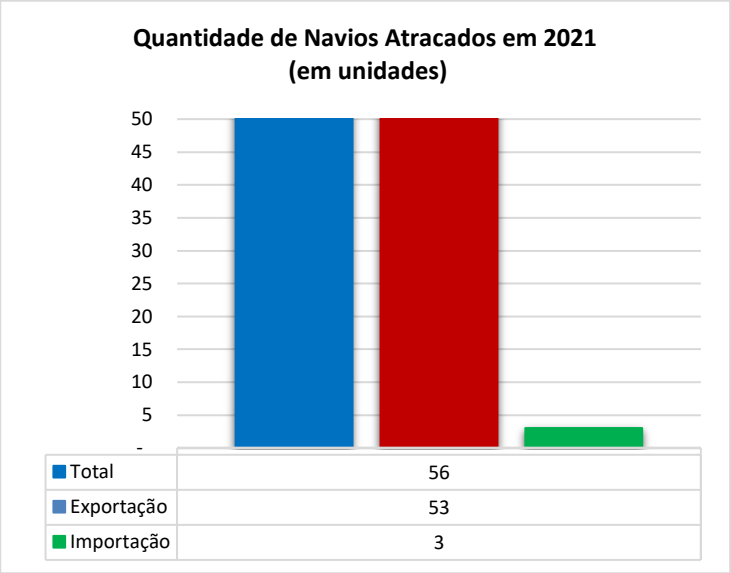
As movimentações de carga por navios no Porto de Santana em 2021continuaram predominantemente destinadas à exportação de produtos, representando cerca de 95% da carga total movimentada nessa modalidade. Nos gráficos a seguir, apresentamos a quantidade de carga movimentada nos sentidos de embarque e desembarque, bem como a quantidade de navios dedicados a essas operações, evidenciando essa realidade.

GRÁFICO 07 – Carga Movimentada em Navios em 2021



Total	2.121,568
Exportação	2.112,850
Importação	8,718

GRÁFICO 08 – Quantidade de Navios Atracados em 2021



No quadro a seguir, apresentamos uma síntese da nossa movimentação de longo curso, operações com navios, do ano de 2021, destacando a quantidade de carga movimentada mês a mês, e o total faturado proveniente dessas operações.

QUADRO 04 – Resumo da Movimentação de Navios - 2021

RESUMO DA MOVIMENTAÇÃO DE NAVIOS (2021)					
Mês	**Quantidade (unid)**	**Carga**	**Quantidade por carga (toneladas)**	**Quantidade de carga total (toneladas)**	**Valor Total Faturado**
Janeiro	3	Cavaco (eucalipto)	81.401,500	129.867,980	R$ 629.588,07
		Minério de Ferro	48.466,480		
Fevereiro	4	Cavaco (eucalipto)	84.063,600	132.309,174	R$ 668.010,85
		Minério de Ferro	44.938,657		
		Milho	3.306,917		
Março	5	Cavaco (eucalipto)	118.478,700	193.167,765	R$ 908.854,27
		Minério de Ferro	45.947,253		
		Soja	28.741,812		
Abril	6	Cavaco (eucalipto)	48.090,300	179.173,235	R$ 909.246,06
		Minério de Ferro	47.036,400		
		Soja	60.848,500		
		SPC	19.169,745		
		Trigo	4.028,290		
Maio	4	Cavaco (eucalipto)	42.911,700	170.034,360	R$ 757.129,14

		Minério de Ferro	97.573,826		
		Soja	29.548,834		
Junho	5	Cavaco (eucalipto)	90.410,800	191.893,894	R$ 850.588,68
		Minério de Ferro	49.010,850		
		Soja	32.476,844		
		SPC	19.995,400		
Julho	7	Cavaco (eucalipto)	89.001,100	250.592,782	R$ 1.188.117,89
		Minério de Ferro	136.241,032		
		SPC	25.350,650		
Agosto	5	Cavaco (eucalipto)	51.209,900	241.277,812	R$ 1.154.364,94
		Minério de Ferro	190.067,912		
Setembro	6	Cavaco (eucalipto)	82.593,700	204.006,324	R$ 1.408.447,14
		Fibra Óptica	1.382,365		
		Minério de Ferro	91.408,729		
		SPC	28.621,530		
Outubro	4	Cavaco (eucalipto)	41.748,400	148.822,963	R$ 683.140,12
		Minério de Ferro	94.759,703		
		SPC	12.314,860		
Novembro	5	Cavaco (eucalipto)	149.720,100	196.703,433	R$ 957.742,50
		Minério de Ferro	46.983,333		
Dezembro	2	Cavaco (eucalipto)	83.718,10	83.718,100	R$ 406.564,01
TOTAL	**56**	**-**	**-**	**2.121.567,822**	**R$ 10.521.793,67**

2.5. Indicação de sítio eletrônico em que estejam disponibilizadas as peças orçamentárias (Plano Plurianual - PPA, Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO e Lei Orçamentária Anual - LOA), bem como a demonstração da execução das metas e ações em cumprimento às leis orçamentárias vigentes, explicitando em que medida as ações foram executadas, os impactos dos resultados nos objetivos estratégicos da unidade, bem como as justificativas para a eventual não execução de ações ou não atingimento de metas.

Este item não se aplica a unidade, pois a CDSA não possui tais peças orçamentáriase não faz parte das peças do Município de Santana.

2.6. As Unidades Jurisdicionadas estaduais devem apresentar a demonstração da execução do plano de metas ou de ações em cumprimento ao PPA 2020-2023, fazendo um balanço de todos os anos de vigência do Plano e informando, por exemplo:

a) Resultados das ações planejadas, explicitando em que medida as ações foram executadas;

b) Justificativas para a não execução de ações ou não atingimento de metas, se for o caso;

c) Impactos dos resultados das ações nos objetivos estratégicos da unidade.

Este item não se aplica a unidade, pois a CDSA não possui tais peças orçamentárias e não faz parte das peças orçamentárias do Município de Santana.

3. Estrutura de Governança e Autocontrole da Gestão.

3.1 Estrutura Orgânica de Controle no âmbito da UJ.

Os principais órgãos de governança da Companhia Docas de Santana, formalmente constituídos e com atuação regular, são:

• **Assembléia Geral de Acionistas** – dirigida pelo Presidente do Conselho de Administraçãoou na sua ausência ou impedimento por quem a Assembléia escolher, onde dentre outras atribuições lhe compete tomar as contas dos administradores, examinar, discutir e votar as Demonstrações Financeiras, deliberar sobre a destinação do resultado do exercício e distribuição de dividendos, eleger os membros do Conselho de Administração, quando for ocaso, e do Conselho Fiscal, fixando-lhes a respectiva remuneração, assim como os honorários dos Diretores.

• **Conselho Fiscal –** Tem caráter permanente e é composto por 03 (três)membros titulares,indicados e nomeados pelo Chefe do Poder Executivo Municipal. As reuniões são mensais e, quando necessário, são realizadas reuniões conjuntas com o Conselho de Administração.

• **Conselho de Administração –** Composto por 07 (sete) membros, onde o Presidente da Empresa é membro efetivo deste colegiado, juntamente com outros seis membros representantes, sendo 03 (três) indicados e nomeados pelo Chefe do Poder Executivo Municipal, 02 (dois) indicados pelo Conselho de Autoridade Portuária, na forma estabelecida no art. 21, da Lei n° 12.815/13 e 01 (um) membro indicado pelo STTRANS.

• **Auditoria Interna –** Subordinada diretamente ao Conselho de Administração, visandoavaliar e conferir os processos administrativos, quanto ao cumprimento dos normativos legais internos e externos.

• **Diretoria Executiva –** É o órgão executivo de administração e representação, cabendo-lhe dentro da orientação traçada pela Assembleia Geral de Acionistas, assegurar o funcionamento regular da Companhia. É composta pela Presidência e mais duas diretorias: Diretoria Administrativa-Financeira e Diretoria Operacional. Realiza reuniões periódicas e sempre que houver necessidade para nivelar e decidir sobre os assuntos corporativos e definir estratégias concernentes ao negócio da Empresa.

3.2 Informações sobre o Sistema de Controle Interno.

a) Ambiente de controle:

- Está pautado na competência técnica e compromisso ético.

b) Avaliação de Risco:

- Em nível de processo

c) Atividades de Controle:

- Autorização (prevenção)
- Conciliação (detecção)
- Normatização interna (detecção)

d) Informação e Comunicação

- Formal, por meio do Sistema Interno de Comunicação
- Informal, por meio de conversas e encontros com os clientes internos.

e) Monitoramento

Se processa o monitoramento pela avaliação dos procedimentos administrativos executados pela empresa, verificando a efetividade dos mesmos, por meio de relatórios, leis e outros pertinentes ao caso.

3.3 Informações sobre Remuneração/Subsídio dos Administradores, Gestores e Membros de Mesa diretora, Membros da Diretoria Estatutária, do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal.

As remunerações dos membros da diretoria estatutária, do conselho de administração e do conselho fiscal são definidas pela Assembleia de Acionistas conforme determina o Estatuto Social da CDSA, sendo que a diretoria recebe remuneração mensal e os membros dos conselhos recebem jetons por reunião participada. Os valores de cada membro no exercício de 20 foram conforme quadro apresentado abaixo:

QUADRO 05 - **REMUNERAÇÃO DOS MEMBROS DA DIRETORIA E CONSELHEIROS**

REMUNERAÇÃO DOS MEMBROS DA DIRETORIA E CONSELHEIROS	
FUNÇÃO	**REMUNERAÇÃO**
DIRETOR PRESIDENTE	R$ 22.240,50
DIRETOR ADMINISTRATIO E FINANCEIRO	R$ 14.297,99
DIRETOR OPERACIONAL	R$ 14.297,99
CONSELHEIRO DO CONSAD	R$ 1.955,00
CONSELHEIRO DO CONFIS	R$ 1.955,00

3.4 Informações sobre a Estrutura e Atividade do Sistema de Correição.

Vinculada à Presidência da CDSA, de acordo com o Regimento Interno, compete à Corregedoria:

I. Receber as reclamações e denúncias de qualquer interessado, relativas aos colaboradores da CDSA;

II. Determinar o processamento das reclamações;

III. Realizar sindicâncias, inspeções e correições, quando houver fatos graves ou relevantes que as justifiquem;

IV. Elaborar e apresentar relatórios referentes ao conteúdo próprio de suas atividades de correição, inspeção e sindicância;

V. Realizar abertura de Processos Administrativos Disciplinares (PAD), nos casos em que houver necessidade, devendo obedecer todos os procedimentos legais;

VI. Expedir instruções, provimentos e outros atos normativos para o funcionamento dos serviços da Corregedoria;

VII. Executar e fazer executar as normas e deliberações do Conselho de Administração relativas à matéria de sua competência;

VIII. Dirigir-se, relativamente às matérias de sua competência, às autoridades judiciárias e administrativas e a órgãos ou entidades, assinando a respectiva correspondência;

IX. Promover reuniões e sugerir, ao Presidente, a criação de mecanismos e meios para a coleta de dados necessários ao bom desempenho das atividades da Corregedoria;

X. Promover reuniões periódicas para estudo, acompanhamento e sugestões na atividade correcional.

3.5 Informações quanto ao Cumprimento da Ordem Cronológica de Pagamentos.

Através da Diretoria Administrativa Financeira, realizou os pagamentos das obrigações, relativas ao fornecimento de bens, locações e prestação de serviços, seguindo a estrita ordem cronológica das datas de suas exigibilidades, nos termos do art. 5º da Lei nº 8.666/93, salvo quando presentes razões legais de ordem financeira ou de ordem operacional. Destaca-se que a Auditoria Interna procede ao controle frequente da conformidade documental dos processos de pagamento.

3.6 Informações quanto à Publicação em Sítio Eletrônico Oficial da Ordem Cronológica de Pagamento.

As publicações de ordem cronológica seguem no sitio da Companhia Docas de Santana conforme endereço: http://www.docasdesantana.com.br/transparencia/despesas.php

3.7. Informações sobre indicadores de transparência entre outros indicadores de gestão constantes ou não do módulo de monitoramento e avaliação de programas de governo do Sistema Integrado de Planejamento e Administração Financeira do Estado - SIAFE.

Não se aplica. A CDSA não utiliza o Sistema Integrado de Planejamento e Administração Financeira do Estado - SIAFE.

3.8. Informações sobre a implantação do Sistema Integrado de Gestão Administrativa - SIGA, instituído pelo Decreto estadual 3.313, de 15 de setembro de 2016.

Não se aplica. A CDSA não utiliza o Sistema Integrado de Gestão Administrativa – SIGA.

4. Programação e Execução da Despesa Orçamentária e Financeira.

Não se aplica, pois a CDSA é uma empresa pública municipal com autonomia administrativa, orçamentária e financeira, não está inserida nas peças orçamentárias do município de Santana.

4.1 Relação dos Programas do Plano Plurianual – PPA.

Não se aplica, pois a CDSA é uma empresa pública municipal com autonomia administrativa, orçamentária e financeira, não está inserida nas peças orçamentárias do município de Santana.

4.2 Relação das Ações da Lei Orçamentária Anual – LOA.

Não se aplica, pois a CDSA é uma empresa pública municipal com autonomia administrativa, orçamentária e financeira, não está inserida nas peças orçamentárias do município de Santana.

4.3 Demonstração e Análise do Desempenho na Execução Orçamentária e Financeira.

Não se aplica, pois a CDSA é uma empresa pública municipal com autonomia administrativa, orçamentária e financeira, não está inserida nas peças orçamentárias do município de Santana.

5. Tópicos Especiais da Execução Orçamentária e Financeira.

5.1 Informações sobre o reconhecimento de passivos por insuficiência de créditos ou recursos.

Não houve ocorrência de reconhecimento de passivos por insuficiência de créditos ou recursos no exercício de 2021.

5.2 Informações sobre os saldos de Restos a Pagar e de Despesas de Exercícios Anteriores.

A Companhia Docas de Santana por ser uma empresa pública independente não possui saldo de restos a pagar uma vez que todo dia 31 de dezembro do exercício os orçamentos são zerados e reiniciados no exercício seguinte.

No que se refere às despesas de exercícios anteriores, a CDSA iniciou em agosto de 2021 o pagamento de dissídio coletivo referente a reajustes de exercícios anteriores para seus funcionários, compreendendo o período de junho de 2015 a dezembro de 2020, conforme Processo TRT-8 nº 0000624-12.2017.5.08.0000.

5.3 Informações sobre transferências de Recursos Mediante Convênios.

Não se aplica. Companhia Docas de Santana não realizou nenhuma transferência mediante Convênios em 2021.

5.4 Utilização de Contas Bancárias e Concessão de Suprimento de Fundos.

A CDSA realiza suas movimentações financeiras através das contas da Caixa Econômica, agência 3102, conta corrente 0658-8 e a conta corrente do Banco do Brasil nº 13157-1, agência 3364-4. Para investimentos a CDSA possui uma conta apenas no Banco do Brasil sendo na agência 3364-4, conta corrente 22.746-3.

5.5 Relação de Contratos de Operações de Créditos.

Não se aplica, pois a CDSA não possui contratos de operações de crédito.

5.6 Informações sobre Gestão de Precatórios.

Não se aplica. A CDSA não possui precatórios

6. Gestão de Pessoas, Terceirização de Mão de Obra e Custos Relacionados.

6.1 Informação sobre a estrutura de Pessoal.

a) Demonstração da Estrutura de Pessoal

A CDSA possui em seu quadro de pessoal empregados públicos admitidos através de concurso público e cargos e cargos comissionados em conformidade o art. 37, II, da Constituição Federal que determina que 'a investidura em cargo ou emprego público depende de aprovação prévia em concurso público de provas ou de provas e títulos, ressalvadas as nomeações para cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração. No quadro abaixo apresentamos o quantitativo de pessoal até 31 de dezembro de 2021:

QUADRO 06 – Quadro de Pessoal Por Natureza Jurídica

ITEM	CATEGORIA	Nº DE SERVIDORES	% DE SERVIDORES
1	SERVIDORES EFETIVOS	29	55,77
2	COMISSIONADOS SEM VINCULO	13	25,00
3	COMISSIONADOS COM VINCULO	9	17,31
4	ESTAGIÁRIOS	1	1,92
TOTAL		**52**	**100**

b) Discriminação em valores globais da despesa de pessoal da unidade e sua evolução nos últimos 3 anos, classificados de acordo com a natureza dos vínculos jurídicos previstos na estrutura.

EXERCÍCIOS					
2019		**2020**		**2021**	
R$	6.173.774,62	R$	5.992.371,66	R$	9.431.046,97

O Aumento significativo no exercício de 2021 se deu não somente pelo reajuste salarial no percentual de 9,5% em janeiro de 2021, um reajuste de 3,044% em junho de 2021 como também o início do pagamento de valores retroativos de dissídio coletivo referentes aos reajustes salariais desde junho de 2015, conforme Processo TRT-8 nº 0000624-12.2017.5.08.0000, os quais foram negociados e parcelados em 24 parcelas com início da primeira parcela em agosto de 2021.

c) Composição do quadro de servidores inativos e pensionistas.

A CDSA não possui quadro de servidores inativos ou pensionistas.

d) Providências adotadas para identificar eventual acumulação remunerada de cargos, funções e empregos públicos;

A CDSA adota a medida de solicitação ao empregado, ainda na fase de contratação, uma declaração assinada pelo mesmo afirmando não acumulação de vínculos.

e) Providências adotadas nos casos identificados de acumulação remunerada de cargos, funções e empregos públicos, nos termos do art. 135 da Lei nº 066/1993.

Caso o empregado não apresente a declaração não será contratado pela CDSA.

f) Informações sobre a gestão de pessoas praticadas na unidade, indicando as iniciativas ou atividades relacionadas à seleção, capacitação, remuneração motivação e avaliação de pessoal;

A CDSA ainda não possui gestão de pessoas voltadas para a seleção, remuneração motivação ou avaliação de pessoal. No que se refere a capacitação, a mesma não possui um plano de capacitação a ser executado, as capacitações são executadas de acordo com a solicitação dos setores e disponibilidade financeira para essas atividades.

g) Indicadores gerenciais sobre recursos humanos.

A Companhia Docas de Santana não possui indicadores gerenciais sobre recursos humanos.

h) Informações mensais das retenções previdenciárias e fiscais sobre a folha de pagamento.

QUADRO 07 - Retenções Previdenciárias e Fiscais sobre Folha de Pagamento 2021

Retenções Previdenciárias e Fiscais sobre Folha de Pagamento 2021		
Mês	**INSS**	**IRRF**
jan/21	R$ 32.133,89	R$ 35.971,30
fev/21	R$ 28.536,11	R$ 36.681,62
mar/21	R$ 31.190,39	R$ 39.353,28
abr/21	R$ 31.402,89	R$ 39.960,05
mai/21	R$ 32.448,38	R$ 40.714,42
jun/21	R$ 33.775,18	R$ 42.093,23
jul/21	R$ 35.256,53	R$ 48.389,16
ago/21	R$ 37.528,79	R$ 43.302,69
set/21	R$ 28.024,52	R$ 41.698,16
out/21	R$ 37.711,42	R$ 48.810,70
nov/21	R$ 38.137,15	R$ 53.164,84
dez/21	R$ 39.748,57	R$ 48.543,41
Total	**R$ 405.893,82**	**R$ 518.682,86**

6.2 Contratos Administrativos, Terceirização de mão de obra e Estagiários.

A CDSA manteve 03 (três) estagiários e 01 (uma) menor aprendiz através do contrato nº 008/2021-CDSA/CIEE. Quanto à prestação de serviços de terceirizados, foram 11 (onze) terceirizados conforme contrato nº 04/2020-CDSA/FENIX. A CDSA não possui servidores contratados através de contrato administrativo.

6.3. Informações sobre a necessidade de realização de concurso público nos diversos níveis de trabalho da administração.

A CDSA possui um processo em andamento para a realização de concurso público para a efetivação de guardas portuários e operador de máquinas, uma vez que o quadro de guardas portuários vem reduzindo bastante devido à baixa de servidores que passaram em outros concursos.

7. Gestão do patrimônio mobiliário e imobiliário

7.1 Informações sobre a gestão da frota de veículos próprios e locados de terceiros, inclusive sobre as normas que regulamentam o uso da frota e os custos envolvidos.

A Companhia Docas de Santana, possui uma frota própria de quatro veículos, onde a manutenção preventiva e corretiva é realizada na própria empresa, pois possui em seu quadro de funcionários um mecânico para realização dessas atividades (chefe da seção de manutenção e equipamentos).

A condução dos veículos é realizada pelos motoristas e operadores de equipamentos, servidores do quadro da companhia.

QUADRO 08 – Relação de Veículos da CDSA

VEÍCULO	PLACA	ANO
TOYOTA HILUX	NET 9200	2007
TOYOTA HILUX	NFB 1578	2009
FIAT DUCATO AMBULANCIA	NEP 2544	2011
FORD FOCUS	NEQ 6809	2012

7.2 Informações sobre a gestão do patrimônio imobiliário próprio que esteja sob a responsabilidade da unidade e dos imóveis locados de terceiros.

As CDSA não possui imóveis locados à terceiros.

7.3 Relação de prédios alugados para uso da UJ, identificado pelo menos a finalidade da locação, valor mensal e anual, índice de reajuste, vigência do contrato, locador.

As CDSA não possui imóveis locados de terceiros.

7.4 Relação de controle de aquisição dos bens patrimoniais.

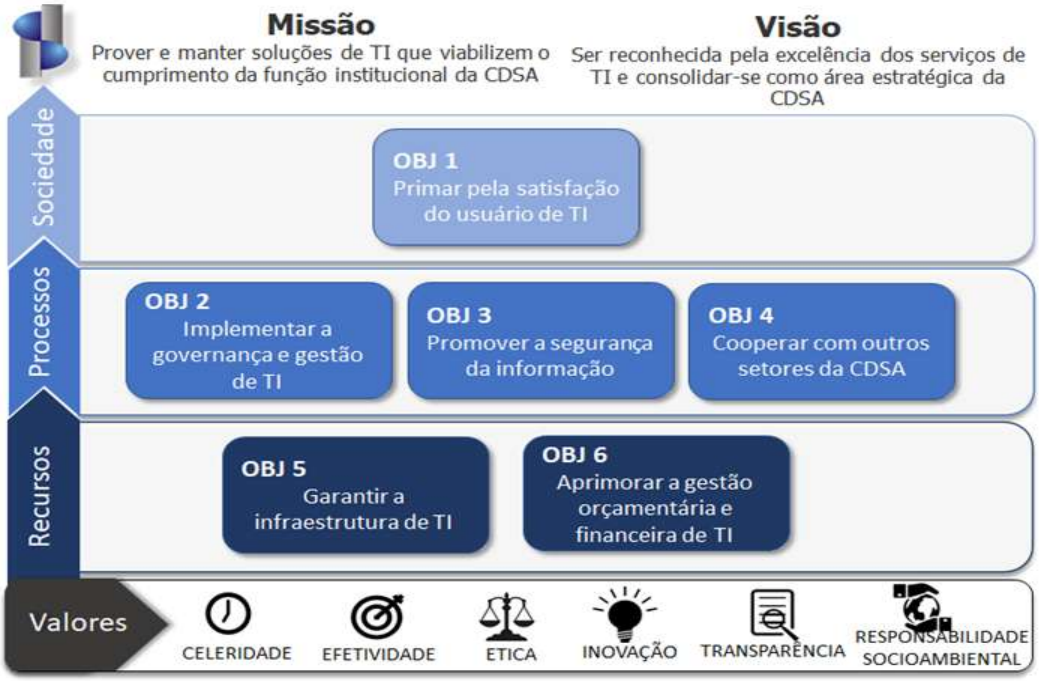
O controle patrimonial (compra,doação,incorporação) é feita através de planilhas de controle onde o patrimônio e identificado com o numero patrimonial atualmente na sequência 001 a 1029 através de plaquetas de identificação com logotipo da CDSA.

7.5 Relação de bens de natureza permanente, identificando os móveis, imóveis, industriais e semoventes, incorporados e baixados do patrimônio.

Foram anexadas as planilhas de patrimônio próprio da companhia Docas de Santana (CDSA) juntamente com os patrimônios cedidos através de termo de delegação da companhia Docas do Pará (CDP). (Anexo 10)

8. Gestão de Tecnologia da Informação.

Plano Estratégico de Tecnologia da Informação – PETI: é um processo de formulação de estratégias organizacionais no qual se busca a inserção da organização e de sua missão no ambiente em que está atuando. Busca-se potencializar os resultados positivos da organização e reduzir seus pontos fracos, com foco nos princípios de eficiência, eficácia e efetividade.



Nesse contexto, o Plano Estratégico de Tecnologia da Informação (PETI) insere-se buscando o alcance dos objetivos e estratégias da CDSA por meio da definição de objetivos, indicadores e metas de TI alinhados ao Planejamento Estratégico Institucional.

Para a formulação do PETI, utilizou-se a metodologia Balanced Scorecard (BSC), que permite converter as estratégias em objetivos definidos e mensuráveis. O BSC permite uma visão integrada da organização, possibilitando que o desempenho seja monitorado e avaliado.

O processo elaboração do PETI compreendeu as seguintes etapas:

- Definição da missão, visão e valores;
- Diagnóstico da situação atual utilizando a técnica análise SWOT;
- Definição dos objetivos estratégicos;
- Alinhamento entre os objetivos de TI e os objetivos da CDSA;
- Construção do mapa estratégico de TI;

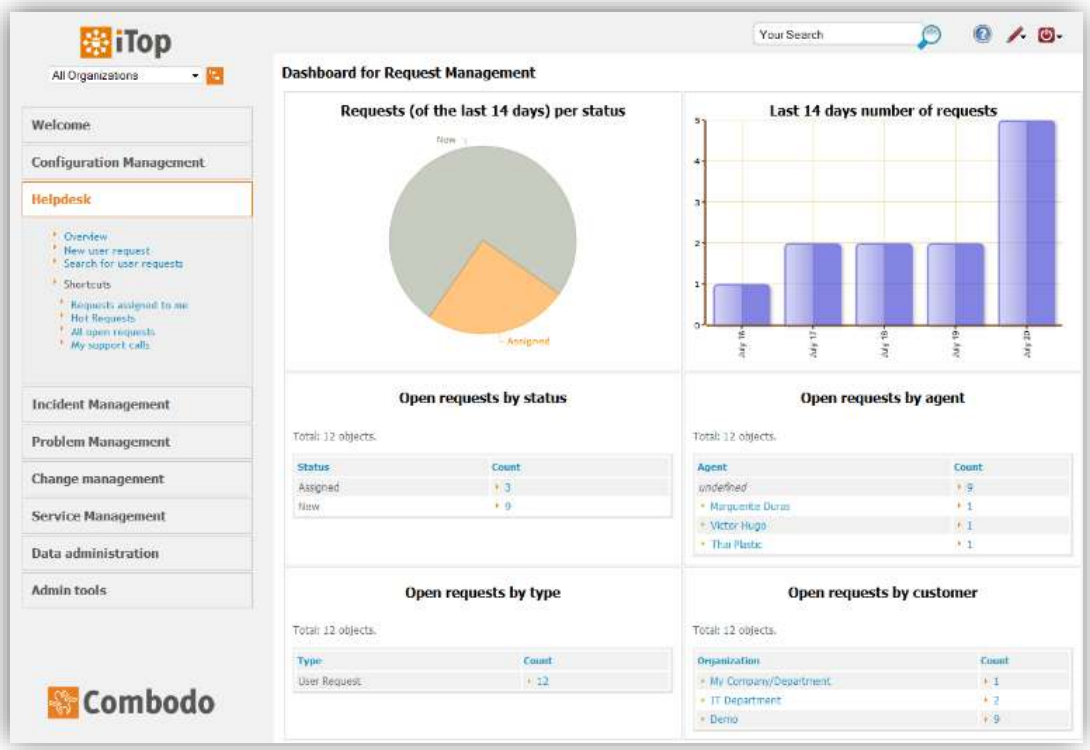
- Definição dos indicadores e metas.

O PETI, através dos seus objetivos estratégicos, direciona a definição e planejamento das ações e projetos, de maneira a monitorar a sua contribuição para a instituição e a sociedade. Terá vigência para o período de 2020 a 2024, permitindo revisões anuais ou sempre que necessário objetivando atingir suas metas.

Projetos Realizados

Central de Serviços de TI

A Central de Serviços de TI serve como ponto primário de envolvimento entre os usuários e o departamento de TI. De acordo com a ITIL, a Central de Serviços é o ponto único de contato (SPOC) entre o provedor de serviços (TI) e os usuários para atividades cotidianas. Uma central de serviços típica gerencia incidentes (interrupções de serviço) e as solicitações de serviço (tarefas de rotina relacionadas ao serviço) juntamente com a comunicação do usuário para coisas como paralisações e mudanças planejadas dos serviços. Uma central de serviços normalmente tem um escopo amplo e é projetada para oferecer ao usuário um lugar único para atender a todas as suas necessidades de TI. Por causa disso, a Central de Serviços tem um papel crucial para facilitar a integração dos processos de negócios com o ecossistema de tecnologia e a estrutura mais ampla do gerenciamento de serviços.



Para dar suporte a Central de Serviço de TI, foi implementada o sistema iTop, software gratuito, por ser baseada na linguagem de programação conhecida pela equipe de TI-CDSA e ser projetado com base nas boas práticas da ITIL, com os recursos de Gerenciamento de: incidentes, cumprimento de Requisição, Problemas, Mudança, Configuração de Itens e Base de conhecimento.

Processos de gerenciamento de TI

O processo de gerenciamento da central de serviços, garante o funcionamento do serviço de atendimento aos usuários de sistema informatizados da Companhia Docas de Santana - CDSA, dentro dos parâmetros de garantia de suporte de serviço previstos pelo modelo de referência ITIL (Information Technology Infrastructure Library).

Em consonância com este modelo foi criado um ponto único de contato para todos os usuários da área de T.I para tratamento dos incidentes e requisições de serviçocom o intuito de ser um facilitador na restauração da operação normal do serviço, com mínimo de impacto possível ao negócio.

Portanto, para uma melhor prestação de serviços de T.I todos os níveis acordados de serviços e prioridades de negócio passaram a ser registrados e gerenciando por meio de ferramentas de softwares especializadas.

Gerenciamento de Incidentes

O gerenciamento de incidentes coordena os recursos de TI e seus esforços para restaurar o mais rápido possível um serviço após ocorrer falha. É um processo essencial para reduzir a indisponibilidade (downtime).

O propósito do gerenciamento de incidente é restaurar a operação normal do serviço o mais rápido possível e minimizar o impacto adverso sobre as operações da CDSA, assegurando assim que os níveis acordados de qualidade sejam mantidos. "A operação normal dos serviços" é definida como um estado operacional, onde os serviços e Item de configuração - ICs ficam operando dentro dos seus níveis de serviço (ANS) e níveis operacionais (ANO)acordados.

Se ocorrer uma interrupção ou uma redução da qualidade no serviço (por exemplo, lentidão no acesso ao serviço), é o processo gerenciamento de incidente que entrará em ação para restaurar o serviço para sua operação normal. Qualquer situação anormal no serviço pode se reportado pelos usuários ou até mesmo pela própria pessoa de suporte da TI-CDSA. Este processo contempla passos necessários para lidar com incidentes que podem ocorrer a qualquer momento. É um processo imprescindível para sustentar a garantia de um serviço.

Cumprimento de Requisições

Dentro do estágio de Operação de serviço, o processo Cumprimento de requisição coordena as requisições de rotina feitas por usuários da CDSA para obter serviço padrão;

O cumprimento de requisições é o processo responsável por gerenciar o ciclo de vida de todas as requisições de serviços feitas pelos usuários de TI. É importante que haja um processo sistemático e eficiente para lidar com todos os tipos de requisição de serviços.

Gerenciamento de Mudança

O gerenciamento de mudanças garante que as mudanças de TI sejam registradas, avaliadas e autorizadas e, em seguida, implementadas no ambiente de produção de forma controladas.

O Processo de Gerenciamento de Mudanças é responsável por garantir que métodos e procedimentos padronizados sejam utilizados para avaliar, aprovar, implantar e revisar todas as

mudanças na infraestrutura e desenvolvimento de TI de maneira eficiente, a fim de minimizar o impacto relacionado aos serviços e seus usuários.

Gerenciamento de Problemas

O gerenciamento de problemas fornece uma abordagem sistemática para identificar e diagnosticar a causa raiz de incidentes.

Este processo tem como propósito gerenciar todo o ciclo de vida de problemas relacionados aos serviços prestados pela área de TI, com o intuito de prevenir a ocorrência de incidentes e problemas resultantes, eliminar incidentes recorrentes e minimizar o impacto de incidentes inevitáveis.

Gerenciamento de Ponto Eletrônico

O Processo do Ponto Eletrônico é responsável por garantir que métodos e procedimentos padronizados sejam utilizados para manter em funcionamento do equipamento de registros de entrada e saída dos colaboradores da CDSA.

Atualização do Site Institucional do CDSA

O portal da CDSA teve seu conteúdo atualizado e aprimorado através de solicitações realizadas na central de serviços, foram criados procedimentos para analisar as solicitações e viabilizá-las. Foram inseridas novas funcionalidades no site da CDSA, principalmente na categoria Licitação com a finalidade de torná-la mais transparente e intuitiva.

Upgrade de servidor

O servidor principal da CDSA foi atualizado tanto em software quanto em hardware para atender satisfatoriamente as necessidades da empresa e garantir um prolongamento da vida útil do equipamento. Dentre os principais benefícios do upgrade, cito: Aumento de desempenho, Aumento na capacidade de armazenamento e atualização de sistema operacional.

Licenciamento dos Sistemas Operacionais dos servidores

A licença dos sistemas operacionais tem papel fundamental na correta utilização e manutenção da infraestrutura de aplicativos, redes e serviços, pois somente com o sistema operacional licenciado é possível ter as principais atualizações de correções, como: segurança, performance, dentre outras inerentes ao sistema.

Troca da solução de segurança Anti-Malware

A segurança da informação e um quesito indispensável para o negocio e o setor de T.I da CDSA que tem visão diferenciada sobre esse quesito instalou em seus equipamentos computacionais uma solução de segurança corporativa líder de mercado(antivírus Kaperskyendpoint), afim de blindar todo parque computacional de possíveis ameaças, como: Malware, ransoware e hackers.

Melhoria dos equipamentos dos usuários

A T.I-CDSA utiliza a tecnologia para gerar negócios e atender seus clientes (Usuários) visando facilitar a jornada de trabalho de seus colaboradores. Por esse motivo, modernizou todo o parque computacional com equipamentos de última geração para manter a qualidade dos recursos e serviços, e futuras demandas dos usuários.

O setor de TI ganha cada vez mais importância. Mas como saber se os usuários finais (clientes ou funcionários da organização) estão se beneficiando das tecnologias adotadas em seu negócio? A maneira mais simples para medir isso é instituindo uma pesquisa de satisfação dos usuários.

Instalação de PABX

Devido a necessidade de modernização do sistema de telefonia fixa da CDSA, o setor de Tecnologia da informação programou a instalação de um digitronco E1 (PABX), o qual melhorou significada mente o serviço de telefonia, pois as ligações que antes eram analógicas passaram a ser digitais, resolvendo assim, os problemas que haviam de comunicação, como: Ligações com ruídos e indisponibilidade do serviço de telefonia. Outro ponto relevante foi a redução do valor pago nas faturas como podemos observar no gráfico abaixo:

Instalação de WIFI-Livre

A presença contínua da web na nossa vida deixou de ser algo comum para se tornar um grande diferencial ficar conectado passou a ser algo imprescindível para troca de informações e contatos. Pensando nisso a T.I- CDSA instalou 3 pontos de acesso wi-fi que abrange todo prédio administrativo da Companhia docas de Santana seguindo as tendências (IOT) internet das coisas.

Instalação de Fibra Ótica DTI/G1

A comunicação entre a sala de T.I e a guarita(G1) e considerada pelo setor de T.I um fator crítico de segurança e afim de sanar os vários problemas de comunicação entre esses locais foi instalado um cabeamento de fibra óptica que solucionou tais problemas e trouxe uma melhoria de desempenho na comunicação com os diversos equipamentos a eles conectados, como: Câmera de monitoramento, catracas de controle de acesso, switchs, dentre outros.

Livro de Ocorrência digital

A T.I-CDSA disponibilizou para guarda portuária uma ferramenta digital de Ocorrência para facilitar o trabalho de registros diários de ocorrência que antes eram feitas de forma totalmente manual trazendo para o setor de segurança um aumento de produtividade na execução desta atividade.

Instalação do RouterBoard

A segurança da informação é fator importante para o negócio, com isso, a equipe de T.I da CDSA instalou em seu ambiente de rede o RouterBoard (Mikrotik) que contém recursos de segurança de redes avançados responsáveis por monitorar todo o tráfego de entrada e saída de informações da sua rede, permitindo acessos ou bloqueando tráfegos específicos, de acordo com definição das regras estabelecidas pela equipe de T.I – CDSA.

Resultados

As métricas aqui presentadas são partes do Plano Estratégico de TI e dos processos de gestão implementados no ano de 2021 estáveis.

PETI

Primar pela Satisfação do Usuário de TI

O objetivo desta métrica e garantir a satisfação dos usuários de TI com a disponibilização e manutenção de soluções e serviços de TI que atendam às suas necessidades.

Houve um total de 303 chamados à Central de Serviços de TI, onde 124 foram incidentes e 178 requisições, e a satisfação do usuário atingiu 100% de satisfação como pode ser visto no gráfico.



Implementar a Governança e Gestão de TI

O objetivo desta métrica é implantar mecanismos de governança de TI para minimizar os riscos, otimizar a aplicação de recursos e garantir o alinhamento com a governança corporativa utilizando as melhores práticas do mercado. Para isso foram implantados seis processos de gestão que podem ser acessados no endereço eletrônico do departamento de TI: http://dticdsa.online/index.php/processos;



Promover a Segurança da Informação

O objetivo desta métrica é garantir a integridade, disponibilidade e confidencialidade das informações da CDSA de acordo com normas e procedimentos específicos de segurança da informação.

Conforme a imagem abaixo, que lista a quantidade de incidente registrado por tipo, não houve incidente de segurança.



Quantidade de incidente registrado por tipo

Total: 124 objetos.

Nome Sub-categoria serviço	Contagem
Problemas de telefone?	5
Problemas de rede?	9
Problemas com a Internet?	16
Problema para usar?	1
Problema no Equipamento?	33
Problema de senha	2
Problema de Impressão?	28
Problema com Periferico?	3
Problema com E-mail	5
Problema com aplicativo?	21
O SO está com Falha?	1

Cooperar com outros setores da CDSA

O objetivo desta métrica é atuar em parcerias com os setores da CDSA para alcançar objetivos comuns, racionalizando recursos disponíveis.

Foram realizados duas importantes cooperação: a implementação da Central de Serviços de TI e a Ocorrência Digital, o qual demostra a eficiência da TI que passou a meta em 100%.



Garantir a Infraestrutura de TI

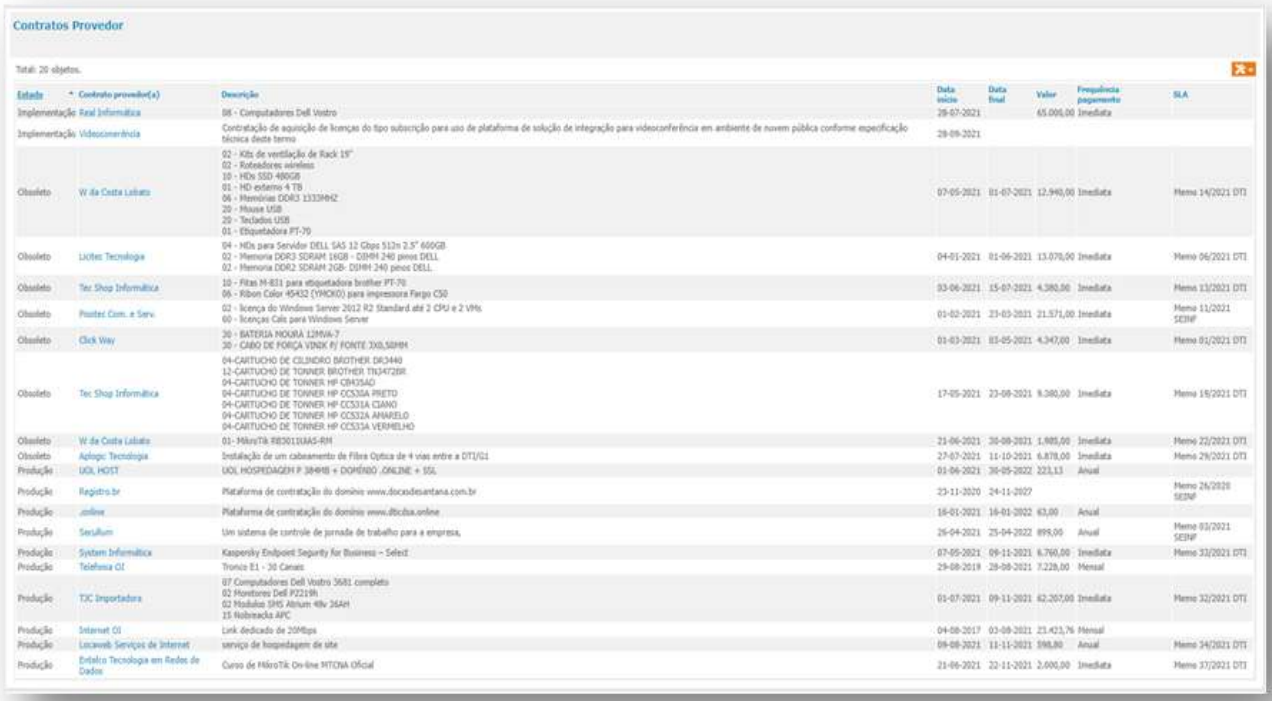
O objetivo desta métrica é adequar e atualizar a infraestrutura de TI a fim de suportar as necessidades do negócio e a execução da estratégia.

- Troca do cabeamento de fibra TI/G1;
- Aumento de memória RAM do servidor;
- Instalação de novos HDs e configuração de RAID 10;
- Instalação módulo de bateria para os nobreaks do armário de telecomunicação;
- Habilitação dos ramais telefônicos da CDSA;
- Instalação de roteador de borda;

Aprimorar a Gestão Orçamentária e Financeira

O objetivo desta métrica é garantir que o orçamento destinado à área de TI viabilize a execução da estratégia da CDSA e que seja executado de modo eficiente e transparente.

Através da plataforma da central de serviços de TI, o controle das aquisições foi aprimorado e permite de forma gerencial, o acompanhamento de forma eficiente como podemos observar na tabela.



Contratos Provedor

Total: 20 objetos.

Estado	Contrato provedor(a)	Descrição	Data início	Data final	Valor	Frequência pagamento	SLA
Implementação	Real Informática	08 - Computadores Dell Vostro	28-07-2021		65.000,00	Imediata	
Implementação	Videoconferência	Contratação de aquisição de licenças do tipo subscrição para uso de plataforma de solução de integração para videoconferência em ambiente de nuvem pública conforme especificação técnica deste termo	28-09-2021				
Obsoleto	W da Costa Lobato	02 - Kits de ventilação de Rack 19" 02 - Roteadores wireless 10 - HDs SSD 480GB 01 - HD externo 4 TB 06 - Memórias DDR3 1333MHZ 20 - Mouse USB 20 - Teclados USB 01 - Etiquetadora PT-70	07-05-2021	01-07-2021	12.940,00	Imediata	Memo 14/2021 DTI
Obsoleto	Licitec Tecnologia	04 - HDs para Servidor DELL SAS 12 Gbps 512n 2.5" 600GB 02 - Memoria DDR3 SDRAM 16GB - DIMM 240 pinos DELL 02 - Memoria DDR2 SDRAM 2GB- DIMM 240 pinos DELL	04-01-2021	01-06-2021	13.070,00	Imediata	Memo 06/2021 DTI
Obsoleto	Tec Shop Informática	10 - Fitas M-831 para etiquetadora brother PT-70 06 - Ribon Color 45432 (YMCKO) para impressora Fargo C50	03-06-2021	15-07-2021	4.380,00	Imediata	Memo 13/2021 DTI
Obsoleto	Pointec Com. e Serv.	02 - licença do Windows Server 2012 R2 Standard até 2 CPU e 2 VMs 60 - licenças Cals para Windows Server	01-02-2021	23-03-2021	21.571,00	Imediata	Memo 11/2021 SEINF
Obsoleto	Click Way	20 - BATERIA MOURA 12MVA-7 20 - CABO DE FORÇA VINIK P/ FONTE 3XD,5MM	01-03-2021	03-05-2021	4.347,00	Imediata	Memo 01/2021 DTI
Obsoleto	Tec Shop Informática	04-CARTUCHO DE CILINDRO BROTHER DR3440 12-CARTUCHO DE TONNER BROTHER TN3472BR 04-CARTUCHO DE TONNER HP CB435AD 04-CARTUCHO DE TONNER HP CC530A PRETO 04-CARTUCHO DE TONNER HP CC531A CIANO 04-CARTUCHO DE TONNER HP CC532A AMARELO 04-CARTUCHO DE TONNER HP CC533A VERMELHO	17-05-2021	23-08-2021	9.380,00	Imediata	Memo 19/2021 DTI
Obsoleto	W da Costa Lobato	01- MikroTik RB3011UiAS-RM	21-06-2021	30-08-2021	1.985,00	Imediata	Memo 22/2021 DTI
Obsoleto	Aplogic Tecnologia	Instalação de um cabeamento de Fibra Optica de 4 vias entre a DTI/G1	27-07-2021	11-10-2021	6.878,00	Imediata	Memo 29/2021 DTI
Produção	UOL HOST	UOL HOSPEDAGEM P 384MB + DOMÍNIO .ONLINE + SSL	01-06-2021	30-05-2022	123,13	Anual	
Produção	Registro.br	Plataforma de contratação do domínio www.docadesantana.com.br	23-11-2020	24-11-2027			Memo 26/2020 SEINF
Produção	.online	Plataforma de contratação do domínio www.dtcdsa.online	16-01-2021	16-01-2022	63,00	Anual	
Produção	Secullum	Um sistema de controle de jornada de trabalho para a empresa,	26-04-2021	25-04-2022	899,00	Anual	Memo 03/2021 SEINF
Produção	System Informática	Kaspersky Endpoint Segurity for Business – Select	07-05-2021	09-11-2021	6.760,00	Imediata	Memo 32/2021 DTI
Produção	Telefonia OI	Tronco E1 - 30 Canais	29-08-2019	28-08-2021	7.228,00	Mensal	
Produção	TJC Importadora	07 Computadores Dell Vostro 3681 completo 02 Monitores Dell P2219h 02 Modulos SMS Atrium 48v 26AH 15 Nobreacks APC	01-07-2021	09-11-2021	62.207,00	Imediata	Memo 32/2021 DTI
Produção	Internet OI	Link dedicado de 20Mbps	04-08-2017	03-08-2021	23.423,76	Mensal	
Produção	Locaweb Serviços de Internet	serviço de hospedagem de site	09-08-2021	11-11-2021	598,80	Anual	Memo 34/2021 DTI
Produção	Entelco Tecnologia em Redes de Dados	Curso de MikroTik On-line MTCNA Oficial	21-06-2021	22-11-2021	2.600,00	Imediata	Memo 37/2021 DTI

Gerenciamento da Central de Serviços de TI

Quantidade de chamados realizados no período.





Gerenciamento de Incidentes

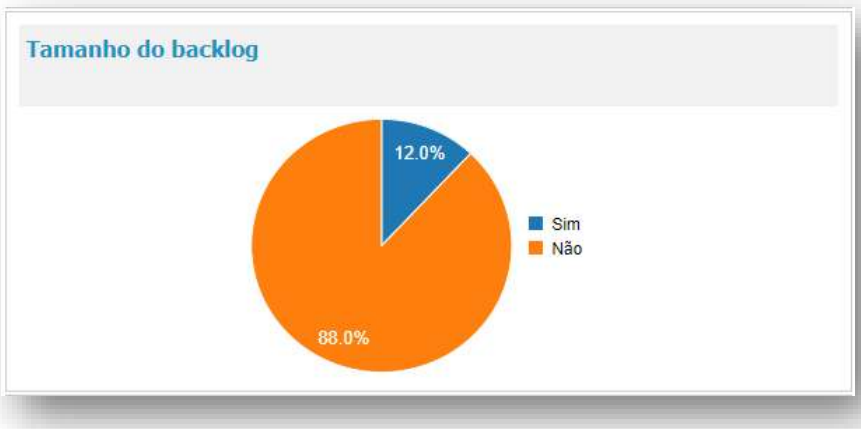
Tempo médio para resolução de incidentes.

Em 88,8 % dos chamados, a equipe de TI, está restaurando a operação normal em até 12 horas após seu registro com podemos ver no gráfico.



Tamanho do backlog

Tamanho de Backlog é uma “pilha de pedidos” em espera e que estão com o SLA vencido. Do total de incidentes aberto, temos 12% destes que ficaram em espera aguardando Acordo de Nível Operacional – SLO, por exemplo: aquisição.



Cumprimento de Requisições

Percentual de requisições de serviços não cumpridas dentro do ANS.

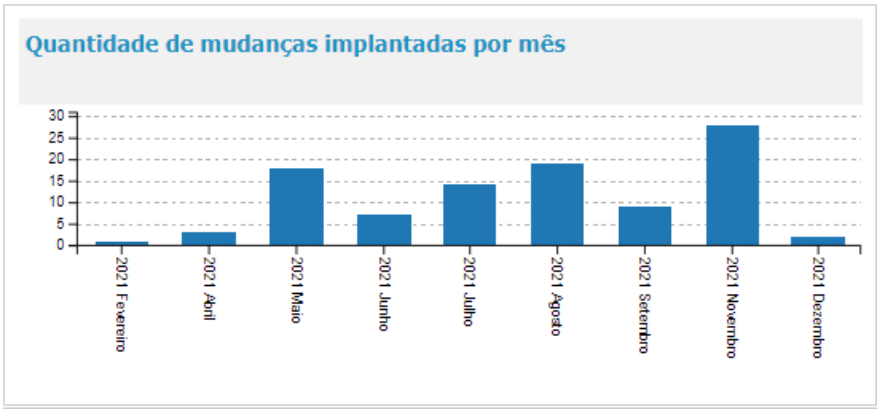


Percentual de requisições de serviço por tipo



Gerenciamento de Mudanças

Quantidade de mudanças implantadas por período



Percentual de mudanças do tipo

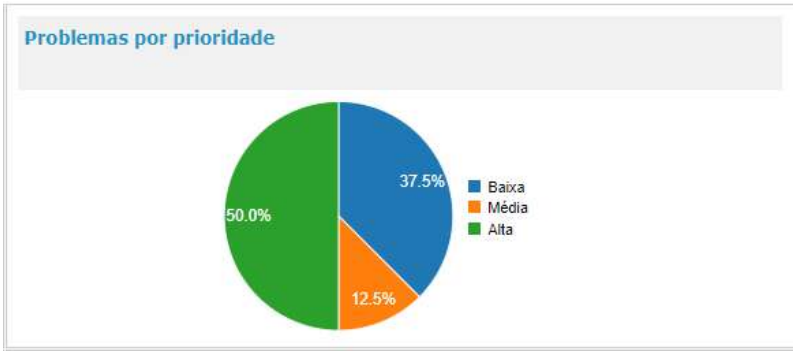


Gerenciamento de Problemas

Quantidade de problemas registrados.



Percentual de problemas por prioridade.



9. Gestão do Uso dos Recursos Renováveis e Sustentabilidade Ambiental

9.1 Informações quanto à adoção de critérios de sustentabilidade ambiental na aquisição de bens e na contratação de serviços ou obras.

Não há implementada essa política de Licitação sustentável na Companhia Docas de Santana, devido a compreensão do tema, Dessa forma, iremos sugerir a criação de Norma interna especifica de inclusão de critérios sustentáveis nas licitações, onde esclarecerá em qual etapa dos trâmites internos de uma licitação os critérios serão incluídos.

9.2 Informações sobre medidas adotadas para a redução de consumo próprio de papel, energia, elétrica e água.

a) Detalhamento da política adotada pela unidade para estimular o uso racional desses recursos.

A CDSA adota as seguintes medidas objetivando a redução do consumo de energia, com conscientização dos trabalhadores pela comunicação visual (cartazes e avisos) nos ambientes quanto desligamento dos equipamentos e outros aparelhos e interruptores, substituição de aparelhos de ar

condicionado convencionais por equipamentos mais eficientes (split); redução de horário flexível para os empregados que cumprem o expediente em regime ordinário;

A Companhia Docas quanto ao consumo de água realiza ações educativas de conscientização da importância da economia de recursos hídricos com avisos e informativos aos colaboradores; Inspeção nos sanitários, pias e tubulações, a fim de detectar vazamentos; correção de irregularidades constatadas nas redes e dutos.

A CDSA para a diminuição do consumo de papel, e orientado aos colaboradores o uso obrigatório da impressão de modo frente e verso; não há disponível impressora nas salas sendo somente por setor viabilizando na redução do consumo desse insumo.

b) Evolução histórica do consumo, em valores monetários e quantitativos, de energia elétrica e água no âmbito da unidade.

QUADRO 09 – Consumo de Energia Elétrica – 2019/2020/2021

CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA - POR ANO			
MÊS	**2019**	**2020**	**2021**
JANEIRO	R$ 14.936,16	R$ 14.947,49	R$ 6.249,81
FEVEREIRO	R$ 15.108,04	R$ 13.312,35	R$ 13.642,21
MARÇO	R$ 17.868,03	R$ 11.644,69	R$ 13.921,60
ABRIL	R$ 14.302,71	R$ -	R$ 17.330,01
MAIO	R$ 15.449,20	R$ 27.068,28	R$ 16.010,10
JUNHO	R$ 15.320,27	R$ 13.627,02	R$ 16.999,28
JULHO	R$ 17.602,72	R$ -	R$ 18.392,01
AGOSTO	R$ 17.692,87	R$ 26.000,49	R$ 20.274,00
SETEMBRO	R$ 19.279,34	R$ 12.203,33	R$ 19.447,92
OUTUBRO	R$ 18.082,64	R$ 6.241,80	R$ 22.031,28
NOVEMBRO	R$ 18.101,85	R$ -	R$ 20.773,51
DEZEMBRO	R$ 14.947,49	R$ 24.965,31	R$ 19.674,23
TOTAL	**R$ 198.691,32**	**R$ 150.010,76**	**R$ 204.745,96**

c) Informações a respeito do pagamento das faturas de energia elétrica e de água e esgoto.

As faturas de energia elétrica são mensalmente em sua integralidade dentro da data de vencimento.

Não somos abastecidos pela concessionária de água Estadual, temos nosso consumo interno por poço artesiano e reservatório.

Quanto ao esgoto a CDSA realiza seu esgotamento por meio de fossas sépticas, as quais são submetidas à manutenção por empresas que prestam serviço de esgotamento sanitário.

9.3. Informar sobre o gerenciamento de Resíduos Recicláveis (Lei nº 12.305/2010)

A CDSA dispõe do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos onde realiza coleta dos resíduos gerados nas áreas administrativas e operacionais do Porto, faz a peso gerado e transporta até o Aterro Controlado de Macapá por empresa contratada para realização desse serviço, sendo assim devidamente realizado o descarte final.

10. Conformidades e Tratamento de Disposições Legais e Normativas.

10.1. Informações sobre as providências adotadas para atender às deliberações exaradas em acórdãos do TCE ou em relatórios de auditoria do órgão de controle interno a que a unidade jurisdicionada se vincula ou as justificativas para o não cumprimento.

Está Companhia vem adotando todas as recomendações deliberadas pelos órgãos de fiscalização da mesma, auditoria interna, auditoria externa e Tribunal de Contas, a fim de corrigir todas as inconsistências detectadas pelos órgãos citados para que possamos desenvolver as atividades com mais exatidão.

10.2. Informações sobre o tratamento das recomendações realizadas pela unidade de controle interno, caso exista na estrutura do órgão, apresentando as justificativas para os casos de não acatamento, bem como a explicitação das medidas administrativas tomadas para apuração interna de responsabilidade por eventual dano ao erário identificado na unidade (omissão no dever de prestar contas, desvio, desfalque, perda e extravio de bens ou recursos públicos).

A CDSA não possui uma estrutura de unidade de controle interno, no entanto conta com o setor de Auditoria Interna a qual realiza as recomendações de procedimentos de correção de procedimentos administrativo conforme realiza suas auditoria. A DIREX procura cumprir todas as recomendações.

10.3. Informações sobre o cumprimento das obrigações estabelecidas na Lei Complementar 010/1995 (art. 97), relacionadas à entrega e ao tratamento das declarações de bens e rendas.

Quanto ao cumprimento das obrigações estabelecidas na lei 010/1995 art. 97, a Companhia Docas de Santana até o momento não foi oficializada quanto à solicitação da entrega e ao tratamento das declarações de bens e rendas dos ordenadores de despesas.

10.4. Relação de licitações, dispensas e inexigibilidade iniciadas durante o exercício, com declaração da área responsável atestando que as informações estão atualizadas, contendo: o número do processo licitatório, descrição do objeto, modalidade, data e meio de publicação, valor e dotação orçamentária.

A Comissão Permanente de Licitação (CPL) tem o objetivo de examinar e julgar todos os documentos e procedimentos relativos às licitações e ao cadastramento de licitantes e a CPL da Companhia Docas de Santana foi instituída com o objetivo de processar, julgar e dar andamento às constantes demandas, bem como as aquisições bens e contratações de serviços. Por conseguinte, é responsável pelas aquisições e contratações de serviços em geral, obras de engenharia(preventivas e corretivas), aquisição de materiais de consumo e permanente, contratação de mão de obra, por meio de processos licitatórios, nas diversas modalidades (Concorrência Pública, Tomada de Preços, Convite, Concurso, Leilão, Pregão Presencial e Pregão Eletrônico, além de registro de preços), visando atender às necessidades da CDSA.

Em 2021, foram realizadas licitações na modalidade pregão eletrônico, dispensas licitatórias e inexigibilidade. Todas as licitações foram publicadas no Diário Oficial do Estado e no sitio da Companhia Docas de Santana: http://www.docasdesantana.com.br/transparencia/licitacao.php. Em Anexo XI quadro detalhado.

10.5. Duas relações referentes a contratos e convênios ou outros instrumentos congêneres, divididas da seguinte forma:

a) relação daqueles firmados durante o exercício, com declaração da área responsável atestando que as informações estão atualizadas, contendo: o número do instrumento, descrição do objeto, valor

inicial, data de assinatura, vigência, empresa contratada/órgão concedente/convenente e licitação/justificativa que precedeu o instrumento;

Relação apresentada no Anexo XI.

b) relação daqueles executados durante o exercício, com declaração da área responsável atestando que as informações estão atualizadas, contendo, além dos dados da alínea anterior: o valor atualizado ao término do exercício, o valor pago no exercício, o valor pago acumulado e a vigência atualizada ao término do exercício.

Relação apresentada no Anexo XI.

10.6. Relação de obras e serviços de engenharia, classificando e identificando aqueles que, ao término do exercício, se encontravam:

a) em fase de planejamento, indicando objeto, tipo de obra ou serviço, endereço, valor e prazo estimados, origem de recursos e etapa em que o planejamento se encontra;

b) em execução, indicando objeto, tipo de obra ou serviço, endereço, contrato, empresa executora e breve descrição do andamento dos serviços ao término do exercício;

c) paralisadas (consideradas aquelas sem medições por períodos superiores a 90 dias, ou que tenham ordem de paralisação), indicando todas informações do item "c", além da data de paralisação, da síntese das causas e das medidas adotadas para a retomada;

d) concluídas e dentro da garantia prevista no art. 618 do Código Civil, indicando todas informações do item "c", além da data de recebimento definitivo e da última avaliação de controle de desempenho realizado;

Não se aplica. A CDSA não possui nenhuma obra ou serviços de engenharia, portanto, este item não se aplica.

10.7. Indicação de sítio eletrônico oficial em que estejam hospedadas as relações de licitações, dispensas, inexigibilidades, contratos, convênios e outros instrumentos congêneres, referido nos itens 10.4 e 10.5, em obediência à Lei Federal nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, dispensados os municípios com até 10.000 (dez mil) habitantes.

As informações a que este item solicita estão disponíveis no sitio: http://www.docasdesantana.com.br/transparencia/licitacao.php

10.8. Indicação de link em sítio eletrônico oficial no qual estejam cumpridos, de forma atualizada, os deveres impostos pelo art. 8º, §1º e incisos da Lei 12.527/2011, incluindo a demonstração do organograma da entidade e as pessoas responsáveis por cada estrutura.

As informações a que este item solicita estão disponíveis no sitio: http://www.docasdesantana.com.br/transparencia/licitacao.php

10.9. Informações sobre a constituição das comissões permanentes e especiais de licitação e suas alterações ao longo do exercício, indicando os respectivos atos constitutivos.

Portaria nº 012/2021-CDSA - CPL	Portaria nº 013/2021-CDSA - Pregão
Data: 11/01/2021	Data: 11/01/2021
Membros Titulares	**Membros Titulares**
Uelliton Nogueira da Silva - Presidente	Uelliton Nogueira da Silva - Presidente
Leila Pires Vieira - Titular	Leila Pires Vieira - Titular

Priscila Antunes da Cunha Kurohata - Titular	Priscila Antunes da Cunha Kurohata - Titular
Membros Suplentes	**Membros Suplentes**
Sandro Maurício Oliveira Silva - Suplente	Sandro Maurício Oliveira Silva - Suplente
Gilson Nunes Pedroso - Suplente	Gilson Nunes Pedroso - Suplente

Portaria nº 075/2021-CDSA - CPL	Portaria nº 076/2021-CDSA - Pregão
Data: 15/07/2021	Data: 15/07/2021
Membros Titulares	**Membros Titulares**
Uelliton Nogueira da Silva - Presidente	Uelliton Nogueira da Silva - Presidente
Maria Paula Silva dos Santos - Titular	Maria Paula Silva dos Santos - Titular
Priscila Antunes da Cunha Kurohata - Titular	Priscila Antunes da Cunha Kurohata - Titular
Membros Suplentes	**Membros Suplentes**
Adriene Cristina Reis dos Santos - Suplente	Adriene Cristina Reis dos Santos - Suplente
Leila Pires Vieira - Suplente	Leila Pires Vieira - Suplente

10.10. Informações quanto ao cumprimento do tratamento diferenciado e favorecido às microempresas (ME) e empresas de pequeno porte (EPP) nas contratações públicas, consoante as disposições da Lei Complementar nº. 123, de 14 de dezembro de 2006 (art. 44 e seguintes), manifestando-se expressamente quanto aos seguintes itens:

a) assegurou nos instrumentos convocatórios a preferência de contratação para as ME e EPP, como critério de desempate;

Foi assegurado em todos os editais convocatórios a preferência de contratação para as ME e EPP, como critério de desempate.

b) realizou processos licitatórios cujo valor da contratação seja de até R$ 80.000,00 (oitenta mil reais) destinados exclusivamente à participação de ME/EPP;

Sim, conforme relação apresentada no Anexo XI.

c) consignou em instrumento convocatório a exigência de subcontratação de ME/EPP aos participantes de processos licitatórios destinados à aquisição de obras e serviços;

Não se aplica, não houve necessidade.

d) estabeleceu em instrumento convocatório destinado à aquisição de bens de natureza divisível, cota de até 25% (vinte e cinco por cento) do objeto para a contratação de ME/EPP;

Não se aplica, não houve necessidade.

e) estabeleceu prioridade de contratação para as ME/EPP sediadas local ou regionalmente, até o limite de 10% (dez por cento) do melhor preço válido; Na hipótese de não atendimento às regras diferenciadas acima elencadas, deverá o responsável apresentar as razões para tanto, inclusive enquadrando nas hipóteses do art. 49 da LC 123/2006, sempre que possível.

Sim, conforme relação apresentada no Anexo XI.

11. Informações Contábeis

11.1. Informações sobre a adoção de critérios e procedimentos estabelecidos pelas Normas Brasileiras de Contabilidade Aplicada ao Setor Público NBC T 16.9 e NBC T 16.10, publicadas pelas Resoluções CFC nº 1.136/2008 e 1.137/2008, respectivamente, para tratamento contábil da depreciação, da amortização e da exaustão de itens do patrimônio e avaliação e mensuração de ativos e passivos da unidade.

Não se aplica. A CDSA por ser uma empresa pública de direito privado, adota aos critérios e procedimentos estabelecidos na Lei 6.404/76.

11.2. Declaração do contador responsável por unidade jurisdicionada que tenha executado sua contabilidade no Sistema Integrado de Planejamento e Administração Financeira do Estado – SIAFE, que as Demonstrações Contábeis previstas pela Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, e pelas Normas Brasileiras de Contabilidade Aplicada ao Setor Público NBC TSP 11, 12 e 13 (DOU 31/10/18), conforme alcance definido na NBC TSP ESTRUTURA CONCEITUAL (DOU 4/10/16), refletem a adequada situação orçamentária, financeira e patrimonial da unidade jurisdicionada que apresenta relatório de gestão.

Não se aplica. A CDSA por ser uma empresa pública de direito privado, adota aos critérios e procedimentos estabelecidos na Lei 6.404/76 e não utiliza o SIAFE.

11.3. Demonstrações Contábeis previstas pela Lei nº 4.320/64 e pelas Normas Brasileiras de Contabilidade Aplicada ao Setor Público NBC TSP 11, 12 e 13 (DOU 31/10/18), incluindo as notas explicativas, e a qualificação do contador responsável pelas Demonstrações Contábeis, com pelo menos: nome completo, CPF, RG, e-mail, endereço profissional e CRC, no caso das unidades que não executaram sua contabilidade no Sistema Integrado de Planejamento e Administração Financeira do Estado – SIAFE

Não se aplica. A CDSA por ser uma empresa pública de direito privado, adota aos critérios e procedimentos estabelecidos na Lei 6.404/76 e não utiliza o SIAFE.

11.4. Demonstrações contábeis previstas na Lei nº 6.404/76 ou em lei específica, incluindo as notas explicativas.

Demonstrações Financeiras em 31 de Dezembro de 2020 e 2021.

Balanço Patrimonial (Em Reais)

ATIVO

	DEZ/20	DEZ/21
ATIVO CIRCULANTE	**2.459.493,47**	**3.351.430,65**
DISPONÍVEL	**1.210.873,20**	**1.486.285,36**
BANCOS	**33.929,98**	**0,00**
Banco do Brasil S/A	0,00	0,00
Banco Caixa Econômica Federal S/A	33.929,98	0,00
APLICAÇÕES FINANCEIRAS	**1.176.943,22**	**1.486.285,36**
Banco do Brasil S/A Supremo	888.321,21	132.901,22
Banco do Brasil S/A Investimentos	246.627,07	1.345.440,81
Banco Caixa Econômica Federal S/A	41.994,94	7.943,33
CLIENTES	**297.840,56**	**700.594,84**
Contas à Receber	297.840,56	700.594,84

OUTROS CRÉDITOS	**719.886,18**	**886.014,06**
Devolução de dividendos	719.886,18	886.014,06
OUTROS ADIANTAMENTOS	**166.197,46**	**208.913,81**
Suprimento de fundos	6.330,25	11.888,79
Diversos	136.198,49	161.758,02
Funcionários	23.668,72	35.267,00
TRIBUTOS A RECUPERAR	**64.696,07**	**69.622,58**
Tributos a Recuperar	64.696,07	69.622,58
ATIVO NÃO-CIRCULANTE	**8.585.257,19**	**8.088.239,57**
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	**2.856.792,95**	**2.786.480,84**
CLIENTES	**2.786.480,84**	**2.786.480,84**
Clientes a receber	2.786.480,84	2.786.480,84
OUTROS CRÉDITOS	**70.312,11**	**0,00**
Impostos a recuperar	70.312,11	
DEVOLUÇÃO DE DIVIDENDOS	**5.371.458,42**	**4.706.948,10**
Devolução de dividendos	5.371.458,42	4.706.948,10
IMOBILIZADOS	**345.215,61**	**565.072,28**
BENS EM USO	**2.413.176,43**	**2.051.354,99**
Veículos	540.500,00	592.831,19
Móveis e Utensílios	269.350,35	163.669,65
Equipamentos de Informática	436.207,05	372.071,16
Equipamentos de Comunicação	422.510,18	193.846,72
Máquinas, Equip. e Ferramentas	109.572,32	101.824,46
Benfeitorias	524.016,16	524.016,16
Outros Bens do Imobilizado	111.020,37	103.095,65
(-) Depreciação	**(2.067.960,82)**	**(1.486.282,71)**
INTANGIVEL	**11.790,21**	**29.738,35**
EM USO	**94.757,27**	**123.088,27**
Software	94.757,27	123.088,27
(-) Amortização	**(82.967,06)**	**(93.349,92)**
TOTAL DO ATIVO	**11.044.750,66**	**11.439.670,22**
CONTAS DE COMPENSAÇÃO ATIVA	**2.101.234,11**	**2.101.234,11**

PASSIVO

	DEZ/20	DEZ/21
PASSIVO CIRCULANTE	**5.110.028,77**	**6.652.917,45**
FORNECEDORES	**81.241,16**	**206.739,60**

Contas a Pagar	69.463,68	142.418,18
Outras Contas a Pagar	11.777,48	64.321,42
OBRIG.TRAB.E PREVIDÊNCIARIAS	**1.698.155,01**	**2.514.915,64**
Salario a Pagar	0,00	18,44
Pensão alimentícia	6.475,36	0,00
Encargos Sociais	908.655,31	1.363.122,10
Provisões	783.024,34	1.125.614,25
Outros	0,00	26.160,85
OBRIGAÇÕES TRIBUTÁRIAS	**2.971.676,47**	**3.092.841,27**
Impostos Retidos	14.450,11	35.418,16
Impostos s/ Lucro	0,00	22754,30
Imposto a Pagar	2.957.226,36	3.034.668,81
Outros Impostos	0,00	0,00
OUTRAS OBRIGAÇÕES	**329.876,64**	**846.929,65**
Adiantamento de clientes	329.876,64	846.929,65
MULTAS	**29.079,49**	**0,00**
Multa ANTAQ	29.079,49	0,00
PASSIVO NÃO CIRCULANTE	**3.364.647,37**	**2.331.212,20**
EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	3.364.647,37	2.331.212,20
OBRIGAÇÕES TRIBUTÁRIAS	**3.333.639,68**	**2.303.829,92**
Parcelamento PERT	1.397.367,15	1.162.032,15
Parcelamento INSS	1.936.272,53	1.141.797,77
MULTAS	**0,60**	**0,00**
Multa ANTAQ	0,60	0,00
OUTRAS OBRIGAÇÕES	**31.007,09**	**27.382,28**
Fornecedores	31.007,09	27.382,28
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	**2.570.074,52**	**2.447.031,86**
CAPITAL	**1.500.000,00**	**1.500.000,00**
Capital Integralizado	1.500.000,00	1.500.000,00
RESERVA LEGAL	**300.000,00**	**300.000,00**
Reserva Legal	300.000,00	300.000,00
LUCROS (PREJUIZOS) ACUMUL.	**770.074,52**	**647.031,86**
Resultado de Exercícios Anteriores	469.379,22	652.525,11
Resultado do Exercício Corrente	**300.695,30**	**(5.493,25)**
TOTAL DO PASSIVO	**11.044.750,66**	**11.439.670,22**
CONTAS DE COMPENSAÇÃO PASSIVA	**2.101.234,11**	**2.101.234,11**

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021

D E S C R I Ç Ã O	JANEIRO A DEZEMBRO	ACUMULADO
RECEITA OPERACIONAL BRUTA	**16.074.320,19**	**16.074.320,19**
(-) Deduções da Receita Bruta	(2.250.278,74)	(2.250.278,74)
RECEITA LÍQUIDA DE VENDAS	**13.824.041,45**	**13.824.041,45**
(-) Custos com Serviços Vendidos	(5.431.790,25)	(5.431.790,25)
RESULTADO OPERACIONAL BRUTO	**8.392.251,20**	**8.392.251,20**
Receita Financeira	259.581,98	259.581,98
(-) DESPESAS	**(7.968.107,49)**	**(7.968.107,49)**
Administrativa	(7.968.107,49)	(7.968.107,49)
RESULTADO OPERACIONAL	**683.725,69**	**683.725,69**
(-) OUTRAS DESPESAS	**(400.341,84)**	**(400.341,84)**
Despesas Financeiras	(374.965,76)	(374.965,76)
Despesas Tributárias	(25.376,08)	(25.376,08)
LUCRO LÍQUIDO ANTES DA CONT. SOCIAL	**283.383,85**	**283.383,85**
GANHOS DE CAPITAL	**82.000,00**	**82.000,00**
Ganhos de Capital c/ venda de ativos	82.000,00	82.000,00
(-) Cont. Social sobre o Lucro Líquido	(100.685,77)	(100.685,77)
LUCRO LÍQUIDO ANTES DO IMP. DE RENDA	**264.698,08**	**264.698,08**
(-) Imposto de Renda sobre o Lucro Líquido	(270.191,33)	(270.191,33)
LUCRO LÍQUIDO ANTES DAS PARTICIPAÇÕES	**(5.493,25)**	**(5.493,25)**
LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	**(5.493,25)**	**(5.493,25)**

MUTAÇÃO DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021

DESCRIÇÃO	CAPITAL	RESERVA CAPITAL	LUCROS PREJUÍZOS ACUMULADOS	TOTAL
CAPITAL INICIAL EM 01/01/2021	1.500.000,00	300.000,00	770.074,52	2.570.074,52
AJUSTE NEGATIVO	0,00	0,00	(117.549,41)	(117.549,41)
LUCRO OU PREJUÍZO DO EXERCÍCIO	0,00	0,00	(5.493,25)	(5.493,25)
SALDO EM 31/12/2021	**1.500.000,00**	**300.000,00**	**647.031,86**	**2.447.031,86**

Notas Explicativas as Demonstrações Financeiras (Em Reais)

1. Contexto Operacional

A Companhia Docas de Santana - CDSA, empresa pública integrante da administração indireta da prefeitura Municipal de Santana, subordinada diretamente ao Prefeito Municipal de Santana, com personalidade Jurídica de direito privado, autonomia administrativa, técnica, patrimonial e financeira, é regida pela lei 732 de 02 de janeiro de 2006. Tem sede na Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, bairro

Novo Horizonte em Santana no Estado do Amapá. O objeto social da empresa é a administração e exploração comercial do porto organizado de Santana e demais instalações portuárias públicas do Município de Santana no Estado do Amapá.

2. Base de Preparação das Demonstrações Contábeis

2.1 Declaração de Conformidade

As demonstrações contábeis foram elaboradas em consonância com os Princípios Fundamentais de Contabilidadecom a Lei 6.404 de 1976 esuas alterações e de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, que compreendem aquelas incluídas na legislaçãosocietária vigente no país e os Pronunciamentos, as orientações e as Interpretações Técnicasemitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) e aprovados pelo Conselho Federal de Contabilidade (CFC).

2.2 Base de Mensuração

As demonstrações financeiras foram apresentadas com base no custo histórico, exceto se indicado de outra forma em notas explicativas.

2.3 Moeda de Apresentação

As demonstrações financeiras da Sociedade são apresentadas em Real – (R$), que é a moeda funcional da companhia.

3. Principais Políticas Contábeis Adotadas

As políticas contábeis adotadas são aplicadas de maneira consistente nas demonstrações financeiras da companhia nos exercícios findos em 31 de Dezembro de 2021, salvo disposição em contrário. As demonstrações financeiras são de responsabilidade da administração desta companhia e foram preparadas e apresentadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, em especial a Lei 6.404 de 1976 e suas alterações – Lei dasSociedades por Ações, juntamente com as normas e interpretações emitidas pelo Comitê dePronunciamentos Contábeis aprovados pelo Conselho Federal de Contabilidade. As principais políticas contábeis estão definidas a seguir.

3.1 Instrumentos Financeiros

3.1.1 Disponível e Aplicações Financeiras

O disponível é mantido com a finalidade de atender a compromissos de caixa de curto prazo e representam a disponibilidade financeira imediata. A Companhia considera uma aplicação financeira de conversibilidade imediata em um montante conhecido de caixa e estando sujeita a um insignificante grau de risco.

3.1.2 Clientes

Decorrem diretamente das operações comerciais da Companhia, estão registrados pelos seus valores originais, sujeitos a provisão para perdas e ajuste a valor presente. Considerando o prazo curto de sua realização, o valor contábil se aproxima do valor justo.

3.1.3 Fornecedores

Os valores divulgados aproximam-se de seus valores de mercado, considerando o seu vencimento em curto prazo.

3.2 Devolução de dividendos

A Companhia Docas de Santana é CREDORA, junto a Prefeitura Municipal de Santana da quantia de R$ 7.752.619,77 (Sete Milhões, Setecentos e Cinquenta e Dois Mil, Seiscentos e Dezenove Reais e Setenta e Sete Centavos), correspondente a valores atualizados monetariamente, provenientes de dividendos indevidamente repassados a prefeitura Municipal de, na condição de acionista, quando a apuração de resultados no exercício financeiro de 2011, no valor original de R$ 4.718.971,21 (Quatro Milhões, Setecentos e Dezoito Mil, Novecentos e Setenta e Um Reais e Vinte e Um Centavos). Tais repasses foram considerados irregulares em razão de impedimento administrativo decorrente a cláusula contratual de concessão de serviços públicos portuários firmado pela CREDORA com a ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

A irregularidade na operação de transferência de dividendos foi apurada e contratada mediante Processo Administrativo RELA 00001-2012-CP-ODSE-075-11-SPO, instaurado pela ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Agência Reguladora responsável pela fiscalização das concessões públicas do setor de transporte aquaviários.

Foi assinado oTermo de Compromisso de Devolução de Dividendos e Confissão de Débito, no dia 29 de abril de 2016, onde o montante de R$ 7.752.619,77 (Sete Milhões, Setecentos e Cinquenta e Dois Mil, Seiscentos e Dezenove Reais e Setenta e Sete Centavos), será pago em 140 (Centos e Quarenta) parcelas mensais de R$ 55.375,86 (Cinquenta e Cinco Mil, Trezentos e Setenta e Cinco Reais e Oitenta e Seis Centavos), nos termos da Lei Municipal nº 1.102 de 29 de abril de 2016.

No exercício de 2021, com a nova gestão a frente da Prefeitura de Santana e nova Direx da Companhia Docas de Santana, entraram em conversação para um novo acordo, já devidamente judicializado. Até o dia 31.12.2021, ainda não foi finalizado o processo, e nem com o montante total.

3.3 Reconhecimento de Receitas

As receitas são reconhecidas de acordo com o regime de competência. As receitas deprestação de serviços são registradas no resultado quando da certeza de sua realização,sendo as principais descritas abaixo:

Receitas Tarifárias:

a) Tabela I - Utilização das Instalações de abrigo e acesso do Porto (Taxas devidas pelo armador e/ou dono da carga). - É a vantagem que usufruem os navios de encontrarem para seu abrigo e para a realização de suas operações de movimentação de cargas e embarque ou desembarque de passageiros, acesso ao porto, águas tranquilas e profundas e meios para a execução das operações e recursos para abastecimento.

b) Tabela II - Utilização das Instalações de Acostagem (Taxas devidas pelo Armador ou Requisitante) - é a vantagem que usufruem os navios de utilizar-se dos cais e píeres de acostagem do porto, para a realização de suas operações de movimentação de cargas e embarque ou desembarque de passageiros, diretamente, de ou para terra.

c) Tabela III - Utilização das instalações Terrestres para movimentação de cargas (Taxas devidas pelo Operador Portuário ou Dono da Mercadoria ou Passageiro de Cruzeiros Marítimos) - é a vantagem que usufruem os operadores portuários de encontrarem para a realização das operações de movimentação e armazenagem de cargas provenientes ou destinadas ao transporte aquaviário, as

estruturas operacionais de cais, píeres e outros locais de realização do embarque ou desembarque, a disponibilização de vias de circulação, áreas pavimentadas com sinalização e iluminação, locais de estocagem de trânsito, acessos terrestres, rede de esgotamento sanitário e vigilância.

d) Tabela IV – Armazenagem (Taxas devidas pelos Donos de Mercadorias e/ou Agentes de Navios ou Transportadores) - é a fiel guarda e conservação das mercadorias de importação ou de exportação de/para o estrangeiro, sujeitas ao desembaraço aduaneiro, em armazéns ou pátios alfandegados, ou de mercadorias do tráfego doméstico ou de cabotagem em armazéns e pátios não alfandegados, localizados em recintos do porto, como operação complementar às operações de movimentação das cargas oriundas ou destinadas ao transporte aquaviário;

e) Tabela V - Suprimento de Utilidades, Equipamentos portuários e Serviços Diversos (Taxas devidas pelos Requisitante) - compreende a utilização das instalações pertencentes à Administração do Porto para o fornecimento de água potável e energia elétrica.

f) Tabela VI - Serviços Diversos - pela utilização de áreas em pátios, mediante contrato de uso temporário, por metro quadrado, por mês ou fração. - Arrendamento receita devida pelos arrendatários de áreas no porto organizado definidas pelo metro quadrado disponibilizado.

Receitas Financeiras:

a) Rendimentos de Aplicações: receita oriunda dos rendimentos financeiros obtidos emaplicações de renda fixa e variável.

b) Juros e Multas Recebidas: receita obtida pela aplicação de juros e multas por atrasosna liquidação de títulos recebidos de clientes.

3.4. Outros ativos e passivos

Um ativo é reconhecido no balanço quando for provável que seus benefícios econômicos futuros serão gerados em favor da companhia e seu custo ou valor puder ser mensurado comsegurança. Um passivo é reconhecido no balanço quando a companhia possuir uma obrigação legal ou constituída como resultado de um evento passado, sendo provável que um recurso econômico seja requerido para liquidá-lo, e demonstrados pelos valores conhecidos ou calculáveis, acrescidos, quando aplicável, dos correspondentes encargos, variações monetárias incorridas até a data do balanço patrimonial.

3.5 Demonstração dos Fluxos de Caixa

A empresa elaborou a Demonstração dos Fluxos de Caixa (DFC), individual nos termos do Pronunciamento Técnico CPC 03 (R2) – Demonstração dos Fluxos de Caixa, através do método indireto, as quais são apresentadas como parte integrante das demonstrações contábeis.

4. Disponível e aplicações

Em 31 de Dezembro de 2020 e 2021 o disponível é representado em valores disponíveis em conta corrente da companhia e aplicações financeiras de liquidez imediata com insignificante risco.

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Bancos	33.929,98	0,00
Aplicações Financeiras	1.176.943,22	1.486.285,36
Total	**1.210.873,20**	**1.486.285,36**

5. Contas a Receber

As contas a receber representam os valores a serem realizados em caixa relativos as receitas oriundas da atividade portuária. O prazo médio de recebimento é inferior a 15 (Quinze) dias. A companhia não registra provisão para perdas, visto que a administração entende não haver risco no recebimento destes direitos e, nem ajuste a valor presente.

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Clientes	297.840,56	700.594,84
Total	**297.840,56**	**700.594,84**

6. Tributos a Recuperar

Os impostos a recuperar representam créditos, créditos de Imposto de Renda, Contribuição social PIS, COFINS e ISS a serem compensados. Os valores são apresentados pelo seu custo histórico.

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
IRRF	3.920,13	3.920,13
PIS	890,06	0,00
COFINS	7.613,05	0,00
CSLL	815,49	4.291,82
IRPJ	0,00	14.945,29
ISS	18.157,08	0,00
IRRF S/APLICAÇÕES	33.300,26	46.465,34
Total	**64.696,07**	**69.622,58**

7. Outros Créditos

Registra quantias relativas a antecipações contratuais e adiantamentos realizados a fornecedores e também depósitos judiciais, bem como antecipações de férias e outros créditos junto a funcionários, como o cartão corporativo (Suprimento de fundos) que serve para pagar pequenas despesas da CDSA,conforme detalhado na tabela a seguir:

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Cartão Corporativo	6.330,25	11.888,79
Funcionários	23.668,72	35.267,00
Adiantamento a terceiros	136.198,49	161.758,02
Total	**166.197,46**	**208.913,81**

8. Devolução de dividendos

Representa o valor que a Prefeitura deverá repassar a Cia Docas de Santana, conforme Termo de Compromisso de Devolução de Dividendos e Confissão de Débito, no dia 29 de abril de 2016. Sendo que a curto prazo são valores que deveriam ser pagos até findo ano 2021.

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Curto prazo	719.886,18	886.014,06
Longo prazo	5.371.458,42	4.706.948,10
Total	**6.091.344,60**	**5.592.962,16**

09. Fornecedores

Representa as obrigações de curto prazo com fornecedores e demais contas a pagar como Energia, plano de saúde e odontológico e internet, referente a compromissos assumidos anteriormente a data de encerramento do exercício social, demonstrados conforme abaixo:

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Fornecedores	69.463,68	142.418,08
Outras contas	11.777,48	64321,42
Total	**81.241,16**	**206.739,50**

10. Obrigações Tributárias

Registra os valores de impostos e contribuições federais e municipais a serem recolhidos em exercícios subsequentes, compreendendo tributos próprios e retidos de terceiros, imposto de renda retido na fonte sobre salários e jetons, parcelamento de Tributos Federais (PERT), segregados conforme apresentado abaixo:

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
COFINS	2.267.909,06	2.232.141,71
IRRF	59.869,60	98.233,97
ISS	26.716,33	24.372,48
PIS	492.926,37	485.160,65
IRPJ	8.764,88	17.280,06
CSLL	3.660,12	5.474,24
Parcelamento PERT-Tributos	97.380,00	194.760,00
Impostos retidos	14.450,11	35.418,16
Total	**2.971.676,47**	**3.092.841,27**

11. Obrigações Trabalhistas e Previdenciárias

Contempla os valores de obrigações trabalhista e previdenciárias, compreendendo:

a) Obrigações com Pessoal: Salários do pessoal e da diretoria, jetons de conselheiros, rescisões a pagar e pensão alimentícia a repassar.

b) Obrigações Previdenciárias: fundo de garantia e previdência social a recolher, contribuição e mensalidade sindical e outras obrigações.

c) Obrigações Férias/13º Salário e encargos: constituem as obrigações de férias e décimo terceiro salário com encargos sociais apropriados mensalmente. Os valores são segregados de acordo com o quadro a seguir:

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Salários a pagar	0,00	18,44
INSS e parcelamento de INSS	988.655,31	1.297.454,95
FGTS	0,00	65.667,15
Empréstimos consignados	0,00	960,85
Provisões (Férias)	783.024,34	1.125.614,25
Obrigações judiciais	0,00	25.200,00
Total	**1.771.679,65**	**2.514.915,64**

12. Outras Obrigações

Representam os valores correntes de antecipações realizadas por clientes, no qual serão realizados através de receitas e garantias contratuais estabelecidas em contratos, como por exemplo, armazenagem e movimentação de minérios.

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Adiantamento de clientes	329.876,64	846.929,65
Total	**329.876,64**	**846.929,65**

13. Capital Social

O Capital Social é de R$ 1.500.000,00 (Hum Milhão e Quinhentos Mil Reais), divididos em 1.500.000 quotas de R$ 1,00 cada, totalmente integralizado em moeda corrente do País, distribuídos pelos sócios Prefeitura Municipal de Santana com 99% do capital social e pela Superintendência de Transportes e Transito – STTRANS, com 1%.

14. Reservas

Compreende a Reserva Legal, na qual representa R$ 300.000,00 (Trezentos mil reais) e a Reserva de Lucros que compõe os valores acumulados de lucros apurados em exercícios anteriores no montante total de 655.540,57 (seiscentos e cinquenta e cinco mil, quinhentos e quarenta reais e cinquenta e sete centavos).

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Reserva Legal	300.000,00	300.000,00
Lucros acumulados	770.074,52	655.540,57
Total	**1.070.074,52**	**955.540,57**

15. Ajustes dos exercícios anteriores

Os registros dos fatos contábeis são suscetíveis de erros, que poderão ou não interferir na apuração do resultado e, consequentemente, na base imponível do Imposto de Renda e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) relativo ao exercício em determinado período. De acordo com a Lei da S/A (Lei 6.404/1976), o lucro líquido do exercício não deve estar influenciado por efeitos que pertençam a exercícios anteriores, ou seja, deverão transitar pelo balanço de resultados somente os valores que competem ao respectivo período.

A CDSA, por não ter um fluxograma de tramitação de documentos, dificulta o trabalho da contabilidade, pois não apresenta as notas fiscais no período de competência, desde modo não contabilizando no devido período, e ajustados no ano posterior, ficando alterado deste modo:

Lucros e Prejuízos acumulados	Exercício 2020
Saldo Inicial	**770.074,52**
Ajustes Positivo	0,00
Ajustes Negativo	(117.549,41)
Saldo Final	**652.525,11**

16. Receita Liquida

A companhia reconhece como receita, o valor recebido dos usuários da infraestrutura dos serviços portuários, deduzido os impostos incidentes sobre estas receitas, seguindo os critérios estabelecidos na nota explicativa 3.3.

Receita	Exercício 2021
Prestação de Serviços	**16.074.320,18**
Receita Operacional	**14.749.872,15**
Tarifa I – Infraestrutura Aquaviária	4.083.800,70
Tarifa II – Acostagem	680.277,72
Tarifa III – Infraestrutura Terrestre	7.020.799,38

Tarifa IV – Armazenagem	2.678.348,09
Tarifa V – Supr. Utilidades e Equipamentos	286.646.26
Receita Patrimonial	**1.324.448,03**
Outros (Contrato de transição)	1.324.448,03
(-) Impostos sobre serviços	**(2.250.278,74)**
(-) ISS	(763.404,10)
(-) PIS Não Cumulativo	(265.226,30)
(-) COFINS Não Cumulativo	(1.221.648,34)
Receita Líquida	**13.824.041,45**

17. Custos dos Serviços Portuários

Os principais custos para prestação dos serviços portuários da companhia, estão apresentados a seguir:

Rubrica	Exercício 2021
Mão de Obra Direta	4.501.750,68
Gastos Gerais	151.659,55
Material de consumo	103.677,52
Materiais de manutenção e reparo	13.166,23
Utilidades e serviços	635.055,07
Despesas gerais	26.481,20
Total	**5.431.790,25**

18. Despesas

As principais despesas registradas pela companhia, estão apresentadas a seguir:

Rubrica	Exercício 2021
Administrativa	**7.968.107,39**
Despesas com pessoal	6.268.789,28
Jetons conselhos	241.774,85
Viagens e representações	14.121,73
Depreciações e amortizações	92.256,93
Utilidades e Serviços	436.944,24
Despesas gerais	844.498,09
Despesas não dedutíveis	69.722,37
Total	**7.968.107,39**

19. Resultados Financeiros Líquidos

Representa os valores líquidos dos resultados financeiros apurados pela companhia durante os exercícios, sendo demonstrados conforme abaixo:

Rubrica	Exercício 2021
Receitas Financeiras	**259.581,98**
Juros e Multas recebidos	190.304.61
Juros s/ aplicação financeira	69.277,37
Despesas financeiras	**(374.965,76)**
Tarifas bancárias	(7.986,02)
Juros pagos ou incorridos	(363.728,55)
Multas indedutíveis	(3.247,05)
Perdas com investimentos e aplicações	(4.14)
Receita Líquida	**(115.383,78)**

20. Ganhos de Capital

O valor referente a ganhos de capital deu-se com a venda de bens inservíveis da Companhia Docas de Santana, no valor de R$ 82.000,00, conforme leilão regido pela portaria 066/2021-CDSA

21. Ativo não-circulante (imobilizado e intangível)

Os ativos Imobilizados e Intangíveis são contabilizados pelo custo de aquisição ou construção, deduzidos da depreciação do período, originando o valor líquido contábil. Vale ressaltar que a maioria das baixas do ativo imobilizado deu-se através do leilão feito pela CDSA, conforme portaria 066/2021-CDSA.

QUADRO 10 - Demonstrativo do Imobilizado em 31/12/2021

Rubrica	31/12/2020	Adições	Baixas	31/12/2021
Veículos	540.500,00	190.000,00	137.668,81	592.831,19
Móveis e utensílios	269.350,35	17.000,00	122.680,70	163.669,65
Equipamento de informática	436.207,05	90.202,00	154.337,89	372.071,16
Equipamentos de comunicação	422.510,18		228.663,46	193.846,72
Máquinas, Equip e ferramentas	109.572,32	6.370,00	14.117,86	101.824,46
Benfeitorias	524.016,16			524.016,16
Outros bens	111.020,37	7.562,30	15.487,02	103.095,65
Software	94.757,27	28.331,00		123.088,27
Total	**2.507.933,70**	**339.465,30**	**672.955,74**	**2.174.443,26**

22 Indicadores Econômicos- Financeiros

Os índices de liquidez avaliam a capacidade de pagamento da CDSA frente a suas obrigações.

22.1 Liquidez Imediata

(LI) - Disponível/Passivo Circulante - O índice de liquidez imediata indica a capacidade financeira da entidade em honrar imediatamente seus compromissos de curto prazo contando apenas com suas disponibilidades, ou seja, os recursos disponíveis em caixa ou bancos. O resultado dessa equação trouxe no ano de 2021 o montante de 0,22, o que representa que para cada R$ 1,00 real de disponibilidades, a entidade não quita suas obrigações no curto prazo, faltando ainda R$0,78.

22.2 Liquidez Corrente

(LC) - Ativo Circulante/Passivo Circulante - O índice de liquidez corrente demonstra quanto a entidade poderá dispor em recursos a curto prazo (caixa, bancos, clientes, estoques, etc.) para pagar suas dívidas circulantes (fornecedores, empréstimos e financiamentos a curto prazo, contas a pagar, etc.). Nesse contexto a CDSA, obteve um resultado de 0,50 o que representa que para cada R$ 1,00 em obrigações circulantes, a empresa não quita suas obrigações e ainda falta R$ 0,50.

22.3 Liquidez Geral

(LG) - Ativo Circulante + Realizável a Longo Prazo/Passivo Circulante + Exigível a Longo Prazo - O índice de liquidez geral demonstra quanto a entidade poderá dispor em todos os recursos (de curto e longo prazo), para pagar suas dívidas totais. Nesse contexto a CDSA, obteve um resultado de 1,27, o que representa que para cada R$ 1,00 em obrigações circulantes, a empresa consegue quitar todas as suas obrigações e ainda sobra R$ 0,27.

22.4 Endividamento Geral

(EG)- Passivo Circulante+ Passivo Exigível a Longo Prazo x 100 /Passivo Total- Esse índice demonstra o grau de endividamento da entidade, refletindo também a sua estrutura de capital. Os resultados apresentados no exercício de 2021 demonstraram que o Endividamento Geral teve um resultado de 78,61%, que são conhecidos como recursos de terceiros. Com isso 21,39% dos recursos da entidade são próprios.

23 Contabilidade Regulatória ao Setor Portuário

Em 26 de Dezembro de 2016, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários publicou a Resolução Normativa nº 015-ANTAQ, o qual aprovou a norma que dispõe sobre a criação do manual de contas das autoridades portuárias, como parte do sistema de contabilidade regulatória aplicável ao setor portuário. As autoridades portuárias deverão prover os ajustes necessários no decorrer do ano de 2017, para aplicação compulsória a partir do ano de 2018. Dentro das principais práticas estabelecidas no manual de contas, cita-se a adoção de regras de custeio e a criação de um plano de contas padronizado, assim como a adoção de critérios de depreciação e amortização dos bens registrados pela companhia de acordo com as orientações propostas no referido manual.

Ressaltamos que a nova Direx em contato direto com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, já se comprometeu em se adequar a nova padronização tarifária que o porto público está obrigado. Iniciando com a abertura de processo licitatório para a contratação de empresa especializada em consultoria para reformulação da tarifa do Porto de Santana até sua aprovação junto à ANTAQ.

24 Eventos Subsequentes

A companhia julga não haver eventos subsequentes que modifiquem de forma representativaas demonstrações financeiras apresentadas, considerando para efeitos de julgamento a datade 29 de Abril de 2022.

11.5. Informações sobre a composição acionária do capital social, indicando os principais acionistas e respectivos percentuais de participação, assim como a posição da entidade como detentora de investimento permanente em outras sociedades (investidora).

O Capital Social é de R$ 1.500.000,00 (Hum Milhão e Quinhentos Mil Reais), divididos em 1.500.000 quotas de R$ 1,00 cada, totalmente integralizado em moeda corrente do País, distribuídos pelos sócios Prefeitura Municipal de Santana com 99% do capital social e pela Superintendência de Transportes e Transito – STTRANS, com 1%.

11.6. Parecer da auditoria independente sobre as demonstrações contábeis, quando a legislação dispuser a respeito.

O parecer da auditoria independente está contido no Anexo V.

12. Outras Informações Sobre a Gestão.

Os Diretores da CDSA, Edival Tork e Ney Araujo das Chagas, e a presidente da TECONAP S/A, Heloisa Favacho, se reuniram no dia 10 de Setembro, na presidência da CDSA, para celebrar a assinatura do Contrato de Uso Temporário das áreas 1A e 1B, localizadas dentro da Poligonal do Porto Organizado de Santana, totalizando aproximadamente 24.600 m². A finalidade é a

movimentação e estoque de contêineres com mercadoria manufaturada. O contrato tem validade de 48 meses, improrrogáveis.

A assinatura deste contrato representa um avanço para o Porto e para o Município de Santana. Com a implantação do primeiro terminal de contêineres do estado do Amapá, estima-se a geração de emprego e renda, trazendo mais desenvolvimento para a região norte.

No dia 07 de Outubro de 2021, o Presidente da Companhia Docas de Santana, Sr. Edival Cabral Tork, foi homenageado pela Capitania dos Portos do Amapá com o Diploma “Amigo da Capitania”, pelo reconhecimento aos relevantes serviços prestados a CPAP.

O diploma Amigo da Capitania é uma honraria cedida pela Capitania dos Portos à pessoas e instituições que contribuem, de forma espontânea e sincera, para ações da Marinha do Brasil, fomentando a relevância da Força Naval, sua rica história de contribuição ao País, suas potencialidades e o comprometimento com o desenvolvimento nacional.

ANEXOS

Anexo I – Atos de Nomeação da Diretoria Executiva

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0017/ 2021 – GAB/PMS

O **PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA,** usando das atribuições que lhe são conferidas pelo Art. 48, § VI e §VIII da Lei Orgânica do Município e, em consonância com o Estatuto Próprio da Empresa Pública- CDSA-PMS e a Lei Municipal nº. 732/2014-PMS, que dispõe a Empresa Pública Integrante da Administração Indireta da Prefeitura Municipal de Santana- CDSA-PMS, e o art. 5º, III da Lei Municipal nº. 007/2015-PMS, e dá outras providências.

RESOLVE :

Artigo 1º - EXONERAR do Cargo de Provimento em Comissão da Empresa Pública Integrante da Administração Indireta da Prefeitura Municipal de Santana-CDSA-PMS, a contar de 04 de janeiro de 2021, o servidor:

NOME	FUNÇÃO
GLAUCO MAURO CEI	DIRETOR PRESIDENTE

Artigo 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua Publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 04 DE JANEIRO DE 2021.

RECEBEMOS
04/01/2021 10:30

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana-AP

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

CARTÓRIO OLIVEIRA
REGISTRO DAS PESSOAS JURIDICAS
A certidão do registro deste documento encontra-se no verso da ultima folha que o compõe
Folha nº 11

DECRETO Nº 0018/ 2021 – GAB/PMS

O **PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA,** usando das atribuições que lhe são conferidas pelo Art. 48, § VI e §VIII da Lei Orgânica do Município e, em consonância com o Estatuto Próprio da **Empresa Pública- CDSA**-PMS e a Lei Municipal nº. 732/2014-PMS, que dispõe a **Empresa Pública Integrante da Administração Indireta da Prefeitura Municipal de Santana- CDSA**-PMS, e o art. 5º, III da Lei Municipal nº. 007/2015-PMS, e dá outras providências.

RESOLVE :

Artigo 1º - EXONERAR dos Cargo de Provimento em Comissão da **Empresa Pública Integrante da Administração Indireta da Prefeitura Municipal de Santana- CDSA**-PMS, a contar de 04 de janeiro de 2021, os servidores:

NOME	FUNÇÃO
VICTOR HUGO HOLANDA DA SILVA	DIRETOR OPERACIONAL
JOSÉ ANTONIO SOARES GARCIA	DIRETOR ADMINISTRATIVO FINANCEIRO

Artigo 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua Publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 04 DE JANEIRO DE 2021.

04 01 2021 09:00

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana-AP

ESATDO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0026/ 2021 –GAB/ PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso Art. 48 e § VI e § VIII da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 007/2015-PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – PMS, e dá outras providências e,

RESOLVE :

Artigo 1º - NOMEAR **EDIVAL CABRAL TORK** para o cargo de Provimento em Comissão de **DIRETOR PRESIDENTE** da Empresa Pública Integrante da Administração Indireta da Prefeitura Municipal de Santana- COMPANHIA DOCAS SANTANA – CDSA/PMS, a contar de 04 de janeiro de 2021.

Artigo 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua Publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA.
SANTANA – AP, 04 DE JANEIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana-AP

04/01/21

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0019/ 2021 – GAB/PMS

O **PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA**, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso Art. 48 e § VI e § VIII da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 007/2015-PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – PMS, e dá outras providências e,

RESOLVE :

Artigo 1º - NOMEAR **EDILSON BARROS DOS SANTOS** para o cargo de Provimento em Comissão de **DIRETOR OPERACIONAL** da Empresa Pública Integrante da Administração Indireta da Prefeitura Municipal de Santana- CDSA-PMS , a contar de 04 de janeiro de 2021.

Artigo 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua Publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA.
SANTANA – AP, 04 DE JANEIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana-AP

04 01 21 08:00

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0020/ 2021 – GAB/PMS

O **PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA**, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso Art. 48 e § VI e § VIII da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 007/2015-PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – PMS, e dá outras providências e,

RESOLVE :

Artigo 1º - NOMEAR **NEY ARAÚJO DAS CHAGAS** para o cargo de Provimento em Comissão de **DIRETOR ADMINISTRATIVO FINANCEIRO** da Empresa Pública Integrante da Administração Indireta da Prefeitura Municipal de Santana- CDSA-PMS , a contar de 04 de janeiro de 2021.

Artigo 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua Publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 04 DE JANEIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana-AP

04 01 21 8 00

Anexo II – Atos de Nomeação do Conselho Administrativo e Conselho Fiscal



Diário Oficial do Município de Santana

DECRETOS CONSAD

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 8580/2021/GAB-PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 49 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 007/2015 – PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e da outras providências e;

RESOLVE:

Art. 1º - EXONERAR OLAVO DOS SANTOS ALMEIDA, do Cargo de CONSELHEIRO TITULAR, DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 8583/2021/GAB-PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 49 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 007/2015 – PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e da outras providências e;

RESOLVE:

Art. 1º - EXONERAR LUCILIO SELIRI DE FIGUEIREDO NUNES, do Cargo de CONSELHEIRO TITULAR, REPRESENTANTE DO SITRAMS NO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 8581/2021/GAB-PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 49 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 007/2015 – PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e da outras providências e;

RESOLVE:

Art. 1º - EXONERAR MARIA ADELAIDE MARTINS DE SOUZA FEITOSA, do Cargo de CONSELHEIRA TITULAR, DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 8706/2021/GAB-PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 49 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 007/2015 – PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e da outras providências e;

RESOLVE:

Art. 1º - EXONERAR EDINARDO MARIA RODRIGUES DE SOUZA, do Cargo de CONSELHEIRO TITULAR, DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

D.O.M - Nº 1048 - 15 a 16 de Fevereiro de 2021

06

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0563/2021/GAB-PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 48 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 307/2015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e dá outras providências e;

RESOLVE:

Art. 1º - EXONERAR MANOEL MARIA DO NASCIMENTO CARVALHO, do Cargo de CONSELHEIRO SUPLENTE, DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0565/2021/GAB-PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 48 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 307/2015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e dá outras providências e;

RESOLVE:

Art. 1º - EXONERAR KÁTIA CARVALHO DE ALMEIDA, do Cargo de CONSELHEIRO SUPLENTE, DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0564/2021/GAB-PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 48 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 307/2015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e dá outras providências e;

RESOLVE:

Art. 1º - EXONERAR JUSCELINO PAULO DA SILVA ALVES, do Cargo de CONSELHEIRO SUPLENTE, DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0566/2021/GAB-PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 48 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 307/2015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e dá outras providências e;

RESOLVE:

Art. 1º - EXONERAR JOSÉ ANTONIO SOARES GARCIA, do Cargo de MEMBRO SUPLENTE DO MEMBRO TITULAR GLAUCO MAURO CEL, DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar do dia 04 de Janeiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0040/2021 – GAB/PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 46 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 0072/2013 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e de outras providências e;

RESOLVE:

Art. 1º - NOMEAR RUBENS JOSÉ ESTEVES CORRÊA, para exercer o Cargo de CONSELHEIRO TITULAR, REPRESENTANTE DA SUPERINTENDÊNCIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO DE SANTANA – STTRANS, NO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar do 09 de fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA.
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0041/2021 – GAB/PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 46 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 0072/2013 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e de outras providências e;

RESOLVE:

Art. 1º - NOMEAR FRANCISCO PAULO MOQUEIRA DE SOUZA, para exercer o Cargo de CONSELHEIRO TITULAR DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar de 09 de fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA.
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0042/2021 – GAB/PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 46 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 0072/2013 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e de outras providências e;

RESOLVE:

Art. 1º - NOMEAR ROBERT DAVID DE SOUZA RODRIGUES, para exercer o Cargo de CONSELHEIRO TITULAR DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar de 09 de fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA.
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0043/2021 – GAB/PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 46 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 0072/2013 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e de outras providências e;

RESOLVE:

Art. 1º - NOMEAR EDINARDO MARIA RODRIGUES DE SOUZA, para exercer o Cargo de CONSELHEIRO TITULAR DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar de 09 de fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA.
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0097/2021 – GAB/PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 48 da Lei Orgânica do Município, e, em consonância com a Lei Municipal nº 0072015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e dá outras providências e,

RESOLVE:

Art. 1º - NOMEAR, WALBER FRAGE DE OLIVEIRA, para exercer o Cargo de CONSELHEIRO SUPLENTE, DO CONSELHEIRO TITULAR RUBENS JOSÉ ESTEVES CORRÊA, REPRESENTANTE DA SUPERINTENDÊNCIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO DE SANTANA – STTRANS, NO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar de 05 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA.
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0098/2021/GAB/PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 48 da Lei Orgânica do Município, e, em consonância com a Lei Municipal nº 0072015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e dá outras providências e,

RESOLVE:

Art. 1º - NOMEAR ELSON MONTEIRO BARBOSA, para exercer o cargo de CONSELHEIRO SUPLENTE DO CONSELHEIRO TITULAR FRANCISCO PAULO NOGUEIRA DE SOUZA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar de 05 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA.
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0099/2021 – GAB/PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 48 da Lei Orgânica do Município, e, em consonância com a Lei Municipal nº 0072015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e dá outras providências e,

RESOLVE:

Art. 1º - NOMEAR JUAN MONTEIRO DE SOUZA para exercer o Cargo de CONSELHEIRO SUPLENTE DO CONSELHEIRO TITULAR ROBERT DAVID DE SOUZA RODRIGUES DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar de 09 de fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA.
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0100/2021 – GAB/PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 48 da Lei Orgânica do Município, e, em consonância com a Lei Municipal nº 0072015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e dá outras providências e,

RESOLVE:

Art. 1º - NOMEAR NEY ARAUJO DAS CHAGAS para exercer o Cargo de CONSELHEIRO SUPLENTE DO CONSELHEIRO TITULAR EDIVAL CABRAL TORK DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar do dia 04 de Janeiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA.
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0738/2021 – GAB/PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 48 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 3072/2015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e de outras providências e;

RESOLVE :

Art. 1º - NOMEAR MARLUS PINTO CARVALHO, para exercer o Cargo de CONSELHEIRO SUPLENTE DO CONSELHEIRO TITULAR EDINALDO MARIA RODRIGUES DE SOUZA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - CONSAD, da Companhia Docas de Santana, a contar do 09 de fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0681/2021/GAB-PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 48 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 3072/2015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e de outras providências e;

RESOLVE :

Art. 1º - EXONERAR EDNA MARA TAVARES BARREIROS, do Cargo de MEMBRO TITULAR DO CONSELHO FISCAL – CONFIS, da Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

DECRETOS CONFIS

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0666/2021/GAB-PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 48 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 3072/2015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e de outras providências e;

RESOLVE :

Art. 1º - EXONERAR FRANCIS RIBBON DE SOUZA TAVARES, do Cargo de MEMBRO TITULAR DO CONSELHO FISCAL – CONFIS, da Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0668/2021/GAB-PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 48 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 3072/2015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e de outras providências e;

RESOLVE :

Art. 1º - EXONERAR BERENICE AMORAS RABELO DE OLIVEIRA, do Cargo de MEMBRO TITULAR DO CONSELHO FISCAL – CONFIS, da Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0086/2021/GAB-PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 45 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 807/2015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e demais providências e;

RESOLVE:

Art. 1º - EXONERAR VALDIR QUEIROZ DOS SANTOS FILHO, do Cargo de MEMBRO SUPLENTE DO CONSELHO FISCAL – COMPB, na Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0091/2021/GAB-PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 45 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 807/2015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e demais providências e;

RESOLVE:

Art. 1º - EXONERAR JENNIFER CARMEM COSTA DOS SANTOS, do Cargo de MEMBRO SUPLENTE DO CONSELHO FISCAL – COMPB, na Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0089/2021/GAB-PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso VI e artigo 45 da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 807/2015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana – Prefeitura Municipal, e demais providências e;

RESOLVE:

Art. 1º - EXONERAR DEBORA EVELYN PINTO DOS SANTOS, do Cargo de MEMBRO SUPLENTE DO CONSELHO FISCAL – COMPB, na Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0088/2021 – GAB/PMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo Art. 45, § VI e § VII da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 807/2015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana, e demais providências e;

RESOLVE:

Art. 1º - NOMEAR MANOEL RICARDO VILHENA, para exercer o Cargo de MEMBRO TITULAR, NO CONSELHO FISCAL – COMPB, na Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0604/2021 – GABPMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo Art. 48, § VI e § VIII da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 0072/2015 – PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana, dá outras providências, e

RESOLVE:

Art. 1º - NOMEAR GLAUCO MAURO CEL para exercer o Cargo de MEMBRO TITULAR, NO CONSELHO FISCAL – CONFIS, na Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0605/2021 – GABPMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo Art. 48, § VI e § VIII da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 0072/2015 – PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana, dá outras providências, e

RESOLVE:

Art. 1º - NOMEAR JOSÉ SOARES DA SILVA, para exercer o Cargo de MEMBRO SUPLENTE DO MEMBRO TITULAR JOSÉ RORDCIA CONCEIÇÃO DA SILVA JESUS, NO CONSELHO FISCAL – CONFIS, na Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0606/2021 – GABPMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo Art. 48, § VI e § VIII da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 0072/2015 – PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana, dá outras providências, e

RESOLVE:

Art. 1º - NOMEAR JOSÉ RORDCIA CONCEIÇÃO DA SILVA JESUS para exercer o Cargo de MEMBRO TITULAR, NO CONSELHO FISCAL – CONFIS, na Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0607/2021 – GABPMS

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo Art. 48, § VI e § VIII da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 0072/2015 – PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana, dá outras providências, e

RESOLVE:

Art. 1º - NOMEAR CARLOS ALBERTO KERY MATIAS, para exercer o Cargo de MEMBRO SUPLENTE DO MEMBRO TITULAR GLAUCO MAURO CEL NO CONSELHO FISCAL – CONFIS, na Companhia Docas de Santana, a contar do dia 09 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
GABINETE DO PREFEITO

DECRETO Nº 0608/2021 – GABPRE

O **PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA**, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo Art. 49, § VII e § VIII da Lei Orgânica do Município e, em consonância com a Lei Municipal nº 3012/2015 - PMS, que dispõe sobre a Estrutura Administrativa do Município de Santana, dá outras providências, e

RESOLVE :

Art. 1º - NOMEAR JOELCY MÁRIO LOURENÇO ALMEIDA, para exercer o Cargo de **MEMBRO SUPLENTE DO MEMBRO TITULAR MANOEL RICARDO VILHENA, NO CONSELHO FISCAL – CONFIS**, na Companhia Docas de Santana, a contar do dia 20 de Fevereiro de 2021.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DÊ-SE CIÊNCIA, REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE.
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA
SANTANA – AP, 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

SEBASTIÃO FERREIRA DA ROCHA
Prefeito Municipal de Santana

PUBLICAÇÃO STTRANS

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
SUPERINTENDÊNCIA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE SANTANA
- STTRANS -

CONTRATO DE PERMISSÃO

Nº. 417/2021

CONTRATO DE OUTORGA PARA A EXECUÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL, PBR TAXI, QUE ENTRE SI FAZEM A PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA POR INTERMÉDIO DA SUPERINTENDÊNCIA DE TRANSPORTES E TRANSITO DE SANTANA E LUIZ OTAVIO BRANCO PICANÇO.

Contrato de Delegação de Permissão, que entre si fazem, de um lado, a PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA (AP), por intermédio da SUPERINTENDÊNCIA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE SANTANA, doravante denominada CMD sob a sigla SUBSTITUÍDO, doravante denominada PERMITENTE e de outro, LUIZ OTAVIO BRANCO PICANÇO, doravante denominado do AUTORIZATÁRIO (A), portador (a) da Cédula de Identidade nº. 111901 - PTC - AP, CPF nº. 871.423.902-87, residente na RUA 1008 – N. 114 - Bairro VILA AMAZONAS - SANTANA – AP - 96.950-130, pelas cláusulas e condições a seguir apresentadas.

CLAUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

1.1 O objeto deste contrato é a expedição de TERMO DE AUTORIZAÇÃO/PERMISSÃO para a execução do Serviço Público de Transporte Individual, por taxi, no município de Santana.

1.2 A PERMITENTE concederá para todos os fins legais que o AUTORIZATÁRIO (A) possua 04 (um) veículo exclusivamente na exploração do transporte público por meio de táxi, por ocasião da entrega do Decreto nº. 109/2011-GMS, (Edital 01).

CLÁUSULA SEGUNDA – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

2.1 Aplicam-se a este contrato as Leis Federais nos. 9.503/1997, 8.987/1995 e 9.503/1997 bem como a Lei 1.008/2015 do Município de Santana e ainda o Regulamento do Serviço Público de Transporte Individual, por táxi, do Município de Santana.

2.2 Fazem parte integrante deste contrato, independentemente de anuência:

CLÁUSULA TERCEIRA – DOS PRAZOS

3.1 O AUTORIZATÁRIO (A) poderá executar o serviço previsto no presente no período de vigência deste Contrato pelo prazo de 20 (vinte) anos, limitados, no entanto, às condições pessoais de capacidade do autorizatário e ao cumprimento das exigências legais vigentes e suas alterações no curso do tempo.

CLÁUSULA QUARTA – DA EXECUÇÃO DO SERVIÇO

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
SUPERINTENDÊNCIA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE SANTANA
- STTRANS -

4.1 É indispensável que na prestação do serviço sejam rigorosamente observados os requisitos de pontualidade, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e pessoalidade.

CLÁUSULA QUINTA – DAS TARIFAS COBRADAS DOS USUÁRIOS

5.1 As tarifas a serem cobradas dos usuários do serviço de transporte individual, por taxi, serão fixadas pela Prefeitura Municipal de Santana, por intermédio da Superintendência de Transporte e Trânsito de Santana em função da justa remuneração dos investimentos e de custo operacional.

CLÁUSULA SEXTA – DIREITOS E DEVERES DOS TAXISTAS

6.1 Os usuários poderão, pessoalmente, ou através de Associação regularmente constituída, apresentar reclamações ou sugestões à Prefeitura Municipal que reflitam a prestação do serviço objeto do presente contrato.

6.1.1 As reclamações serão apreciadas em conformidade com o regulamento e o Código de Trânsito Brasileiro.

6.1.2 São atribuídos aos usuários todos os direitos e deveres contidos na Lei no. 1.008/2015 e no Código Civil Brasileiro, desde que pertinentes ao serviço prestado, bem como aqueles previstos no Regulamento e na legislação específica, inclusive na portaria da STTRANS.

CLÁUSULA SÉTIMA – DA FISCALIZAÇÃO E DAS PENALIDADES

7.1 O AUTORIZATÁRIO submeter-se-á vistoria periódicas, na forma estabelecida no Regulamento próprio e mediante às convocações extraordinárias para vistoria, sempre que se fizer necessário, a critério da STTRANS.

7.2 A PERMITENTE poderá fiscalizar o veículo e a documentação do AUTORIZATÁRIO em qualquer local e hora onde o mesmo se encontre.

7.3 O AUTORIZATÁRIO cumprirá, rigorosamente, as normas da sonidez estipulada no Regulamento próprio, no Código de Trânsito Brasileiro e em legislações complementares, inclusive Portarias da STTRANS, submetendo-se, em caso de infração, às penalidades nelas previstas nas respectivas normas.

7.4 O AUTORIZATÁRIO que for preso em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, será seu permissão suspensa automaticamente, enquanto perdurar a prisão.

7.5 O AUTORIZATÁRIO que for denunciado pelo Ministério Público pela prática de infração penal, poderá, a critério da Superintendência de Transportes e Trânsito de Santana, ter sua permissão suspensa durante toda a tramitação do processo criminal.

7.6 A sentença criminal condenatória, transitada em julgado, implicará na revelação automática da

ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA
SUPERINTENDÊNCIA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE SANTANA
- STTRANS -

presente.

7.7 A sentença criminal absolutória, transitada em julgado, não se sobrepõe à esfera administrativa.

7.8 O AUTORIZATÁRIO que sofrer uma restrição de habilitação causada ou aprovada terá sua permissão suspensa até que tenha reestabelecido seu direito e sua condição de motorista.

7.9 O AUTORIZATÁRIO que for condenado por crime doloso, desde que cometido ou no direção conforme as legislação municipal, poderá, a juízo da Superintendência de Transportes e Trânsito de Santana, ter sua permissão cassada.

7.10 O AUTORIZATÁRIO que não comparecer a 02 (duas) convocações consecutivas, terá sua permissão imediatamente revogada.

CLÁUSULA OITAVA – DO FORO

8.1 Fica eleito o foro da Comarca de Santana/AP para dirimir as controvérsias oriundas deste Contrato, desde que esgotadas todas as vias administrativas de conciliação ou litígio.

Assim, por estarem justas e contratadas, as partes assinam o instrumento em folhas uma (01 única) via deste Contrato, de igual forma e teor para um só efeito, na presença das testemunhas abaixo.

Santana, AP, 01 de Dezembro de 2020.

AUTORIZATÁRIO

Testemunhas:

Nome:
Endereço:

Nome:
Endereço:

Anexo III – Atos de Composição dos Membros da CPL e Pregoeiros

CIA DOCAS DE SANTANA

PORTARIA Nº 012/2021-CDSA

O Diretor-Presidente da Companhia Docas de Santana, no uso de suas atribuições estatutárias e;

CONSIDERANDO o Memorando nº 002/2021 – CPL/CDSA, com o pedido de substituição de membro na Comissão Permanente de Licitação.

RESOLVE:

Art.1º - Designar os funcionários abaixo relacionados para comporem a Comissão Permanente de Licitação da Companhia Docas de Santana-CDSA:

Uelliton Nogueira da Silva – Presidente da CPL
Leila Pires Vieira – Membro Titular
Priscila Antunes da Cunha Kurohata – Membro Titular
Sandro Mauricio Oliveira Silva – Membro Suplente
Gilson Nunes Pedroso – Membro Suplente

Art.2º - Ficam revogadas as disposições em contrário.

Registra-se e divulgue-se.

Sala do Diretor-Presidente da Companhia Docas de Santana, em Santana-AP, 11 de janeiro de 2021.

Edival Cabral Tork
Diretor Presidente da CDSA
Decreto nº 026/2021-PMS

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
CNPJ N 04.756.826/0001-36
PORTO ORGANIZADO DE SANTANA
RECINTO N 2.40.15.02-4

Rua Cláudio Lúcio Monteiro 1380
Bairro Novo Horizonte
CEP 68925-974
Santana-Amapá

Site: www.docasdesantana.com.Br
E-mail: cpl@docasdesantana.com.br
Fone: (0xx96) 3314-1205
Fax: (0xx96) 3314-1210/3314-1204

CIA DOCAS DE SANTANA

PORTARIA Nº 013/2021-CDSA

O Diretor-Presidente da Companhia Docas de Santana, no uso de suas atribuições estatutárias e;

CONSIDERANDO o Memorando nº 002/2021 – CPL/CDSA, com o pedido de substituição de membro na Comissão Permanente de Licitação (CPL) e membros da equipe de apoio de pregão.

RESOLVE:

Art.1º - Designar o funcionário abaixo relacionado para exercer a função de pregoeiro da Companhia Docas de Santana-CDSA:

Uelliton Nogueira da Silva

Art. 2º - Designar os funcionários abaixo relacionados para comporem a equipe de apoio dos pregões da Companhia Docas de Santana-CDSA:

Leila Pires Vieira – Membro Titular

Priscila Antunes da Cunha Kurohata – Membro Titular

Sandro Mauricio Oliveira Silva – Membro Suplente

Gilson Nunes Pedroso – Membro Suplente

Art.3º - Ficam revogadas as disposições em contrário.

Registra-se e divulgue-se.

Sala do Diretor-Presidente da Companhia Docas de Santana, em Santana-AP, 11 de janeiro de 2021.

Edival Cabral Tork
Diretor Presidente da CDSA
Decreto nº 026/2021-PMS

CIA DOCAS DE SANTANA

PORTARIA Nº 075/2021-CDSA

O Diretor-Presidente da Companhia Docas de Santana, no uso de suas atribuições estatutárias e;

CONSIDERANDO o Memorando nº 033/2021– CPL/CDSA, com o pedido de substituição de membro na Comissão Permanente de Licitação.

RESOLVE:

Art.1º - Designar os funcionários abaixo relacionados para comporem a Comissão Permanente de Licitação da Companhia Docas de Santana-CDSA:

Uelliton Nogueira da Silva– Presidente da CPL
Maria Paula Silva dos Santos– Membro Titular
Priscila Antunes da Cunha Kurohata – Membro Titular
Leila Pires Vieira – Membro Suplente
Adriene Cristina Reis dos Santos– Membro Suplente

Art.2º- Ficam revogadas as disposições em contrário.

Registre-se e divulgue-se.

Sala do Diretor-Presidente da Companhia Docas de Santana, em Santana-AP, 15 de Julho de 2021.

Maria Paula em 15.07.21

Edival Cabral Tork
Diretor Presidente da CDSA
Decreto nº 026/2021-PMS

Leila Pires 15/07/2021

Uelliton Nogueira da Silva
Presidente da CPL
Portaria 057/2018/CDSA

Recebi em 15.07.21

Adriene Santos em 15/07/2021

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
CNPJ N 04.756.826/0001-36
PORTO ORGANIZADO DE SANTANA
RECINTO N 2.40.15.02-4

Rua Cláudio Lúcio Monteiro 1380
Bairro Novo Horizonte
CEP 68925-974
Santana-Amapá

Site: www.docasdesantana.com.Br
E-mail: cpl@docasdesantana.com.br
Fone: (0xx96) 3314-1205
Fax: (0xx96) 3314-1210/3314-1204

CIA DOCAS DE SANTANA

PORTARIA Nº076/2021-CDSA

O Diretor-Presidente da Companhia Docas de Santana, no uso de suas atribuições estatutárias e;

CONSIDERANDO o Memorando nº 033/2021– CPL/CDSA, com o pedido de substituição de membro na Comissão Permanente de Licitação (CPL) e membros da equipe de apoio de pregão.

RESOLVE:

Art.1º - Designar o funcionário abaixo relacionado para exercer a função de pregoeiro da Companhia Docas de Santana-CDSA:

Uelliton Nogueira da Silva

Art. 2º - Designar os funcionários abaixo relacionados para comporem a equipe de apoio dos pregões da Companhia Docas de Santana-CDSA:

Maria Paula Silva dos Santos – Membro Titular

Priscila Antunes da Cunha Kurohata – Membro Titular

Leila Pires Vieira – Membro Suplente

Adriene Cristina Reis dos Santos– Membro Suplente

Art.3º- Ficam revogadas as disposições em contrário.

Registre-se e divulgue-se.

Recebi em 22.07.21

Sala do Diretor-Presidente da Companhia Docas de Santana, em Santana-AP, 15 de Julho de 2021.

Edival Cabral Tork
Diretor Presidente da CDSA
Decreto nº 026/2021-PMS

Recebi em: 19.07.21
Uélliton Nogueira da Silva
Presidente da CPL
Portaria 057/2018/CDSA

Recebi em: 19/07/21
Leila Pires

Recebido em: 19.07.2021
Adriene Santos

Recebi em 15.07.2021
Maria Paula

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
CNPJ N 04.756.826/0001-36
PORTO ORGANIZADO DE SANTANA
RECINTO N 2.40.15.02-4

Rua Cláudio Lúcio Monteiro 1380
Bairro Novo Horizonte
CEP 68925-974
Santana-Amapá

Site: www.docasdesantana.com.Br
E-mail: cpl@docasdesantana.com.br
Fone: (0xx96) 3314-1205
Fax: (0xx96) 3314-1210/3314-1204

Anexo IV – Parecer do Conselho de Administração sobre as Demonstrações Financeiras

PARECER DOS CONSELHOS DE ADMINISTRAÇÃO E FISCAL DA COMPANHIA DOCAS DE SANTANA-CDSA, REFERENTE AO EXERCICIO DE 2021.

Após análise do Relatório de Auditoria Interna, relativo ao Controle Interno da Contabilidade, no cumprimento às normas estabelecidas pela Constituição Federal de 1988, Lei 6.404/76, Lei 6385/76, Lei 11.638/07, Lei 11.941/09, do CPC26(R1)– Apresentação das demonstrações, estabelecidas pela Resolução do Conselho Federal de Contabilidade – CFC nº 781/95 e 1.282/2010, NBC PI,01 e NBC T12, Normas de Auditoria Interna, Lei 4320/64, Lei 8.663/93, Lei complementar 101/2000, Lei 13.303/2016, além do que determina seu Estatuto Social, referente ao encerramento do exercício de 2021 notadamente temos a expor:

1. Para dar melhor embasamento e subsidiar o Parecer do Conselho Fiscal, procuramos obter informações precisas do Setor Contábil acerca das distorções e apontamentos contidos no relatório de Auditoria Interna, os quais passamos a dissecar:
2. *"Em nossa opinião, as demonstrações contábeis acima referidas, representam adequadamente em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA, em 31 de dezembro de 2021, exceto a conta Reserva de Capital, uma vez que o mesmo já atingiu ao limite de destinação, a legislação prevê a destinação de 5% do lucro líquido para a formação da reserva legal, no limite máximo de 20% do capital integralizado, conforme lei 6.404/76. Sabe-se que esse limite já foi atingido em anos anteriores, o mesmo não poderia mais constar como integrante do patrimônio liquido na conta Reserva Legal, afetando assim a estrutura da Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido, não estando em conformidade com os Princípios Fundamentais da Contabilidade, reiteramos a regularização do acima exposto."*

   Recomendamos que o Conselho de Acionistas, reúna para deliberar a destinação da Reserva de Capital. Após a deliberação do Conselho de Acionistas, deverá ser registrado em cartório e posterior ao Registro em Cartório repassar ao setor Contábil para escrituração.
3. *"Não identificamos no balanço a conta do tipo: Estoque de peças para reposição, estoque de material de expediente, material de limpeza, estoque de uso e consumo, verificou-se que na prática a apropriação de despesa é imediata, mesmo sabendo que os produtos são adquiridos em grande escala para uso de acordo com a necessidade*

da empresas, com isso estando em desacordo a Resolução CFC 1.282/2010, ferindo assim uns dos principios da contabilidade, o principio da Competência, reiteramos a adequação."

OBS: Os dados acima não condizem com a realidade em razão de já existir um novo sistema em 2021, o controle de estoque, portanto o que foi citado acima já está totalmente sanado.

4. *"Não identificamos neste encerramento a conta de Bens de Terceiros, visto a necessidade de atendimento as solicitações e orientações dos órgãos fiscalizadores baseados na legislação vigente, reiteramos o registro para que esta companhia não sofra penalidades futuras."*

   Neste tópico o auditor interno não informa quais os bens de terceiros estão pendentes de regularização.

5. *"Não identificamos adequação à contabilidade regulatória da Resolução normativa ANTAQ n° 15/2016, Manual de Contas das Autoridades Portuárias, prazo esgotado em dezembro de 2017, reiteramos a adequação conforme resolução n° 15/2016, a fim de evitar penalidades futuras."*

   Este item já foi sanado e está sendo informado mensalmente à Agência Nacional de Transportes Aquaviarios-ANTAQ. A CDSA contratou uma empresa de consultoria para fazer a regularização tarifária conforme exigências da ANTAQ.

6. *"Não identificamos a prestação de contas de suprimentos de fundos constante no Balanço Patrimonial, recomendamos a regularização."*

   A Auditoria Interna deverá encaminhar à Assessoria Jurídica para tomar as providências legais, inclusive com abertura de processo administrativo para apurar as responsabilidades se houver improbidade ou dolo, a fim de regularizar as pendências.

7. *"Identificamos nos relatórios de obrigações acessórias da Receita Federal do Brasil,pendências/impostos em atrasos que independem a emissão da certidão conjunta da CDSA,recomendamos a regularização."*

   Conforme informações do Departamento de Contabilidade, essas pendências já foram sanadas.

8. *"Recomendamos a informatização dos relatórios de clientes, fornecedores e diversos para um melhor controle e confiabilidade das informações, uma vez que a CDSA, ainda utiliza o controle em planilhas de Excel."*

Hoje já existe um novo sistema que está instalado desde 2021 que contém todas as informações recomendadas no item 09.

CONCLUSÃO

Pelos prazos e informações contidas no Relatório de Auditoria Interna, concluimos que existe a necessidade premente de adequação dos controles internos, rotinas e procedimentos contabéis, objetivando salvaguardar o patrimônio da Companhia além de dar maior segurança nas suas operações bem como atender as normas e legislações vigentes.

É fundamental que as informações sejam reais e apresentem as características qualitativas fundamentais para a melhoria prevista no CPC, com a finalidade de auxiliar principalmente a DIREX nas tomadas de decisões e condução da companhia.

OBS: É obrigação do Controle Interno emitir Relatórios Mensais a DIREX.

Rubens José Esteves Corrêa
Presidente do CONSAD/CDSA

Edival Cabral Tork
Conselheiro Titular/CONSAD

Edinardo Maria Rodrigues de Souza
Conselheiro Titular /CONSAD

Maria do Socorro Silva de Oliveira de Souza
Conselheira Titular /CONSAD

César Luiz Rodrigues
Conselheiro Titular /CONSAD

Raimundo Batista Gomes Junior
Conselheiro Titular /CONSAD

Marius Pinto de Carvalho
Conselheiro Titular /CONSAD

José Koroca Conceição Da Silva Jesus
Presidente do CONFIS/ CDSA

Carlos Alberto Neri Matias
Conselheiro Suplente /CONFIS

José Soares da Silva
Conselheiro Titular /CONFIS

Anexo V - Relatório e Parecer da Auditoria Interna sobre as contas de gestão da Unidade Jurisdicionada

Santana – AP, 29 de julho de 2022.

Aos
Conselhos de Administração e Fiscal da CDSA

Prezados senhores,

O relatório de Auditoria Interna referente ao controle interno da Contabilidade no cumprimento das normas estabelecidas pela Lei nº 6.404/76, Lei nº 6.385/76, Lei nº 11.638/07, CPC 26 - Apresentação das Demonstrações Contábeis, Resolução CFC N.º 781/95, NBC PI 01 e NBC T 12 – Normas de Auditoria Interna, referentes ao encerramento do ano de 2021.

DAVID BRUNO DO CARMO DE BRITTO
Contador CRC-AP-002294/O
Auditor Interno/CDSA

RELATÓRIO DE AUDITORIA INTERNA

01 – APRESENTAÇÃO

O relatório de auditoria interna se baseou somente nos procedimentos dos departamentos responsáveis pela execução dos processos auditáveis e Demonstrações Contábeis da **COMPANHIA DOCAS DE SANTANA – CDSA**, correspondente ao encerramento do ano de 2021, atendendo as normas de Auditoria Interna NBC T 12 e nosso Plano Anual de Auditoria.

Examinamos o Orçamento, contas de Receita Operacional e Patrimonial, contas de Despesa com Pessoal e Material de Consumo, incluindo Licitações e Contratos relacionados na Despesa e as principais transações ativas e passivas do balanço, vinculadas com as operações dessa Companhia. Nesse trabalho inspecionamos única e exclusivamente as respectivas classificações contábeis, assim como, conferimos os saldos das principais contas como: Aplicações Financeiras, Clientes e Outros Adiantamentos no Ativo Circulante, e imobilizados no Ativo Não - Circulante, já no Passivo as contas de Fornecedor e obrigações Previdenciárias.

02 - ANÁLISES ORÇAMENTÁRIAS

A Elaboração da orçamentária fundamenta-se na legislação conforme a nossa **Constituição Federativa do Brasil de 1988**, conforme exposto abaixo:

> ***Art. 165****. Leis de iniciativa do Poder Executivo estabelecerão:*
>
> ***§ 5º*** *A lei orçamentária anual compreenderá:*
>
> ***I -*** *O orçamento fiscal referente aos Poderes da União, seus fundos, órgãos e* ***entidades da administração*** *direta e* ***indireta****, inclusive fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público;*

A ***Lei 4.320/64 é*** especifica no direcionamento quanto à Elaboração, Execução e Controle dos Orçamentos Públicos, incluindo está companhia, onde vemos amparo no:

> ***Art. 107****. As entidades autárquicas ou paraestatais, inclusive de previdência social ou* ***investidas de delegação*** *para arrecadação de contribuições para-fiscais da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal. . .*

> ***Parágrafo único.*** *Compreendem-se nesta disposição as* ***Empresas*** *com autonomia financeira e administrativa cujo capital pertencer, integralmente, ao Poder Público.*

A ***lei Complementar nº 101/2000 - LRF*** estabelece **normas de finanças públicas** voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal mesmo empresas públicas independentes que não receberam em ano anterior dinheiro erário e não ter previsão no corrente orçamento da estatal de recebimento do ente controlador, com amparo no ***Capítulo II do Título VI da Constituição***, e é bastante específica no tocante a necessidade de cumpri-la, assim estabelecendo:

> ***Art. 2º*** *Para os efeitos desta Lei Complementar, entende-se como:*
>
> ***II - Empresa controlada****: sociedade cuja maioria do capital social com direito a voto pertença, direta ou indiretamente, a ente da Federação;*

Na ***Lei 8.666/93*** *no:*

> ***Art. 1º****. . .*
>
> ***Parágrafo Único****. Subordinam-se ao regime desta Lei, além dos órgãos da administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as* ***empresas públicas****, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.*
>
> ***Art. 5º- "****, . . . para cada* **fonte diferenciada de recursos***. . ."*
>
> ***Art. 14****. Nenhuma compra será feita sem a adequada caracterização de seu objeto e indicação dos* ***recursos orçamentários*** *para seu pagamento, sob pena de nulidade do ato e responsabilidade de quem lhe tiver dado causa.*

E assim, sucessivamente em outros artigos destas Leis, obrigando assim as **Empresas Públicas** possuírem um orçamento efetivamente detalhado, controlado e legalmente constituído, capaz de transmitir segurança a quem de direito ou ao contratado.

O Conselho de Administração, no uso de suas atribuições, aprovou o orçamento da Companhia Docas de Santana, para o exercício de 2021, conforme o que determina o **Inciso V do Art. 13 do Estatuto Social desta Companhia**, em dezembro de 2020 e posteriormente alterado em 23 de julho de 2022, conforme precedentes legais previstos em lei.

ANÁLISE ORÇAMENTÁRIA DE 2021 INICIAL X ORÇAMENTO EXECUTADO

COMPARATIVO ORÇAMENTÁRIO DE 2021

CÓDIGO	*ESPECIFICAÇÃO*	*ORÇAMENTO ORIGINAL*	*REFORMULADO*	*REALIZADO*	*%*
1	RECEITAS	**14.558.074,96**	**19.860.040,68**	**17.020.395,53**	**85,70%**
2	DESPESAS	**14.558.074,96**	**19.860.040,68**	**16.464.149,05**	**82,90%**
SUPERÁVIT ORÇAMENTÁRIO				***556.246,48***	***2,80%***

No comparativo de receita realizada versos às despesas realizadas, observamos um superávit na execução orçamentário, onde a receita realizada correspondeu a **85,70%** da receita prevista, e as despesas realizadas correspondem a **82,90%** das despesas previstas, gerando assim um **superávit orçamentário de 2,80%,** representado monetariamente a soma **de R$ 556.246,48** ***reais*** (Quinhentos e cinqüenta e seis mil, duzentos e quarenta e seis reais e quarenta e oito centavos)**,** isso significa um pequeno equilíbrio na execução orçamentário, muito em conta a melhora de receita, uma vez que houve uma suplementação do orçamento original, visão a realização de novas receitas de embarque de minério não prevista no orçamento original.

02.01 – ANÁLISES DAS RECEITAS

Analisando as receitas registradas no orçamento, termos um total de **R$ 14.558.074,96** (Quatorze milhões, Quinhentos e cinqüenta e oito mil, Setenta e quatro reais e Noventa e seis centavos)**,** previstos inicialmente e suplementada para **R$ 19.860.040,68** (Dezenove Milhões, Oitocentos e sessenta reais, Quarenta reais e Sessenta e oito centavos)**,** sendo que em 2021, verificou-

se que a receita arrecadada foi de **R$ 17.020.395,53** (Dezessete milhões, Vinte mil, Trezentos e noventa e cinco reais e Cinqüenta e três centavos)**,** o que representa **85,70%** da receita prevista no orçamento, o que ocasionou um déficit orçamentário de **R$ 2.839.645,15** (Dois milhões, Oitocentos e trinta e nove mil, Seiscentos e quarenta e cinco reais e Quinze centavos), na execução orçamentária, representando **14,30%,** da receita prevista não realizada.

DOCAS DE SANTANA

ORÇAMENTO DA CDSA PARA O EXERCÍCIO SOCIAL DE 2021				Execução Financeira até 31.12.2021		
01	RECEITAS	Orçamento INICIAL (a)	Receita Recebida no Mês	ACUMULADA (b)	Receita a Realizar (a - b)	Realizado % (b / a)
		19.860.040,68	717.735,65	17.020.395,53	2.839.645,15	85,70%
01.01	RECEITA OPERACIONAL	15.600.711,30	517.764,39	14.003.595,29	1.597.116,01	89,76%
01.01.01	Tarifas de infraestrutura aquaviária - Tab. I	4.050.641,09	176.341,67	4.024.420,94	26.220,15	99,35%
01.01.02	Tarifas de acostagem - Tab. II	669.873,31	38.459,99	669.809,93	63,38	99,99%
01.01.03	Tarifas de infraestrutura terrestre - Tab. III	7.916.024,04	121.127,74	6.797.584,39	1.118.439,65	85,87%
01.01.04	Tarifas de armazenagem - Tab. IV	2.670.900,80	177.439,13	2.222.849,75	448.051,05	83,22%
01.01.05	Tarifas de supr. de utilid. e equipam. - Tab. V	293.272,06	4.395,86	288.930,28	4.341,78	98,52%
01.02	RECEITA PATRIMONIAL	1.497.532,58	88.219,25	1.316.115,83	181.416,75	87,89%
01.02.01	Arrendamento de instalações portuárias	1.497.532,58	88.219,25	1.316.115,83	181.416,75	87,89%
01.03	RECEITA FINANCEIRA	430.000,00	10.957,93	245.765,53	184.234,47	57,15%
01.03.01	Aplicações financeiras	60.000,00	10.910,79	55.461,00	4.539,00	92,44%
01.03.02	Juros e multas	370.000,00	47,14	190.304,53	179.695,47	51,43%
01.04	OUTRAS RECEITAS	2.331.796,80	100.794,08	1.454.918,88	876.877,92	62,39%
01.04.01	Adiantamento de clientes	200.000,00	100.000,00	850.717,27	(650.717,27)	425,36%
01.04.02	Certificado de operador portuário	2.200,00	-	2.149,92	50,08	97,72%
01.04.03	Convênios com a União/Estad./Mun.	-	-	-	-	#DIV/0!
01.04.04	Convênios com instituições privadas	-	-	-	-	#DIV/0!
01.04.05	Superávit de exercícios anteriores	-	-	-	-	#DIV/0!
01.04.99	Outras receitas eventuais	2.129.596,80	794,08	602.051,69	1.527.545,11	28,27%

Em relação à distribuição e recebimento das receitas realizadas, a auditoria baseou-se na analise dos D.A.P (Documentos de arrecadação portuária) que foram escolhidos de forma aleatória, conforme quadro a baixo:

DAP	DATA	CLIENTE	VALOR EM R$	OBSERVAÇÃO
222	26/07/2021	Amapá Florestal e Celulose S/A	R$ 144.392,11	Em conformidade
352	08/11/2021	Caramuru Alimento S/A	R$ 70.432,27	Em conformidade

305	06/10/2021	Cianport - Cia Norte de Navegação Portos	R$ 107.484,74	Em conformidade
135	12/05/2021	DEV mineração S/A	R$ 162.338,00	Em conformidade
071	09/03/2021	LBH Brasil Agenciamento Marítimo	R$ 81.400,56	Em conformidade
189	30/06/2021	Nippon Yusen kaihsa	R$ 81.225,28	Em conformidade
267	03/09/2021	Rede Nacional d ensino e pesquisa	R$ 700.000,00	Em conformidade
293	04/10/2021	Serveporto Agencia Marítima Ltda - ME	R$ 80.202,97	Em conformidade
277	14/09/2021	Unamgen Mineração e Metalúrgica S/A	R$ 200.000,00	Em conformidade
263	27/08/2021	Wilson Sons Agencia Maritima Ltda	R$ 87.166,28	Em conformidade

Foram selecionados 10 (Dez) processos de recebimento de receita (Documento de Arrecadação portuária) aleatoriamente, registrados nos boletins de caixa, em analise verificou-se que, os mesmos estavam em conformidade no que tange a emissão, recebimentos e cálculo de acréscimo em caso de recebimento fora do prazo.

02.02 – RECEITAS PATRIMONIAIS

As receitas patrimoniais previstas somam **R$ 1.497.532,58 reais** (Um milhão, quatrocentos e noventa e sete mil, Quinhentos e trinta e dois reais e cinqüenta e oito centavos), o valor arrecadado de **R$ 1.316.115,83 reais** (Um milhão, Trezentos e Dezesseis mil, cento e quinze reais e Oitenta e três centavos), O que representa **87,89%** do valor previsto e suplementado em 2021, são receitas mensais e fixas que estão sendo recolhidas dentro do prazo conforme contrato.

02.03 – RECEITAS FINANCEIRAS

As receitas financeiras previstas somam **R$ 430.000,00 reais** (Quatrocentos e trinta mil reais), o valor arrecadado de **R$ 245.765,53 reais** (Duzentos e quarenta e cinco mil, Setecentos e sessenta e cinco reais e Cinqüenta e três centavos), representa **57,15%** do valor previsto e suplementado em 2021, receitas eventuais recebidas decorrentes de atrasos de clientes.

02.04 - OUTRAS RECEITAS

São receitas eventuais ou de transição dentro do orçamento, como por exemplo: as contas de certificado portuário ou registro de adiantamento de serviços portuários.

03 – *ANÁLISES DAS DESPESAS*

Na análise das despesas, verificou-se que, as despesas realizadas em relação às despesas previstas chegaram a um percentual de **82,90%** do orçamento inicial e suplementado em 2021 e, em relação à receita arrecadada, fazendo um comparativo entre despesas realizadas e receitas arrecadadas esse percentual chega a **96,73%,** tendo um saldo positivo de **3,27%** em relação à receita realizada, o que contribuiu para o um pequeno "equilíbrio orçamentário em 2021".

02	DESPESAS	Orçamento INICIAL (a)	Despesa Realizada no Mês	ACUMULADA (b)	Disponível (a - b)	Realizado % (b / a)
		19.860.040,68	1.685.411,19	16.464.149,05	3.395.891,63	82,90%
02.01	PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS	9.392.758,00	877.168,97	9.149.246,55	243.511,45	97,41%
02.01.01	Salários, horas extras e adic. de qualificação	4.878.600,00	540.609,54	4.824.969,51	53.630,49	98,90%
02.01.02	Obrigações patronais	1.809.158,00	42.536,70	1.750.479,22	58.678,78	96,76%
02.01.03	Rescisões e indenização trabalhistas	190.000,00	-	127.162,78	62.837,22	66,93%
02.01.04	Auxílio creche	40.000,00	4.001,80	38.373,77	1.626,23	95,93%
02.01.05	Diárias a empregados	40.000,00	-	17.094,90	22.905,10	42,74%
02.01.99	Despesas de exercícios anteriores	2.435.000,00	290.020,93	2.391.166,37	43.833,63	98,20%
02.02	TRIBUTÁRIA	3.257.073,61	167.665,31	2.518.089,93	738.983,68	77,31%
02.02.01	Impostos, Contribuições e Taxas Federais	2.396.570,91	131.444,71	1.977.026,50	419.544,41	82,49%
02.02.02	Impostos, Contribuições e Taxas Estaduais	16.149,46	4.799,24	5.948,70	10.200,76	36,84%
02.02.03	Impostos, Contribuições e Taxas Municipais	844.353,24	31.421,36	535.114,73	309.238,51	63,38%
02.03	MATERIAL DE CONSUMO	385.600,00	105.421,57	241.393,57	144.206,43	62,60%
02.04	SERVIÇOS DE TERCEIROS - PESSOA FÍSICA	258.300,00	32.288,27	228.069,41	30.230,59	88,30%
02.05	SERVIÇOS DE TERCEIROS - PESSOA JURÍDICA	4.050.000,00	449.431,51	3.241.881,09	808.118,91	80,05%
02.06	DESPESAS SOCIAIS	60.000,00	-	-	60.000,00	0,00%
02.07	DESPESAS FINANCEIRAS	760.000,00	47.502,86	668.454,24	91.545,76	87,95%
02.08	OUTRAS DESPESAS	532.000,00	2.932,70	24.550,86	507.449,14	4,61%
02.09	INVESTIMENTOS	1.158.400,00	3.000,00	392.463,40	765.936,60	33,88%
02.10	RESERVA DE CONTINGÊNCIA	5.909,07	-	-	5.909,07	0,00%
02.10.01	Reserva de contigência	5.909,07	-	-	5.909,07	0,00%

03.01 - PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS

A Rubrica **02-01 – Pessoal e Encargos Sociais – Executaram 97,41%** do orçamento previsto, correspondendo a **55,57%** da despesa realizada, **53,75%** do total da receita bruta arrecadada,

correspondente a **R$ 9.149.246,55** (Nove milhões, Cento e quarenta e nove mil, Duzentos e quarenta e seis reais e cinqüenta e cinco centavos), conforme tabela de valores abaixo, estando em conformidade ao **Art. 19** da **LEI COMPLEMENTAR Nº 101/2000** e **Art. 39** do **Estatuto Social da Companhia Docas de Santana que prever o limite Máximo de 60% anual de gastos com pessoal e encargos, conforme relatório apresentado pela Divisão de contabilidade e financias da execução orçamentária de 2021, esse percentual fechou em 47,35% da receita total arrecadada, segue tabela abaixo**

> ***Art. 19.*** *Para os fins do disposto no caput do art. 169 da Constituição, a despesa total com pessoal, em cada período de apuração e em cada ente da Federação, não poderá exceder os percentuais da receita corrente líquida;*
>
> ***Art. 39****. A Companhia Docas de Santana – CDSA não poderá despender com pessoal próprio 60% (Sessenta por cento) da receita bruta anual.*

TABELA APRES. NO RELATORIO EXECUÇÃO FINANC. E ORÇAMENTARIA 2021

MÊS	RECEITA	PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS	PERCENTUAL
Janeiro	846.888,54	521.237,09	61,55%
Fevereiro	1.379.635,90	511.797,51	37,10%
Março	1.496.776,05	472.535,77	31,57%
Abril	1.024.496,56	505.115,80	49,30%
Maio	1.592.574,77	498.838,00	31,32%
Junho	1.501.286,85	639.909,38	42,62%
Julho	1.999.126,98	533.561,51	26,69%
Agosto	1.980.975,40	1.067.361,95	53,88%
Setembro	1.583.276,03	725.153,43	45,80%
Outubro	1.565.653,52	805.452,74	51,45%
Novembro	1.331.969,28	738.896,33	55,47%
Dezembro	717.735,65	1.038.792,90	144,73%
SOMA	**17.020.395,53**	**8.058.652,41**	**47,35%**

ANÁLISE DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DE PESSOAL

Em análise à relação à estrutura organizacional de pessoal, encontramos nomeados pelo Executivo, Contratados em **Cargo Comissionados**, concursados ocupantes de **Cargo de Confiança** e **Contratados Concursados**, onde expomos em tabelas demonstrativas de tais divisões, logo abaixo, segue quadro de funcionários, comissionados, admitidos e exonerados do ano de 2021.

03.01.02 –REL. DOS EMPREGADOS / COMISSÃO E EXONERADOS DA CDSA EM 2021

QUADRO DE FUNCIONÁRIOS EFETIVOS DA CDSA EM 2021				
Nº	FUNCIONÁRIOS	Data de admissão		Cargos /Função
1	Adrielle Cristina do N. Dias	03/11/10		Guarda Portuário
2	Adriene Cristina Reis dos Santos	06/04/21		Secretária Executiva
3	Alan Diego Q. Pastana Vilhena	01/12/11		Guarda Portuário
4	Angela Dias Alves Valadares	15/09/11		Chefe da Divisão Administrativa
5	Arcangelo da Fonceca Cordeiro	03/11/10		Guarda Portuário
6	Benedito Amorim de Souza Filho	11/06/12		Guarda Portuário
7	Claudio Messias Feitosa	01/08/08		Chefe da Divisão de Téc. E Informações
8	Cleiton da Silva Ferreira	01/10/12		Inspetor da Guarda Portuária
9	Clesio de Almeida Silva	11/06/12	Licença não remunerada	Guarda Portuário
10	David Bruno do Carmo de Britto	19/09/14		Auditor Interno
11	Derivan Guimarães Alves	11/06/12		Guarda Portuário
12	Edilson Barros dos Santos	14/01/08		Diretor Operacional
13	Edinei Carvalho Maciel	30/12/20		Motorista
14	Elias Gonçalves de Sousa	01/12/11		Inspetor da Guarda Portuária
15	Esau Gouveia de Almeida	11/06/12		Guarda Portuário
16	Everson Pinheiro Menezes	03/11/10		Inspetor da Guarda Portuária
17	Fabricio Bestene de Oliveira	17/11/10		Contador
18	George Reis dos Santos	16/11/10		Ch. da Div. Amb. e de Seg. e Saúde no Trabalho
19	Gilson Nunes Pedroso	01/08/08		Assistente Operacional
20	Giovanny Rodrigues da Silva	01/04/13		Ch. da Divisão Contabil
21	Izaias Ferreira Padua	03/11/11		Guarda Portuário
22	Jackson da Paixão de Souza	03/11/11		Guarda Portuário
23	Jeyze Nadielly dos S. Frazão	03/11/10		Guarda Portuário
24	João Alzimar Lima do Amaral	01/08/08		Ch. da Seç. de Manut. de Equipamentos
25	José Antonio Soares Garcia	13/10/09	Licença não remunerada	Diretor Administrativo e Financeiro
26	José Maria da Silva Neto	03/11/11		Chefe da divisao da segurança portuaria
27	Josue Pereira Alves	01/10/12		Ch. da Div. de Plan. e Gestão Portuária
28	Leila Pires Vieira	14/01/08		Secretária dos Conselhos
29	Lenytton Celio Reis Monteiro	14/01/08		Chefe de Seção Operacional
30	Lucival Oliveira de Almeida	03/11/11		Guarda Portuário
31	Nivaldo Prado dos Santos	03/11/10		Guarda Portuário
32	Paulo Henrique M. de Oliveira	03/11/10		Guarda Portuário
33	Pedro do Vale Pires	01/12/11		Guarda Portuário
34	Priscila Antunes da Cunha	15/09/10		Chefe da Divisão Financeira
35	Raimundo Batista G. Junior	01/08/11		Engenheiro
36	Raimundo Nilton Coimbra Costa	14/01/08		Operador de Equipamentos
37	Raphael Ribeiro Feitosa	11/06/12		Guarda Portuário
38	Ronise Silva da Silva	16/03/11		Corregedora Portuária
39	Sandro Mauricio Oliveira Silva	13/04/15		Chefe da Seção de Informática
40	Uelber Rossi dos Santos Pinto	03/11/10		Guarda Portuário
41	Uelliton Nogueira da Silva	14/01/08		Presidente da CPL
42	Victor de Oliveira dos Santos	03/11/11		Guarda Portuário
43	Victor Hugo Holanda da Silva	03/11/11		Diretor Operacional
44	Vilma Lucia Nunes Cunha	13/10/09		Tec. Segurança do trabalho

QUADRO DE FUNCIONÁRIOS EM COMISSÃO DA CDSA EM 2021				
	funcionários	Admissão		Cargo/função
1	Ana Paula Rodrigues dos Santos	17/08/21		Chefe da Seção de Finanças
2	Bianca Alves Brandão	09/07/21		Ouvidor(a)
3	Edival Cabral Tork	04/01/21		Direto Presidente
4	Kamila Katrin Sousa de Sousa	06/01/21		Assessor(a) Jurídico(a)
5	Kariane de Negreiros Cabral Furtado	18/06/21		Chafe da Seção de Orçamento e Finanças
6	Maria Paula Silva dos Santos	09/03/17		Chefe de Gabinete
7	Ney Araujo das Chagas	04/01/21		Diretor Administrativo e Financeiro
8	Riane Ferreira Moraes da Silva	28/09/21		Chefe da Seção de Pessoal e RH
9	Roneido Richene Oeiras	06/01/21		Assessor Jurídico

QUADRO DE ADMISSÃO DA CDSA EM 2021				
	funcionários	admissão		Cargo/função
1	Adriene Cristina Reis dos Santos	06/04/21		Secretária Executiva
2	Ana Paula Rodrigues dos Santos	17/08/21		Chefe da Seção de Finanças
3	Bianca Alves Brandão	09/07/21		Ouvidor(a)
4	Edival Cabral Tork	04/01/21		Direto Presidente
5	Kamila Katrin Sousa de Sousa	06/01/21		Assessor(a) Jurídico(a)
6	Kariane de Negreiros Cabral Furtado	18/06/21		Chafe da Seção de Orçamento e Finanças
7	Ney Araujo das Chagas	04/01/21		Diretor Administrativo e Financeiro
8	Riane Ferreira Moraes da Silva	28/09/21		Chefe da Seção de Pessoal e RH
9	Roneido Richene Oeiras	06/01/21		Assessor Jurídico

QUADRO DE DEMISSÕES DA CDSA EM 2021				
	funcionários	admissão		Cargo/função
1	Cátia Gama Baia	06/01/21		Ch.Sec. contrato e convênios
2	Glauco Mauro Cei	04/01/21		Direto Presidente
3	Kariane de Negreiros Cabral Furtado	03/02/21		Chefe da Seção de Pessoal e RH
4	Victor Hugo Holanda da Silva	26/01/21		Direot Operacional

Quanto à análise dos processos do quadro de pessoal de admissão e demissão, verificou-se que, os procedimentos adotados estão dentro dos previstos aos diretos e deveres desta companhia, conforme Consolidação de Leis Trabalhista - CLT e acordo coletivo vigente.

04 – LICITAÇÕES E CONTRATOS

Nos demonstrativos Licitatórios do ano de 2021, encaminhados pela Comissão de Licitação da CDSA, foram selecionados conforme demonstrativos a baixo, os processos, desde sua solicitação de abertura, até o último pagamento de 2021.

1. DISPENSA DE LICITAÇÃO

‘	Nº Processo	Objeto	Contratado	Valor (R$)	Fundamentação
01/2021	036/2019 CP01/2020	**AQUISIÇÃO DE LICENÇA DE SOFTWARE (WINDOWS SERVER E LIÇENCAS CALS)**	**PISONTEC COMÉRCIO E SERVIÇOS EM TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO EIRELLI**	**21.571,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
02/2021	045/2020 DL01/2021	**AGUA MINERAL (rescindido)**	**A COSTA DE ALMEIDA EIRELI**	**6.488,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
03/2021	44/2020 DL01/2021	**GÁS ENVASADO**	**R. J. COSTA EIRELI**	**3.341,05**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
04/2021	049/2020 DL01/2021	**GENEROS ALIMENTÍCIOS**	**A C DA S PINTO**	**2.799,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
05/2021	48/2020 DL01/2021	**COPA E COZINHA**	**R. J. COSTA EIRELI**	**1.269,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
07/2021	041/2020	**PASSAGEM AÉREA**	**J. M VIAGENS E TURISMO LTDA**	**0,01**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
08/202	046/2020	**ROÇADEIRA**	**W.S DE OLIVEIRA**	**6.370,00**	**Art. 29, Inciso**

1			E COMERCIO		II, da lei 13.303/2016.
09/2021	08/2020	SEGURO DE VEÍCULOS	PORTO SEGURO	8.720,20	Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.
10/2021	036/2020	SEGURO DE VIDA	UNIMED SEGURADORA	23.426,40	Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.
11/2021	05/2021 DL02/2021	REFLETORES LED E CABO FLEXÍVEL	DIPAR FERRAGENS EIRELI	9.299,64	Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.
12/2021	016/2021	SECULLUM PONTO 4	ANDRÉ J. DOCIATI	899,00	Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.
13/2021	02/2021 DL03/2021	MATERIAL DE HIGIENE E LIMPEZA	A C DA S PINTO	9.783,00	Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.
14/2021	06/2021	MATERIAL DE EXPEDIENTE	A P .I MENEZES	7.851,74	Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.
15/2021	10/2021 CP01/2021	AUDITORIA EXTERNA	CONVICTA AUDITORES INDEPENDENTES	14.990,00	Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.
16/2021	12/2021 DL04/2021	BOIAS SALVA-VIDAS E DISPOSITIVO DE ILUMINAÇÃO	CAPY REPRESENTAÇOES E COMERCIO EM GERAL LTD	5.799,99	Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.
17/2021	41/2019	CONTRATAÇÃO DE AGENTE DE INTEGRAÇÃO	CENTRO DE INTEGRAÇÃO EMPRESA ESCOLA CIEE.	23.097,60	Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.
18/2021	024/2021	AQUISIÇÃO DE MATERIAL DE INFORMÁTICA ELÉTRICO E ELETRÔNICO.	CLICK WAY TECNOLOGIA LTDA	4.347,00	Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.
19/2021	22/2021	AQUISIÇÃO DE MATERIAL DE INFORMÁTICA.	W DA COSTA LOBATO LTDA	12.940,00	Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.
20/202	025/2021	AQUISIÇÃO DE	MARCIO F. DE	4.380,00	Art. 29, Inciso

1		**SUPRIMENTO DE IRFROMÁTICA (IMPRESSORA DE ETIQUETA)**	**OLIVEIRA EPP**		**II, da lei 13.303/2016.**
21/2021	037/2021	**AQUISIÇÃO DE BEBEDOUROS**	**PIZZIOLO REFRIGERAÇÃO LTDA** **CENTER KENNEDY**	**3.922,30**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
22/2021	046/2021	**Aquisição de central de 48 mil BTUS**	**A R GOIS**	**17.000,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
24/2021	043/2021	**CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE SERVIÇO CONTÁBIL**	**PATRÍCIA S DA SILVA- PERÍCIA & ADITORIA CONTÁBIL**	**10.586,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
26/2021	09/2021	Aquisição de lixeiras seletivas	**A C DA S PINTO**	**3.120,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
27/2021	44/2021	**AQUISIÇÃO DE SUPRIMENTO DE INFORMÁTICA (HP/BROTHER).**	**MARCIO F. DE OLIVEIRA**	**9.380,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
28/2021	017/2021	**CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA EM SERVIÇOS MANUTENÇÃO E RECARGA DE EQUIPAMENTOS DE COMBATE A INCÊNDIO DA CDSA.**	**F V TAVARES EXTINTORES EIRELLI (EXTIMAC)**	**29.977,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
29/2021	51/2021	**AQUISIÇÃO DE ROTEADOR ROUTERBOARD**	**W DA COSTA LOBATO LTDA**	**1.985,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
30/2021	42/2021	**AQUISIÇÃO DE ANTIVIRUS**	**SYSTEM INFORMÁTICA LTDA EPP**	**6.760,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
31/2021	68/2021	**AQUISIÇÃO DE KIT ABASTECIMENT**	**ELUMI COMERCIO DE EQUIPAMENOS**	**3.640,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**

		O	**EIRELI**		
32/2021	079/2021	**Agua mineral**	**A C DA S PINTO**	**4.417,20**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
33/2021	067/2021	**Contratação de Empresa instalação de rede lógica com a G1**	**H. P. FREITAS NETO**	**6.878,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
34/2021	073/2021	**Contratação de Empresa pra hospedagem do site**	**LOCAWEB SERVIÇOS DE INTERNET**	**598,80**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
38/2021	**80/2021**	**GENEROS ALIMENTÍCIOS**	**A C DA S PINTO**	**7.289,5**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
39/2021	98/2021	**Aquisição de Rádios Comunicadores**	**EVANDRO JUNIOR DOS SANTOS ME**	**16.350**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
42/2021	101/2021	**Aquisição de coletes salva-vidas**	**A. R. GOIS**	**2.758,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**

NOTAS:

01.01 A numeração das justificativas de dispensa licitatória é única para os casos de dispensa e de inexigibilidade.

01.02. Da dispensa de licitação em função do valor com fundamento no art. 29, II da Lei nº 13.303/2016 (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) *in verbis: Art. 29.* ***É dispensável a realização de licitação por empresas públicas*** *e sociedades de economia mista (...)* ***II - para outros serviços e compras de valor até R$ 50.000,00 (cinquenta mil reais)*** *e para alienações, nos casos previstos nesta Lei, desde que não se refiram a parcelas de um mesmo serviço, compra ou alienação de maior vulto que possa ser realizado de uma só vez;(grifamos)*

01.03 Da dispensa de licitação com fundamento no art. 29, X da Lei nº 13.303/2016 (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) *in verbis:* ***X - na contratação de concessionário, permissionário ou autorizado para***

fornecimento ou suprimento de energia elétrica *ou gás natural e de outras prestadoras de serviço público, segundo as normas da legislação específica, desde que o objeto do contrato tenha pertinência com o serviço público.*

2. INEXIGIBILIDADE

N º Justificativa	Nº Processo	Objeto	Contratado	Valor (R$)	Fundamentação
06/2021	08/2021	SERVIÇOS POSTAIS	Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos	2.050,00	**art. 30, inciso II da Lei n. 13.303/16**
23/2021	58/2021	Curso de CAPACITAÇÃO COM FORMAÇÃO DE PREGOEIRO.	DANIEL DA S ALMEIDA CURSOS E TREINAMENTOS	3.250,00	art. 30, inciso II da Lei n. 13.303/16
35/2021	057/2021	Curso de MIKROTIK MTCNA on-line oficial	ENTELCO TECNOLOGIA NN REDES DE DADOS LTDA	2.000,00	Art. 30, caput, da lei 13.303/2016.
36/2021	110/2021	IV CONGRESSO BRASILEIRO DE SEGURANÇA E SAUDE NO TRABALHO	PROTECAO PUBLICACOES LTDA	380,00	Art. 30, caput, da lei 13.303/2016.
37/2021	054/2021	LEILOEIRO OFICIAL	JOSÉ CARLOS ZINGRA	SEM CUSTOS	Art. 30, caput, da lei 13.303/2016.
40/2021	77/2021	Curso de armamento e teste de aptidão técnica	**CENTRO AMAPAENSE DE TIRO TÁTICO E ESPORTIVO**	34.000,00	Art. 30, caput, da lei 13.303/2016.
41/2021	97/2021	CREDENCIAMENTO PARA CONCESSÃO DE EMPRESTIMO CONSIGNADO	**BANCO SANTANDER (BRASIL) S.A**	SEM CUSTOS	Art. 30, caput, da lei 13.303/2016.

02.01 Fundamentação da contratação por inexigibilidade:

Art. 30.A contratação direta será feita quando houver **inviabilidade de competição**, em especial na hipótese de:

(...)

II - contratação dos seguintes **serviços técnicos especializados**, com profissionais ou empresas de notória especialização, vedada a inexigibilidade para serviços de publicidade e divulgação: (...) **f) treinamento e aperfeiçoamento de pessoal;**

(...)

§ 1o Considera-se de notória especialização o profissional ou a empresa **cujo conceito no campo de sua especialidade, decorrente de desempenho anterior, estudos, experiência**, publicações, organização, aparelhamento, equipe técnica ou outros requisitos relacionados com suas atividades, permita inferir que o seu trabalho é essencial e indiscutivelmente o mais adequado à plena satisfação do objeto do contrato.

3. ADESÃO DE ATA

Nº Processo	Nº Licitação	Objeto	Contratada	Valor (R$)

4. CERTAMES LICITATÓRIOS REALIZADOS EM 2020

Nº Licitação	PROC. Nº	Objeto	Empresa vencedora	Valor
PE01/2021	42/2020	AQUISIÇÃO DE COMBUSTIVEL	REAL PETRÓLEO	46.573,20
PE022021	023/2021	EQUIPAMENTOS DE INFORMÁTICA	TJC IMPOTADORA E EXPORTADORA	62.207,00
PE032021	036/2021	AQUISIÇÃO DE PNEUS	LOTE 01 MSM COMERCIO VAREJISTA DE PNEUS	90.000,00
PE032021	036/2021	AQUISIÇÃO DE PNEUS	LOTE 02 AUTOLUK-COMERCIO DE PNEUMÁTICOS E PEÇAS LTDA	13.677,53
PE042021	065/2021	AQUISIÇÃO DE PICK-UP	TM SEIXAS ALVES SOUZA -ME	190.000,00
PE052021	69/2021	EQUIPAMENTOS DE INFORMÁTICA (computadores)	LS SERVICOS DE INFORMATICA E ELETRONICA LTDA-EPP	65.000,00

5. PROCESSOS DE LICITAÇÃO EM ANDAMENTO

Os valores descritos na coluna PREÇOS PESQUISADOS são as cotações constantes do processo.

Nº Processo	Objeto	Preços pesquisados R$	Fase / Andamento
080/2019	Contratação de seguro de máquinas e equipamentos		Fase externa Cotação de preços
32/2020	Instalação e aquisição de material para CFTV		Fase interna Retornou ao setor para correção no termo
061/2021	Contratação de Empresa especializada para avaliação estrutural dos cais.		Cotação de preços
077/2021	Curso de armamento e tiro	38.900,00 34.000,00	Aguardando remanejamento
049/2021	Solução integrada da tecnologia e gestão		Cotação de preços
081/2021	Aquisição de Giroflex		Cotação
97/2021	Contratação de banco para oferta de consignado		Credenciamento ABERTO
101/2021	Coletes salva vidas		Dispensa eletrônica licitações-e
040/2021	Contratação de Empresa para Serviço Bancário		Analise do termo para elaboração de edital
111/2021	Contratação de empresa para fornecimento de Coffe Break		Cotação
112/2021	Aquisição de mobiliário		Cotação
122/2021	Contratação de empresa para aquisição de combustível		Orçamento de 2022
131/2021	Plataforma de vídeoconferência		Cotação
130/2021	Copa e cozinha		
127/2021	Alarme sonoro		
128/2021	Cancelas para g2		
129/2021	Migração tarifária		

PP: média do Painel de preços do Governo Federal

05.01 Os processos licitatórios finalizados, ou seja, com contrato assinado ou nota de empenho encaminhada para contratação, bem como os processos em que as contratações não foram concretizadas SÃO EXCLUÍDOS DO RELATÓRIO DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PROCESSO.

DEMONSTRATIVO DE SELEÇÃO DE PROCESSOS DE PAGAMENTO AUDITORIA 2021

FORNECEDOR: CANTUÁRIA & CIA LTDA

Data pagamento	NF	OBSERVAÇÕES	VALOR R$	STATUS
18/02/2021	2021002	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 40.857,93	Em conformidade
20/04/2021	2021020	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 40.857,93	Em conformidade
26/04/2021	2021023	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 40.857,93	Em conformidade
30/04/2021	2021021	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 40.857,93	Em conformidade
26/05/2021	2021032	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 40.857,93	Em conformidade
16/05/2021	2021037	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 40.857,93	Em conformidade
23/07/2021	2021045	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 40.857,93	Em conformidade
08/08/2021	2021050	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 40.857,93	Em conformidade
16/09/2021	2021056	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 40.857,93	Em conformidade
08/10/2021	2021061	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 40.587,93	Em conformidade
10/11/2021	2021066	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 40.587,93	Em conformidade
07/12/2021	2021073	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 40.587,93	Em conformidade

FORNECEDOR: IMPAKYUS ENGENHARIA CONS. EMP. LTDA

Data pagamento	NF	OBSERVAÇÕES	VALOR R$	STATUS
18/03/2021	001405	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 6.247,95	Em conformidade
29/03/2021	001396	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.431,84	Em conformidade
23/07/2021	001556	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.599,36	Em conformidade
01/12/2021	001684	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 10.775,45	Em conformidade
01/12/2021	001685	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 33.530,66	Em conformidade

FORNECEDOR: M S M COMERCIO VAREJISTA DE PNEUS LTDA

Data pagamento	NF	OBSERVAÇÕES	VALOR R$	STATUS
16/12/2021	13005	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 90.000,00	Em conformidade

FORNECEDOR: PROGAIA ENGENHARIA AMBIENTAL LTDA

Data pagamento	NF	OBSERVAÇÕES	VALOR R$	STATUS
09/03/2021	001.415	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 11.600,05	Em conformidade
29/03/2021	001.438	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 13.559,21	Em conformidade
14/06/2021	001.456	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 11.212,63	Em conformidade
17/11/2021	001.623	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 19.359,23	Em conformidade
24/11/2021	001.626	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 16.348,53	Em conformidade
16/12/2021	001.703	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 5.800,02	Em conformidade
30/12/2021	001.713	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 2.789,32	Em conformidade

FORNECEDOR: REAL PETROLEO LTDA

Data pagamento	NF	OBSERVAÇÕES	VALOR R$	STATUS
19/02/2021	003289	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.558,98	Em conformidade
18/05/2021	003735	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 10.278,60	Em conformidade
12/07/2021	004058	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 2.603,56	Em conformidade
17/08/2021	004221	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 2.445,00	Em conformidade

17/11/2021	004690	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.018,10	Em conformidade

FORNECEDOR: SODEXO PASS DO BRASIL SERVIÇOS E COMERCIO S/A

Data pagamento	NF	OBSERVAÇÕES	VALOR R$	STATUS
22/01/2021	951524	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 47.700,00	Em conformidade
15/03/2021	260764	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 54.552,90	Em conformidade
08/04/2021	466600	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 54.552,90	Em conformidade
12/05/2021	669024	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 55.520,15	Em conformidade
16/06/2021	871230	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 55.713,60	Em conformidade
07/07/2021	77216	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 60.630,00	Em conformidade
09/09/2021	246528	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 559,00	Em conformidade
09/09/2021	289565	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 61.290,00	Em conformidade
09/09/2021	435432	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 946,00	Em conformidade
09/09/2021	467213	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 76.960,66	Em conformidade
23/09/2021	717331	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 78.852,66	Em conformidade
04/11/2021	917593	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 77.236,57	Em conformidade
07/12/2021	133831	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 77.365,57	Em conformidade
30/12/2021	340321	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 86.958,00	Em conformidade

FORNECEDOR: SOLIDEZ TECNOLOGIA LTDA

Data pagamento	NF	OBSERVAÇÕES	VALOR R$	STATUS
22/01/2021	007815	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 2.910,05	Em conformidade
22/01/2021	007816	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 2.910,05	Em conformidade
19/02/2021	007817	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 2.910,05	Em conformidade
19/02/2021	007818	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 2.910,05	Em conformidade
17/03/2021	007820	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade

20/04/2021	007821	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
20/04/2021	007822	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
18/05/2021	007823	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
18/05/2021	007824	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
09/06/2021	007825	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
09/06/2021	007826	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
14/07/2021	007827	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
14/07/2021	007828	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
09/08/2021	007829	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
09/08/2021	007830	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
30/08/2021	007831	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
30/08/2021	007832	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
28/09/2021	007837	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
28/09/2021	007838	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
28/10/2021	007841	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
28/10/2021	007842	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
07/12/2021	007845	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade
07/12/2021	007846	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 3.000,00	Em conformidade

FORNECEDOR: T J C IMPORTADORA LTDA

Data pagamento	NF	OBSERVAÇÕES	VALOR R$	STATUS
17/11/2021	000.609	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 62.207,00	Em conformidade

FORNECEDOR: T M SEIXAS ALVES SOUZA

Data pagamento	NF	OBSERVAÇÕES	VALOR R$	STATUS
04/11/2021	000.051	Apresentou todas as certidões obrigatórias	R$ 190.000,00	Em conformidade

Analisando os processos de pagamento a cima citados, verificou-se que, os mesmo estão em conformidade no tange as regras estabelecidas em contrato e apresentações das certidões de regularidade fiscal para o recebimento de faturas, a solicitação do relatório de fornecedores foi apresentada de forma manual, o que na visão atual é um sistema ultrapassado de controle de duplicatas, os mesmo deveriam ser informatizados.

ANÁLISE DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

As demonstrações financeiras foram elaboradas de acordo com as normas e práticas contábeis adotadas no Brasil, abrangendo as Normas Brasileiras de Contabilidade, os Pronunciamentos, Orientações e Interpretações emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC). São observadas ainda, as Leis **n. º 11.638/07** e a Lei **n. º 11.941/09** que modificaram a Lei **n. º 6.404/76**, em aspectos relativos à elaboração e divulgação das demonstrações financeiras: **Balanço Patrimonial - BP**, **Demonstração do Resultado do Exercício - DRE**, **Demonstração de Mutação do Patrimônio Líquido - DMPL** e os **Índices Econômicos Financeiros da Companhia Docas de Santana - CDSA.**

CIA DOCAS DE SANTANA

Rua Claudio Lúcio Monteiro, 1380 - Bairro: Novo Horizonte
CEP 68.925-974 - Santana-AP
CNPJ - 04.756.826/0001-36

BALANÇO PATRIMONIAL EM 31 DEZEMBRO DE 2021

ATIVO

	DEZ/20	DEZ/21
ATIVO CIRCULANTE	**2.459.493,47**	**3.351.430,65**
DISPONÍVEL	**1.210.873,20**	**1.486.285,36**
BANCOS	**33.929,98**	**0,00**
Banco do Brasil S/A	0,00	0,00
Banco Caixa Economica Federal	33.929,98	0,00
APLICAÇÕES FINANCEIRAS	**1.176.943,22**	**1.486.285,36**
Banco do Brasil S/A Supremo	888.321,21	132.901,22
Banco do Brasil S/A Investimento	246.627,07	1.345.440,81
Banco Caixa Economica Federal	41.994,94	7.943,33
CLIENTES	**297.840,56**	**700.594,84**
Contas à Receber	297.840,56	700.594,84
OUTROS CRÉDITOS	**719.886,18**	**886.014,06**
Devolução de dividendos	719.886,18	886.014,06
OUTROS ADIANTAMENTOS	**166.197,46**	**208.913,81**
Suprimento de fundos	6.330,25	11.888,79
Diversos	136.198,49	161.758,02
Funcionários	23.668,72	35.267,00
TRIBUTOS A RECUPERAR	**64.696,07**	**69.622,58**
Tributos a Recuperar	64.696,07	69.622,58
ATIVO NÃO-CIRCULANTE	**8.585.257,19**	**8.088.239,57**
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	**2.856.792,95**	**2.786.480,84**
CLIENTES	**2.786.480,84**	**2.786.480,84**
Clientes a receber	2.786.480,84	2.786.480,84
OUTROS CRÉDITOS	**70.312,11**	**0,00**
Impostos a recuperar	70.312,11	
DEVOLUÇÃO DE DIVIDENDOS	**5.371.458,42**	**4.706.948,10**
Devolução de dividendos	5.371.458,42	4.706.948,10
IMOBILIZADOS	**345.215,61**	**565.072,28**
BENS EM USO	**2.413.176,43**	**2.051.354,99**
Veículos	540.500,00	592.831,19
Móveis e Utensílios	269.350,35	163.669,65
Equipamentos de Informática	436.207,05	372.071,16
Equipamentos de Comunicação	422.510,18	193.846,72
Máquinas, Equip.e Ferramentas	109.572,32	101.824,46
Benfeitorias	524.016,16	524.016,16
Outros Bens do Imobilizado	111.020,37	103.095,65
(-) Depreciação	**(2.067.960,82)**	**(1.486.282,71)**
INTANGIVEL	**11.790,21**	**29.738,35**
EM USO	**94.757,27**	**123.088,27**
Software	94.757,27	123.088,27
(-) Amortização	**(82.967,06)**	**(93.349,92)**
TOTAL DO ATIVO	**11.044.750,66**	**11.439.670,22**
CONTAS DE COMPENSAÇÃO ATIVA	**2.101.234,11**	**2.101.234,11**

PASSIVO

	DEZ/20	DEZ/21
PASSIVO CIRCULANTE	**5.110.028,77**	**6.661.426,16**
FORNECEDORES	**81.241,16**	**206.739,60**
Contas a Pagar	69.463,68	142.418,18
Outras Contas a Pagar	11.777,48	64.321,42
OBRIG.TRAB.E PREVIDÊNCIARIAS	**1.698.155,01**	**2.514.915,64**
Salario a Pagar	0,00	18,44
Pensão alimenticia	6.475,36	0,00
Encargos Sociais	908.655,31	1.363.122,10
Provisões	783.024,34	1.125.614,25
Outros	0,00	26.160,85
OBRIGAÇÕES TRIBUTÁRIAS	**2.971.676,47**	**3.092.841,27**
Impostos Retidos	14.450,11	35.418,16
Impostos s/ Lucro	0,00	22.754,30
Imposto a Pagar	2.957.226,36	3.034.668,81
Outros Impostos	0,00	0,00
OUTRAS OBRIGAÇÕES	**329.876,64**	**846.929,65**
Adiantamento de clientes	329.876,64	846.929,65
MULTAS	**29.079,49**	**0,00**
Multa ANTAQ	29.079,49	0,00
PASSIVO NÃO CIRCULANTE	**3.364.647,37**	**2.331.212,20**
EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	3.364.647,37	2.331.212,20
OBRIGAÇÕES TRIBUTÁRIAS	**3.333.639,68**	**2.303.829,92**
Parcelamento PERT	1.397.367,15	1.162.032,15
Parelamento INSS	1.936.272,53	1.141.797,77
MULTAS	**0,60**	**0,00**
Multa ANTAQ	0,60	0,00
OUTRAS OBRIGAÇÕES	**31.007,09**	**27.382,28**
Fornecedores	31.007,09	27.382,28
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	**2.570.074,52**	**2.447.031,86**
CAPITAL	**1.500.000,00**	**1.500.000,00**
Capital Integralizado	1.500.000,00	1.500.000,00
RESERVA LEGAL	**300.000,00**	**300.000,00**
Reserva Legal	300.000,00	300.000,00
LUCROS (PREJUIZOS) ACUMUL.	**770.074,52**	**647.031,86**
Resultado de Exercícios Anteriores	469.379,22	652.525,11
Resultado do Exercício Corrente	**300.695,30**	**(5.493,25)**
TOTAL DO PASSIVO	**11.044.750,66**	**11.439.670,22**
CONTAS DE COMPENSAÇÃO PASSIVA	**2.101.234,11**	**2.101.234,11**

ATIVO

CIRCULANTE

1 - DISPONÍVEL

Neste grupo de contas compreendem os valores existentes em caixa, bancos e aplicações em curto prazo e liquidez absoluta. Representam todos os recursos disponíveis que a empresa tem de imediato, podendo ser utilizado para qualquer fim das atividades da empresa.

Analisando a evolução das contas do disponível, verificou-se que em 01.01.2021, o saldo remanescente de 2020, era de **R$ 1.210.873,20** (Um milhão, Duzentos e dez mil, Oitocentos e setenta e três reais e Vinte centavos), e em 31.12.2021, o saldo disponível em caixa era **R$ 1.486.285,**26 (Um milhão, Quatrocentos e oitenta e seis mil, Duzentos e oitenta e cinco reais e trinta e Seis centavos), onde houve um aumento de 22,74**%** do disponível em relação **2020**, isso significa que a CDSA, no exercício de 2021, conseguiu gerar receitas e caixa para cumprir com suas obrigações, combinado com crescimento de receitas e um maior equilíbrio financeiro desta Companhia.

1.2 – CLIENTES

Neste grupo de Contas constam todos os direitos a receber de clientes em curto prazo do exercício de 2021.

Em 2021, verificou-se que o mesmo apresentou um aumento de **135,22%**, em relação a 2020 devido ao crescimento de receitas, em analise verificou-se que, esses clientes estão em dia e com duplicatas dentro do prazo do vencimento.

1.3 – OUTROS CRÉDITOS

Neste grupo de contas do balanço patrimonial, estão representando os direitos a receber de crédito de **DEVOLUÇÃO DE DIVIDENDOS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA - PMS**, DISTRIBUIDOS IRREGULAMENTE, sendo que o valor está dividido em recebimento a curto e em longo prazo, valor original e atualização monetária.

Em analise a conta de DEVOLUÇÃO DE DIVIDENDOS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA – PMS, em consulta ao setor jurídico, foi informado que o mesmo encontra-se em fase de homologação de novo acordo judicial, assinado entre as partes **em 24/08/2021** e ajuizado **em 30/08/2021** junto a Justiça Estadual do Amapá, a espera da homologação.

1.4 – ADIANTAMENTO A TERCEIROS

Nesse grupo de contas constam os direitos a receber de adiantamento a fornecedores, funcionários, suprimentos de fundos e antecipação de operação ou judicial, em analise, verificaram-se a existências de Suprimentos de fundos pendentes.

Recomenda-se que a DIREX, regularize os suprimentos de fundos pendentes dos funcionários Josué Pereira Alves, Gilson Nunes pedroso e Clésio Almeida Silva.

1.5 – TRIBUTOS A RECUPERAR

Neste grupo de contas constam todos os impostos a que a Companhia Docas de Santana-CDSA tem direito a compensar junto ao fisco, transações que ocorre normalmente.

NÃO CIRCULANTE

1 – CLIENTES

Neste grupo de contas constam todos os clientes que a companhia Docas de Santana – CDSA tem direito a receberem longo prazo, clientes esses que estão em atraso por mais 365 dias, por motivo de inadimplência ou cobrança judicial.

Analisando a conta a cima citada, verificou-se que, a mesma representa **79,91%**, de todo o direto a receber de clientes a curto e em longo prazo representado pelo valor de **R$ 3.487.075,68** (Três milhões, Quatrocentos e oitenta e sete mil, setenta e cinco reais e sessenta e oito centavos).

Reiteração: Recomenda-se a Direx, que estude formas de recebimento, criação de plano de recuperação de receita ou acione judicialmente as empresas devedoras, levando em conta o alto percentual representativo da conta clientes em longo prazo.

3 – DEVOLUÇÕES DE DIVIDENDOS

Neste grupo de contas constam todos os direitos a receber de crédito de **DEVOLUÇÃO DOS DIVIDENDOS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA - PMS**, DISTRIBUIDOS IRREGULAMENTE, totalizando **R$ 4.706.948,10** (Quatro milhões, Setecentos e seis mil, Novecentos e quarenta e oito reais e dez centavos), sendo que o valor esta dividido em recebimento a curto e em longo prazo, valor original e atualização monetária, em consulta ao setor jurídico, foi informado que o mesmo encontra-se em fase de homologação de novo

acordo judicial, assinado entre as partes **em 24/08/2021** e ajuizado **em 30/08/2021** junto a Justiça Estadual do Amapá, a espera da homologação.

5 – IMOBILIZADO

Neste grupo de contas constam todos os bens imobilizados no valor de **R$ 2.051.354,99 reais** (Dois milhões, Cinqüenta e um mil, Trezentos e cinqüenta e quatro reais e Noventa e nove centavos), e um Imobilizado líquido de **R$ 565.072,28 reais** (Quinhentos e sessenta e cinco mil Setenta e dois reais e Vinte e oito centavos).

Não identificamos a contabilização dos bens de terceiros, conforme determina o Inciso IV do Art. 179 da Lei nº 6.404/76 e alterada pela Lei nº 11.638/07, que estabelece que os bens devam ser registrados no Ativo imobilizado os direitos que tenham por objeto bens corpóreos destinados à manutenção das atividades da Companhia ou da Empresa ou exercidos com essa finalidade, inclusive os decorrentes de operações que transfiram a Companhia os benefícios, riscos e controle desses bens.

Reiteração: Recomenda-se que a Direx promova as alterações citadas a acima visando regularização Fiscal e contábil e com isso se resguardando de futuras penalidades dos órgãos fiscalizadores.

6 – DEPRECIAÇÃO/AMORTIZAÇÕES

Neste grupo de contas constam todos os demonstrativos de lançamentos de depreciação e amortizações dos bens desta Companhia, que segue critério de depreciação/amortização conforme taxa de vida útil, de acordo com os tipos de bens.

PASSIVO

2 – CIRCULANTE

2.1 – FORNECEDORES

Neste grupo de contas constam todos os fornecedores de matérias e serviços contratados por esta companhia em 2021, analisando a evolução da obrigação com os fornecedores, constatou-se que a empresa encerrou exercício com saldo credor em **R$ 206.739,60 reais** (Duzentos e seis mil, Setecentos e trinta e nove reais e Sessenta centavos), valor este **154,48%** maior em relação a 2020, às obrigações com fornecedores e de mais serviços.

2.2 – OBRIGAÇÕES TRABALHISTAS E PREVIDENCIÁRIAS

Neste grupo de contas constam todas as obrigações trabalhistas e previdenciárias. Em analise, verificou-se que, a companhia vem cumprindo com as obrigações trabalhistas e aderiu ao parcelamento PERT, parcelamento simplificado da Receita federal e procuradoria geral da união para a regularização dos encargos de INSS e vem recolhendo normalmente os encargos mensais e parcelamentos.

2.3 – OBRIGAÇÕES TRIBUTARIAS

Nesse grupo de contas, constam todos os tributos a pagar em 2021, em analise verificou-se que, houve um aumento em relação a 2020 de **4,08%** de impostos a pagar, principalmente por causa dos **encargos PIS/COFINS** que não vinha sendo recolhido em anos anteriores.

Recomenda-se a Direx que faça adesão do parcelamento dos tributos PIS e COFINS junto Receita Federal e PGFN para que possa gerir da melhor forma o pagamento dos impostos sem afetar a capacidade de financeira da CIA.

2.4 – OUTRAS OBRIGAÇÕES

Neste grupo de contas constam todos os adiantamentos de clientes e outras contas a pagar. Em analise verificou-se o que os saldos estão em conformidade aos registrados no balanço patrimonial.

NÃO CIRCULANTE

OBRIGAÇÕES À LONGO PRAZO

Neste grupo de contas constam todas as obrigações que a empresa tem em longo prazo.

2.5 - OBRIGAÇÕES TRIBUTARIAS

Neste grupo de contas constam as obrigações tributarias em longo prazo, em analise verificou-se que a empresa aderiu ao plano de recuperação Fiscal da Receita Federal e PGFN, visando regularizar e sanar a inadimplência junto ao fisco, de tributos federais e Previdência social, conforme descritos no registro contábeis da CDSA.

3 - PATRIMÔNIO LÍQUIDO

Neste grupo de contas constam todas as contas que compõem o patrimônio da Companhia Docas de Santana - CDSA, conforme demonstrativo **DMPL** a seguir.

MUTAÇAO DO PATRIMONIO LIQUIDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021

DESCRIÇÃO	CAPITAL	RESERVA DE CAPITAL	LUCROS OU PREJUÍZOS ACUMULADOS	TOTAL
CAPITAL INICIAL EM 01/01/2021	1.500.000,00	300.000,00	770.074,52	2.570.074,52
AJUSTES POSITIVO	0,00	0,00	0,00	0,00
AJUSTE NEGATIVO	0,00	0,00	(117.549,41)	(117.549,41)
RESERVA DE CAPITAL	0,00	0,00	0,00	0,00
AUMENTO DE CAPITAL	0,00	0,00	0,00	0,00
LUCRO OU PREJUÍZO DO EXERCÍCIO	0,00	0,00	(5.493,25)	(5.493,25)
ALTERAÇÃO DA MOEDA NACIONAL	0,00	0,00	0,00	0,00
SALDO EM 31/12/2021	**1.500.000,00**	**300.000,00**	**647.031,86**	**2.447.031,86**

Em analise a demonstração do patrimônio líquido, verificou-se uma diminuição em 2021, em 01.01.2021, o patrimônio da empresa era **R$ 2.570.074,52** (Dois milhões, Quinhentos e setenta mil, Setenta e quatro reais e cinqüenta e dois centavos) e passou em 31.12.2021, para **R$ 2.447.031,86** (Dois milhões, Quatrocentos e quarenta e sete mil, trinta e um reais e Oitenta e seis centavos).

Em analise a conta lucro ou prejuízos do exercício, constatamos um Lucro/Prejuízo de **R$ 5.493,25** (Cinco mil, Quatrocentos e noventa e três reais e vinte e cinco centavos) em 2021.

Reiteração: ***Verificamos a não alteração da estrutura da DMPL na conta Reserva de Capital conforme recomendado no relatório de auditoria em 2018/2019/2020/2021, portanto reiteramos a recomendação do relatório de auditoria de 2022.***

4 - DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO

Analisamos a Demonstração de Resultado do Exercício – DRE, e verificamos a confiabilidade dos dados contidos nelas, reflexo das receitas de faturamento de operações portuárias, deduzida de custos operacionais, despesas, contribuições e impostos, finalizando o

período com Prejuízo de R$ **5.493,25** (Cinco mil, Quatrocentos e noventa e três reais e vinte e cinco centavos) em 2021, conforme DRE a seguir.

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021

D E S C R I Ç Ã O	JANEIRO A DEZEMBRO	ACUMULADO
RECEITA OPERACIONAL BRUTA	**16.074.320,19**	**16.074.320,19**
(-) Deduções da Receita Bruta	(2.250.278,74)	(2.250.278,74)
RECEITA LÍQUIDA DE VENDAS	**13.824.041,45**	**13.824.041,45**
(-) Custos com Serviços Vendidos	(5.431.790,25)	(5.431.790,25)
RESULTADO OPERACIONAL BRUTO	**8.392.251,20**	**8.392.251,20**
Receita Financeira	259.581,98	259.581,98
(-) DESPESAS	**(7.968.107,49)**	**(7.968.107,49)**
Adm	(7.968.107,49)	(7.968.107,49)
RESULTADO OPERACIONAL	**683.725,69**	**683.725,69**
(-) OUTRAS DESPESAS	**(400.341,84)**	**(400.341,84)**
Despesas Financeiras	(374.965,76)	(374.965,76)
Despesas Tributárias	(25.376,08)	(25.376,08)
LUCRO LÍQUIDO ANTES DA CONT. SOCIAL	**283.383,85**	**283.383,85**
GANHOS DE CAPITAL	**82.000,00**	**82.000,00**
Ganhos de Capital c/ venda de ativos	82.000,00	82.000,00
(-) Cont. Social sobre o Lucro Líquido	(100.685,77)	(100.685,77)
LUCRO LÍQUIDO ANTES DO IMP. DE RENDA	**264.698,08**	**264.698,08**
(-) Imposto de Renda sobre o Lucro Líquido	(270.191,33)	(270.191,33)
LUCRO LÍQUIDO ANTES DAS PARTICIPAÇÕES	**(5.493,25)**	**(5.493,25)**
(-) Participações de empregados	-	-
LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	**(5.493,25)**	**(5.493,25)**

29

5 – INDICE DE INDICADORES ECONOMICOS FINANCEIRO

ÍNDICES DE LIQUIDEZ - EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021

$$LG = \frac{\text{ATIVO CIRCULANTE + REALIZÁVEL A LONGO PRAZO}}{\text{PASSIVO CIRCULANTE + EXIGIVEL A LONGO PRAZO}}$$

$$LS = \frac{\text{ATIVO CIRCULANTE - ESTOQUE}}{\text{PASSIVO CIRCULANTE}}$$

$$LC = \frac{\text{ATIVO CIRCULANTE}}{\text{PASSIVO CIRCULANTE}}$$

$$LI = \frac{\text{DISPONIBILIDADES}}{\text{PASSIVO CIRCULANTE}}$$

LG	=	11.439.670,22 / 8.992.638,36	LG	=	1,27
LS	=	3.351.430,65 / 6.661.426,16	LS	=	0,50
LC	=	3.351.430,65 / 6.661.426,16	LC	=	0,50
LI	=	1.486.285,36 / 6.661.426,16	LI	=	0,22

ÍNDICES DE ENDIVIDAMENTO - EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021

$$\text{ENDIVIDAMENTO} = \frac{\text{EXIGÍVEL TOTAL X 100}}{\text{ATIVO TOTAL}} = \frac{8.992.638,36 \times 100}{11.439.670,22} = 78,61\%$$

6 - ANALISE DE INDICADORES ECONOMICOS FINANCEIROS 2021

Liquidez Geral 11.439.670, 22 = **1,27 centavos.**

8.992.638,36

Conclui-se que a empresa dispõe de R$ 1,27 centavos, conversíveis em curto prazo em dinheiro e bens, para cada R$ 1,00 total exigível.

Liquidez Seca 3.351.430, 65 = **0,50 centavos.**

6.661.426,16

Conclui-se que a empresa dispõe de R$ 0,50 centavos, conversíveis em curto prazo em dinheiro, para cada R$ 1,00 de dívidas em curto prazo.

Liquidez Corrente 3.351.430, 65 = **0,50 centavos.**

6.661.426,16

Conclui-se que a empresa dispõe de R$ 0,50 centavos, conversíveis em curto prazo em dinheiro, para cada R$ 1,00 de dívidas em curto prazo.

Liquidez Imediata 1.486.285,36 = **0,22 centavos.**

6.661.426,16

Conclui-se que a empresa dispõe de R$ 0,22 centavos em dinheiro, para cada R$ 1,00 de dívidas em curto prazo.

Endividamento Geral 8.992.638,36 x 100 = **78,61%**

11.439.670,22

Conclui-se que em cada de R$ 1,00 real investido pela empresa, R$ 78,61% é financiado por capital de Terceiros.

Analisando os índices de econômicos financeiros observa-se que, a CDSA, não tem capacidade financeira a curso prazo para cumprir com as obrigações de imediato e que a mesma precisaria de um aporte financeiro de caixa ou a venda de seu imobilizado para cumprir com suas obrigações, havendo ainda um aumento no percentual de endividamento de **1,88%** em relação aos anos de 2020 e 2021.

PARECER DA UNIDADE DE AUDITORIA INTERNA

COM RESSALVAS

Aos Senhores Conselheiros e Acionistas da,

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA – CDSA

Santana - AP

01. Examinamos o Balanço Patrimonial da **COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA**, levantado em 31 de dezembro de 2021, e a respectiva Demonstração de Resultado do Exercício, a Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido, os Índices de Liquidez e de Endividamento, as Origens e Aplicações de Recursos e as Demonstrações de Fluxo de Caixa correspondentes ao exercício findo naquela data, elaboradas sob responsabilidade desta empresa. Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações contábeis e financeiras.

02. Nossos exames foram conduzidos de acordo com as normas de auditoria Interna NBC T 12, que requerem que os exames sejam realizados com o objetivo de assegurar que as Demonstrações Contábeis estão apresentadas de maneira adequada em todos os aspectos relevantes. Portanto, nossos trabalhos corresponderam, entre outros procedimentos: (a) – O planejamento dos trabalhos, considerando a relevância dos saldos, o volume de transações e os sistemas contábeis e de controles internos da Companhia; (b) – A constatação, com base das evidências e dos registros que suportam os valores e as informações contábeis divulgadas, e (c) – A avaliação das diretrizes e estimativas contábeis mais representativas adotadas pela administração da Companhia, bem como da apresentação das Demonstrações Contábeis tomadas em conjunto.

03. Em nossa opinião, as demonstrações contábeis acima referidas, representam adequadamente em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da **COMPANHIA DOCAS DE SANTANA – CDSA**, em 31 de dezembro de 2021, exceto a conta Reserva de Capital, uma vez que o mesmo já atingiu ao limite de destinação, a legislação prever a destinação de 5% do lucro líquido para a formação da reserva legal, no limite máximo de 20% do capital integralizado, conforme lei 6.404/76. Sabe-se que esse limite já foi atingido em anos anteriores, o mesmo não poderia, mas constar como integrante do patrimônio líquido na conta Reserva Legal, afetando assim a estrutura da Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido, não estando em conformidade com os Princípios Fundamentais da Contabilidade, **reiteramos a regularização do acima exposto.**

04. Não identificamos no balanço a conta do tipo: Estoque de peças para reposição, estoque de material de expediente, material de limpeza, estoque de uso e consumo, verificou-se que na prática a apropriação de despesa é imediata, mesmo sabendo que os produtos são adquiridos em grande escala para uso de acordo com a necessidade da empresas, com isso estando em desacordo a Resolução CFC 1.282/2010, ferindo a assim uns dos princípios da contabilidade, o princípio da Competência, **reiteramos a adequação.**

05. Não identificamos neste encerramento a conta de Bens de Terceiros, visto a necessidade de atendimento as solicitações e orientações dos órgãos fiscalizadores baseados na legislação vigente, **reiteramos o registro para esta companhia não sofra penalidades futuras.**

06. Não identificamos adequação à contabilidade regulatória da Resolução normativa ANTAQ nº 15/2016, Manual de Contas das Autoridades Portuárias, prazo esgotado em dezembro de 2017, **reiteramos a adequação conforme resolução nº 15/2016, a fim de evitar penalidades futuras.**

07. Não identificamos a prestação de contas de suprimentos de fundos constante no Balanço Patrimonial, **recomendamos a regularização.**

08. Identificamos nos relatórios de obrigações acessórias da Receita Federal do Brasil, pendências/ impostos em atrasos que independem a emissão da certidão conjunta da CDSA, **recomendamos a regularização.**

09. **Recomendamos a informatização** dos relatórios de clientes, fornecedores e diversos para um melhor controle e confiabilidade das informações, uma vez que a CDSA, ainda utiliza o controle em planilhas de Excel.

10. **Reiteramos** à diretoria a criação de um plano de estratégico de reestruturação e recuperação financeira, visando à arrecadação de receitas, a regularização Fiscal, Trabalhista, encargos e redução de custos para adequação a realidade financeira da CDSA.

Santana – AP, 29 de agosto de 2022.

DAVID BRUNO DO CARMO DE BRITTO
Contador CRC-AP 02294 /O
Auditor Interno CDSA

Anexo VI - Relatório e Parecer da Auditoria Externa sobre as Demonstrações Financeiras

Convicta
Auditores Independentes s/s.

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA

RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES
Findo em 31 de dezembro de 2021

Rua Dom Vital, 115, Salas 12, 13, 14 e 15 – Farol – Cep: 57.051-200 – Maceió – AL – Fone: +55 (82) 3023-0179
www.convicta.net.br

Convicta
Auditores Independentes s/s.

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA

RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES

Findo em 31 de dezembro de 2021

Conteúdo:

- ✓ Apresentação..... pág. 04
- ✓ Metodologia de Trabalho..... pág. 06
- ✓ Relatório dos Auditores Independentes sobre as Demonstrações Financeiras findas em 31 de dezembro de 2021..... pág. 08
- ✓ Demonstrações Financeiras e Notas Explicativas..... pág. 14

Rua Dom Vital, 115, Salas 12, 13, 14 e 15 – Farol – Cep: 57.051-200 – Maceió – AL – Fone: +55 (82) 3023-0179
www.convicta.net.br

Convicta
Auditores Independentes s/s.

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA

RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES

Findo em 31 de dezembro de 2021

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

(a) Com vistas à execução dos trabalhos de auditoria independente voltada ao exame das demonstrações financeiras da **COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA**, levantadas em **31 de dezembro de 2021**, realizamos nossos trabalhos durante o período de **23 de junho a 9 de agosto de 2022**.

(b) Os trabalhos foram realizados segundo padrões usuais de auditoria, incluindo, conforme o caso, aplicação de testes e exames sobre as operações, livros, registros, documentos e posições contábeis e auxiliares em geral numa base seletiva, na extensão e profundidade julgadas necessárias nas circunstâncias.

Rua Dom Vital, 115, Salas 12, 13, 14 e 15 – Farol – Cep: 57.051-200 – Maceió – AL – Fone: +55 (82) 3023-0179
www.convicta.net.br

✓ Apresentação

Rua Dom Vital, 115, Salas 12, 13, 14 e 15 – Farol – Cep: 57.051-200 – Maceió – AL – Fone: +55 (82) 3023-0179
www.convicta.net.br

Convicta
Auditores Independentes s/s.

APRESENTAÇÃO

Firma de Auditoria

Nome empresarial:	**CONVICTA Auditores Independentes S/S Ltda**
Endereço:	Rua Dom Vital, 115, Sala 15, Farol – Cep 57.051-200, Maceió - Alagoas - Brasil - Fone: +55 (82) 3023-0179
Inscrições:	CNPJ nº 03.061.922/0001-05 CRC/AL nº 196 I CVM nº 7.706 I CNAI-PJ nº 062 CVM / BACEN / SUSEP / OCB / IBRACON / IIA Brasil / MP-AL
Responsável Técnico:	Carlos Henrique do Nascimento Contador - CRC/AL nº 3.376 I CNAI nº 594

Companhia Auditada

Nome empresarial:	**COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA**
Endereço:	Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Novo Horizonte - Cep 68.925-000 - Santana - Amapá - Brasil
Inscrição:	CNPJ nº 04.756.826/0001-36
Diretor Presidente:	Edval Cabral Tork
Diretor Adm/Financeiro:	Ney Araújo das Chagas
Responsável Técnico:	Giovanny Rodrigues da Silva Contador - CRC/AP 002282/O-2

✓ Metodologia de Trabalho

Rua Dom Vital, 115, Salas 12, 13, 14 e 15 – Farol – Cep: 57.051-200 – Maceió – AL – Fone: +55 (82) 3023-0179
www.convicta.net.br

METODOLOGIA DE TRABALHO

Os trabalhos foram realizados em conformidade com as Normas Brasileiras de Contabilidade (NBC) aplicáveis à auditoria, instituídas pelas resoluções do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) e em consonância com a legislação vigente, envolvendo a análise das operações, realizadas juntamente com seus respectivos registros contábeis, através da documentação probante e outros procedimentos julgados necessários nas circunstâncias, em grau e profundidade suficiente à emissão do relatório de auditoria sobre as demonstrações financeiras do exercício findo em **31 de dezembro de 2021**.

Utilizamos os procedimentos representativos da técnica de seleção de amostragens indicada para esse tipo de trabalho, inclusive efetuando a análise de controles internos básicos existentes na Companhia, na extensão e profundidade julgadas necessárias nas circunstâncias.

Nosso trabalho foi desenvolvido obedecendo uma linha de ação sequenciada, tendo como objetivo precípuo a constatação do atendimento das finalidades, conforme exposto a seguir:

a) Planejamento dos trabalhos de auditoria;

b) Contatos com os responsáveis pelas áreas: contábil, administrativa e financeira, envolvidos com a movimentação dos recursos, registros contábeis e outros documentos, para um melhor entendimento das operações realizadas;

c) Conhecimento e análise das transações praticadas, com a finalidade de conhecer os principais fluxos de documentos e informações, bem como as funções básicas de seus controles internos operacionais e contábeis;

d) Avaliação e mensuração dos sistemas de controles internos utilizados, visando a constatação de sua segurança, principalmente, no tocante a existência da segregação de funções e responsabilidades;

e) Testes das transações escrituradas na contabilidade, com base nos relatórios e demonstrativos contábeis, a fim de avaliar a sua consistência e o cumprimento dos contratos, normas e dispositivos legais;

f) Quantificação e avaliação realizadas sobre os saldos das rubricas integrantes das demonstrações financeiras, visando, com base nos resultados das constatações, apresentar este relatório, expressando nossa opinião sobre as demonstrações financeiras auditadas; e

g) Avaliação da base contábil de continuidade operacional usada pela administração.

Rua Dom Vital, 115, Salas 12, 13, 14 e 15 – Farol – Cep: 57.051-200 – Maceió – AL – Fone: +55 (82) 3023-0179
www.convicta.net.br

Convicta
Auditores Independentes s/s.

Relatório dos Auditores Independentes sobre as Demonstrações Financeiras findas em 31 de dezembro de 2021

Rua Dom Vital, 115, Salas 12, 13, 14 e 15 – Farol – Cep: 57.051-200 – Maceió – AL – Fone: +55 (82) 3023-0179
www.convicta.net.br

Convicta
Auditores Independentes s/s.

RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Ao
Conselho de Administração e Diretores da
COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA
Santana – Amapá

Opinião com ressalvas

Examinamos as demonstrações financeiras da **COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA** ("**Companhia**") que compreendem o balanço patrimonial, em **31 de dezembro de 2021**, e as respectivas demonstrações do resultado, dos resultados abrangentes, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa para o exercício findo nessa data, bem como as correspondentes notas explicativas, incluindo o resumo das principais políticas contábeis.

Em nossa opinião, exceto pelos efeitos dos assuntos descritos na seção a seguir intitulada "base para opinião com ressalvas", as demonstrações financeiras acima referidas apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da **COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA**, em 31 de dezembro de 2021, o desempenho de suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo nessa data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Base para opinião com ressalvas

(a) A **Companhia**, no exercício findo em 31 de dezembro de 2021, não possuía controles internos suficientes e adequados que permitissem confirmar os valores a receber de clientes e de outros créditos, nos montantes de R$ 3.487 mil e R$ 278 mil (notas explicativas nºs 5 e 7), as cartas de circularização dos clientes não foram respondidas a esta firma de auditoria, bem como não possui política contábil e não constituiu estimativa com perdas para créditos de liquidação duvidosa, decorrente das prováveis perdas dos valores a receber de clientes, no montante de R$ 2.786 mil (CPC 48 – Instrumentos Financeiros); representando, assim, limitação de escopo de nossos trabalhos. Sendo assim, não foi possível, ainda que por meio de procedimentos adicionais de auditoria, concluirmos sobre aqueles saldos, e consequentemente os eventuais efeitos que possam vir a impactar as demonstrações financeiras findas naquela data.

(b) No exercício findo em 31 de dezembro de 2021, a **Companhia** não possuía controles internos adequados do imobilizado de uso, no valor de R$ 2.051 mil, não fez levantamentos físico e não realizou a análise e teste quanto à capacidade de recuperação dos valores registrados no ativo imobilizado (CPC 01 - Redução ao valor recuperável de ativos e CPC 27 – Ativo Imobilizado). A ausência de levamento patrimonial, controles e informações adequadas, de análise e teste de recuperabilidade desses ativos não permitiu avaliar a existência de possíveis perdas de ativos registrados com valores superiores àqueles passíveis de ser recuperados por uso ou venda. Portanto, não foi possível, nas circunstâncias, ainda que por meio de procedimentos adicionais de auditoria, concluirmos sobre os saldos contábeis dessas contas, bem como os possíveis efeitos que possam vir a impactar as demonstrações financeiras do exercício findo naquela data.

Rua Dom Vital, 115, Salas 12, 13, 14 e 15 – Farol – Cep: 57.051-200 – Maceió – AL – Fone: +55 (82) 3023-0179
www.convicta.net.br

(c) A **Companhia**, no exercício findo em 31 de dezembro de 2021, não possuía controles internos adequados e suficientes das contas: fornecedores (R$ 234 mil, nota explicatica nº 10), obrigações trabalhistas e previdenciárias (R$ 1.720 mil, nota explicativa nº 11), obrigações tributárias (R$ 2.898 mil, nota explicativa nº 12), parcelamentos previdenciários e tributários (R$ 3.293 mil, nota explicativa nº 13), outras obrigações (R$ 847 mil, nota explicativa nº 14), e as cartas de circularização dos fornecedores não foram respondidas a esta firma de auditoria; representando, assim, limitação do escopo dos nossos trabalhos. Por isso, não foi possível, nas circunstâncias, ainda que por meio de procedimentos adicionais de auditoria, concluirmos sobre os valores dessas contas, bem como os possíveis efeitos possam vir a impactar as demonstrações financeiras do exercício findo naquela data.

(d) No exercício findo em 31 de dezembro de 2021, a **Companhia**, não possuía controles internos adequados e suficientes das provisões e contingências passivas relacionadas as ações trabalhistas, tributárias, cíveis e/ou ambientais (CPC 25 - Provisões, Passivos Contingentes e Ativos Contingentes), e as cartas de circularização dos assessores jurídicos próprios e/ou terceirizados respondidas a esta firma de auditoria não continham prognóstico das ações e processos administrativos e judiciais da **Companhia**; representando, assim, limitação de escopo de nossos trabalhos. Diante disso, não foi possível, nas circunstâncias, ainda que por meio de procedimentos adicionais de auditoria, concluirmos sobre os valores das provisões passivas não reconhecidas e das contingências passivas não citadas em nota explicativa, e os respectivos efeitos que possam vir a impactar às demonstrações financeiras do exercício findo naquela data.

(e) A **Companhia**, no exercício findo em 31 de dezembro de 2021, realizou ajustes de exercícios anteriores no valor líquido devedor de R$ 118 mil, e não os corrigiu retrospectivamente, nas primeiras demonstrações financeiras autorizados para emissão após sua descoberta, para fins de comparabilidade das informações contábeis, conforme nota explicativa nº 15 (CPC 23 – Políticas Contábeis, Mudança de Estimativa e Retificação de Erro). Sendo assim, não foi possível, nas circunstâncias, ainda que por meio de procedimentos adicionais de auditoria, concluirmos sobre os possíveis efeitos que possam vir a impactar as demonstrações contábeis comparativas do exercício findo naquela data.

(f) No exercício findo em 31 de dezembro de 2021, a **Companhia** não possuía controles internos adequados e suficientes que permitissem confirmar a adequada segregação dos valores dos custos da prestação de serviços (R$ 5.432 mil) e das despesas gerais e administrativas (R$ 7.993 mil), expostas nas notas explicativas nºs 18 e 19, respectivamente (CPC 00 – Estrutura Conceitual para Relatório Financeiro e CPC 26 – Apresentação das Demonstrações Financeiras). Por isso, não foi possível, nas circunstâncias, ainda que por meio de procedimentos adicionais de auditoria, concluirmos sobre a segregação dos valores dos custos e despesas citadas e que foram apresentadas na demonstração de resultado daquele exercício.

Nossa auditoria foi conduzida de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria. Nossas responsabilidades, em conformidade com tais normas, estão descritas na seção a seguir, intitulada "Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras". Somos independentes em relação a **COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA**, de acordo com os princípios éticos relevantes previstos no Código de Ética Profissional do Contador e nas normas profissionais emitidas pelo Conselho Federal de Contabilidade, e cumprimos com as demais responsabilidades éticas de acordo com essas normas. Acreditamos que a evidência de auditoria obtida é suficiente e apropriada para fundamentar nossa opinião com ressalvas.

Rua Dom Vital, 115, Salas 12, 13, 14 e 15 – Farol – Cep: 57.051-200 – Maceió – AL – Fone: +55 (82) 3023-0179
www.convicta.net.br

Ênfases

(i) Efeito da COVID-19 sobre as demonstrações financeiras

Chamamos a atenção para a nota explicativa nº 1, no tocante aos efeitos do COVID-19 sobre as demonstrações financeiras. A administração da **Companhia** entende que não houve necessidade de eventuais mudanças nas premissas e julgamentos atualmente adotados, ou de ajustes nas demonstrações financeiras findas em 31 de dezembro de 2021. E como resultado da implementação de medidas de monitoramento constante, a **Companhia**, estima que manterá equilibrado seu fluxo de caixa; com isso, acredita ter recursos adequados para continuar suas operações no curto prazo e médio prazo, deste modo, o pressuposto de *going concern* foi aplicado na preparação das demonstrações financeiras findas naquela data. Nossa opinião não apresenta ressalva relacionada a esse assunto.

(ii) Dividendos a receber – Devolução da Prefeitura Municipal de Santana

Chamamos atenção para as notas explicativas nº 3.4 e 6, as quais expõe que a **Companhia** é credora junto a Prefeitura Municipal de Santana, decorrente de dividendos que foram repassados indevidamente àquele acionista, quando da apuração do resultado do exercício de 2011; dividendos esses que foram considerados irregulares em razão de impedimento administrativo decorrente da cláusula contratual de concessão de serviços públicos portuários firmado pela credora com a ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários, conforme processo administrativo RELA 00001-2012-CP-ODSE-075-11-SPO - ANTAQ, cujo Termo de Compromisso de Devolução de Dividendos e Confissão de Débito, foi assinado em 29 de abril de 2016, nos termos da Lei Municipal n° 1.102 de 29 de abril de 2016. Nossa opinião não está ressalvada quanto a esse assunto.

(iii) Guerra na Ucrânia

Conforme nota explicativa nº 22, a invasão da Ucrânia pela Rússia, causou forte reação nos preços dos ativos globais, causando impacto nas economias mundiais e efeitos inflacionários advindos de um choque de commodities. Como a Rússia é a grande fornecedora de petróleo e gás natural para a União Europeia, sanções sobre exportações da Rússia elevaram o preço do petróleo e do gás natural, e em conjunto com a elevação dos preços agrícolas, como o trigo, milho e insumos agrícolas nos mercados, causou desaceleração das economias mundiais e alta de inflação. Nossa opinião não contém ressalva relacionada a esse assunto.

Outros assuntos

Revisão dos valores correspondentes ao exercício anterior

Os valores referentes ao balanço patrimonial findo em 31 de dezembro de 2020, as demonstrações do resultado, dos resultados abrangentes, dos fluxos de caixa e das mutações do patrimônio líquido referentes ao exercício findo naquela data, que estão sendo apresentadas pela administração da **Companhia**, como informações suplementares e comparativas, foram por nós auditadas e sobre as quais emitimos relatório com opinião com ressalvas, datado de 17 de novembro de 2021, em relação aos mesmos assuntos abordados nesse relatórios, na seção intitulada "base para opinião com ressalvas", bem como em relação a ênfase sobre a Covid-19 apresentada neste relatório.

Rua Dom Vital, 115, Salas 12, 13, 14 e 15 – Farol – Cep: 57.051-200 – Maceió – AL – Fone: +55 (82) 3023-0179
www.convicta.net.br

Responsabilidades da administração pelas demonstrações financeiras

A administração é responsável pela elaboração e adequada apresentação das demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e pelos controles internos que ela determinou como necessários para permitir a elaboração de demonstrações financeiras livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro.

Na elaboração das demonstrações financeiras, a administração é responsável pela avaliação da capacidade da **Companhia** continuar operando, divulgando, quando aplicável, os assuntos relacionados com a sua continuidade operacional e o uso dessa base contábil na elaboração das demonstrações financeiras, a não ser que a administração pretenda liquidar ou cessar suas operações, ou não tenha nenhuma alternativa realista para evitar o encerramento das operações.

Os responsáveis pela administração da **Companhia** são aqueles com responsabilidade pela supervisão do processo de elaboração das demonstrações financeiras.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

Nossos objetivos são obter segurança razoável de que as demonstrações financeiras, tomadas em conjunto, estejam livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro, e emitir relatório de auditoria contendo nossa opinião. Segurança razoável é um alto nível de segurança, mas não uma garantia de que a auditoria, realizada de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria, sempre detectam as eventuais distorções relevantes existentes. As distorções podem ser decorrentes de fraude ou erro e são consideradas relevantes quando, individualmente ou em conjunto, possam influenciar, dentro de uma perspectiva razoável, as decisões econômicas dos usuários tomadas com base nas referidas demonstrações financeiras.

Como parte da auditoria realizada, de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria, exercemos julgamento profissional e mantemos ceticismo profissional ao longo da auditoria. Além disso:

(a) Identificamos e avaliamos os riscos de distorção relevante nas demonstrações financeiras, independentemente se causada por fraude ou erro, planejamos e executamos procedimentos de auditoria em resposta a tais riscos, bem como obtemos evidência de auditoria apropriada e suficiente para fundamentar nossa opinião. O risco de não detecção de distorção relevante resultante de fraude é maior do que o proveniente de erro, já que a fraude pode envolver o ato de burlar os controles internos, conluio, falsificação, omissão ou representações falsas intencionais.

(b) Obtemos entendimento dos controles internos relevantes para a auditoria para planejarmos procedimentos de auditoria apropriados nas circunstâncias, mas não com o objetivo de expressarmos opinião sobre a eficácia dos controles internos **Companhia**. Avaliamos a adequação das políticas contábeis utilizadas e a razoabilidade das estimativas contábeis e respectivas divulgações feitas pela administração.

Rua Dom Vital, 115, Salas 12, 13, 14 e 15 – Farol – Cep: 57.051-200 – Maceió – AL – Fone: +55 (82) 3023-0179
www.convicta.net.br

(c) Concluímos sobre a adequação do uso, pela administração, da base contábil de continuidade operacional e, com base nas evidências de auditoria obtidas, se existe uma incerteza relevante em relação a eventos ou condições que possam levantar dúvida significativa em relação à capacidade de continuidade operacional da companhia. Se concluirmos que existe incerteza relevante, devemos chamar atenção em nosso relatório de auditoria para as respectivas divulgações nas demonstrações financeiras ou incluir modificação em nossa opinião, se as divulgações forem inadequadas. Nossas conclusões estão fundamentadas nas evidências de auditoria obtidas até a data de nosso relatório. Todavia, eventos ou condições futuras podem levar a **Companhia** a não mais se manter em continuidade operacional.

Comunicamo-nos com a administração a respeito, entre outros aspectos, do alcance planejado, da época da auditoria e das constatações significativas de auditoria, inclusive as eventuais deficiências significativas nos controles internos que identificamos durante nossos trabalhos.

Maceió/AL, **9 de agosto de 2022**.

C O N V I C T A
Auditores Independentes S/S
CRC/AL nº 196 - CVM nº 7.706 - CNAI-PJ nº 062

Carlos Henrique do Nascimento
Contador
CRC/AL nº 3.376 I CNAI nº 594

Rua Dom Vital, 115, Salas 12, 13, 14 e 15 – Farol – Cep: 57.051-200 – Maceió – AL – Fone: +55 (82) 3023-0179
www.convicta.net.br

CIA DOCAS DE SANTANA

Demonstrações Financeiras e Notas Explicativas

Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Novo Horizonte - Cep 68.925-000 - Santana - Amapá - Brasil

CIA DOCAS DE SANTANA

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA

CNPJ nº 04.756.826/0001-36

Balanços Patrimoniais

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020

(Em reais, sem centavos)

Ativo	Notas	31/12/2021	31/12/2020
Circulante		**3.351.431**	**2.459.494**
Caixa e Equivalentes de Caixa	4	1.488.286	1.210.873
Clientes	5	709.595	297.841
Dividendos a Receber - Devolução	3.4 / 6	886.014	719.886
Outros Créditos	7	278.536	230.894
Não Circulante		**8.088.240**	**8.585.257**
Realizável a Longo Prazo		**7.493.430**	**8.228.252**
Clientes	5	2.786.482	2.786.482
Dividendos a Receber - Devolução	3.4 / 6	4.706.948	5.371.458
Outros Créditos	7	-	70.312
Imobilizado	8	**565.072**	**345.215**
Bens em Uso		2.051.355	2.413.176
(-) Depreciação Acumulada		(1.486.283)	(2.067.961)
Intangível	9	**29.738**	**11.790**
Intangível em Uso		123.088	94.757
(-) Amortização Acumulada		(93.350)	(82.967)
Total do Ativo		**11.439.671**	**11.044.751**

Passivo	Notas	31/12/2021	31/12/2020 Reapresentado
Circulante		**6.661.427**	**5.110.029**
Fornecedores	10	206.740	81.241
Obrigações Trabalhistas e Previdenciárias	11	1.720.441	903.680
Obrigações Tributárias	12	2.898.081	2.874.296
Parcelamentos Previdenciários e Tributários	13	989.235	891.855
Outras Obrigações	14	846.930	358.957
Não Circulante		**2.331.211**	**3.364.647**
Fornecedores	10	27.382	31.007
Parcelamentos Previdenciários e Tributários	13	2.303.829	3.333.640
Patrimônio Líquido	15	**2.447.033**	**2.570.075**
Capital Social		1.500.000	1.500.000
Reserva Legal		300.000	300.000
Lucros (ou Prejuízos) Acumulados		647.033	770.075
Lucros de Exercícios Anteriores		652.526	469.380
Lucro (ou Prejuízo) do Exercício		(5.493)	300.695
Total do Passivo e Patrimônio Líquido		**11.439.671**	**11.044.751**

*As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

CIA DOCAS DE SANTANA

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA

CNPJ nº 04.756.826/0001-36

Demonstrações de Resultados do Exercício

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020

(Em reais, sem centavos)

	Notas	31/12/2021	31/12/2020
Receita Líquida de Serviços	17	**13.824.041**	**8.356.501**
(-) Custos da Prestação de Serviços	18	**(5.431.790)**	**(2.911.523)**
Lucro Bruto		**8.392.251**	**5.444.978**
(-) Despesas Gerais e Administrativas	19	(7.993.483)	(4.871.209)
(+ / -) Outras Despesas e Receitas Operacionais	20	82.000	427
Lucro Antes do Resultado Financeiro		**480.768**	**574.196**
Resultado Financeiro Líquido		**(115.384)**	**(223.058)**
Receitas Financeiras	21	259.582	373.165
(-) Despesas Financeiras	21	(374.966)	(596.223)
Lucro Antes dos Tributos Sobre o Lucro		**365.384**	**351.138**
(-) Imposto de Renda	16	(270.191)	(31.527)
(-) Contribuição Social	16	(100.686)	(18.916)
Lucro Líquido do Exercício		**(5.493)**	**300.695**

*As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Novo Horizonte - Cep 68.925-000 - Santana - Amapá - Brasil

CIA DOCAS DE SANTANA

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA

CNPJ nº 04.756.826/0001-36

Demonstrações de Resultados Abrangentes

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020

(Em reais, sem centavos)

	31/12/2021	31/12/2020
Resultado do Exercício	**(5.493)**	**300.695**
Outros resultados Abrangentes	-	-
Resultado Abrangente Total	**(5.493)**	**300.695**

*As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Novo Horizonte - Cep 68.925-000 - Santana - Amapá - Brasil

CIA DOCAS DE SANTANA

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA

CNPJ nº 04.756.826/0001-36

Demonstrações das Mutações do Patrimônio Líquido

Exercícios findos de 31 de dezembro de 2021 e 2020

(Em reais, sem centavos)

	Notas	Capital Social	Reserva Legal	Lucros de Exercícios Anteriores	Lucro (ou Prejuízo) do Exercício	Patrimônio Líquido
Saldos em 01 de janeiro de 2020		**1.500.000**	**300.000**	**2.478.489**	**(1.818.005)**	**2.460.484**
Ajustes de Exercícios Anteriores				(191.104)		(191.104)
Transferência do Resultado do Exercício				(1.818.005)	1.818.005	-
Lucro do Exercício					300.695	300.695
Saldos em 31 de dezembro de 2020	15	**1.500.000**	**300.000**	**469.380**	**300.695**	**2.570.075**
Mutações do Período		-	-	(2.009.109)	2.118.700	109.591
Saldos em 01 de janeiro de 2021		**1.500.000**	**300.000**	**469.380**	**300.695**	**2.570.075**
Ajustes de Exercícios Anteriores	15			(117.549)		(117.549)
Transferência do Resultado do Exercício				300.695	(300.695)	-
Prejuízo do Exercício					(5.493)	(5.493)
Saldos em 31 de dezembro de 2021	15	**1.500.000**	**300.000**	**652.526**	**(5.493)**	**2.447.033**
Mutações do Período		-	-	183.146	(306.188)	(123.042)

*As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA

CNPJ nº 04.756.826/0001-36

Demonstrações dos Fluxos de Caixa

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020

(Em reais, sem centavos)

	Notas	31/12/2021	31/12/2020 Reapresentado
Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais			
Lucro (ou Prejuízo) do Exercício		**(5.493)**	**300.695**
Ajustes do Resultado do Período			
Depreciação e Amortização	8 / 9	101.661	135.745
Ajuste de Exercícios Anteriores	15	(117.549)	(191.104)
Lucro (ou Prejuízo) do Exercício Ajustado		**(21.381)**	**245.336**
Variações nas Contas Ativas e Passivas			
Ativas (Aumentos ou Diminuições)		**118.298**	**664.219**
Clientes		(402.754)	(105.336)
Dividendos a Receber - Devolução		498.382	664.511
Outros Créditos		22.670	105.044
Passivas (Aumentos ou Diminuições)		**517.962**	**(334.457)**
Fornecedores		121.874	(10.867)
Obrigações Trabalhistas e Previdenciárias		818.781	(42.697)
Obrigações Tributárias		23.785	477.829
Parcelamentos Previdenciários e Tributários		(932.431)	(782.515)
Outras Obrigações		487.973	23.793
Caixa Gerado (ou Aplicado) nas Atividades Operacionais		**614.879**	**575.098**
Fluxo de Caixa das Atividades de Investimentos			
Alienação (ou Aquisição) de Imobilizado	8	(311.135)	(2.780)
Alienação (ou Aquisição) de Intangível	9	(28.331)	-
Caixa Gerado (ou Aplicado) nas Atividades de Investimentos		**(339.466)**	**(2.780)**
Geração (ou Aplicação) de Caixa e Equivalentes de Caixa no Exercício		**275.413**	**572.318**
Caixa e equivalente de caixa no início do exercício	4	1.210.873	638.555
Caixa e equivalente de caixa no final do exercício	4	1.486.286	1.210.873
Geração (ou Aplicação) de Caixa e Equivalentes de Caixa no Exercício		**275.413**	**572.318**

Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Novo Horizonte - Cep 68.925-000 - Santana - Amapá - Brasil

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA

CNPJ 04.756.826/0001-36

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Findas em 31 de dezembro de 2021 e 2020

(Em reais, com centavos)

1. CONTEXTO OPERACIONAL

A **Companhia Docas de Santana – CDSA** ("**Companhia**") é uma empresa pública integrante da administração indireta da Prefeitura Municipal de Santana, subordinada diretamente ao Prefeito Municipal de Santana, com personalidade Jurídica de direito privado, autonomia administrativa, técnica, patrimonial e financeira, é regida pela Lei nº 732 de 2 de janeiro de 2006. Tem sua sede na Rua Claudio Lucio Monteiro, 1380, Novo Horizonte, Santana, no Estado do Amapá.

O objeto social da empresa é a administração e exploração comercial do porto organizado de Santana e demais instalações portuárias públicas do Município de Santana no Estado do Amapá.

Efeitos da COVID-19 sobre as demonstrações financeiras

A Companhia desde o início do surto da COVID-19 no Brasil, mantém acompanhamento próximo dos impactos deste evento em suas operações. Diversas medidas e protocolos foram adotados no sentido de preservar a integridade, a saúde e a segurança de todos os seus colaboradores, tanto no contexto administrativo como operacional, e de seus clientes, além de se determinar planos de contingência para a sustentação de suas operações.

Os planos de contingência envolvem diversas frentes de atuação: (1) implantação do regime de trabalho remoto da maneira mais generalizada possível, e (2) acompanhamento de casos sintomáticos pela área de segurança e medicina do trabalho para medidas (em conformidade com as orientações das autoridades) imediatas de encaminhamento.

Embora as operações da Companhia não tenham sido afetadas de forma relevante até o momento, não temos como estimar ou prever a ocorrência de eventos futuros relacionados a este cenário de um possível desdobramento da pandemia e novas variantes e, portanto, seguimos com o monitoramento de futuros impactos financeiros e avaliação de ações a serem tomadas, assim como garantimos que as decisões da Companhia sejam constantemente atualizadas considerando as orientações de saúde em vigor no Brasil e no mundo.

A administração da Companhia entende que não houve necessidade de eventuais mudanças nas premissas e julgamentos atualmente adotados, ou de ajustes nas demonstrações financeiras findas em 31 de dezembro de 2021, e como resultado da implementação de medidas de monitoramento constante de caixa e dos gastos, a Companhia, estima que manterá equilibrado seu fluxo de caixa. Com isso, acredita ter recursos adequados para continuar suas operações no curto prazo e médio prazo, deste modo, o pressuposto de *going concern* foi aplicado na preparação das demonstrações financeiras findas naquela data.

2. BASE DE PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

2.1 Declaração de Conformidade

As demonstrações financeiras foram elaboradas em conformidade com a Lei das Sociedades por Ações (Lei nº 6.404/76) que incorporam os dispositivos das Leis nºs 11.638/07 e 11.941/09 e a de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil. As práticas contábeis adotadas no Brasil compreendem aquelas incluídas na legislação societária brasileira e os Pronunciamentos, as Orientações e as Interpretações Técnicas emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) e aprovados pelo Conselho Federal de Contabilidade (CFC).

2.2 Contabilidade Regulatória ao Setor Portuário

Em 26 de dezembro de 2016, a Agenda Nacional de Transportes Aquaviários publicou a Resolução Normativa n° 015-ANTAQ, o qual aprovou a norma que dispõe sobre a criação do manual de contas das autoridades portuárias, como parte do sistema de contabilidade regulatória aplicável ao setor portuário. Dentro das principais práticas estabelecidas no manual de contas, cita-se a adoção de regras de custeio e a criação de um plano de contas padronizado, assim como a adoção de critérios de depreciação e amortização dos bens registrados pela companhia de acordo com as orientações propostas no referido manual.

Em 23 de julho de 2021 a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ publicou a Resolução ANTAQ nº 49, que estabelece a contabilidade regulatória e societária das administrações portuárias e dos arrendatários, no âmbito dos portos organizados; que entrou em vigor em 1º de setembro de 2021. A Companhia analisando os efeitos da resolução em seus processos internos e práticas contábeis, concluiu que a implantação da referida resolução não trouxe impactos significativos nas demonstrações contábeis do exercício findo em 31 de dezembro de 2021.

2.3 Base de Mensuração

As demonstrações contábeis foram preparadas considerando o custo histórico como base de valor, que, no caso de ativos financeiros disponíveis para venda, outros ativos e passivos financeiros (inclusive instrumentos derivativos) são ajustados para refletir a mensuração ao valor justo, quando julgado necessária pela administração da Companhia.

O custo histórico geralmente é baseado no valor justo das contraprestações pagas em troca de ativos.

2.4 Moeda Funcional e de Apresentação

Os itens incluídos nas demonstrações contábeis da Companhia são mensurados usando a moeda do principal ambiente econômico, no qual a empresa atua ("a moeda funcional"). As demonstrações contábeis estão apresentadas em reais (R$), que é a moeda funcional da Companhia e, também, a moeda de apresentação, e, quando existentes, operações em moeda estrangeira são convertidas para reais, de acordo com as taxas de câmbio da moeda nacional.

2.5 Autorização de emissão das Demonstrações Financeiras

A administração da Companhia autorizou a apresentação das demonstrações financeiras em 18 de julho de 2022.

3. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTÁBEIS ADOTADAS

As políticas contábeis adotadas são aplicadas de maneira consistente nas demonstrações financeiras da companhia nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021, salvo disposição em contrário.

As demonstrações financeiras são de responsabilidade da administração desta Companhia e foram preparadas e apresentadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, em especial a Lei nº 6.404 de 1976 e suas alterações - Lei das Sociedades por ações, juntamente com as normas e interpretações emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis aprovados pelo Conselho Federal de Contabilidade.

A preparação de demonstrações financeiras requer o uso de certas estimativas contábeis críticas e o exercício de julgamento por parte da administração da Companhia no processo de aplicação das suas políticas contábeis. A liquidação das transações envolvendo essas estimativas poderá resultar em valores significativamente divergentes dos registrados nas demonstrações contábeis devido ao tratamento probabilístico inerente ao processo de estimativa. A Companhia revisa suas estimativas e premissas pelo menos anualmente. As áreas que necessitam de um maior nível de julgamento e que possuem maior complexidade, bem como as áreas nas quais as premissas e estimativas são significativas para as demonstrações contábeis são: (i) perda por redução ao valor recuperável de ativos não financeiros; (ii) tributos diferidos; (iii) contingências; e (iv) valor justo de instrumentos financeiros.

As políticas contábeis significativas adotadas pela Companhia, bem como as estimativas e premissas aplicadas, estão descritas nas notas explicativas específicas, relacionadas aos itens apresentados; aquelas aplicáveis, de modo geral, em diferentes aspectos das demonstrações financeiras, estão também descritas a seguir:

3.1 Instrumentos Financeiros

3.1.1 Classificação e Mensuração

A Companhia classifica seus ativos financeiros sob as seguintes categorias: mensurados ao valor justo por meio do resultado e empréstimos e recebíveis. A classificação depende da finalidade para a qual os ativos financeiros foram adquiridos. A administração determina a classificação de seus ativos financeiros no reconhecimento inicial.

(a) Ativos financeiros ao valor justo por meio do resultado

Os ativos financeiros mensurados ao valor justo por meio do resultado são ativos financeiros mantidos para negociação ativa e frequente. Os instrumentos financeiros derivativos são categorizados como mantidos para negociação e, dessa forma, são classificados nesta categoria.

Os ativos dessa categoria são classificados como ativos circulantes. Os ganhos ou as perdas decorrentes de variações no valor justo de ativos financeiros mensurados ao valor justo por meio do resultado são apresentados na demonstração do resultado em "resultado financeiro" no período em que ocorrem, a menos que o instrumento tenha sido contratado em conexão com outra operação. Nesse caso, as variações são reconhecidas na mesma linha do resultado afetada pela referida operação.

(b) Recebíveis

Incluem-se nessa categoria os recebíveis que são ativos financeiros não derivativos com pagamentos fixos ou determináveis, não cotados em um mercado ativo. São incluídos como ativo circulante, exceto aqueles com prazo de vencimento superior a 12 (doze) meses após a data do balanço (estes são classificados como ativos não circulantes). Os recebíveis da Companhia compreendem as contas a receber, outros ativos, títulos e valores mobiliários e caixa e equivalentes de caixa. Os recebíveis são contabilizados pelo custo amortizado, usando o método da taxa de juros efetiva.

(c) Passivos financeiros

Os passivos financeiros da Companhia incluem fornecedores e outras contas a pagar.

3.1.2 Reconhecimento e Mensuração

As compras e as vendas regulares de ativos financeiros são reconhecidas na data de negociação - data na qual a Companhia se compromete a comprar ou vender o ativo. Os ativos financeiros ao valor justo por meio do resultado são, inicialmente, reconhecidos pelo valor justo, e os custos da transação são debitados na demonstração do resultado. Os recebíveis são contabilizados pelo custo amortizado, usando o método da taxa efetiva de juros. Os ativos financeiros são baixados quando os direitos de receber fluxos de caixa dos investimentos tenham vencido ou tenham sido transferidos; neste último caso, desde que a Companhia tenha transferido, significativamente, todos os riscos e os benefícios da propriedade.

Os ganhos ou as perdas decorrentes de variações no valor justo de ativos financeiros mensurados ao valor justo por meio do resultado, quando existentes, são apresentados na demonstração do resultado em "receitas financeiras" ou "despesas financeiras".

Os instrumentos financeiros mantidos pela Companhia mensurados ao valor justo por meio do resultado são mantidos para negociação se forem adquiridos com objetivo de venda ou recompra a curto prazo.

3.1.3 Desreconhecimento (baixa)

(a) Ativos financeiros

Um ativo financeiro é baixado quando:

• Os direitos de receber fluxos de caixa do ativo expirarem.

• A Companhia ao transferir os seus direitos de receber fluxos de caixa do ativo ou assumir uma obrigação de pagar integralmente os fluxos de caixa recebidos, sem demora significativa, a um terceiro por força de um acordo de "repasse"; e (i) a Companhia transferir substancialmente todos os riscos e benefícios do ativo, ou (i) a Companhia não transferir nem reter substancialmente todos os riscos e benefícios relativos ao ativo, mas transferir o controle sobre o ativo.

Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Novo Horizonte - Cep 68.925-000 - Santana - Amapá - Brasil

Quando a Companhia tiver transferido seus direitos de receber fluxos de caixa de um ativo ou tiver executado um acordo de repasse, e não tiver transferido ou retido substancialmente todos os riscos e benefícios relativos ao ativo, um ativo é reconhecido na extensão do envolvimento contínuo da Companhia com o ativo. Nesse caso, a Companhia também reconhece um passivo associado. O ativo transferido e o passivo associado são mensurados com base nos direitos e obrigações que a Companhia manteve. O envolvimento contínuo na forma de uma garantia sobre o ativo transferido é mensurado pelo valor contábil original do ativo ou pela máxima contraprestação que puder ser exigida da Companhia, dos dois o menor.

(b) Passivos financeiros

Um passivo financeiro é baixado quando a obrigação for revogada, cancelada ou expirar. Quando um passivo financeiro existente for substituído por outro do mesmo montante com termos substancialmente diferentes, ou os termos de um passivo existente forem significativamente alterados, essa substituição ou alteração é tratada como baixa do passivo original e reconhecimento de um novo passivo, sendo a diferença nos correspondentes valores contábeis reconhecida na demonstração do resultado.

3.1.4 Instrumentos financeiros - apresentação líquida

Os ativos e passivos financeiros são apresentados líquidos no balanço patrimonial se, e somente se, houver um direito legal corrente e executável de compensar os montantes reconhecidos e se houver a intenção de compensação, ou de realizar o ativo e liquidar o passivo simultaneamente.

3.1.5 Estimativa e julgamento contábil crítico

(a) Valor justo dos instrumentos financeiros

O valor justo de instrumentos financeiros ativamente negociados em mercados financeiros organizados é determinado com base nos preços de compra cotados no mercado no fechamento dos negócios na data do balanço, sem dedução dos custos de transação. O valor justo de instrumentos financeiros para os quais não haja mercado ativo é determinado utilizando técnicas de avaliação. Essas técnicas podem incluir o uso de transações recentes de mercado (com isenção de interesses); referência ao valor justo corrente de outro instrumento similar; análise de fluxo de caixa descontado ou outros modelos de avaliação. As variações no valor justo de qualquer um desses instrumentos financeiros são reconhecidas imediatamente na demonstração do resultado em "resultado financeiro líquido".

(b) Instrumentos financeiros e patrimoniais por categoria e níveis hierárquicos

A interpretação dos dados de mercado quanto à seleção de métodos de avaliação requer considerável julgamento e razoáveis estimativas para produzir o valor de realização mais adequado. Consequentemente, as estimativas apresentadas não indicam, necessariamente, os montantes que poderão ser realizados no mercado corrente. O uso de diferentes hipóteses de mercado e/ou metodologias para estimativas pode ter um efeito material nos valores de realização estimados. Existem três tipos de níveis para classificação do valor justo referente aos instrumentos financeiros, a hierarquia que fornece prioridade para preços cotados não ajustados em mercado ativo referente a ativo ou passivo financeiro, conforme a seguir:

• Nível 1: Não existem instrumentos financeiros avaliados como nível 1;

• Nível 2: Títulos e valores mobiliários; e

• Nível 3: Propriedades para investimento.

3.1.6 *Impairment* de Ativos Financeiros

A Companhia avalia no final de cada encerramento de exercício se há evidência objetiva de que o ativo financeiro ou o grupo de ativos financeiros é registrado por valor acima de seu valor recuperável (*impairment*). Os prejuízos de *impairment* são reconhecidos somente se há evidência objetiva de *impairment* como resultado de um ou mais eventos ocorridos após o reconhecimento inicial dos ativos (um "evento de perda") e aquele evento (ou eventos) de perda tem um impacto nos fluxos de caixa futuros estimados do ativo financeiro ou grupo de ativos financeiros que pode ser estimado de maneira confiável.

Os critérios que a Companhia usa para determinar se há evidência objetiva de uma perda por *impairment*, resume-se na identificação de dificuldade financeira relevante do devedor, quebra de contrato e inadimplência. Se, num período subsequente, o valor da perda por *impairment* diminuir e a diminuição puder ser relacionada objetivamente com um evento que ocorreu após o *impairment* ser reconhecido (como uma melhoria na classificação de crédito do devedor), a reversão da perda por *impairment* reconhecida anteriormente será reconhecida na demonstração do resultado.

3.2 Caixa e Equivalentes de Caixa

Caixa e equivalentes de caixa incluem dinheiro em caixa, depósitos bancários, investimentos de curto prazo de alta liquidez e com risco insignificante de mudança de valor e limites utilizados de conta garantida.

O disponível é mantido com a finalidade de atender a compromissos de caixa de curto prazo e representam a disponibilidade financeira imediata. A Companhia considera uma aplicação financeira de conversibilidade imediata em um montante conhecido de caixa e estando sujeita a um insignificante grau de risco.

3.3 Clientes

As contas a receber de clientes são avaliadas no momento inicial pelo valor presente e deduzidas da provisão para créditos de liquidação duvidosa, e decorrem diretamente das operações comerciais da Companhia.

A provisão para créditos de liquidação duvidosa é estabelecida quando existe uma evidência objetiva de que a Companhia não será capaz de cobrar todos os valores devidos de acordo com os prazos originais das contas a receber. Em síntese, o valor da provisão é a diferença entre o valor contábil e o valor recuperável.

CIA DOCAS DE SANTANA

3.4 Dividendos a Receber - Devolução

A Companhia é credora junto a Prefeitura Municipal de Santana da quantia de R$ 7.753 mil, correspondente a valores atualizados monetariamente, provenientes de dividendos indevidamente repassados a Prefeitura Municipal de Santana, na condição de acionista, quando da apuração do resultado no exercício findo em 31 de dezembro de 2011, no valor original de R$ 4.719 mil. Tais repasses foram considerados irregulares em razão de impedimento administrativo decorrente da cláusula contratual de concessão de serviços públicos portuários firmado pela credora com a ANTAQ - Agenda Nacional de Transportes Aquaviários.

A irregularidade na operação de transferência de dividendos foi apurada mediante Processo Administrativo RELA 00001-2012-CP-ODSE-075-11-SPO, instaurado pela ANTAQ — Agência Nacional de Transportes Aquaviários, responsável pela fiscalização das concessões públicas do setor de transporte aquaviários.

Foi assinado o Termo de Compromisso de Devolução de Dividendos e Confissão de Débito, em 29 de abril de 2016, onde o montante de R$ 7.753 mil, a ser pago em 140 (cento e quarenta) parcelas mensais de R$ 55 mil, nos termos da Lei Municipal n° 1.102 de 29 de abril de 2016.

3.5 Imobilizado

Os bens do ativo imobilizado são mesurados pelo custo histórico, menos a depreciação e provisão para redução ao valor recuperável de ativos, este último quando aplicável.

A capacidade de recuperação dos ativos que são utilizados nas atividades da Companhia é avaliada quando eventos ou mudanças nas circunstâncias indicarem que o valor contábil de um ativo ou grupo de ativos pode não ser recuperável com base em fluxos de caixa futuros. Se o valor contábil destes ativos for superior ao seu valor recuperável, o valor líquido é ajustado e sua vida útil readequada para novos patamares.

A depreciação é calculada pelo método linear, tomando como base nas taxas de depreciação definidas pela vida útil.

Ganhos e perdas em alienações são determinados pela comparação dos valores de alienação com o valor contábil e são incluídos no resultado.

A Companhia realiza manutenções em sua unidade industrial, e quando há evidências de que os referidos gastos aumentam a vida útil do bem, são contabilizados como um componente do custo do imobilizado e depreciado com base na nova vida útil. Qualquer outro tipo de gasto, que não aumenta sua vida útil ou mantém sua capacidade de produção, são reconhecidos no resultado como despesa.

3.6 Intangível

Os Intangíveis são representados por ativos incorpóreos e direitos permanentes utilizados na manutenção das atividades da Companhia, e são mensurados inicialmente pelo custo de aquisição mais quaisquer gastos necessários à sua utilização na finalidade pretendida, deduzidas as perdas por redução ao valor recuperável, quando ocorrerem.

Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Novo Horizonte - Cep 68.925-000 - Santana - Amapá - Brasil

Os ativos intangíveis com vida útil definida são amortizados de acordo com seu prazo contratual. Os ativos intangíveis com vida útil indefinida não são amortizados. A amortização é reconhecida como despesa no período, sendo utilizado o método linear.

3.7 Fornecedores

As contas a pagar aos fornecedores são obrigações a pagar por bens e/ou serviços que foram adquiridos no curso normal dos negócios, sendo classificadas como passivos circulantes se o pagamento for devido no período de até um ano. Caso contrário, as contas a pagar são apresentadas como passivo não circulante.

Elas são, inicialmente, reconhecidas pelo valor justo e, subsequentemente, mensuradas pelo custo amortizado com o uso do método de taxa efetiva de juros. Na prática, são normalmente reconhecidas ao valor da fatura correspondente.

3.8 Outros Ativos e Passivos

Um ativo é reconhecido no balanço quando for provável que seus benefícios econômicos futuros serão gerados em favor da companhia e seu custo ou valor puder ser mensurado com segurança. Um passivo é reconhecido no balanço quando a companhia possuir uma obrigação legal ou constituída como resultado de um evento passado, sendo provável que um recurso econômico seja requerido para liquidá-lo, e demonstrados pelos valores conhecidos ou calculáveis, acrescidos, quando aplicável, dos correspondentes encargos, variações monetárias incorridas até a data do balanço patrimonial.

3.9 Tributos Correntes Passivos

Os tributos correntes a pagar, primordialmente são: COFINS – Contribuição para Financiamento da Seguridade Social, PIS – Contribuição para o Programa de Integração Social, IRPJ – Imposto sobre a renda com base no lucro presumido; CSLL – Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, ISS – Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza, calculados nos termos da legislação tributária vigente.

3.10 Imposto de Renda e Contribuição Social

A Companhia tem sua tributação para o Imposto de Renda e Contribuição Social com base no lucro real.

O imposto de renda é constituído à alíquota de 15% do lucro tributável, acrescida de adicional de 10% sobre os lucros que excederem R$ 240 no ano. A contribuição social sobre o lucro líquido, após efetuados os ajustes determinados pela legislação fiscal, à alíquota de 9%.

Os créditos tributários sobre prejuízo fiscal e base negativa de contribuição social, quando existentes, são realizados de acordo com a geração de lucros tributáveis, observado o limite de 30% do lucro real do período-base.

3.11 Capital Social

O capital social da Companhia é constituído por ações ordinárias, sem valor nominal, e são classificadas no patrimônio líquido.

3.12 Reservas Legal

A reserva legal da Companhia é constituída anualmente pela destinação de 5% do lucro líquido do exercício, e não poderá exceder a 20% do capital social. A reserva legal tem por fim assegurar a integridade do capital social e somente poderá ser utilizada para compensar prejuízos e aumentar o capital.

3.13 Apuração de Resultado

A Companhia elaborou suas demonstrações contábeis com base no regime de competência. Neste regime os itens são reconhecidos como ativos, passivos, patrimônio líquido, receitas ou despesas quando satisfazem as definições e critérios de reconhecimento para estes itens. Dessa forma, os efeitos das operações e de outros eventos são reconhecidos quando ocorrem e não quando são recebidos ou pagos, sendo reconhecidos na contabilidade e divulgados nas demonstrações contábeis dos períodos aos quais se referem.

O resultado, apurado pelo regime de competência, inclui os rendimentos, encargos incidentes sobre ativos e passivos, circulantes e não circulantes, bem como, quando aplicável, os efeitos de ajustes de ativos para o valor recuperável ou de realização, ou mensurados a valor justo.

As operações indexadas a moedas estrangeiras, quando existentes, são atualizadas até a data do balanço pelo critério de taxas correntes.

As operações formalizadas com encargos financeiros pós-fixados são atualizadas com base na variação dos respectivos indexadores pactuados, e as operações com encargos financeiros pré-fixados estão registradas pelo valor de resgate, retificado por conta de rendas a apropriar ou despesas a apropriar correspondentes ao período futuro, quando existentes.

3.14 Reconhecimento de Receitas

Em conformidade com o regime de competência as receitas são reconhecidas na apuração do resultado do período a que pertencem, independentemente de seu recebimento,

A receita compreende o valor presente pela prestação de serviços na modalidade serviços de hotelaria e hospedagens. A receita pelo serviço prestado é reconhecida de acordo com a norma contábil prevista na NBC TG 47 - Receita de Contrato com Clientes.

A receita é reconhecida na extensão em que for provável que benefícios econômicos serão gerados para a Companhia e quando puder ser mensurada de forma confiável. A receita é mensurada com base no valor justo da contraprestação recebida ou a receber, excluindo descontos, abatimentos e impostos ou encargos sobre vendas.

As receitas de prestação de serviços são registradas no resultado quando da certeza de sua realização, sendo as principais descritas a seguir:

Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Novo Horizonte - Cep 68.925-000 - Santana - Amapá - Brasil

Receitas Tarifarias

a) Tabela I - Utilização das instalações de abrigo e acesso do porto (taxas devidas pelo armador e/ou dono da carga): é a vantagem que usufruem os navios de encontrarem para seu abrigo e para a realização de suas operações de movimentação de cargas e embarque ou desembarque de passageiros, acesso ao porto, águas tranquilas e profundas e meios para a execução das operações e recursos para abastecimento;

b) Tabela II - Utilização das instalações de acostagem (taxas devidas pelo armador ou requisitante): é a vantagem que usufruem os navios de utilizar-se dos cais e píeres de acostagem do porto, para a realização de suas operações de movimentação de cargas e embarque ou desembarque de passageiros, diretamente, de ou para terra;

c) Tabela III - Utilização das instalações terrestres para movimentação de cargas (taxas devidas pelo operador portuário ou dono da mercadoria ou passageiro de cruzeiros marítimos): é a vantagem que usufruem os operadores portuários de encontrarem para a realização das operações de movimentação e armazenagem de cargas provenientes ou destinadas ao transporte aquaviário. as estruturas operacionais de cais, píeres e outros locais de realização do embarque ou desembarque, a disponibilização de vias de circulação, áreas pavimentadas com sinalização e iluminação, locais de estocagem de trânsito, acessos terrestres, rede de esgotamento sanitário e vigilância;

d) Tabela IV - Armazenagem (taxas devidas pelos donos de mercadorias e/ou agentes de navios ou transportadores): é a fiel guarda e conservação das mercadorias de importação ou de exportação de/para o estrangeiro, sujeitas ao desembaraço aduaneiro, armazéns ou pátios alfandegados, ou de em mercadorias do tráfego doméstico ou de cabotagem em armazéns e pátios não alfandegados, localizados em recintos do porto, como operação complementar as operações de movimentação das cargas oriundas ou destinadas ao transporte aquaviário;

e) Tabela V - Suprimento de utilidades, equipamentos portuários e serviços diversos (taxas devidas pelos requisitante): compreende a utilização das instalações pertencentes a administração do porto para o fornecimento de água potável e energia elétrica; e

f) Tabela VI - Serviços Diversos: utilização de áreas em pátios, mediante contrato de uso temporário, por metro quadrado, por mês ou fração. Arrendamento receita devida pelos arrendatários de áreas no porto organizado definidas pelo metro quadrado disponibilizado.

Receitas financeiras

a) Rendimentos de aplicações: receita oriunda dos rendimentos financeiros obtidos em aplicações de renda fixa e variável; e

b) Juros e multas recebidas: receita obtida pela aplicação de juros e multas por atrasos na liquidação de títulos recebidos de clientes.

Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Novo Horizonte - Cep 68.925-000 - Santana - Amapá - Brasil

3.15 Principais Mudanças nos CPC e adoção pela Companhia

a) IFRS/CPC alteradas em vigor no exercício corrente

Na preparação dessas demonstrações financeiras, a administração da Companhia considerou, quando aplicável, novas revisões e interpretações às *International Financial Reporting Standards* ("IFRS") e aos pronunciamentos técnicos, emitidos pelo IASB e pelo CPC, respectivamente, que entraram obrigatoriamente em vigor em 1° de janeiro de 2021.

O IASB emitiu atualização das normas internacionais (IFRS) com adoção obrigatória para exercícios findos a partir em 31 de dezembro de 2021, a saber:

- Alterações à IFRS 4 (CPC 11), IFRS 7 (CPC 40(R1)), IFRS 9 (CPC 48), IFRS 16 (CPC 06(R2)) e IAS 39 (CPC 38) - Fase 2 (Adoção obrigatória para exercícios anuais iniciados em ou após 1º de janeiro de 2021).

- Alterações à IFRS (CPC 06 (R2)) - Impacto da aplicação inicial da Alteração à IFRS 16 (CPC 06 (R2)) - Concessões de Aluguel Relacionadas à Covid-19 (Aplicável para exercícios anuais ou períodos com início em ou após 30 de junho de 2021).

A adoção dessas novas normas contábeis e alterações não resultou em impactos significativos nas demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2021 e períodos comparativos.

b) IFRS/CPC revisadas emitidas e ainda não aplicáveis

Na data de autorização destas demonstrações financeiras, a Companhia não adotou as novas normas e alterações a seguir, já emitidas e ainda não aplicáveis:

- Alterações à IFRS 3 (CPC 15(R1)) - Referência à Estrutura Conceitual (Aplicável para períodos anuais com início em ou após 1º de janeiro de 2022).

- Alterações à IAS 37 (CPC 25) – Contratos Onerosos – Custo de Cumprimento do Contrato (Aplicável para períodos anuais com início em ou após 1º de janeiro de 2022, permitida adoção antecipada.

- Alterações à IAS 16 (CPC 27) – Imobilizado — Recursos Antes do Uso Pretendido (Aplicável para períodos anuais com início em ou após 1º de janeiro de 2022, permitida adoção antecipada).

- Alteração à IFRS 1 (CPC 27(R1) e CPC 43 (R1)) - Adoção Inicial das Normas Internacionais de Contabilidade (Aplicável para períodos anuais com início em ou após 1º de janeiro de 2022 com adoção antecipada).

- Alteração à IFRS 9 (CPC 48) - Instrumentos Financeiros (Aplicável para períodos anuais com início em ou após 1º de janeiro de 2022 com adoção antecipada).

- Alterações ao IAS 8 (CPC 23) – Definição de estimativas contábeis (Aplicável para exercícios anuais ou períodos com início em ou após 1 de janeiro de 2023).

- Alterações à IAS 1 (CPC 26(R1)) – Classificação de Passivos como Circulantes ou Não Circulantes (Aplicável para períodos anuais com início em ou após 1º de janeiro de 2023, permitida adoção antecipada).

- Alterações a IAS 1 (CPC 26(R1)) e declaração de prática 2 da IFRS – Exercendo Julgamentos de Materialidade - Divulgação de políticas contábeis (Aplicável para exercícios anuais ou períodos com início em ou após 1 de janeiro de 2023, permitida adoção antecipada).

- Alterações a IAS 12 (CPC 32) – Tributos sobre o Lucro – Imposto Diferido Relacionado a Ativos e Passivos Resultantes de uma Única Transação ("single transaction"). (Aplicável para exercícios anuais ou períodos com início em ou após 1 de janeiro de 2023).

- Alterações à IFRS 10 (CPC 36 (R3)) – Demonstrações Consolidadas e IAS 28 (CPC 18 (R2)) - Venda ou Contribuição de Ativos entre um Investidor e sua Coligada ou Joint Venture (A data de vigência das alterações ainda não foi definida pelo IASB; porém, é permitida a adoção antecipada das alterações).

A administração não espera que a adoção das normas listadas acima tenha um impacto relevante sobre as demonstrações financeiras da Companhia em períodos futuros.

3.16 Continuidade Operacional

As demonstrações financeiras foram elaboradas pela administração da Companhia de acordo com a base contábil de continuidade operacional, ou seja, com base no pressuposto de que a Companhia está operando e continuará a operar em futuro previsível e de que a administração não pretende liquidar a Companhia ou interromper as operações; e envolveu o julgamento, em determinado momento, sobre resultados futuros inerentemente incertos de eventos ou condições.

3.17 Eventos Subsequentes

Correspondem aos eventos ocorridos entre a data-base das demonstrações financeiras e a data de autorização para a sua emissão. São compostos por:

- ✓ Eventos que originam ajustes: são aqueles que evidenciam condições que já existiam na data-base das demonstrações financeiras; e

- ✓ Eventos que não originam ajustes: são aqueles que evidenciam condições que não existiam na data-base das demonstrações financeiras.

A administração da Companhia entende que não houve evento subsequente que requeresse ajustes nas demonstrações contábeis encerradas em 31 de dezembro de 2021, exceto quanto ao exposto na nota explicativa nº 22 que trata da guerra na Ucrânia.

Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Novo Horizonte - Cep 68.925-000 - Santana - Amapá - Brasil

CIA DOCAS DE SANTANA

3.18 Reapresentação de saldos das demonstrações financeiras do exercício anterior

A administração está reapresentando saldos das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2020, das contas "obrigações tributárias" e "parcelamentos previdenciários e tributários". Esses saldos estão sendo apresentados retroativamente, e produziram os seguintes impactos nas demonstrações financeiras da Companhia, em relação aos valores anteriormente apresentados e divulgados.

Balanço patrimonial, notas explicativas 12 e 13

	2020 Originalmente apresentado	Reclassificação	2020 Reapresentado
Passivo Circulante			
Obrigações Tributárias (NE 12)	2.971.676	(97.380)	2.874.296
Parcelamentos Previdenciários e Tributários (NE 13)	794.475	97.380	891.855

Demonstração dos fluxos de caixa

Atividades operacionais	2020 Originalmente apresentado	Reclassificação	2020 Reapresentado
Variações Passivas			
Obrigações Tributárias	575.209	(97.380)	477.829
Parcelamentos Previdenciários e Tributários	(879.895)	97.380	(782.515)

4. CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

Os valores que compõem disponível (caixa e equivalentes de caixa) estavam constituídos por:

Disponível	31/12/2021	31/12/2020
Bancos Conta Movimento	-	33.930
Aplicações Financeiras	1.486.286	1.176.943
Total	**1.486.286**	**1.210.873**

O disponível é representado em valores conta corrente da companhia e aplicações financeiras de liquidez imediata com insignificante risco.

5. CLIENTES – CIRCULANTE E NÃO CIRCULANTE

As contas a receber representam os valores a serem realizados em caixa e relativos as receitas oriundas da atividade portuária.

A Companhia não registra provisão para perdas, visto que a administração entende não haver risco no recebimento destes direitos e, nem ajuste a valor presente.

Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Novo Horizonte - Cep 68.925-000 - Santana - Amapá - Brasil

Clientes	31/12/2021	31/12/2020
Circulante	**700.595**	**297.841**
Dev Mineracao S.A. - Em Recuperacao Judicial	331.972	-
Amcel - Amapa Florestal E Celulose S.A.	114.515	-
Unamgen Mineracao E Metalurgia Sa	74.004	-
Lbh Brasil Agenciamento Maritimo Ltda	65.999	-
Serveporto Agencia Maritima Ltda - Me	64.657	-
Caramuru Alimentos S/A.	47.574	41.392
Norte Trading Operadora Portuaria Ltda	1.376	-
Amapa Shipping Port Agency Ltda - Me	374	374
Ipiranga Produtos De Petroleo S.A.	123	123
Top Internacional Ltda	1	-
Alphamar Agencia Maritima Ltda	-	54.609
Cianport - Cia Norte De Navegacao E Portos	-	60.050
E. B. Pinheiro - Me	-	1.744
Joanes A Limeira - Me	-	8.833
Olam Agricola Ltda.	-	49.427
Wilson Sons Agencia Maritima Ltda	-	81.289
Não Circulante	**2.786.482**	**2.786.482**
Zamin Amapá Logística Ltda	1.013.091	1.013.091
Intermaq Eirelli Epp	755.909	755.910
Omega Publicidade Ltda - Epp	261.433	261.433
Zamapa Mineração S/A	221.058	221.058
Mineração Vila Nova Ltda	130.017	130.017
Brica Do Brasil Ltda	104.881	104.881
Miguel Caetano De Almeida	77.050	77.050
Mac Maritime Industria Naval	54.883	54.883
Consórcio Gautama/Beter	51.500	51.500
Indo Sino Trade Pte Ltda	43.488	43.488
Amazon Logistics Ltda	18.282	18.282
Industria E Comércio De	15.904	15.904
Hanna Vila Nova Ferrous Ltda	10.084	10.084
Petroleo Brasileiro S.A. - Petrobras	9.461	9.461
Madeireira Nativa Ltda Epp	8.506	8.506
Petrobras Distribuidora S.A.	7.683	7.683
Petrobras Transporte S/A - Transpetro	1.267	1.266
Tecmo Construções Comercio E	600	600
Rodopar Ltda - Me	450	450
Rio Matapi Navegação Ltda	448	448
Cofco Internacional Brasil S.A.	257	257
Joanes A. Limeira - Me	230	230
Total	**3.487.077**	**3.084.323**

CIA DOCAS DE SANTANA

6. DIVIDENDOS A RECEBER - DEVOLUÇÃO

Representa o valor que a Prefeitura Municipal de Santana deverá repassar a Companhia Docas de Santana, conforme Termo de Compromisso de Devolução de Dividendos e Confissão de Débito, de 29 de abril de 2016, conforme disposto na nota explicativa nº 3.4.

Dividendos a Receber - Devolução	31/12/2021	31/12/2020
Circulante	886.014	719.886
Não Circulante	4.706.948	5.371.458
Total	5.592.962	6.091.344

7. OUTROS CRÉDITOS

Composto por quantias relativas a antecipações contratuais e adiantamentos realizados a fornecedores, bloqueios judiciais, antecipações de férias, outros créditos junto a funcionários, como o cartão corporativo (suprimento de fundos), e impostos a recuperar, conforme detalhado na tabela a seguir:

Outros Créditos	31/12/2021	31/12/2020
Circulante	**278.536**	**230.894**
Adiantamento a Terceiros	270	1.316
Bloqueios Judiciais	161.487	134.883
Suprimento de Fundos	11.889	6.330
Adiantamento a Funcionários	35.267	23.669
Tributos a Recuperar	69.623	64.696
Não Circulante	-	**70.312**
Tributos a Recuperar	-	70.312
Total	**278.536**	**301.206**

Os impostos a recuperar representam créditos de Imposto de Renda, Contribuição Social, PIS, COFINS e ISS.

8. IMOBILIZADO

É demonstrado ao custo de aquisição, líquido das respectivas depreciações acumuladas, calculadas pelo método linear de acordo as taxas da legislação fiscal.

O quadro a seguir demonstra a movimentação do imobilizado e as respectivas depreciações:

Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Novo Horizonte - Cep 68.925-000 - Santana - Amapá - Brasil

Imobilizado	Taxa	31/12/2021	Adições	Baixas	31/12/2020
Equip de Segurança e Comunicação	10% a.a	193.847	-	(228.663)	422.510
Benfeitorias em Imóveis de Terceiros	10% a.a	524.016	-	-	524.016
Outros Bens do Imobilizado	10% a.a	103.096	7.562	(15.487)	111.021
Equipamentos para Processamento de Dados	20% a.a	372.072	90.203	(154.338)	436.207
Maquinas, Aparelhos e Equipamentos	10% a.a	101.824	6.370	(14.118)	109.572
Moveis e Utensilios	10% a.a	163.669	17.000	(122.681)	269.350
Veiculos	20% a.a	592.831	190.000	(137.669)	540.500
Subtotal		**2.051.355**	**311.135**	**(672.956)**	**2.413.176**
(-) Deprec. Equiptos de Segurança e Comunicação		(120.408)	(18.539)	228.663	(330.532)
(-) Deprec. Benfeitorias em Imóveis de Terceiros		(482.639)	(10.457)	-	(472.182)
(-) Deprec. Outros Imobilizados		(82.335)	(5.639)	15.487	(92.183)
(-) Deprec. Equipamentos p/Processamento de Dados		(274.030)	(31.484)	154.338	(396.884)
(-) Deprec. Máquinas, Aparelhos e Equipamentos		(54.303)	(9.172)	14.118	(59.249)
(-) Deprec. Móveis e Utensílios		(60.237)	(6.487)	122.681	(176.431)
(-) Deprec. Veículos		(412.331)	(9.500)	137.669	(540.500)
Subtotal		**(1.486.283)**	**(91.278)**	**672.956**	**(2.067.961)**
Total		**565.072**	**219.857**	**-**	**345.215**

9. INTANGÍVEL

Os ativos intangíveis estão avaliados pelo custo de aquisição, e cujos valores eram os seguintes:

Intangivel	Taxa	31/12/2021	Adições	Baixas	31/12/2020
Software ou Programas de Computador	20% a.a	64.921	6.760	-	58.161
Direito de Uso de Software	20% a.a	58.167	21.571	-	36.596
Subtotal		**123.088**	**28.331**	**-**	**94.757**
(-) Direitos Autorais		(40.192)	(3.595)	-	(36.597)
(-) Software ou Programas de Computador		(53.158)	(6.788)	-	(46.370)
Subtotal		**(93.350)**	**(10.383)**	**-**	**(82.967)**
Total		**29.738**	**17.948**	**-**	**11.790**

10. FORNCEDORES – CIRCULANTE E NÃO CIRCULANTE

Representa as obrigações com fornecedores e demais contas a pagar como energia, plano de saúde, plano odontológico e internet, referente a compromissos assumidos, pela Companhia, conforme quadro a seguir:

Fornecedores	31/12/2021	31/12/2020
Circulante	**206.740**	**81.241**
Sodexo Pass do Brasil Servicos e Comércio S.A.	69.699	48.371
Outras Obrigações Judiciais	46.669	-
Cantuaria & Cia Ltda - Me	40.858	-
Companhia de Eletricidade do Amapa - CEA	19.071	6.250
Planos de Saúde a Pagar	17.653	11.778
Solidez Tecnologia Ltda	6.000	5.820
Real Petroleo Ltda	3.534	-
P. R. Pantoja Ltda - Me	1.170	-
Centro de Integracao Empresa Escola CIEE	962	-
F V Tavares Extintores	747	-
Telemar Norte Leste S/A. - Em Recuperacao Judicial	377	-
Dedetizadora Acon Ltda	-	4.103
Dulcelina C. Barbosa Ltda - Epp	-	352
Empresa Brasileira De Correios E Telegrafos	-	168
Idealize Eireli	-	40
Tratalyx Servicos Ambientais Do Brasil Ltda - Epp	-	4.359
Não Circulante	**27.382**	**31.007**
Tpa Consultoria & Tecnologia em Topografia	27.382	27.382
Importadora Gt Ltda	-	3.000
Simplex Ltda - Me	-	625
Total	**234.122**	**112.248**

11. OBRIGAÇÕES TRABALHISTAS E PREVIDENCIÁRIAS

Esse subgrupo contempla os valores de obrigações trabalhista e previdenciárias, compreendendo:

a) Obrigações com Pessoal: salários do pessoal e da diretoria, jetons de conselheiros, rescisões a pagar e pensão alimentícia a repassar;

b) Obrigações Previdenciárias: Fundo de garantia e previdência social a recolher, contribuição e mensalidade sindical e outras obrigações; e

c) Obrigações Férias, 13° Salário e Encargos: Constituem as obrigações de férias e décimo terceiro salário com encargos sociais apropriados mensalmente.

Obrigações Trabalhistas e Previdenciárias	31/12/2021	31/12/2020
Provisão Para Férias	836.799	573.904
Inss a Recolher	502.980	114.181
Provisão Inss Sobre Férias	192.350	127.223
Fgts a Recolher	65.667	-
Provisão Fgts Sobre Férias	56.232	37.756
Provisão para 13º Salário	40.132	44.141
Obrigações Judiciais (Dissidio Coletivo)	25.200	-
Emprest Consignados a Pagar - CEF	961	6.475
Provisão Fgts sobre 13º Salário	101	-
Salários e Ordenados A Pagar	19	-
Total	**1.720.441**	**903.680**

12. OBRIGAÇÕES TRIBUTÁRIAS

Registra os valores de impostos e contribuições federais e municipais a serem recolhidos em exercícios subsequentes, compreendendo tributos próprios e retidos de terceiros, imposto de renda retido na fonte sobre salários e jetons, segregados conforme apresentado a seguir:

Obrigações Tributárias	31/12/2021	31/12/2020 Reapresentado
Cofins a Recolher	2.232.142	2.267.909
Csll a Recolher	5.474	3.660
Irpj a Recolher	17.280	8.765
Irrf a Recolher	98.234	59.870
Iss a Recolher	24.372	26.716
Pis a Recolher	485.161	492.926
Csrf Retido a Recolher - 5952	2.923	2.401
Inss Retido a Recolher - 2631	24.565	6.848
Irrf Retido a Recolher - 588	39	957
Irrf Retido a Recolher - 1708	1.698	1.598
Iss Retido a Recolher	6.193	2.646
Total	**2.898.081**	**2.874.296**

13. PARCELAMENTOS PREVIDENC. E TRIBUTÁRIOS – CIRCULANTE E NÃO CIRCULANTE

Os parcelamentos tributários e previdenciários estavam compostos da seguinte forma:

Parcelamentos Previdenciários e Tributários	31/12/2021	31/12/2020 Reapresentado
Circulante	**989.235**	**891.855**
Parcelamento Pert - Tributos	194.760	97.380
Parcelamento de Inss - 2633064	178.953	178.953
Parcelamento de Inss - 002.529.122.	73.348	73.348
Parcelamento de Inss - 002.576.736.	192.777	192.777
Parcelamento de Inss - 002.541.273.	192.134	192.134
Parcelamento de Inss - 630.995.591.	158.157	158.157
Parcelamento de Inss - 634.011.235.	345.408	345.408
(-) Juros e Multas de Parcel. de Inss	(213.682)	(213.682)
(-) Honorários s/ Pacelamento de Inss	(132.620)	(132.620)
Não Circulante	**2.303.829**	**3.333.640**
Parcelamento Pert - Tributos Federais	1.162.031	1.397.367
Parcelamento de Inss - 2633064	284.962	463.915
Parcelamento de Inss - 002.529.122.	103.910	177.258
Parcelamento de Inss - 002.576.736.	289.167	481.944
Parcelamento de Inss - 002.541.273.	288.201	480.334
Parcelamento de Inss - 630.995.591.	158.158	316.316
Parcelamento de Inss - 634.011.235.	528.928	874.336
(-) Juros e Multas de Parcel. de Inss	(324.299)	(537.981)
(-) Honorários s/ Pacelamento de Inss	(187.229)	(319.849)
Total	**3.293.064**	**4.225.495**

14. OUTRAS OBRIGAÇÕES

As outras obrigações representam, basicamente, os valores de adiantamentos realizadas por clientes.

Outras Obrigações	31/12/2021	31/12/2020
Adiantamentos de Clientes	846.930	329.877
Multas	-	29.080
Total	846.930	358.957

15. PATRIMÔNIO LÍQUIDO

a) Capital social

O capital social da Companhia é de R$ 1.500 mil, divididos em 1.500.000 ações de R$ 1,00 (um real) cada, totalmente integralizado em moeda corrente do país, distribuídos da seguinte forma:

Patrimônio Líquido	31/12/2021			31/12/2020		
	R$	Ações	%	R$	Ações	%
Prefeitura Municipal de Santana	1.485	1.485.000	99%	1.485	1.485.000	99%
Superintendêncai de Transportes e Trânsito - STTRANS	15	15.000	1%	15	15.000	1%
Total	**1.500**	**1.500.000**	**100%**	**1.500**	**1.500.000**	**100%**

b) Ajustes de exercícios anteriores

Os ajustes de exercícios anteriores estavam compostos como quadro a seguir:

	31/12/2021
Cancelamento da NF nº 231 - ALPHAMAR Agência Maritima Ltda, de 16/09/2020.	(54.609)
Valor ref. a ajustes de valores não recuperaveis de contratos finalizados de anos anteriores.	50.251
Valor referente a ajuste de provisão da CSLL 2020.	(4.231)
Valore ref. ao ajuste da IRPJ do exercicio de 2020.	(8.771)
Valor ref. a ajustes de valores não recuperaveis de contratos finalizados ha mais de 5 anos.	(1.045)
Valor ref. a ajustes de valores não recuperaveis.	(2.810)
Valor ref. a ajustes de valores não recuperaveis ha mais de 5 anos.	(96.334)
Total	**(117.549)**

16. IMPOSTO DE RENDA E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL S/ LUCRO LÍQUIDO

A composição dos valores do imposto de renda e da contribuição é a seguinte:

	1º Trim 2021		2º Trim 2021		3º Trim 2021		4º Trim 2021		2020	
	IRPJ	CSLL	IRPJ	CSLL	IRPJ	CSLL	IRPJ	CSLL	IRPJ	CSLL
Apuração do Resultado	184.951	184.951	589.415	589.415	723.136	723.136	(1.232.803)	(1.232.803)	332.222	332.222
Adições	12.435	12.435	39.630	39.630	48.621	48.621	-	-	35.196	35.196
Exclusões	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
L L Ajustado Antes da Comp. de Prejuizos	**197.388**	**197.388**	**629.045**	**629.045**	**771.767**	**771.767**	**(1.232.803)**	**(1.232.803)**	**367.418**	**367.418**
(-) Compensação de Prejuizos Fiscais	59.216	59.216	188.714	188.714	197.494	231.527	-	-	157.235	157.235
Luoro Real Apurado	**138.170**	**138.170**	**440.331**	**440.331**	**574.263**	**540.230**	**(1.232.803)**	**(1.232.803)**	**210.183**	**210.183**
Base Luoro da Exploração	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IRPJ e CSLL - Alíquotas 15% e 9%, respectivamente	20.726	12.435	66.050	39.630	86.139	48.621	-	-	31.527	18.916
IRPJ Adic. de 10% (Lucro real acima de R$ 60 mil)	7.817	-	38.033	-	51.426	-	-	-	-	-
IRPJ e CSLL	**28.543**	**12.436**	**104.083**	**39.630**	**137.566**	**48.621**	-	-	**31.527**	**18.916**
Sub-Total	**28.543**	**12.436**	**104.083**	**39.630**	**137.566**	**48.621**	-	-	**31.527**	**18.916**
Total IRPJ - 2021								**270.191**		
Total CSLL - 2021								**100.686**		

17. CONCILIAÇÃO DA RECEITA BRUTA E A RECEITA LÍQUIDA

A Companhia reconhece como receita bruta o valor recebido dos usuários da infraestrutura dos serviços portuários, deduzido dos impostos incidentes sabre estas receitas, e cuja conciliação com a receita líquida é a seguinte:

Receita Líquida	31/12/2021	31/12/2020
Receitas Operacionais	**14.749.871**	**8.781.834**
Tarifas de Infraestrutura Aquaviaria - Tab I	4.083.800	2.581.247
Tarifas de Acostagem - Tab II	680.278	512.244
Tarifas de Infraestrutura Terrestre - Tab. III	7.020.799	4.311.904
Tarifas de Armazenagem - Tab. IV	2.678.348	1.210.043
Tarifas de Supr. de Utilid. e Equpto - Tab.	286.646	166.396
Receita Patrimonial	**1.324.448**	**910.396**
Outros (Contratos de Transição)	1.323.731	910.396
Outros (Taxa de emissão de certificado)	717	-
(-) Deduções da Receita Bruta	**(2.250.278)**	**(1.335.729)**
(-) Impostos Incidentes Sobre Vendas	**(2.250.278)**	**(1.335.729)**
(-) Iss	(763.404)	(439.197)
(-) Pis	(265.226)	(159.922)
(-) Cofins	(1.221.648)	(736.610)
Total	**13.824.041**	**8.356.501**

18. CUSTOS DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

Os principais custos para prestação dos serviços portuários da Companhia, estão apresentados a seguir:

Custos para Prestação de Serviços	31/12/2021	31/12/2020
Custos Diretos da Prestação de Serviços	**(4.653.410)**	**(2.872.481)**
Mão-de-obra Direta (Operacional)	(4.501.750)	(2.772.433)
Gastos Gerais	(151.660)	(100.048)
Custos Indiretos da Prestação de Serviços	**(778.380)**	**(39.042)**
Utilidades e Serviços	(635.055)	(39.042)
Gastos Gerais	(26.481)	-
Material de Consumo Indireto	(103.678)	-
Material de Manutenção e Reparo	(13.166)	-
Total	**(5.431.790)**	**(2.911.523)**

19. DESPESAS GERAIS E ADMINISTRATIVAS

A Companhia tem as despesas gerais e administrativas foram segregadas como segue:

Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Novo Horizonte - Cep 68.925-000 - Santana - Amapá - Brasil

Despesas Gerais e Administrativas	31/12/2021	31/12/2020
Despesas com Pessoal (Presi/Adm)	(6.268.789)	(3.828.405)
Despesas Gerais	(844.498)	(438.033)
Utilidades e Serviços	(436.944)	(322.938)
Jetons Conselhos	(241.775)	(84.786)
Depreciações e Amortizações	(92.257)	(123.188)
Despesas Não Dedutíveis	(69.722)	(16.280)
Contribuições Impostos e Taxas	(25.376)	(56.940)
Viagens e Representações	(14.122)	-
Despesas com Veículos	-	(639)
Total	**(7.993.483)**	**(4.871.209)**

20. OUTRAS DESPESAS E RECEITAS OPERACIONAIS

As outras despesas e receitas operacionais estavam assim compostas:

Outras Despesas e Receitas Operacionais	31/12/2021	31/12/2020
Vendas do Ativo Imobilizado	82.000	-
Outras Receitas	-	427
Total	**82.000**	**427**

21. RESULTADO FINANCEIRO LÍQUIDO

Representado pelos valores das receitas e despesas financeiras:

Resultado Financeiro	31/12/2021	31/12/2020
Receitas Financeiras	**259.582**	**373.165**
Juros Recebidos	190.305	369.463
Juros s/ aplicações Financeiras	69.277	3.702
Despesas Financeiras	**(374.966)**	**(596.223)**
Juros Pagos ou Incorridos	(363.729)	(589.282)
Tarifas Bancárias	(7.986)	(6.884)
Multas Indedutíveis	(3.247)	-
Perdas com Investimentos e Aplicações	(4)	(57)
Resultado Financeiro Líquido	**(115.384)**	**(223.058)**

22. EVENTOS SUBSEQUENTES

Guerra na Ucrânia

A invasão da Ucrânia pela Rússia, na última semana do mês de fevereiro de 2022, causou forte reação nos preços dos ativos globais, causando impacto nas economias mundiais e efeitos inflacionários advindos de um choque de commodities.

Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Novo Horizonte - Cep 68.925-000 - Santana - Amapá - Brasil

Como a Rússia é a grande fornecedora de petróleo e gás natural para a União Europeia, sanções sobre as exportações da Rússia tendem a elevar o preço do petróleo e gás natural. A elevação dos preços agrícolas, como o trigo e o milho, pressionou também os insumos agrícolas nos mercados, e causaram desaceleração nas economias mundiais e alta da inflação.

O Banco de Compensações Internacionais (BIS), espécie de banco dos bancos centrais, constatou que a economia global enfrenta neste momento uma incerteza generalizada e que os desafios dos Bancos Centrais se tornaram mais complexos, inclusive considerando que sanções tão abrangentes nunca foram aplicadas a um país tão interconectado na economia mundial como a Rússia.

Em função das incertezas acerca do conflito, o mercado europeu possivelmente seja o mais prejudicado e, diante da importância dos russos na produção de gás e petróleo, os efeitos devem ser mais inflacionários. A Companhia está monitorando atentamente as repercussões desse conflito e seus impactos na economia mundial e brasileira, e no mercado em que atua.

Edival Cabral Tork
Diretor Presidente
CPF nº 108.530.812-04

Ney Araújo das Chagas
Diretor Administrativo e Financeiro
CPF nº 327.700.652-20

Giovanny Rodrigues da Silva
Contador CRC/AP 002282/O-2
CPF nº 342.111.282-72

Anexo VII - Informações sobre as tarifas de cobrança de serviços portuários, incluindo o total arrecadado por serviço

Companhia Docas de Santana
Autoridade Portuária

Faturamento em 2021

DESCRIÇÃO	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	TOTAL
Tarifas de infraestrutura aquaviária - Tab. I	297.043,58	225.126,73	299.203,71	370.087,89	200.884,66	353.677,48	378.959,08	512.705,94	723.132,94	274.772,46	331.842,99	116.363,04	4.083.800,70
Tarifas de acostagem - Tab. II	51.455,35	60.479,50	66.612,76	84.236,69	58.913,84	75.253,01	58.114,33	59.413,14	43.116,56	39.966,49	63.370,02	19.346,03	680.277,72
Tarifas de infraestrutura terrestre - Tab. III	628.451,08	442.601,75	621.707,26	694.219,22	486.000,90	655.491,63	697.590,37	940.654,99	472.650,17	608.867,36	531.199,26	241.365,39	7.020.799,38
Tarifas de armazenagem - Tab. IV	45.776,92	248.131,26	185.232,63	57.123,97	172.165,34	409.629,33	21.175,60	551.335,21	256.693,61	121.556,11	218.730,88	390.797,23	2.678.348,09
Tarifas de supr. de utilid. e equipam. - Tab. V	56.366,51	11.109,98	845,60	29.491,18	27.093,18	39.434,08	2.041,54	49.664,34	12.244,63	36.245,20	11.277,86	10.832,16	286.646,26
Tarifas de arrendamento- Tab. VI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outros	59.316,93	59.316,93	59.316,93	60.033,57	32.068,88	14.860,48	61.695,75	167.210,60	448.474,61	71.966,06	160.489,41	109.697,88	1.324.448,03
Descontos Concedidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	1.138.410,37	1.046.766,15	1.232.918,89	1.295.192,52	977.127,00	1.548.346,01	1.219.576,67	2.280.984,22	1.956.312,52	1.153.373,68	1.336.910,42	888.401,73	16.074.320,18

Anexo VIII - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário, projetos de construção, ampliação, drenagem, vias de acesso, hidrovias, operações portuárias e instalações

FEESC

FUNDAÇÃO DE ENSINO E ENGENHARIA DE SANTA CATARINA

CNPJ: 82.895.327/0001-33 – Inscrição Municipal: 6825-0 - www.feesc.org.br

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO (PDZ) DO PORTO DE SANTANA/AP

Novembro/2018

FICHA TÉCNICA

Companhia Docas de Santana – CDSA

Paulo Roberto Abelaira Couto – Diretor Presidente

José Antonio Soares Garcia – Diretor Administrativo Financeiro

Victor Hugo Holanda da Silva – Diretor Operacional

Josué Pereira Alves – Divisão de Planejamento e Gestão Portuária

Elias Gonçalves de Sousa – Divisão Administrativa

Claudivaldo Soares Uchôa – Divisão de Segurança Portuária

George Reis dos Santos – Divisão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho

Odenilson Ferreira Guidão da Silva – Seção de Logística e Novos Negócios

Antonio Luis Silva Santos – Seção de Segurança Portuária

Vilma Lúcia Nunes Cunha – Seção de Segurança no Trabalho

Fundação de Ensino e Engenharia de Santa Catarina – FEESC

Fabiano Giacobo – Coordenador da Equipe de Estudos

Especialistas

Edésio Elias Lopes - Geoprocessamento

Luiz Guilherme Ribeiro da Costa – Acessos Terrestres

Renato Javahes – Urbanismo

Reynaldo Brown do Rego Macedo – Análise operacional

Sérgio Grein Teixeira – Meio Ambiente

Soraia Cristina Ribas Fachini Schneider – Meio Ambiente

Equipe de Estudos

Beatriz de Oliveira

Maikielly da Silveira

Brenda Pires

Diego Rodrigues Lopes

Guilherme Butter

Jéssica Domingos Mariano

Jéssica Taís de Souza

João Eugênio Cavallazzi

Mônica de Souza

Natália Beatriz Barreira

Paulo Roberto Vela Júnior

Rafaella de Oliveira Assis

Rubia Steiner

Tiago Buss

Venícius Santos

APRESENTAÇÃO

O planejamento de longo prazo é uma ferramenta fundamental para alcançar objetivos e competir em um mercado cada vez mais exigente, mantendo e/ou conquistando, assim, espaço entre as grandes organizações. Para tanto, faz-se necessário traçar planos estratégicos e operacionais, a fim de definir ações que facilitem a conquista desses objetivos e mercados.

No âmbito portuário nacional, o planejamento estratégico é representado pela elaboração do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) e dos Planos Mestres dos portos, enquanto o planejamento operacional é representado pelo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ). Nesse contexto, o projeto intitulado Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santana, desenvolvido através da parceria entre a Fundação de Ensino de Engenharia de Santa Catarina (FEESC) e a Companhia Docas de Santana (CDSA), visa à elaboração do PDZ do Porto de Santana.

O plano exigiu um estudo minucioso da situação atual do Porto em questão, assim como a respeito da utilização das tendências futuras de demanda, tráfego marítimo, e outros aspectos importantes para o planejamento portuário – também abordados nos Planos Mestres –, para assim definir o uso apropriado das áreas do Porto. A partir desse estudo, será possível delinear o zoneamento futuro e um plano de ações inerentes ao Porto, permitindo, assim, programar e antecipar as ações da Autoridade Portuária de modo a garantir seu papel de destaque nos cenários portuários nacional e internacional, e conquistar seus objetivos.

A execução do projeto compreende quatro fases:

- A primeira fase refere-se ao levantamento das informações gerais do Porto, abordando aspectos legais, situação institucional, e estrutura administrativa e de gestão;
- A segunda fase contempla a situação atual: é realizado o levantamento cadastral do Porto, descrevendo suas áreas, a situação operacional e ambiental e, por fim, a interação porto-cidade;
- A terceira fase do projeto consiste na elaboração do Plano Operacional do Porto de Santana, que deverá contemplar melhorias de gestão e operação, proposição de investimentos portuários e em acessos, e proposições de reorganização de áreas e de ações ambientais, tendo em vista a necessidade de expansão do Porto nos horizontes de curto, médio e longo prazo (quatro, dez e 20 anos, respectivamente);
- A quarta fase compreende o zoneamento do Porto, na qual as informações deverão ser disponibilizadas em um único arquivo, em base de dados georreferenciada. Cada item representado graficamente apresentará suas respectivas informações conforme constam no Plano Mestre e no PDZ.

Por fim, é importante salientar que o projeto está sendo desenvolvido com base nas disposições da Portaria SEP/PR nº 03/2014, que estabelece as linhas gerais sobre as quais devem ser elaborados os PDZ dos portos brasileiros.

SUMÁRIO

Ficha Técnica **3**

Apresentação **5**

Sumário **7**

Introdução **14**

Objetivos 15

Metodologia 16

Estrutura do Trabalho 17

1 Informações Gerais **18**

1.1. Localização 18

1.2. Dados Cadastrais 22

1.3. Histórico 23

1.4. Marcos Legais 24

1.5. Situação Institucional 26

1.6. Estrutura Administrativa e de Gestão 26

2. Situação Atual **34**

2.1. Terminal de Passageiros 34

2.2. Instalações de Acostagem 36

2.2.1. Píer 1 37

2.2.2. Píer 2 39

2.3. Instalações de Armazenagem 41

2.3.1. Armazém 41

2.3.2. Pátios 42

2.3.3. Silos 43

2.4. Equipamentos Portuários 45

2.4.1. Caracterização dos Equipamentos 45

2.5. Áreas e Instalações Arrendadas 47

2.6. Áreas Arrendáveis 52

2.6.1. Área 1A e 1B – Multipropósito 54

2.6.2. Área MCP01 – Carga Geral 54
2.6.3. Área MPCXX – Graneis Sólidos de Origem Vegetal 54
2.6.4. Área 3 – Multipropósito 55
2.6.5. Área 4 – Granel sólido de origem vegetal 55
2.6.6. Pátios e Armazéns 55
2.6.7. Área 5 – Graneis Sólidos de Origem Mineral 56
2.6.8. Área 6 – Granéis Sólidos de Origem Vegetal 56
2.6.9. Áreas 7 – Multipropósito 56
2.6.10. Áreas 8 e 9 – Multipropósito 57
2.7. Terminais de Uso Privado dentro da poligonal do Porto 57
2.8. Áreas e Instalações Alfandegadas 57
2.9. Terminais de Uso Privado no entorno do Porto 59
2.9.1. Terminal Privativo Zamin Ferrous Sistema Amapá 59
2.9.2. TUP Cianport 60
2.9.3. ETC Bertolini Transportes Bertolini LTDA – Santana 62
2.10. Instalações Retroportuárias 63
2.11. Instalações de Suprimentos – Utilidades 64
2.11.1. Energia Elétrica 64
2.11.2. Abastecimento de Água 64
2.11.3. Drenagem e Esgoto 67
2.11.4. Telecomunicações 69
2.12. Instalações Não Operacionais 69
2.13. Serviços de Apoio Operacional 70
2.13.1. Sistema de Monitoramento do Tráfego 70
2.13.2. Praticagem 70
2.13.3. Rebocagem 73
2.13.4. Serviços de apoio à embarcação 74

2.14. Mão de obra 74
2.14.1. Órgão de Gestão de Mão de obra (OGMO) 74
2.14.2. Trabalhadores portuários 76
2.14.3. Saúde e Segurança do Trabalhador 76
2.15. Meio ambiente 79
2.15.1. Diagnóstico ambiental 80
2.15.2. Gestão ambiental 101
2.15.3. Licenciamento ambiental 110
2.16. Segurança 113
2.16.1. International Ship and Port Facility Security – ISPS Code 114
2.16.2. Segurança patrimonial 115
2.16.3. Programas de segurança e saúde ocupacional 116
2.17. Acessos internos do Porto 118
2.17.1. Vias de circulação rodoviária 118
2.17.2. Vias de circulação ferroviária 122
2.18. Acessos terrestres 122
2.18.1. Acessos rodoviários 122
2.18.2. Acessos ferroviários 131
2.18.3. Acessos dutoviários 132
2.19. Acessos hidroviários 133
2.20. Acessos aquaviários 146
2.20.1. Canal de acesso 146
2.20.2. Bacia de evolução 149
2.20.3. Áreas de fundeio 152
2.20.4. Barra 154
2.20.5. Sinalização náutica 155
2.20.6. Interferências no acesso aquaviário 157

2.20.7. Histórico de acidentes 157
2.20.8. Ventos 159
2.20.9. Pluviosidade 159
2.20.10. Nebulosidade 161
2.20.11. Nível de redução e zero hidrográfico 161
2.20.12. Marés 163
2.20.13. Ondas 163
2.20.14. Correntes 164
2.20.15. Caracterização da localização do Porto 167
2.20.16. Taxa de assoreamento 172
2.21. Interação porto-cidade 172
2.21.1. Impactos da atividade portuária no município 173
3. Plano Operacional 177
3.1. Melhorias de gestão 177
3.1.1. Proposições do Plano Mestre 177
3.1.2. Cronogramas 185
3.2. Melhorias operacionais 186
3.2.1. Proposições do Plano Mestre 186
3.2.2. Outras proposições 191
3.2.3. Cronogramas 192
3.3. Proposição de investimentos portuários 193
3.3.1. Proposições do Plano Mestre 193
3.3.2. Outras proposições 197
3.3.3. Cronogramas 198
3.4. Proposição de investimentos em acessos 199
3.4.1. Proposições do Plano Mestre 199
3.4.2. Outras proposições 203

3.4.3. Cronogramas 206
3.5. Proposição de reorganização de áreas 207
3.5.1. Solicitar aos órgãos competentes (como a Secretaria do Patrimônio da União (SPU), dentre outros) o levantamento da titulação das áreas dentro do porto organizado 207
3.5.2. Transformação de área ociosa em área operacional (áreas 1A, 1B, 7, 8 e 9) 207
3.5.3. Cronogramas 209
3.6. Ações Ambientais 210
3.6.1. Proposições do Plano Mestre 210
3.6.2. Execução dos Programas Ambientais 223
3.6.3. Investimentos Portuários com Foco Ambiental 224
3.6.4. Concretização do Setor de Gestão Ambiental e de Saúde e Segurança no Trabalho 226
3.6.5. Adoção e implantação de Manual de Procedimentos de Controle Ambiental e de Saúde e Segurança no Trabalho 227
3.6.6. Contratos de arrendamento com cláusulas socioambientais 228
3.6.7. Implantação de Sistema de Gestão Ambiental (SGA) 229
3.6.8. Cronogramas 230
3.7. Demais ações recomendadas 232
3.8. Cronograma de Ações 232
4. Zoneamento 238
4.1. Zoneamento Atual 238
4.2. Zoneamento de Curto Prazo 240
4.3. Zoneamento de Médio e Longo Prazo 241
5. Metodologias e Memórias de Cálculo 243
6. Considerações Finais 245
Referências 247
Lista de Siglas e Abreviaturas 257
Lista de Figuras 263

INTRODUÇÃO

A dinâmica econômica atual exige que esforços de planejamento sejam realizados no sentido de prover aos setores de infraestrutura as condições necessárias para superar os novos desafios que vêm sendo impostos. A modernização e o aprimoramento desses setores são indispensáveis para a melhoria da posição internacional do Brasil tanto no que se refere ao atendimento da demanda, cujas expectativas apontam para a continuidade do crescimento, quanto em relação aos ganhos de qualidade, fundamentais para manter sua competitividade.

Nesse contexto, em 1993, o Governo decretou a Lei nº 8.630, conhecida como Lei de Modernização dos Portos (BRASIL, 1993a) que, entre outras determinações, previa a criação de um PDZ para cada Porto Organizado, com o objetivo de guiar as tomadas de decisão das Autoridades Portuárias.

Em 6 de dezembro de 2012 foi promulgada pelo Governo Federal a Medida Provisória nº 595, que foi convertida na Lei Federal nº 12.815 em 5 de junho de 2013, a qual, entre outras providências, revogou a Lei nº 8.630/93, e passou a ser o novo Marco Regulatório do Setor Portuário Nacional (BRASIL, 2013e).

Com base na Lei nº 12.815/2013, a Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) – atual Secretaria Nacional de Portos do Ministério do Transporte, Portos e Aviação Civil (SNP/MTPA) – editou a Portaria nº 03/2014, que institucionalizou, além do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), os demais instrumentos que passaram a formar o conjunto de planejamento do setor portuário nacional. Tal conjunto é composto pelo Plano Mestre, Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e Plano Geral de Outorgas (PGO).

Em 2014, a Portaria nº 03/2014 da SEP/PR estabeleceu diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário, a saber:

I - Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) – instrumento de Estado de planejamento estratégico do setor portuário nacional, que visa identificar vocações dos diversos portos, conforme as áreas de influência, propondo alternativas de intervenção na infraestrutura e nos sistemas de gestão, garantindo a eficiente alocação dos recursos a partir da priorização de investimentos.

II - Plano Mestre – instrumento de planejamento de Estado voltado à unidade portuária, considerando as perspectivas do PNLP, e visando direcionar ações, melhorias e investimentos de curto, médio e longo prazos.

III - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) – instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária, que compatibiliza as políticas

de desenvolvimento urbano dos munícipios, do estado e da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao PNLP e ao respectivo Plano Mestre.

IV - Plano Geral de Outorgas (PGO) – instrumento de planejamento de Estado que consiste em um plano de ação para a execução das outorgas de novos portos ou terminais públicos e privados, reunindo a relação de áreas a serem destinadas à exploração portuária nas modalidades de arrendamento, concessão, autorização e delegação, com respectivos horizontes de implantação, tomando como base o planejamento do Poder Concedente (PNLP e Plano Mestre), das Administrações Portuárias (respectivos PDZ) e da iniciativa privada.

Quanto ao horizonte temporal, o documento estabelece o período de quatro anos para curto prazo, dez anos para médio prazo, e 20 anos para longo prazo.

A portaria estabelece como responsabilidade da Autoridade Portuária a elaboração do PDZ do porto sob sua administração e determina a atualização deste a cada dois anos, no mínimo. Após protocolado, esse trabalho passa por análise do Poder Concedente, que pode requisitar alterações ou o aprovar tal como entregue.

Desse modo, o PDZ tem se configurado como uma ferramenta de planejamento e gestão fundamental para as Administrações Portuárias, servindo também como orientação às atividades do Porto, para consulta por diversos agentes e entidades públicas e privadas no estabelecimento de seus planos e programas com vistas à exploração econômica das áreas e instalações portuárias. Em um panorama mais específico, o plano oferece uma visão orientada ao desenvolvimento do Complexo Portuário de Santana, sob responsabilidade da Companhia Docas de Santana (CDSA).

Nesse sentido, o presente relatório descreve o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santana, atualização 2018, atendendo às diretrizes da Portaria SEP/PR nº 03/2014, que estabelece novos objetivos gerais e procedimentos para a elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) dos portos.

OBJETIVOS

A Portaria SEP/PR nº 03/2014 institui, como objetivo geral do PDZ, promover a modernização do porto e a integração com os demais modais de transporte, devendo cumprir os seguintes objetivos específicos para cada horizonte de planejamento:

- Otimizar o uso da infraestrutura existente no porto.
- Definir a organização espacial da área portuária, considerando a movimentação de cargas e de passageiros.

- Propor alternativas para o uso de áreas portuárias operacionais destinadas à expansão das atividades portuárias, considerando, além da interação porto-cidade, a aptidão e os aspectos ambientais de acordo com a legislação.
- Propor alternativas para o uso de áreas portuárias não operacionais.
- Estabelecer um plano que contemple a operacionalização das melhorias operacionais e de gestão e os investimentos portuários e em acessos propostos no Plano Mestre, bem como propor a redefinição da poligonal do porto e da utilização de suas áreas.
- Servir como uma das referências para a elaboração do Plano Geral de Outorgas (PGO).

METODOLOGIA

O presente estudo é pautado na análise quantitativa e qualitativa de dados e informações. A Portaria SEP/PR nº 03/2014, em seu artigo 10, apresenta as diretrizes aplicáveis ao PDZ, e em seu primeiro parágrafo estabelece que este deverá considerar como premissas as projeções de demanda, os cálculos de capacidade e os Planos de Melhorias e Investimentos estabelecidos em seu respectivo Plano Mestre. Assim, propõe que a metodologia de elaboração contemple:

- Atendimento às políticas e diretrizes nacionais para o setor portuário em consonância com as demais políticas e diretrizes nacionais e regionais de desenvolvimento social, econômico e ambiental;
- Compatibilização com as políticas de desenvolvimento urbano do município onde se localiza o porto, identificando as áreas apropriadas para a expansão das atividades portuárias, por natureza de carga, e recomendando realocações de instalações existentes a fim de contribuir para melhorar a interação porto-cidade;
- Adequação das áreas e instalações do porto, visando à eficiência das operações portuárias e dos acessos ao local;
- Previsão de planejamento para horizontes de curto, médio e longo prazos;
- Observação e cumprimento à legislação ambiental, especialmente àquelas relacionadas ao setor portuário;
- Consideração, no planejamento e zoneamento, da capacidade de suporte do ecossistema no qual o porto está inserido.

Obedecendo tais requisitos, sobretudo aqueles presentes no Plano Mestre (BRASIL, 2017) e no PDZ (CDSA, 2015). Sob esse aspecto, depreende-se que a elaboração deste relatório obedeceu a uma metodologia científico-empírica, uma vez que, através dos conhecimentos adquiridos a partir da bibliografia especializada, cujas fontes foram preservadas, e também do conhecimento prático dos especialistas que auxiliaram na realização dos trabalhos, foram analisadas informações do cotidiano do Porto, bem como dados que representam sua realidade, tanto comercial quanto operacional.

ESTRUTURA DO TRABALHO

O PDZ do Porto de Santana está dividido em quatro capítulos, precedidos por esta Introdução e seguidos pelas Considerações Finais e Referências. Uma breve descrição do conteúdo desses quatro capítulos é apresentada a seguir:

- Capítulo 2 – Informações Gerais: apresenta a descrição de aspectos da localização geográfica do porto, bem como seus dados cadastrais, seu histórico, sua situação institucional e sua estrutura administrativa e de gestão.
- Capítulo 3 – Situação Atual: compreende a análise do vigente cenário da Companhia Docas de Santana do Amapá, descrevendo suas instalações, áreas arrendadas e arrendáveis, acessos e condições climáticas. Nesse capítulo também são descritos os aspectos relacionados à mão de obra, à gestão e ao licenciamento ambiental, e à interação porto-cidade.
- Capítulo 4 – Plano Operacional: contém um esboço das ações que têm por objetivo detalhar o plano de melhorias e investimentos definido no Plano Mestre, além de apresentar as propostas de melhorias desenvolvidas ao longo do PDZ. Tal plano tem por objetivo direcionar as ações do porto no horizonte de curto, médio e longo prazo (quatro, dez e 20 anos, respectivamente);
- Capítulo 5 – Zoneamento: aborda a descrição do zoneamento realizado, que será entregue em arquivo único, em base de dados georreferenciada.

1 INFORMAÇÕES GERAIS

Este capítulo compreende o levantamento da localização, do histórico e dos marcos legais relativos ao Porto de Santana. Além disso, também são tratados aspectos relacionados à situação institucional, à gestão e à estrutura administrativa do Porto.

1.1. LOCALIZAÇÃO

O Porto de Santana localiza-se no município de Santana (AP) e é um porto fluvial público com acesso direto ao Oceano Atlântico por meio da foz do Rio Amazonas. Situa-se na Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380 – Novo Horizonte – Santana, CEP 68.925-000, estabelecendo-se na margem esquerda do Rio Amazonas, distante cerca de 18 km do município de Macapá, capital do estado do Amapá.

Coordenadas	Porto de Santana
Latitude	000° 03' S
Longitude	051° 10' O

Tabela 1 – Coordenadas Geográficas da Localização do Porto de Santana
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)



Figura 1 – Localização do Porto de Santana
Fonte: Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A área do Porto Organizado de Santana é definida pelo decreto sem número da Presidência da República, de 18 de julho de 2016.

> *Art. 1º [...]*
> *§ 1º A área do Porto Organizado compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto, bem público construído e aparelhado para atender as necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e cujas operações portuárias estejam sob jurisdição da autoridade portuária.*
> *Art. 2º A autoridade portuária do Porto Organizado de Santana deverá disponibilizar ao público, em seu endereço eletrônico, planta do polígono referido no art. 1º, que terá identificados os limites da área do porto e de suas vizinhanças. (BRASIL, 2016b).*

O decreto sanciona a regulamentação de uma nova poligonal, compreendida na área ilustrada na Figura 2.



Figura 2 – Porto Organizado de Santana
Fonte: Brasil (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Na área do Porto Organizado de Santana há apenas três fundeadouros. O fundeadouro 3 está situado na poligonal principal do Porto e tem suas coordenadas descritas na Tabela 1, já os fundeadouros 1 e 2 encontram-se na área descontínua da poligonal. A Tabela 2 apresenta suas respectivas coordenadas.

Vértices	Latitude	Longitude
MCP-01	-0,061371°	-51,161660°
MCP-02	-0,057910°	-51,161939°
MCP-03	-0,057814°	-51,166465°
MCP-04	-0,054475°	-51,166460°

Vértices	Latitude	Longitude
MCP-05	-0,054444°	-51,166845°
MCP-06	-0,054379°	-51,167651°
MCP-07	-0,060222°	-51,168068°
MCP-08	-0,060286°	-51,168629°
MCP-09	-0,060545°	-51,169134°
MCP-10	-0,061355°	-51,169706°
MCP-11	-0,060110°	-51,173385°
MCP-12	-0,058616°	-51,186740°
MCP-13	-0,056821°	-51,200758°
MCP-14	-0,058065°	-51,201938°
MCP-15	-0,060046°	-51,200568°
MCP-16	-0,064306°	-51,201959°
MCP-17	-0,064095°	-51,197574°
MCP-18	-0,061206°	-51,197827°
MCP-19	-0,060300°	-51,196330°
MCP-20	-0,061313°	-51,186740°
MCP-21	-0,062807°	-51,173385°
MCP-22	-0,065593°	-51,164772°
MCP-23	-0,065593°	-51,159788°
MCP-24	-0,060727°	-51,148791°
MCP-25	-0,059374°	-51,143611°
MCP-26	-0,063994°	-51,132985°
MCP-27	-0,070229°	-51,132247°
MCP-28	-0,071667°	-51 ,115000°
MCP-29	-0,061667°	-51,096667°
MCP-30	-0,058333°	-51,096667°
MCP-31	-0,058333°	-51,120000°
MCP-32	-0,055871°	-51,130360°
MCP-33	-0,056855°	-51,143980°
MCP-34	-0,058030°	-51,148791°
MCP-35	-0,063176°	-51,159787°
MCP-36	-0,063195°	-51,161628°
MCP-37	-0,061492°	-51,161658°

Tabela 2– Coordenadas do fundeadouro 3
Fonte: Brasil (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Área	Coordenadas geográficas (SIRGAS 2000)	
Fundeadouro 1	0°06'36.0001"N	50°55'5.9988"W
	0°06'36.0000"N	50°57'17.9998"W
	0°04'39.0000"N	50°58'3.6012"W *
	0°04'38.9999"N	50°56'8.9987"W
Fundeadouro 2	0°02'5.9999"N	50°58'5.9989"W
	0°02'5.9999"N	50°59'30.0013"W
	0°01'54.0010"S	51°00'51.0011"W
	0°01'54.0010"S	50°58'41.9989"W
	0°00'0.0000"N	50°57'51.0011"W
	0°00'0.0000"N	50°58'37.8012"W
* não corresponde à longitude da área de fundeio 1 indicada pela CPAP		

Tabela 3 – Localização dos fundeadouros constantes no Decreto que define a área do Porto Organizado de Santana
Fonte: Brasil (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A Figura 3 e a Figura 4 ilustram, respectivamente, os fundeadouros descritos anteriormente e a área operacional do Porto Organizado de Santana.

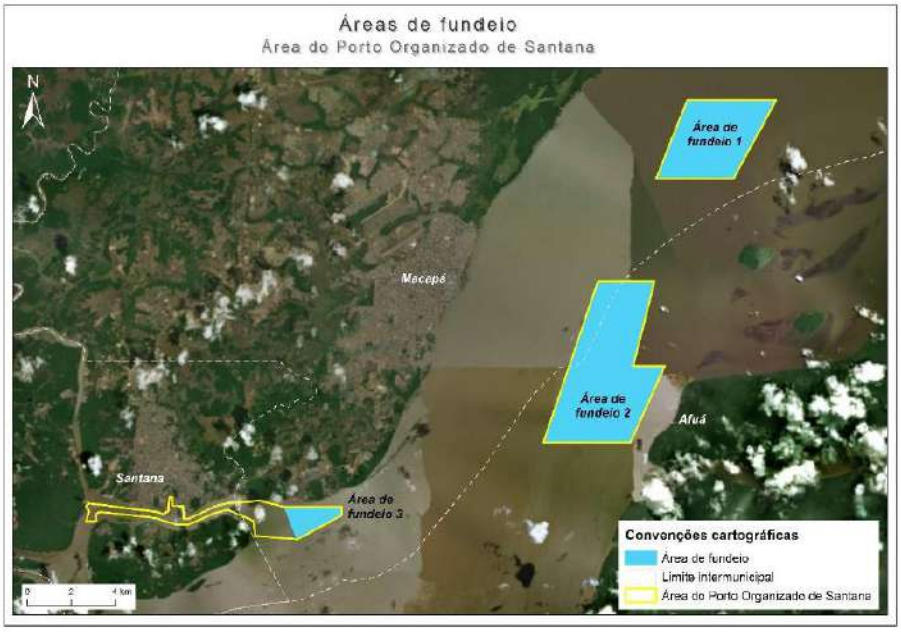


Figura 3 – Polígono com os fundeadouros
Fonte: Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)



Figura 4 – Porto Organizado de Santana com foco na área operacional
Fonte: Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

1.2. DADOS CADASTRAIS

A Companhia Docas de Santana (CDSA), empresa pública vinculada à Prefeitura de Santana, é regida por estatuto aprovado através do Decreto Municipal nº 1.696 (CDSA, 2006) e, no que for aplicável, pela legislação relativa a sociedades por ações.

A empresa possui sede na Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, Novo Horizonte, Santana (AP) e foro na Comarca de Santana, com prazo de duração indeterminado. O mencionado decreto dá à empresa as seguintes atribuições: "[...] gerir e explorar portos e instalações portuárias públicas, do Município de Santana, no Estado do Amapá." (CDSA, 2006), entre outras competências relacionadas ao pleno desenvolvimento da atividade portuária, sua administração, realização de estudos e fiscalização.

Dados Cadastrais	
Pessoa Jurídica	Companhia Docas de Santana (CDSA)
CNPJ	04.756.826/0001-36
Endereço	Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380 – Novo Horizonte – Santana (AP) CEP 68925-000
Site	http://www.docasdesantana.com.br/
Telefone	+55 (96) 3314 1200
E-mail	operacional@docasdesantana.com.br
Personalidade Jurídica	Empresa pública com personalidade jurídica de direito privado

Tabela 4 – Informações da pessoa jurídica responsável pela administração do porto
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

1.3. HISTÓRICO

Com o intuito de atender à demanda de transporte oriunda da navegação fluvial e destinada ao estado do Amapá e à Ilha de Marajó, iniciaram-se as obras de construção do Porto de Santana no ano de 1980. Em 6 de maio de 1982, o Porto foi inaugurado sob administração da Companhia Docas do Pará (CDP).

Na ocasião, previa-se que o Porto viesse a suprir demandas do desenvolvimento agrícola da região por meio da exportação de café, cacau e dendê. Além disso, a implantação do Porto seria benéfica para as atividades de plantio de cana-de-açúcar, de exploração de madeira de lei em toras e serrada, e de comércio de toras e cavacos de pinus para produção de celulose e papel, além de pesca de camarão. Essa expectativa gerou um projeto de construção dotado de dois berços: um para receber navios marítimos e outro dedicado à navegação fluvial.

No entanto, já havia instalação portuária no estado do Amapá. O Terminal Privativo da Indústria e Comércio de Minérios S.A. (ICOMI), localizado na cidade de Santana, atuava majoritariamente no escoamento de minério de manganês, bem como de minérios de ferro e cromita. Tais produtos eram oriundos da Serra do Navio, a qual se conectava ao terminal por meio de ferrovia.



Figura 5 – Instalação da ICOMI em Santana
Fonte: Memorial Santanense (2011)

Devido ao Convênio de Delegação nº 009/02, firmado em 14 de dezembro de 2002, o Porto teve sua administração e exploração transferidas à empresa pública Companhia Docas de Santana (CDSA), vinculada à prefeitura de Santana. Esse convênio foi celebrado

entre o Ministério dos Transportes, a CDSA e a CDP, antiga responsável, criada com a finalidade de realizar as atividades de Autoridade Portuária no Porto de Santana.

O Porto passou pelo seu primeiro exercício de planejamento recentemente, o qual culminou na publicação do documento intitulado *Atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado de Macapá*, em agosto de 2012. Um ano depois, foi publicado o Plano Mestre do Porto de Santana, fruto de estudos realizados pelo Poder Concedente.

A Tabela 5**Erro! Fonte de referência não encontrada.** sintetiza os fatos históricos mais importantes do Porto de Santana.

Ano	Fatos Históricos
1980	Início da construção do Porto de Santana.
1982	Inauguração do Porto de Santana.
2000	Definição da poligonal do Porto Organizado de Santana
2001	Criação da Companhia Docas de Santana (CDSA)
2002	CDSA eleva-se ao nível de Autoridade Portuária
2012	Elaboração do primeiro PDZ do Porto de Santana.
2012	Movimentação de cargas no Porto Organizado de Santana atinge seu recorde histórico
2013	Publicação do Plano Mestre do Porto de Santana.
2013	Desabamento do píer flutuante da empresa Anglo Ferrous
2015	ANTAQ instala Posto Avançado na área da CDSA
2017	Primeiro rebocador holandês atraca no Píer 1 da CDSA.

Tabela 5 – Fatos históricos
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

1.4. MARCOS LEGAIS

A Tabela 6 apresenta os marcos legais mais relevantes para o desenvolvimento do Porto de Santana ao longo dos anos.

Ano	Marcos Legais
1993	Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos: dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias (BRASIL, 1993a).
1993	Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993: regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, que institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências (BRASIL, 1993b).
1996	Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996: autoriza a União a delegar aos municípios, aos estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais (BRASIL, 1996).
1999	Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999: regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.
2000	Portaria nº 71 (Ministério dos Transportes), de 15 de março de 2000: define a poligonal do Porto Organizado de Santana (BRASIL, 2000a).

Ano	Marcos Legais
2001	Criação da Companhia Docas de Santana por meio da Lei Municipal nº 545/2001.
2001	Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001: dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviários e terrestres, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), e dá outras providências (BRASIL, 2001).
2002	Lei nº 10.520, de 17 de julho de 2002: institui, no âmbito da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, nos termos do art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, a modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns, e dá outras providências (BRASIL, 2002).
2002	Elevação da CDSA ao nível de Autoridade Portuária por meio do Convênio de Delegação nº 009/02.
2006	Lei nº 732, de 2 de janeiro de 2006: dispõe sobre a CDSA (2006).
2006	Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006: altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, que dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais, e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, conhecida como Lei dos Portos, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviário e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (BRASIL, 2006b).
2007	Decreto Municipal nº 1.696, de 3 de dezembro de 2007: aprova o Estatuto Social da Companhia Docas de Santana (CDSA, 2006).
2007	Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007: acresce e altera dispositivos da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, da Lei nº 11.457, de 16 de março de 2007, e da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para criar a Secretaria de Portos (SEP), e dá outras providências (Lei dos Portos) (BRASIL, 2007b).
2008	Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008: dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas, e dá outras providências (BRASIL, 2008).
2009	Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009: regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior (BRASIL, 2009b).
2013	Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013: dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências (BRASIL, 2013e).
2013	Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013: regulamenta o que está disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias (BRASIL, 2013d).
2014	Portaria nº 03/2014, da SEP/PR: estabelece as diretrizes para elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário, colocando a elaboração do PDZ como responsabilidade da Autoridade Portuária (BRASIL, 2014).
2016	Decreto nº 8.888, de 26 de outubro de 2016. Define a área do Porto Organizado de Vitória, no Estado do Amapá, e dá outras providências.
2017	Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, remaneja cargos em comissão e substitui cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS por Funções Comissionadas do Poder Executivo - FCPE e altera os Decretos nº 3.564, de 17 de agosto de 2000; nº 4.122 e nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002; nº 5.731, de 20 de março de 2006; nº 7.554, de 15 de agosto de 2011; e nº 7.860 e nº 7.861, de 6 de dezembro de 2012.

Tabela 6– Marcos legais
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

1.5. SITUAÇÃO INSTITUCIONAL

A Companhia de Docas de Santana (CDSA) é uma empresa pública de direito privado responsável por exercer a função de Autoridade Portuária. Com sede e foro no município de Santana, no estado do Amapá, é uma sociedade anônima de economia mista vinculada à Prefeitura de Santana e regida pela legislação relativa às sociedades por ações, no que lhe for aplicável, e pelo seu Estatuto Social.

No Porto de Santana, a operação é realizada exclusivamente por operadores portuários privados pré-qualificados pela CDSA, arrendatários ou não. Segundo a Lei nº 12.815/2013, a CDSA pode atuar nas atividades de locação de equipamentos de propriedade do Porto por interessados na operação de carregamento e desova de contêineres, bem como em operações internas e externas.

Nesse sentido, o modelo de gestão da CDSA caracteriza-se como *landlord*, em que a Autoridade Portuária é responsável pela administração do Porto e pelo fornecimento de condições satisfatórias de infraestrutura portuária, incumbindo à iniciativa privada as operações portuárias.

1.6. ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E DE GESTÃO

A Estrutura Administrativa de primeiro escalão da CDSA é formada pelos conselhos e diretorias da empresa: Conselho de Acionistas, Conselho de Autoridade Portuária (CAP), Conselho Administrativo (CONSAD), Conselho Fiscal, Presidência, Diretoria Administrativo-Financeira, e Diretoria Operacional, conforme ilustrado no organograma da Figura 6.

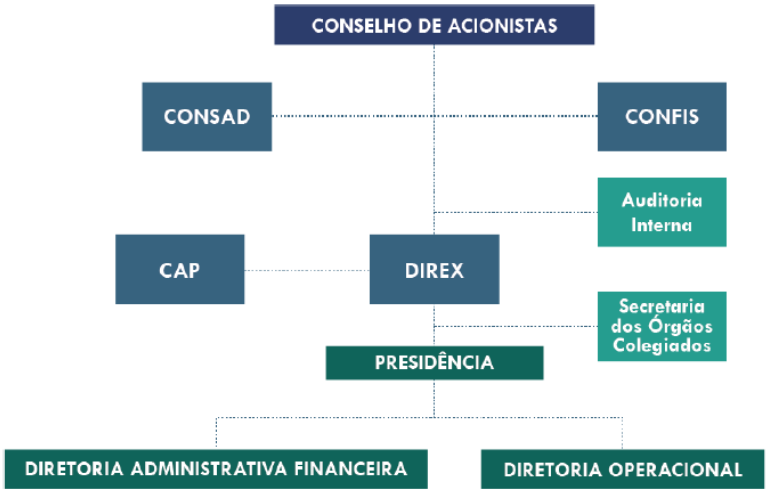


Figura 6 – Organograma 1º Escalão CDSA
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Seguindo o que está disposto no Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, compete ao CAP aprovar seu próprio regimento interno, além de opinar sobre alterações no regulamento de exploração e no PDZ do Porto. Além disso, cabe a ele e sugerir sobre ações de uso das instalações portuárias, sobre medidas de fomento industrial e comercial do Porto e de atração de cargas, estimulando a competitividade do Porto e agindo em harmonia com os interesses deste (BRASIL, 2013d).

O CAP do Porto de Santana é formado por sete representantes do poder público, dois da classe empresarial e quatro da classe dos trabalhadores portuários, todos com respectivos suplentes, totalizando 26 membros entre titulares e suplentes. A formação do CAP de Santana segue o que está disposto na Portaria SEP nº 244 (BRASIL, 2013d), que define as entidades responsáveis e os procedimentos para as indicações dos membros do Conselho da Autoridade Portuária e seus suplentes.

Membros do CAP	Titular	Suplente	Total
Poder Público	7	7	**14**
Classe Empresarial	2	2	**4**
Classe dos Trabalhadores Portuários	4	4	**8**
Total	**13**	**13**	**26**

Tabela 7 – Membros do CAP de Santana
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Ainda segundo o Decreto nº 8.033/13, cada representante tem direito a um voto e o presidente do CAP tem voto de qualidade. Do poder público, cada órgão é representado por um único titular e seu suplente, de modo que o presidente é o representante da SEP/PR – atual SNP/MTPA – e os demais titulares são dos seguintes órgãos: Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Receita Federal, Marinha do Brasil, Administração do Porto, Governo do Estado e Prefeitura Municipal.

A classe empresarial, por sua vez, tem um representante dos Arrendamentos de Instalações Portuárias e um representante dos Usuários e Associação Comercial.

Por fim, os trabalhadores portuários possuem representantes dos trabalhadores portuários avulsos, dos trabalhadores locais – Federação Nacional dos Portuários (FNP) –, dos demais trabalhadores portuários e da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores, Arrumadores e Amarradores de Navios nas atividades portuárias.

O CONSAD do Porto de Santana é composto por um Presidente, uma Secretária dos Conselhos da CDSA e outros cinco membros, totalizando sete titulares. Segundo o estatuto social datado de 2007, entre outras responsabilidades, compete ao CONSAD:

I. Fixar os negócios da Companhia;

II. Convocar as reuniões de acordo com o previsto no estatuto;

III. Fiscalizar a gestão dos diretores, examinar os livros e papéis da Companhia, solicitar informações sobre contratos, e quaisquer outros atos;

IV. Manifestar-se previamente sobre o relatório da administração, as contas da Diretoria, as demonstrações financeiras dos exercícios e examinar os balancetes mensais; e, entre outras responsabilidades previstas no estatuto,

V. Aprovar o orçamento geral da Companhia. (CDSA, 2006).

Além dos itens citados, compete ainda à administração do Porto cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão; assegurar ao comércio e à navegação o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do Porto; pré-qualificar os operadores portuários; fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária; prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO) Portuária; entre outras atividades relacionadas à garantia do bom funcionamento dos serviços portuários.

Seguindo a hierarquia da companhia, destaca-se que os departamentos da estrutura administrativa da CDSA ramificam-se a partir da presidência e das diretorias, como ilustra o organograma da Figura 7.

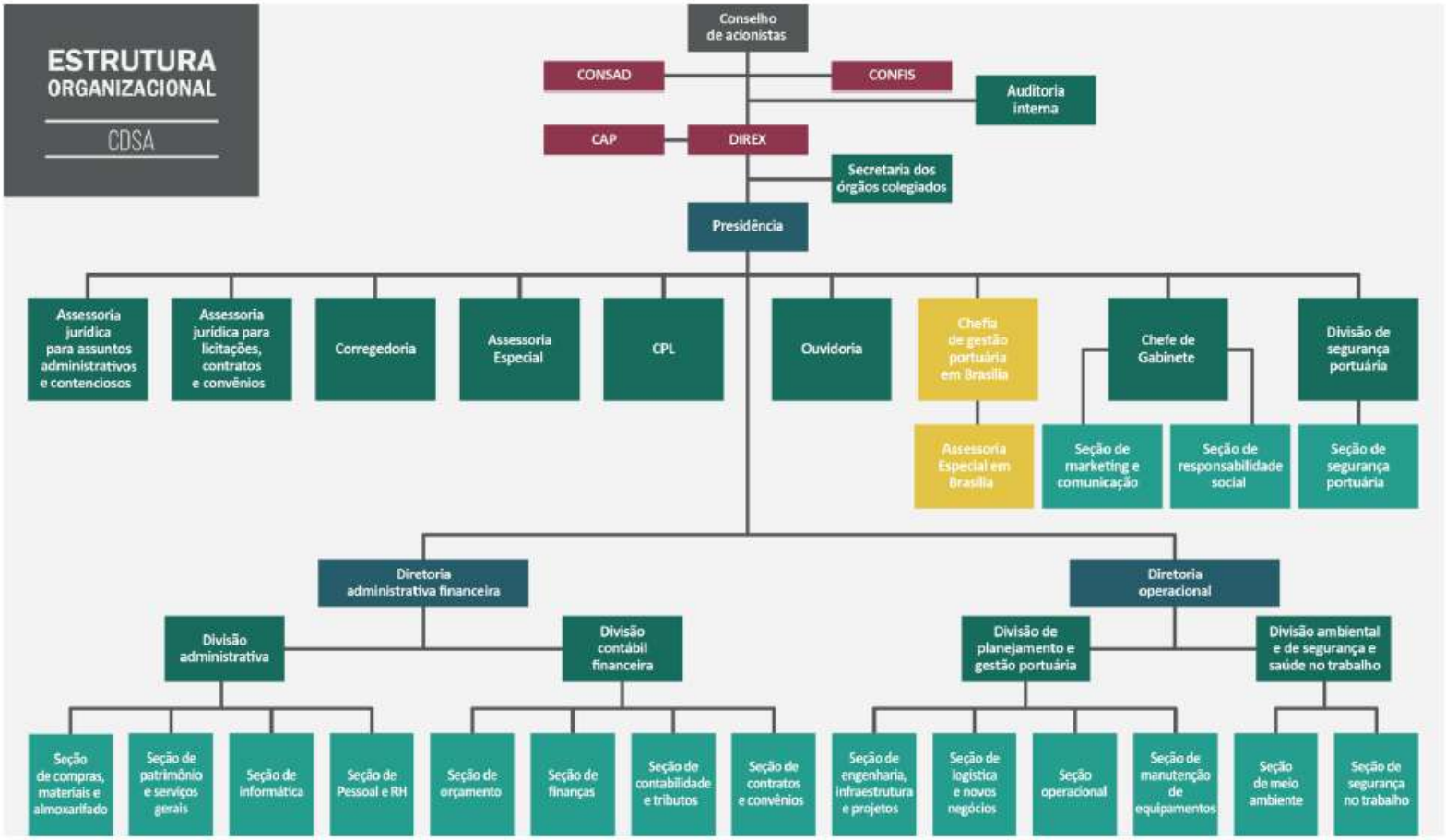


Figura 7 – Organograma – CDSA
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A lista de cargos é apresentada na Tabela 8.

Função	Quantitativo de pessoal
Guarda Portuário	23
Chefe	19
Inspetor da Guarda Portuária	4
Secretária	2
Diretor	3
Assessoria Jurídica	1
Motorista	1
Seção de Responsabilidade Social	1
Auditor Interno	1
Assessor Especial BSB	1
Engenheiro	1
Operador de Equipamentos	1
Corregedor	1
Técnico de Informática	1
Total	**60**

Tabela 8 – Relação de funções e quantitativo de pessoal
Fonte: Dados obtidos por meio da aplicação de questionários *on-line*. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Do total de cargos na Companhia, cerca de 56% são destinados a funcionários efetivos, enquanto 21% são efetivos que ocupam cargo de comissão e 23% são comissionados extras do quadro de pessoal da CDSA. Entre os cargos da companhia, dez postos destinados a cargos comissionados ainda não foram preenchidos. Tal configuração encontra-se ilustrada na **Figura 8**.

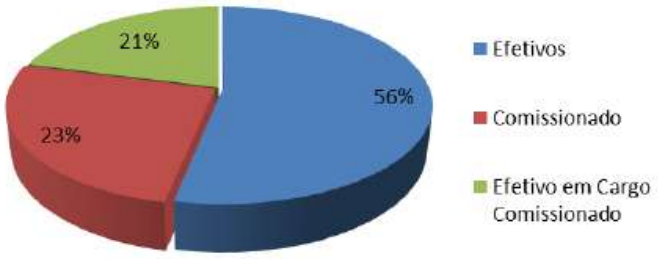


Figura 8 – Participação de Pessoal por Cargo
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Os cargos efetivos são ocupados principalmente pelo pessoal da guarda portuária. Os comissionados, no entanto, ocupam cargos de chefia e direção, assim como os cargos de comissionados ocupados por efetivos, como pode ser observado na Tabela 9.

Cargo Efetivo		Posto Atual – Cargo Comissionado
Motorista	→	Diretor Administrativo Financeiro
Guarda Portuário	→	Diretor Operacional
Inspetor da Guarda Portuária	→	Divisão de Planejamento e Gestão Portuária
Assistente Administrativo	→	Comissão Permanente de Licitação
Secretária	→	Secretária dos Órgãos Colegiados
Técnico em Contabilidade	→	Auditoria Interna
Inspetor da Guarda Portuária	→	Divisão Administrativa
Técnico em Contabilidade	→	Divisão Contábil Financeira
Técnico em Meio Ambiente	→	Divisão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho
Guarda Portuário	→	Seção de Segurança Portuária
Operador de Equipamentos	→	Seção de Compras, Materiais e Almoxarifado
Técnico em Informática	→	Seção de Informática
Assistente Operacional	→	Seção de Orçamento
Operador de Equipamentos	→	Seção de Manutenção de Equipamentos
Técnica em Segurança no Trabalho	→	Seção de Segurança no Trabalho

Tabela 9 – Funcionários Efetivos que Ocupam Cargos Comissionados
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA; Elaboração LabTrans/UFSC (2018)

O histórico do ingresso de funcionários na CDSA enfatiza que cerca de 75% dos funcionários que compõem o quadro de pessoal atual ligou-se à empresa a partir de 2008. Esse histórico pode ser observado na Figura 9.

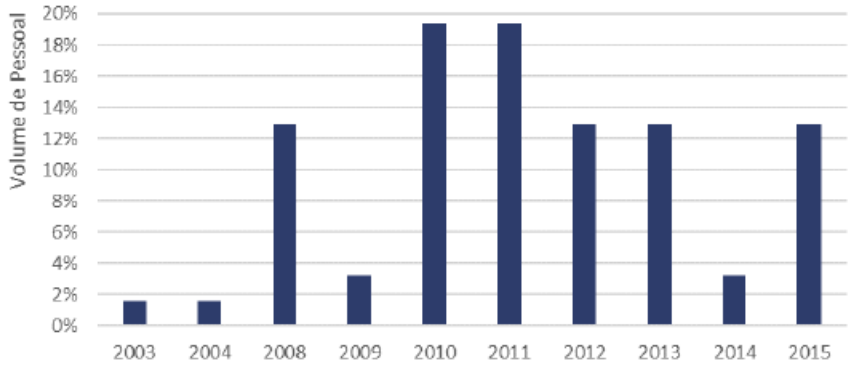


Figura 9 – Histórico do volume de pessoal admitido por ano
Fonte: Dados obtidos por meio da aplicação de questionários *on-line*. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Conforme descrito no último Plano Mestre e pelo Estatuto Social da CDSA, determinado pelo Decreto nº 1696/2007, o ingresso, salvos os cargos de confiança, ocorre mediante concurso público de provas ou provas e títulos. Em 2014 foi realizado o último concurso, que ofertou oito vagas para os níveis médio, médio técnico e superior. Para os níveis médio e médio técnico, foram ofertadas vagas para os cargos

de assistente operacional, assistente administrativo, operador de equipamentos, entre outros. Já para o nível superior, foram ofertadas vagas para Administrador e Secretariado Executivo.

2. SITUAÇÃO ATUAL

A análise da situação atual compreende, de acordo com a Portaria SEP/PR nº 03/2014, o levantamento dos diferentes aspectos do Porto de Santana, principalmente no tocante à superestrutura do Porto e à infraestrutura de seu entorno.

Nesse sentido, neste capítulo é apresentada a caracterização da infraestrutura portuária, suas instalações de acostagem e armazenagem, equipamentos portuários e descrição das áreas arrendadas, bem como dos terminais privados existentes. Em seguida, são abordadas as instalações de suprimentos e os serviços de apoio operacional e, posteriormente, questões relacionadas à mão de obra, meio ambiente e segurança patrimonial. Em um segundo momento, é feita a descrição dos acessos e das vias de circulação interna ao Porto. São apresentadas, também, as condições climáticas e de segurança para a navegação. E, por fim, são expostas as principais questões referentes à interação porto-cidade e à integração do Porto no planejamento urbano.

2.1. TERMINAL DE PASSAGEIROS

O Amapá possui grande potencial turístico ainda pouco explorado. Atualmente, os principais destinos turísticos estão voltados ao turismo ecológico, histórico e gastronômico. Entre as atrações existentes, o Monumento do Marco Zero do Equador, a Fortaleza de São José de Macapá, museus, bibliotecas, a Ilha de Santana e a Casa do Artesão são algumas das possibilidades localizadas próximas ao Porto. A região de Serra do Navio, localizada no interior do estado, é também um local de fácil acesso devido à sua conexão ferroviária.

Ações de planejamento em nível federal e estadual já ocorrem nesse sentido. O Plano Nacional de Turismo 2013-2016, em seu capítulo de ações, traz no Item 6.5.3 – Fomentar o Turismo de Base Comunitária:

> Fomento e apoio a projetos ou ações para o desenvolvimento local e sustentável do turismo, por meio da organização e qualificação da produção, melhoria da qualidade dos serviços, incentivo ao associativismo, cooperativismo, empreendedorismo, formação de redes, estabelecimento de padrões e normas de atendimento diferenciado e estratégias inovadoras, para inserção desses produtos na cadeia produtiva do turismo, particularmente com relação a produtos e serviços turísticos de base comunitária com representatividade da cultura local, valorização do modo de vida ou defesa do meio ambiente. (BRASIL, 2013b).

O estado do Amapá, portanto, se enquadra nas características dessa ação. Além disso, em nível estadual, o Plano de Prevenção e Controle do Desmatamento e Queimadas do Estado do Amapá, do Governo do Amapá (2009), conta com nove ações voltadas a essa temática em seu Capítulo VIII – Programas e Ações, subgrupo III, item



Figura 10 – Zonas Portuárias 4 e 8 do Porto de Santana
Fonte: Brasil (2013a).

Conforme disposto no Plano Mestre e no zoneamento atual, o píer 5, inserido na Zona Portuária 4, será destinado a abrigar um terminal de passageiros. Este será construído em frente à Zona Portuária 8, que abrigará todas as instalações de apoio referentes à movimentação de passageiros no local, tais como: centro comercial, praça de alimentação, aduana e um posto da Polícia Federal.

2.2. INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM

O porto dispõe de um cais público acostável dividido em dois trechos: Píer 1 e Píer 2. A tabela a seguir apresenta as principais características dos cais existentes no Porto de Santana.

Berço	Cabeços de Amarração	Capacidade de Carga Cabeços de Amarração	Comprimento	Largura	Calado Máximo recomendado	Capacidade de Carga Cais	Ano de Construção
Píer 1	8	100 tf	200 m	21,6 m	11,50	3 t/m²	1981
Píer 2	7	100 tf	150 m	21,6 m	11,50	10 t/m²	1998

Tabela 10 – Características dos berços dos cais do Porto de Santana
Fonte: Dados obtidos durante a visita técnica do Plano Mestre e por meio da aplicação de questionários *on-line*.
Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A Figura 11 apresenta a localização e a denominação de cada píer do Porto de Santana.



Figura 11 – Infraestrutura de acostagem do Porto de Santana
Fonte: Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Ambos os cais possuem apenas um berço de atracação, com sobrecarga admissível de 5 t/m^2 e pavimentação do tipo rígida, em concreto, e encontram-se em bom estado de conservação.

2.2.1. Píer 1

O Cais A, construído em 1982, possui 200 m de extensão constituindo um berço de atracação, largura constante de 21,6 m e profundidade mínima de 11,5 m. É considerado do tipo dinamarquês, uma vez que seus oito cabeços de amarração são fixados sobre a viga de coroamento (estrutura horizontal que se localiza sobre as estacas-prancha para maior fixação destas). As defensas também são fixadas nessa viga, em sua lateral.

As defensas são do tipo celulares elásticas, em formato cilíndrico solicitado à compressão axial, flambando quando a carga atuante excede determinado limite.

Ainda, são adequadas à atracação de embarcações de alto costado, uma vez que embarcações de pequena borda livre, tais como balsas, podem abalroar sua estrutura.

A Figura 12 ilustra essa situação.

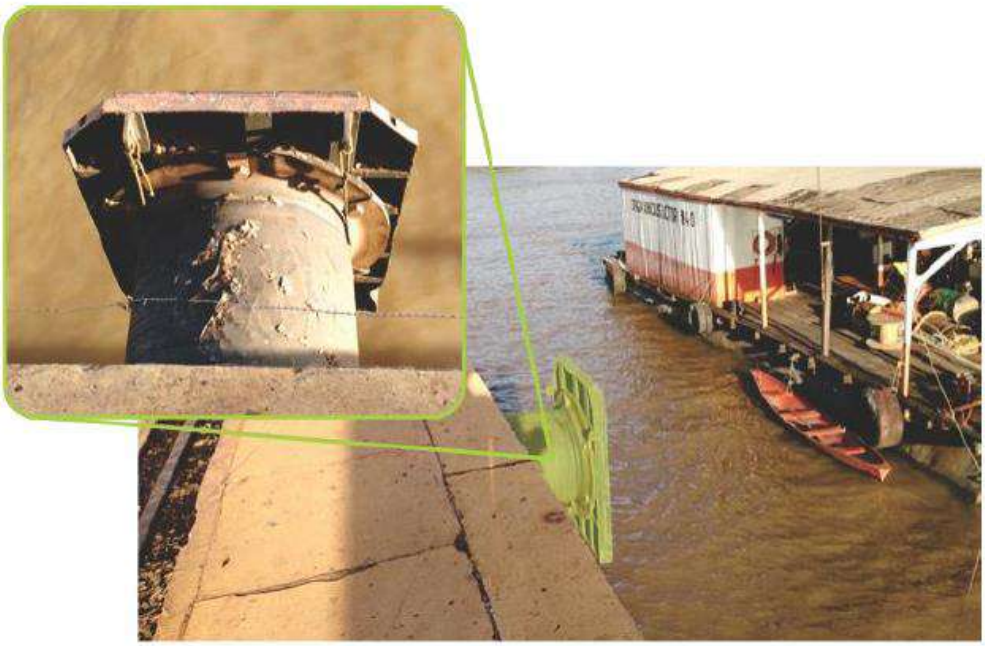


Figura 12 – Defensa no píer 1
Fonte: Acervo FEESC (2015).

No Píer 1, estão instalados trilhos de um guindaste pórtico com bitola de 12 metros. De acordo com o último Plano Mestre da Companhia de Docas Santana, a instalação é adequada às atracações de embarcações de alto costado, visto que embarcações de pequena borda livre, como balsas, podem abalroar a estrutura; a sobrecarga admissível é de 5t/m²; e a pavimentação é do tipo rígida, em concreto. O cais encontra-se em bom estado de conservação e dispensa reparos emergenciais.

O Píer 1 destina-se principalmente à movimentação de cavacos de madeira pela Amcel, à exportação de farelo de soja PCS (Proteína Concentrada de Soja) pela empresa Caramuru, e à exportação de grãos de soja, com possibilidade de exportar também outros grãos, como o milho, movimentado pela empresa Cianport.



Figura 13 – Píer 1 do Porto de Santana
Fonte: Acervo FEESC (2015).

2.2.2. Píer 2

Segundo dados obtidos durante a visita técnica para o Plano Mestre de 2017, o Píer 2 possui 150 m de extensão, constituindo um único berço de atracação. Além disso, é dotado de sete cabeços de amarração, possui largura constante de 21,6 m e profundidade mínima de 11,5 m. Foi construído em 1998, e seu projeto original previa duas seções, que totalizariam 260 m.

Desde abril de 2017, a CDSA passou a receber navios de longo curso trazendo combustíveis (gasolina, diesel s10, diesel s500), trazidos pela empresa Ipiranga, tornando o Porto um distribuidor de combustíveis para a Região Norte. Ao atracar no píer, o navio realiza o transbordo do combustível para balsas-tanques, que fazem a distribuição da carga. O TUP da empresa Ipiranga, localizado a aproximadamente 1,5 km de distância do Píer 1, também recebe o combustível para alimentação em parte do estado do Amapá.

As defensas do Píer 2 são adequadas à atracação de embarcações de baixo costado, o que as torna propícias ao recebimento de embarcações costumeiramente adotadas na navegação fluvial.

A partir do dia 30 de janeiro de 2018, o Píer 2 também passou a receber comboios com quatro barcaças, com aproximadamente 2 mil toneladas cada de Proteína Concentrada de Soja – PCS (Farelo de Soja). Estas têm origem no Distrito de Mirituba, em Itaituba-PA, com destino ao Porto de Santana. Após a chegada no Píer 2, são realizados a descarga e o armazenado nos Silos da empresa Caramuru.



Figura 14 – Operação de descarga de navio combustível
Fonte: Acervo FEESC (2015).



Figura 15 – Píer 1 e 2
Fonte: Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.3. INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM

A presente seção descreve as instalações de armazenagem do Porto, sua capacidade, a carga armazenada, a situação atual e a empresa que as opera. As instalações de armazenagem incluem: um armazém, um pátio pavimentado para contêineres, pátios para estocagem de minério de ferro e cavacos de madeira e duas áreas com silos para estocagem de granéis agrícolas.

2.3.1. Armazém

O armazém de carga geral do Porto de Santana está localizado em frente ao Píer 1. É de uso público, possui área de 2,8 mil m² em formato retangular, com dimensões de 70 m por 40 m e é dotado de quatro portões de acesso em chapas de aço.

A Tabela 11 apresenta as principais características do armazém existente no Porto de Santana.

Tipo	Área	Situação	Capacidade estática	Proprietário
Armazém nº 1	2.800 m²	Uso Público	10.000 t	CDSA

Tabela 11 – Características do armazém do Porto de Santana
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração LabTrans/UFSC (2018)

A Figura 16 ilustra o armazém do Porto de Santana.



Figura 16 – Localização do armazém do Porto de Santana
Fonte: Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

No seu interior, existem áreas reservadas para cargas especiais ou danificadas.

2.3.2. Pátios

Os pátios existentes no Porto de Santana destinam-se ao armazenamento de contêineres, cavacos de madeira e cargas diversas. A área destinada a cavacos era anteriormente arrendada à Amcel e hoje é operada por meio de um Contrato de Transição.

A Tabela 12 apresenta as principais características dos pátios existentes no Porto de Santana.

Pátio	Área (m²)	Capacidade Estática	Situação	Produto
Pátio de Contêineres	11.000	675 cont/TEU	Uso Público	Contêiner
Área de armazenagem de minérios	5.000	80.000 t	Uso Público	Múltiplas Cargas
Área Amcel	15.000	70.000 t	Arrendado	Cavaco de Madeira

Tabela 12 – Características dos silos do Porto de Santana
Fonte: Dados obtidos durante a visita técnica para o Plano Mestre e por meio da aplicação de questionários *on-line*.
Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A Figura 17 ilustra os pátios existentes no Porto de Santana.



Figura 17 – Localização dos pátios do Porto de Santana
Fonte: Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

O pátio de contêineres possuía uma área de 16,5 mil m², capacidade estática de 900 TEU (do inglês – *Twenty-foot Equivalent Unit*) e 16 contêineres refrigerados. Porém, devido à necessidade de armazenagem do minério, foi necessário tomar 5 mil m² do pátio, localizado entre o galpão metálico, que serve de estacionamento para equipamentos de manutenção, e o Armazém 1. Atualmente, o Porto conta com capacidade estática de 20 contêineres frigorificados para 440V.

Apesar de o contrato de arrendamento ter expirado em 2012, a Amcel, apoiada em um contrato de transição provisório, opera em 25.502,173 m², utilizando cerca de 15 mil m² como pátio de armazenagem para cavaco de madeira.

Segundo o último Plano Mestre, além de armazenar cavaco de madeira nas instalações do Porto de Santana, a Amcel também armazena cavaco em sua fábrica, localizada próximo ao Porto. A conexão entre a fábrica e o Porto se dá através de esteiras transportadoras e, de acordo com informações obtidas durante a visita técnica em 2017, tem capacidade de armazenamento estático de 50 mil toneladas.

Há, também, uma área de aproximadamente 17 mil m² usada para armazenamento de minérios dentro do Porto Público que vem sendo utilizada pelas empresas mineradoras. Recentemente, essa área foi ampliada e, para isso, utilizou-se parte da área outrora destinada ao pátio de contêineres.

2.3.3. Silos

Há três silos da Cianport implantados no Porto, cada um com capacidade de 18 mil toneladas, sendo destinados ao armazenamento de granéis agrícolas. A área onde estão localizados fica em frente ao Píer 1 e é amparada pelo Contrato de Transição nº 02/2017, celebrado entre a CDSA, cedente, e a Companhia Norte de Navegação e Portos (Cianport), concessionária. Há, ainda, uma segunda área destinada ao armazenamento de granéis agrícolas.

Os outros três silos, com capacidade de 7 mil toneladas cada e cuja construção já foi finalizada, são operados pela empresa Caramuru Alimentos. O ordenamento dessa situação se deu por meio do Contrato de Uso Temporário nº 001/2014 e de um subsequente acordo de permuta de áreas entre as partes. Atualmente, está em vigor o primeiro Aditivo de Contrato de Uso Temporário, celebrado entre a empresa Caramuru alimentos (concessionária) e a CDSA (cedente). O contrato já foi renovado para os próximos 18 meses.

A Tabela 13 apresenta as principais características dos silos existentes e projetados no Porto de Santana.

Tipo	Quant.	Capacidade Estática unitária (t)	Situação	Área	Produto armazenado
Silos Cianport	3	18.000	Arrendado	3.552,00	Soja
Silos Caramuru	3	7.000	Arrendado	4.046,92	Farelo de Soja

Tabela 13 – Características dos silos do Porto de Santana
Fonte: Dados obtidos durante a visita técnica para o Plano Mestre e por meio da aplicação de questionários *on-line*.
Elaboração: LabTrans/UFSC (2017)

A Figura 18 ilustra os silos existentes.



Figura 18 – Localização dos silos do Porto de Santana
Fonte: Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)



Figura 19 – Construção novos silos
Fonte: Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.4. EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS

Nesta seção, são apresentados os equipamentos portuários disponíveis no Porto de Santana. Para melhor organização das informações, os equipamentos portuários existentes foram divididos em equipamentos de cais e de retroárea.

2.4.1. Caracterização dos Equipamentos

Os equipamentos existentes no Porto de Santana estão listados na Tabela 14, juntamente com as suas principais características.

Tipo	Quant.	Localização	Proprietário	Capacidade	Ano de fabricação	Carga Operada
Carregador de Granel	1	Cais	Amcel	800 t/h	1995	Cavaco de Madeira/ Granel Agrícola
Guindaste (MHC)	1	Retroárea	CDSA	130 t	1995	Cargas Diversas
Empilhadeira de Garfo (forklift)	2	Retroárea	CDSA	3t	1995	Cargas Diversas
Empilhadeira de Garfo (forklift)	1	Retroárea	CDSA	7t	1995	Cargas Diversas
Tratores (Terminal Tractors)	2	Retroárea	CDSA	30t	1995	Cargas Diversas
Spreaders	2	Retroárea	CDSA	42 e 30t	1995	Contêiner
Carretas para Contêiner	5	Retroárea	CDSA	20'	1995	Contêiner
Carretas para Contêiner	6	Retroárea	CDSA	40'	1995	Contêiner
Balança	1	Retroárea	CDSA	80t	1995	-
Esteira Transportadora	1	Retroárea	CDSA	800 t/h	1995	Granel Sólido
Esteira Transportadora	1	Retroárea	CDSA	800 t/h	1995	Granel Sólido
Duto	1	Retroárea	CDSA	-	1995	Granel Líquido

Tabela 14 – Caracterização dos Equipamentos do Porto de Santana
Fonte: Dados obtidos durante a visita técnica do Plano Mestre e por meio da aplicação de questionários *on-line*.
Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A Figura 20 e a Figura 21 apresentam alguns dos equipamentos utilizados nas operações do Porto de Santana.



Figura 20 – Equipamentos do Porto de Santana
Fonte: Acervo FEESC (2015).



Figura 21 – Guindaste Tipo Grove
Fonte: Acervo FEESC (2015).

2.5. ÁREAS E INSTALAÇÕES ARRENDADAS

A presente seção descreve as áreas e instalações arrendadas do Porto, apresentando-as de acordo com os contratos de arrendamento, e faz considerações sobre situações específicas do Porto de Santana.

O arrendamento é uma das modalidades previstas em lei para efetivar a transferência da prestação de serviços públicos explorados pela União à iniciativa privada, tal como afirma o Acórdão nº 2.896 (TCU, 2009). Todo contrato de arrendamento decorre necessariamente de um procedimento licitatório.

Nesse sentido, é importante mencionar que a Nova Lei dos Portos, Lei nº 12.815 (BRASIL, 2013e), transferiu a responsabilidade de fiscalização dos contratos de arrendamento e da realização de novas licitações para novos empreendimentos da Autoridade Portuária para o Poder Concedente.

As informações básicas desses documentos foram sintetizadas na Tabela 15.

Arrendatário/Cessionário	Nº do Contrato	Data de Início	Data de Término	Possibilidade de Prorrogação
Amcel	s/n	30/05/2014	30/05/2024	Sim
Amcel	08/2018	18/01/2018	18/05/2018	Sim
Caramuru Alimentos Ltda.	01/2014[1]	08/11/2017	08/05/2019	Sim
Cianport	02/2017	04/10/2017	04/04/2018	Sim
Petrobras Transporte S.A.	001/2014	01/07/2014	01/07/2019	Sim

Tabela 15 – Utilização de Áreas da CDSA – Informações Gerais
Fonte: Dados obtidos por meio da aplicação de questionários *on-line*. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.5.1.1. Amapá Florestal e Celulose S.A. (Amcel)

A Amapá Florestal e Celulose S.A. (Amcel) foi criada 1976 como subsidiária do Grupo CAEMI, empresa brasileira de manejo florestal sustentável, cujo objetivo é reflorestar, processar e exportar cavacos de *Pinus ssp*. Em 1992, foi assinado o primeiro contrato de arrendamento, com validade de dez anos (depois prorrogado por mais dez anos) entre a Companhia Docas do Pará (CDP), então gestora do Porto de Santana, e a Amcel. Dois anos mais tarde, a Champion Papel e Celulose adquiriu os direitos acionários da empresa e, em 2000, a International Paper do Brasil Ltda. assumiu o controle do grupo Champion.

[1] Primeiro Termo Aditivo do Contrato de Uso Temporário nº 01/2014

O grande marco para a empresa foi a substituição dos plantios e da exportação de cavacos de *Pinus spp*. pelos de *Eucalyptus spp.*, que ocorreu em 2004. Até 2012, existia uma única área arrendada no Porto de Santana.

A empresa está atuando através do Contrato de Transição nº 08/2018, firmado em 18 de janeiro de 2018 e válido durante 180 dias, e operará a instalação portuária de uso público especializada na movimentação e armazenagem de toras, cavacos de madeira, biomassa e paletes de madeira para exportação e vendas domésticas. Salienta-se que no contrato firmado, a arrendatária necessita efetivar a movimentação de 325 mil toneladas semestrais durante a vigência do contrato. A área arrendada à Amcel possui 25.502,173 m², de forma contígua ao Porto, limitada à frente pela Av. Cláudio Lucio Monteiro, à esquerda pelo terreno da BRUMASA Madeiras S.A., à direita pela via de acesso ao Porto, a Av. Manuel Francisco Guedes, e aos fundos pelo Rio Amazonas. A Figura 22 ilustra a área da Amcel.

A empresa também opera apoiando-se no Contrato para Instituição de Servidão de Passagem, firmado no dia 30 de maio de 2014 entre a Amcel e a CDSA, com validade de dez anos.

Contrato	Área	Valor do Contrato		Produtos Movimentados	Situação Contábil	Pendências Jurídicas
		Parcela Fixa	Parcela Variável			
s/n	9.982 m²	R$ 1,20/m²	--	Cavacos de Madeira	Ok	Não há
08/2018	25.502 m²	R$ 0,64/m²		Cavacos de Madeira	Ok	Não há

Tabela 16 – Informações Contratuais Gerais
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração LabTrans/UFSC (2018)

A Amcel regula a operacionalização de uma esteira transportadora, permitindo seu uso somente através de uma servidão de passagem, localizada em uma área de 9.982,63 m² dentro do Porto Organizado.



Figura 22 – Servidão de Passagem Amcel
Fonte: Imagens fornecidas pela CDSA (2015). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A possibilidade de prorrogação do referido instrumento legal fica a critério da CDSA, desde que seja feita uma solicitação por escrito no prazo de seis meses antes do término do período inicial.

A movimentação permitida no contrato refere-se a cavacos de madeira provenientes do pátio com destino ao cais do Porto, mediante investimento próprio e sem possibilidade de indenização. O funcionamento da esteira poderá ser ininterrupto, ficando a critério da Amcel decidir sobre seu período de operação, desde que respeitadas condições de regularidade, continuidade, eficiência e atualidade.

A movimentação supracitada está atrelada ao pagamento mensal de R$ 11.979,16, em virtude da taxa de R$ 1,20/m². A taxa, que possui como data base o dia 1° de junho de 2014, será ajustada anualmente com base no Índice Geral de Preços do Mercado (IGP-M), calculado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

2.5.1.2. Caramuru Alimentos Ltda.

Com o término do prazo do Contrato de Uso Temporário nº 01/2014 com a Caramuru, a CDSA pretende convertê-lo em um contrato de transição. A cedente (CDSA) arrendava à concessionária (Caramuru S.A.) 3.186,74 m² inseridos na poligonal do Porto. Deste total, 3.254,92 m² seriam destinados à construção de três silos para armazenamento de farelo SPC (Proteína Concentrada de Soja), farelo hipro e milho em grãos, com capacidade aproximada de 7 mil toneladas; 767,5 m² se destinariam à construção de correias transportadoras; e 25 m² seriam reservados para a construção de uma balança de fluxo.

Salienta-se que a área prevista era de 3.186,74 m², onde se encontrava o prédio administrativo da CDSA, mas, devido os silos construídos terem avançado 1.071 m² para a área de Servidão de Passagem durante as construções, o espaço teve de ser excedido.

Mediante o Contrato nº 001/2015, assinado entre as partes em 26 de fevereiro de 2015, a CDSA realizou a permuta da área arrendada à concessionária por outra, onde se encontrava a sede da Companhia. Conforme apresentado no último Plano Mestre, a Caramuru comprometeu-se, a título de doação, a promover a construção da nova sede administrativa na área originária do Contrato de Uso Temporário nº 01/2014.

Com a aprovação da ANTAQ para a desincorporação e demolição da antiga sede da CDSA, por meio da Resolução nº 4675/2016, e com a assinatura de um Termo Aditivo ao Contrato nº 01/2014, com validade de 18 meses de uso temporário a partir de 8 de novembro de 2017, foi possível realizar a permuta das áreas identificadas. A Tabela 17 sintetiza as principais informações contratuais do termo aditivo.

Contrato	Área	Valor do Contrato		Produtos Movimentados	Situação Contábil	Pendências Jurídicas
		Parcela Fixa[2]	Parcela Variável			
01/2014	5.118,90 m²	R$ 3,50/m²	--	Cavacos de Madeira	Ok	Não há

Tabela 17 – Informações Contratuais gerais
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA; Elaboração LabTrans/UFSC (2018)

Dentre os 5118,90 m² de área arrendada, 4.326,02 m² destinam-se aos silos de armazenamento para exportação de farelo, farelo hipro e milho em grãos; 767,50 m² à construção de correias transportadoras e 25 m² para instalação de balanças de fluxo.

[2] A concessionária se compromete a pagar, por metro quadrado, o item tarifário constante da Resolução nº 2.463/2012 da ANTAQ, a contar pela assinatura do contrato.

2.5.1.3. Companhia Norte de Navegação e Portos (Cianport)

Conforme apresentado no último Plano Mestre da Companhia de Docas de Santana do Amapá, o Contrato de Uso Temporário nº 01/2012 da Cianport estava em vias de ser substituído por um Contrato de Transição. Esse tipo de contrato é regulamentado pela Resolução Normativa nº 4843/2016 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). É prevista nessa resolução a necessidade de justificativa de que o terminal portuário presta serviço de interesse público à comunidade, explicitando sua relevância para o Porto.

Além disso, a Resolução solicita justificativas de que a empresa pactuante possui as melhores condições técnicas para manter a prestação do serviço, bem como uma declaração de adimplência da empresa pactuante com as obrigações financeiras perante a administração do Porto. Por fim, é necessário que a empresa arrendatária processo de licitação para que o contrato de transição seja efetuado.

Em 2017, o Contrato de Transição nº 02/2017 foi oficializado no Diário Oficial da União (DOU) em 4 de outubro de 2017, com validade de 180 dias, que permite à arrendatária a movimentação mínima de 95 mil toneladas de grãos (soja, milho e derivados) durante a vigência do contrato. O Contrato de Transição nº 03/2018 foi assinado em abril de 2018, com prazo de 180 dias.

Contrato	Área	Valor do Contrato		Produtos Movimentados	Situação Contábil	Pendências Jurídicas
		Parcela Fixa	Parcela Variável			
02/2017	4.945,20 m²	R$ 4,23/m²	--	Grãos de soja e milho	Ok	Não há

Tabela 18 – Informações Contratuais gerais
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Dentre os 4.945,20 m² arrendados, 3.552 m² abrangem a área dos silos de armazenamento de grãos, 1.365 m² as correias transportadoras e 28,2m² a balança de fluxo.

2.5.1.4. Petrobras Transporte S.A. (Transpetro)

A Transpetro reincidiu o Contrato de Cessão de Uso nº 01/2014, com validade até julho de 2019, e encontra-se em processo de desmobilização da área. A empresa já desocupou a área, porém a solicitação da CDSA para a permanência e doação dos equipamentos de combate a incêndio da referida área ainda está em negociação.



Figura 23 – Áreas Arrendadas
Fonte: Imagens fornecidas pela CDSA (2015). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.6. ÁREAS ARRENDÁVEIS

Apesar de a Lei nº 12.815/2013 dispor que a responsabilidade pelos arrendamentos passou da Autoridade Portuária para o Poder Concedente, seu art. 6°, § 5° afirma:

> § 5° Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3°, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo à Administração do Porto, delegado ou não. (BRASIL, 2013e).

O que normalmente ocorre, portanto, é o encaminhamento, por parte da Autoridade Portuária, de um Plano de Arrendamento à ANTAQ. O órgão regulador avalia então o plano e, sendo este aprovado, é lançado o edital.

A Companhia Docas de Santana possui uma grande área passível de arrendamento sob sua responsabilidade, uma vez que a Lei nº 12.815/2013 trata toda a região abarcada pela poligonal do Porto Organizado como arrendável mediante processo licitatório.

Algumas áreas inseridas na poligonal do Porto Organizado de Santana, no entanto, possuem características específicas que impedem um processo licitatório

imediato. Nessa situação se encontra a comunidade de Novo Horizonte, por exemplo, área densamente ocupada e de alto interesse portuário.

A CDSA vem realizando esforços para a regularização de algumas de suas áreas. Em 2012, a Companhia iniciou o processo de número 000546-82.2012.4.01.3100 na 6ª vara federal, seção judiciária do Amapá, que trata sobre a reintegração de posse de três áreas inseridas no Porto Organizado de Santana. A decisão liminar concedida em 29 de setembro de 2014 pelo magistrado Rodrigo Parente Paiva Bentemuller foi parcialmente favorável à CDSA, reintegrando duas das áreas reclamadas. A terceira área, onde atualmente se localiza um matadouro, não foi reintegrada por hora, uma vez que é de grande interesse social por gerar diversos empregos na região.

A CDSA desconhece a situação de todos os terrenos sob sua responsabilidade. Portanto, cabe à Autoridade Portuária trabalhar em um estudo de levantamento da titulação de todas as áreas dentro do Porto Organizado, objetivando melhor planejamento interno, bem como em um estudo para determinar o melhor desenho da nova poligonal em processo de discussão com a SEP/PR, atual SNP/MTPA.

A Figura 24 ilustra o levantamento das áreas arrendáveis da CDSA, assim como aquelas em que a Autoridade Portuária busca reintegração de posse. Essas áreas podem entrar em um plano de arrendamento para o horizonte de planejamento do PDZ.



Figura 24 – Áreas arrendáveis
Fonte: Google Earth (2017) e dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.6.1. Área 1A e 1B – Multipropósito

As áreas 1A e 1B referem-se a espaços que foram reintegrados ao Porto, anteriormente eram consideradas arrendadas pela Amcel. Estas encontram-se em processo de demolição das antigas estruturas de estocagem e beneficiamento de toras e cavacos de madeira.

Área	Área (m²)	Utilização Atual
Total	24.660,902	Nenhuma
1A	13.705,848	Nenhuma
1B	10.955,054	Nenhuma

Tabela 19 – Informações Gerais
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.6.2. Área MCP01 – Carga Geral

A área MCP01, atualmente em vias de ser licitada no âmbito do Programa Avançar Parceiras - PAP, refere-se à instalação de um terminal para a movimentação e armazenagem de cavacos de madeira a granel para exportação. A área em que será instalado o arrendamento é caracterizada como *brownfield* [3], possui uma dimensão de 22.153,00 m², conta com um amplo pátio de armazenagem de aproximadamente 20.000,00 m², e está localizada no extremo oeste do porto.

As atividades no terminal MCP01 envolvem recebimento de toras de madeira, retirada da casca e galhos, picador de madeira, classificação dos cavacos e formação de pilhas de cavacos. Sendo este produto final utilizado principalmente na produção de celulose e de MDF para mercados asiáticos e europeus.

2.6.3. Área MPCXX – Graneis Sólidos de Origem Vegetal

Área operacional dada a partir da permuta do prédio administrativo da CDSA com a empresa Caramuru Alimentos S.A. Essa situação está amparada pelo Termo Aditivo do Contrato de Uso Temporário nº 001/2014, o qual foi alterado por um acordo entre as partes. A área encontra-se também em início das tratativas para realização de procedimento licitatório, no âmbito do Programa Avançar Parcerias - PAP, tendo sido renomeada como MCPXX.

Área (m²)	Utilização Atual
3.186,74	Armazenagem de granel sólido

[3] *Brownfield* é um terreno previamente usado para fins industriais ou para determinados fins comerciais, e que pode estar contaminado por baixas concentrações de lixo tóxico ou poluição e que possui o potencial para ser reutilizado desde que seja limpo.

Tabela 20 – Informações Gerais
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA.

A área fica logo na entrada principal do Porto de Santana, fazendo divisa, com a orientação visando o Cais A, à direita pela área arrendada à Amcel, à esquerda pelo cais público, à frente pelo Píer 1 e atrás pelo *gate* G1.

2.6.4. Área 3 – Multipropósito

Atrás do Cais B há uma área de 4.852m², cujo zoneamento tem caráter de múltiplo uso. Considerando o Cais B à frente, esta faz fronteira com a área utilizada atualmente pela Sede Administrativa da CDSA atrás, o armazém público e o Cais A à esquerda e a área utilizada pela Amcel à direita.

Vale citar que dentro dessa área havia um pequeno espaço de 100 m² arrendado a Transpetro, mas atualmente não há nenhuma estrutura referente à antiga empresa. Na época, o local abrigava uma balsa reservatório de combustível pertencente à Transpetro.

Área (m²)	Utilização Atual
4.852	Nenhuma

Tabela 21 – Informações Gerais
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA.

2.6.5. Área 4 – Granel sólido de origem vegetal

Nesse local foi construído e instalado um descarregador de barcaça de farelo de soja ou grãos, já em uso. Atualmente, a área conta com uma ponte rolante para descarga de granéis agrícolas adaptada com *grab*, que possibilita uma descarga de 600 t/h. Na última versão do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, essa área encontra-se junto à Área 3.

Área (m²)	Utilização Atual
67.624	Nenhuma

Tabela 22 – Informações Gerais
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA.

2.6.6. Pátios e Armazéns

Esta área é atualmente de utilização pública e abriga o pátio de contêineres e o Armazém 01. Localiza-se entre o Cais A, à sua frente; três silos de farelo de soja da empresa Caramuru Alimentos e a área 3, à sua esquerda; o pátio de armazenamento de minérios e os silos para armazenagem de grãos da empresa Cianport, à direita; e o *gate* G2, atrás.

Uso	Área (m²)	Utilização Atual

Pátios	16.000	Armazenagem e estocagem
Armazém 01	2.800	Armazenagem e estocagem

Tabela 23 – Informações Gerais
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA

O pátio de contêineres possui capacidade estática de 600 TEU, considerando-se um empilhamento máximo de até quatro unidades, sendo 20 frigorificados. Localiza-se entre o galpão metálico, que serve de estacionamento para equipamentos de manutenção, e o Armazém 01. O armazém possui 2,8 mil m² de área em forma retangular e fica localizado logo à frente do cais A. O galpão abriga os equipamentos da CDSA e fica localizado após o *gate* G2, na entrada operacional.

2.6.7. Área 5 – Graneis Sólidos de Origem Mineral

Atualmente se faz utilização pública da área 5, de cerca de 9 mil m², a qual abriga um pátio de armazenamento e movimentação de minério de ferro. A sua esquerda, localizam-se as áreas de reintegração, à direita, o pátio de contêineres, à frente, os silos da Cianport e atrás, o bairro Novo Horizonte.

Área (m²)	Utilização Atual
9.000	Área pública de armazenagem e movimentação de minério de ferro

Tabela 24 – Informações Gerais
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA.

2.6.8. Área 6 – Granéis Sólidos de Origem Vegetal

A área 6 possui 4.945,20 m² e sua utilização temporária por parte da empresa Cianport está assegurada pelo Contrato de Transição nº 02/2017. Atualmente, conta com três silos que, somados, possuem capacidade para 54.000 toneladas.

A sua frente está o Píer 1, a seu lado direito, o Armazém 01, atrás, o pátio de armazenamento de minérios e do lado esquerdo ficam as áreas de reintegração de posse.

Área (m²)	Utilização Atual
4.945,20	Armazenamento e movimentação de granéis sólidos de origem vegetal

Tabela 25 – Informações Gerais
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA.

2.6.9. Áreas 7 – Multipropósito

A área 7 encontra-se atualmente em disputa judicial na 6ª vara federal, seção judiciária do Amapá, conforme já explanado na introdução ao item. As informações da área estão descritas na Tabela 26.

Área (m²)	Situação Atual
49.917	Processo judicial

Tabela 26 – Informações Gerais
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA.

2.6.10. Áreas 8 e 9 – Multipropósito

As áreas 8 e 9 estão *sub judice* e já foram reintegradas ao Porto, encontrando-se ociosas atualmente.

Área	Área (m²)	Situação Atual
7	51.894	Reintegrada ao Porto
8	31.355	Reintegrada ao Porto

Tabela 27 – Informações Gerais
Fonte: Informações fornecidas pela CDSA

2.7. TERMINAIS DE USO PRIVADO DENTRO DA POLIGONAL DO PORTO

A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, define Terminal de Uso Privado (TUP) como instalações portuárias exploradas mediante autorização e localizadas fora da área do Porto Organizado (BRASIL, 2013e). Neste sentido, o Decreto de 18 de julho de 2016 redefiniu a poligonal do Porto Organizado de Santana, excluindo áreas com esse tipo de exploração (BRASIL, 2016b). Desta forma, a atual configuração da poligonal do Porto Organizado de Santana não apresenta TUPs.

2.8. ÁREAS E INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS

Segundo o Ato Declaratório, publicado no Diário Oficial da União (DOU) em 21 de dezembro de 2012, o Porto Organizado de Santana se encontrará alfandegado, em caráter precário, até 31 de dezembro de 2027. O referido porto ficará sob a jurisdição da Inspetoria da Receita Federal do Brasil em Santana (AP).

A área alfandegada da CDSA totaliza 50 mil m². Dada a saída do prédio administrativo e sua substituição pelos silos da Caramuru, não houve alteração no espaço delimitado, aumentando a área operacional em 3.186,74 m², não havendo expectativa de expansão em médio e longo prazos.

A área alfandegada administrada pelo Porto de Santana está ilustrada na Figura 25.



Figura 25 – Área alfandegada – Porto Organizado de Santana
Fonte: Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.9. TERMINAIS DE USO PRIVADO NO ENTORNO DO PORTO

O Complexo Portuário de Santana é composto pelo Porto de Santana, que é público, pelo Terminal Privativo Zamin Ferrous Sistema Amapá, que atualmente encontra-se inoperante, e pelo Terminal Cianport Santana, que se encontra em fase de projeto. Os dois últimos são classificados como Terminais de Uso Privado (TUP).

2.9.1. Terminal Privativo Zamin Ferrous Sistema Amapá

O Terminal Privativo Zamin Ferrous Sistema Amapá está situado a 2 km a montante do Porto de Santana, na Av. Santana, nº 420 – Área Portuária, Santana (AP). Originalmente, o Terminal fazia parte do projeto da MMX Mineração e Metálicos, juntamente com a mina de ferro e a Estrada de ferro Amapá, formando assim o Sistema de Minas Amapá. Em 2008, foi vendido para a mineradora Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda.

Todavia, em março de 2013 houve um desmoronamento no Terminal que danificou as estruturas de acostagem e os equipamentos, impedindo suas operações. No final do mesmo ano, a mineradora vendeu a operação de minério de ferro à Zamin Ferrous Sistema Amapá. Entretanto, dados os elevados custos de reestruturação, atualmente o Terminal encontra-se inoperante. As coordenadas geográficas que indicam a localização do TUP são: 00°03'S; 51°10'W.

A Figura 26 ilustra a área primária e a localização do Terminal Privativo Zamin Ferrous.



Figura 26 – Terminal da Zamin Amapá Mineração S.A.
Fonte: Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Na Figura 27, observa-se a área onde ocorreu o desabamento no Terminal da Anglo Ferrous.



Figura 27 – Terminal da Anglo Ferrous
Fonte: Agência Amapá de Notícias (2013).

A movimentação de minério no Porto sofreu um impacto grandioso devido ao desmoronamento. Em 2012, ano que antecede o acidente, mais de 95% desse produto foi movimentado no TUP, o que correspondeu a cerca de 77% do total movimentado pelo Complexo Portuário. Após o acidente, a operação teve de ser realocada para as instalações públicas do Porto, as quais são mais precárias, resultando em uma queda de aproximadamente 50% em relação à movimentação total, e de cerca de 70% se considerada somente a movimentação de minério de ferro no ano anterior.

2.9.2. TUP Cianport

A União, por intermédio da SEP/PR – atual SNP/MTPA – e interveniência da ANTAQ, através do Contrato de Adesão nº 26/2014 – SEP/PR, de 29 de outubro de 2014, sob o número de processo 50300.002251/2013-45, autoriza a Cianport a construir e operar uma Instalação Portuária.

Conforme apresentado no último Plano Mestre da Companhia de Docas de Santana do Amapá, em linhas gerais, observou-se que a construção do Terminal de Uso Privado Cianport, já autorizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e pela Secretaria Nacional de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (SNP/MTPA), solucionará o déficit de capacidade para os grãos no médio prazo. No entanto, caso a projeção de demanda deste Plano se confirme, novas instalações portuárias serão necessárias no médio e longo prazos para atender à movimentação prevista.

Autorizada	Nº da Autorização	Produtos Movimentados	Área
Cianport	026/2014 - SEP/PR	Granel Sólido Granel Líquido	208.700 m²

Tabela 28 – TUP Cianport – Informações Gerais
Fonte: ANTAQ (2011). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A referida instalação ficará localizada na Rua Beira Rio, nº 2002, Ilha de Santana, município de Santana (AP), com área de 208,7 mil m², sendo de propriedade da Empresa Autorizada. A área está parcialmente inserida dentro do Porto Organizado de Santana, até o limite sul do paralelo 00° 04' 06'' S. A localização aproximada está ilustrada na Figura 28.



Figura 28 – Localização do TUP Cianport
Fonte: Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

O prazo de vigência da autorização é de 25 anos, sendo prorrogável por períodos sucessivos, consoante o disposto no art. 8°, da Lei nº 12.815/2013, e pressupõe: construção de novo TUP destinado à movimentação de granel sólido, composto por grão e farelo de soja, e de granel líquido, composto por óleo degomado e refinado. Tal projeto prevê a existência de píer de 300 m de comprimento com berços externo (atendimento de navios com dois *shiploaders* e capacidade nominal de 1.500 t/h cada) e interno (atendimento de barcaças, com dois descarregadores de barcaça com capacidade nominal de 600 t/h cada).

Segundo o Estudo de Impacto Ambiental do empreendimento, espera-se que o terminal inicie as operações em 2016 e movimente 2 milhões de toneladas de soja em seu primeiro ano. A partir daí, há previsão de acréscimo anual de 10%, até o limite de 3

milhões de toneladas, levando em conta tanto o produto *in natura* quanto seus beneficiados correlatos (farelo e óleos).

Atualmente, a Cianport possui uma área arrendada de 9,945,02 m².

2.9.3. ETC Bertolini Transportes Bertolini LTDA – Santana

A Estação de Transbordo de Carga Bertolini está situada no Distrito Industrial de Santana (AP) e possui 16.518,77m² de área. A estrutura fica a aproximadamente dez quilômetros de distância do Porto de Santana, às margens do Rio Matapi. A Figura 29 a seguir ilustra a ETC e sua localização em relação ao porto público.



Figura 29 – ETC Bertolini
Fonte: Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A autorização para o funcionamento desta ETC adveio do Contrato de Adesão nº 011/2012 – ANTAQ, modificado em virtude na Lei nº 12.815/2013, que gerou o vigente Contrato de Adesão nº 046/2014 – ANTAQ. Está prevista, no contrato, a movimentação e/ou armazenagem de carga geral destinada ou proveniente de transporte aquaviário.

Os bens e imóveis que integram a instalação portuária não serão revertidos à União ao fim do período de vigência da autorização, o qual é de 25 anos prorrogáveis por igual período.

Fica ainda a cargo da autorizada a prestação de serviços que satisfaçam condições de eficiência, segurança, atualidade, generalidade e cortesia, além da modicidade dos preços praticados.

2.10. INSTALAÇÕES RETROPORTUÁRIAS

As instalações retroportuárias localizadas no entorno do Porto de Santana são destinadas principalmente à armazenagem para estocagem de minério de ferro e cavacos de madeira. Do mesmo modo, há uma área com silos para estocagem de granéis agrícolas. Na Tabela 29 e na Figura 30 são apresentadas as instalações identificadas na área retroportuária e suas respectivas dimensões.

Tipo	Área (em m²)	Situação	Capacidade estática	Proprietário
Armazém 01	2.800	Uso Público	10.000 t	CDSA
Pátio de Contêineres	11.000	Uso Público	675 cont/TEU	CDSA
Área de armazenagem de minérios	14.000	Uso Público	80.000 t	CDSA

Tabela 29 – Informações das instalações retroportuárias
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)



Figura 30 – Instalações retroportuárias
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.11.INSTALAÇÕES DE SUPRIMENTOS – UTILIDADES

As instalações de suprimentos referem-se ao fornecimento de serviços básicos à área de acostagem e retroárea do Porto, especialmente quanto à energia elétrica, abastecimento de água e telecomunicações.

2.11.1. Energia Elétrica

O fornecimento de energia elétrica ao Porto de Santana é realizado por uma empresa estatal, a Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA). Atualmente, a demanda contratada é de 100 kVA, e a distribuição no cais é feita por meio de cabos aéreos.

O estado do Amapá esteve isolado do Sistema Interligado Nacional (SIN) tendo que gerar sua própria energia majoritariamente por meio de termelétricas. Os primeiros testes para avaliar a potência e a qualidade da energia proveniente do SIN tiveram início em 1º de março de 2015, com a ligação da subestação de Santa Rita. As próximas subestações a serem conectadas serão Macapá 2, Santana e Laranjal do Ari.

O critério utilizado foi a comparação do valor da projeção de movimentação de cargas utilizada pelo Plano Mestre em 2017 com três horizontes projetados, sendo considerados os anos de 2020, 2025 e 2030 para as comparações de curto, médio e longo prazo, respectivamente. A mesma variação nas cargas movimentadas foi aplicada à demanda por energia elétrica. Os valores resultantes para curto, médio e longo prazos estão demostrados na Tabela 30.

Demanda Atual	Demanda Projetada		
	Curto Prazo	Médio Prazo	Longo Prazo
100 kVA	527 kVA	979 kVA	1128 kVA

Tabela 30 – Demanda por energia elétrica
Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Os resultados apresentados na Tabela 30 são justificados pelos investimentos previstos na Companhia Docas de Santana em curto, médio e longo prazo. A projeção de demanda de cargas apresentados no Plano Mestre de 2017 sugere que haverá um crescimento superior a 500% entre os anos de 2017 e 2020.

2.11.2. Abastecimento de Água

Apesar de o município de Santana ser suprido pela companhia estatal, denominada Companhia de Água e Esgoto do Amapá (CAESA), o acesso à água no Porto é de responsabilidade da própria CDSA, que obtém o recurso por meio de um poço artesiano. Ao longo do cais, um sistema subterrâneo de tubulação garante a disponibilidade de água, contudo não há fornecimento aos navios.

Segundo a CDSA, não há controle sobre o consumo de água nas instalações portuárias, o que é demonstrado na Tabela 31.

Demanda Atual	Demanda Projetada		
	Curto Prazo	Médio Prazo	Longo Prazo
Desconhecida	NA	NA	NA

Tabela 31 – Abastecimento de água
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Com base na movimentação futura, a demanda por água potável foi estimada para curto, médio e longo prazo com base no consumo atual, acrescido de 20% em curto prazo, 25% em médio prazo e 30% em longo prazo, sendo considerados os anos de 2020, 2025 e 2030 para as comparações de curto, médio e longo prazo, respectivamente.

Demanda Atual	Demanda Projetada		
	Curto Prazo	Médio Prazo	Longo Prazo
2.808,000 L	3.369.600 L	4.212,000 L	5.475,000 L

Tabela 32 – Demanda projetada de consumo de água no Porto
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

O sistema de distribuição e abastecimento de água, segundo a planta fornecida pela CDSA, é realizado conforme a Figura 31.

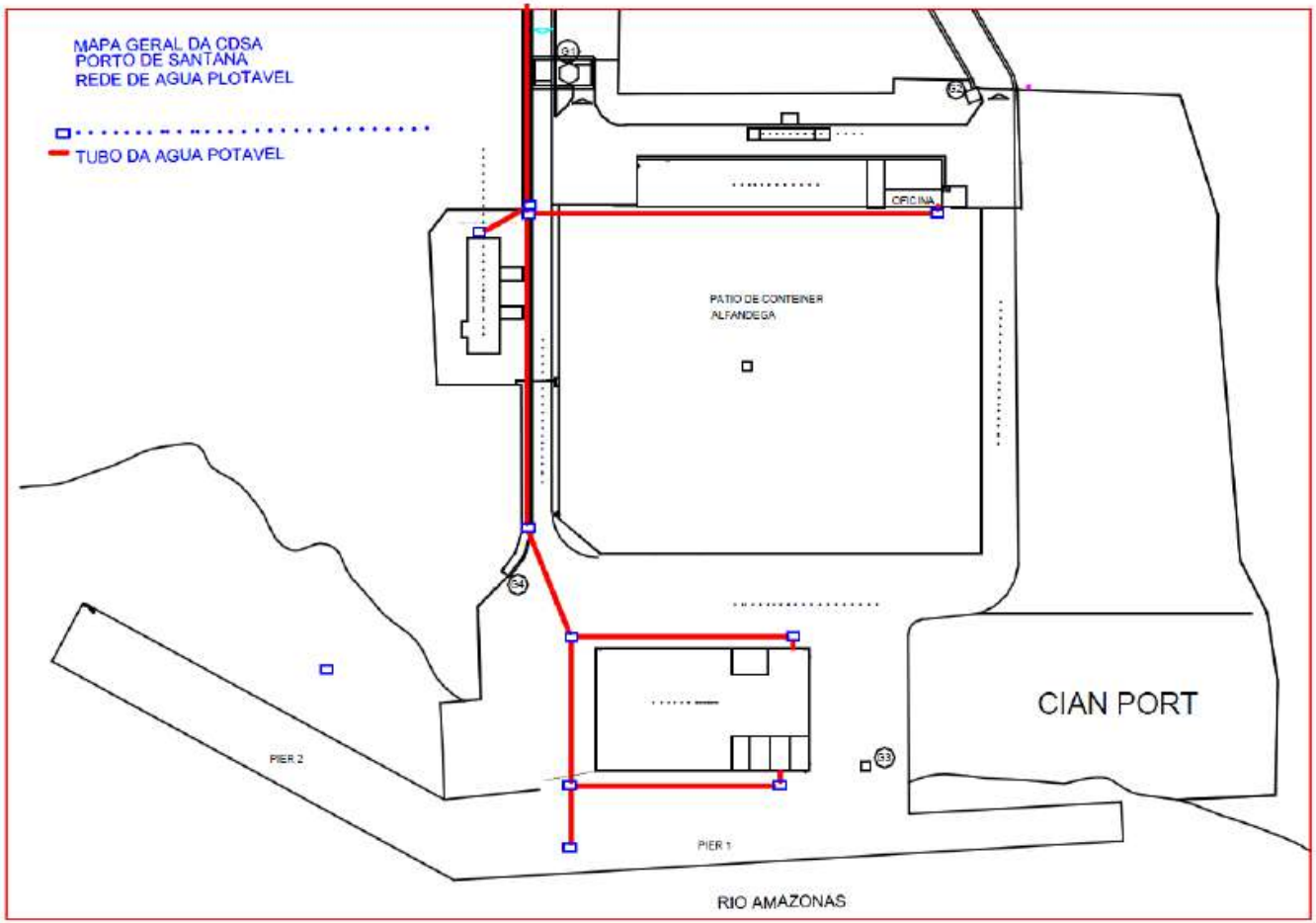


Figura 31 – Abastecimento de água
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA.

2.11.3. Drenagem e Esgoto

Segundo a própria CDSA, o esgotamento é realizado por meio de fossas sépticas, as quais são periodicamente submetidas à manutenção por empresas licenciadas a tal finalidade. O Porto possui sistema de micro e macrodrenagem de águas pluviais, entretanto este não atende todas as suas áreas.

Os sistemas de drenagem e esgotamento sanitário foram disponibilizados em planta, disposta na Figura 32.

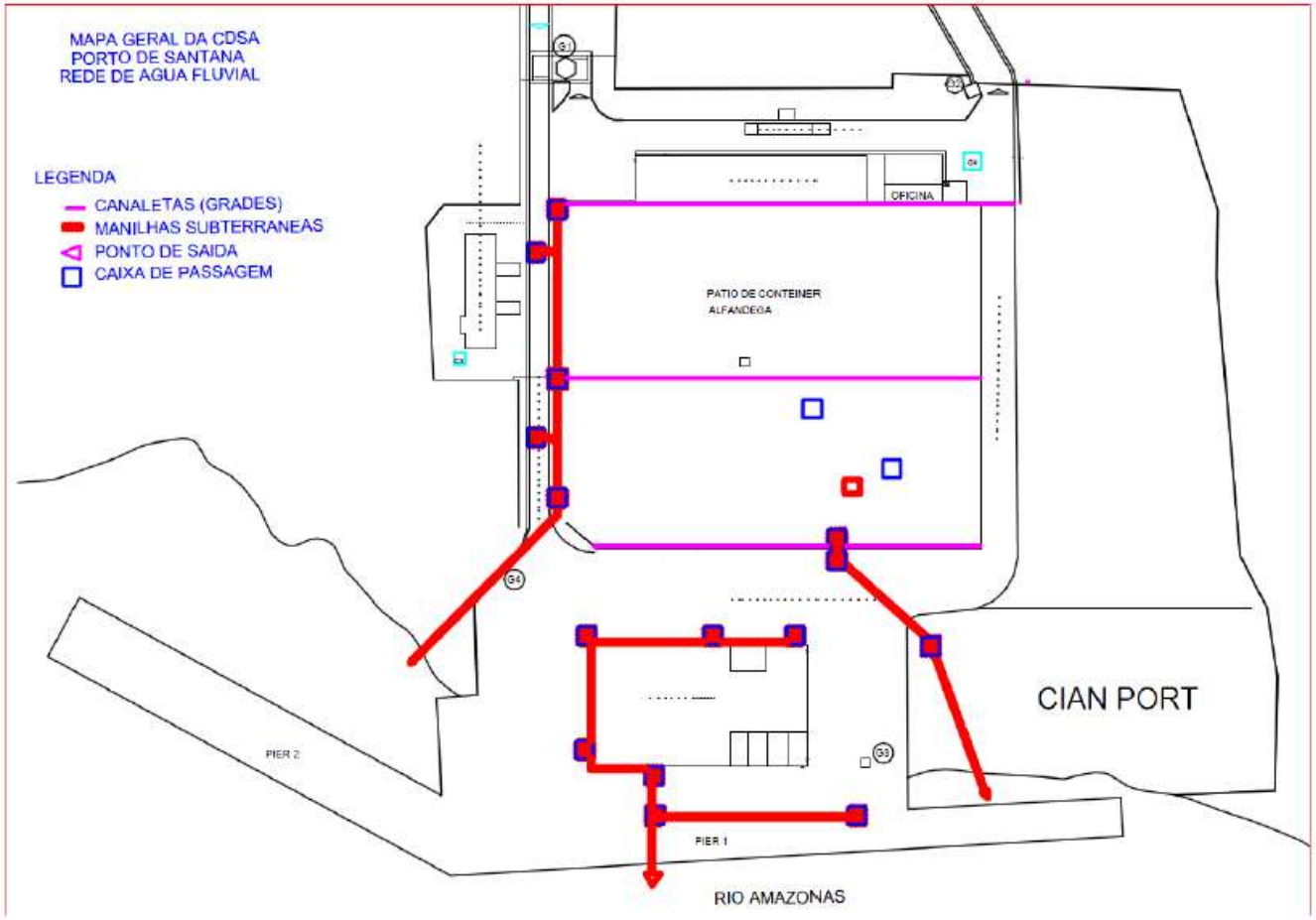


Figura 32 – Drenagem e esgoto
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA.

2.11.4. Telecomunicações

De acordo com informações fornecidas pela CDSA, a Oi Telefônica é a única ofertante de serviços de telecomunicações na região do Porto Organizado de Santana, o qual, atualmente, contrata serviços de telefonia fixa, móvel e de transmissão de dados (internet).

A CDSA possui 14 linhas de telefonia fixa, que geram despesa de R$ 12.000,00/ano, 12 linhas de telefonia móvel, que custam ao Porto cerca de R$ 14.400,00/ano, e três linhas para acesso à internet, que representam gasto médio de R$ 2.340,00/ano.

2.12. INSTALAÇÕES NÃO OPERACIONAIS

Existem duas áreas atualmente classificadas como não operacionais no Porto de Santana, as quais abrigam dois edifícios destinados a atividades administrativas, denominados Prédio Administrativo e Prédio Não Operacional. Na Figura 33, estão destacadas as áreas não operacionais.



Figura 33 – Área não operacional
Fonte: Google Earth (2017) e dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

As principais características inerentes a esses edifícios estão sintetizadas na Tabela 33.

Instalação	Função	Área (m²)	Responsável
Área Administrativa [4]	Administrativa	5.500	CDSA
Antigo prédio operacional	Administrativa	272	CDSA
Oficina	Reparos em geral	136	CDSA
Galpão	Armazenagem	1306	CDSA

Tabela 33 – Instalações não operacionais
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.13. SERVIÇOS DE APOIO OPERACIONAL

2.13.1. Sistema de Monitoramento do Tráfego

Não há sistema de monitoramento de tráfego no Porto de Santana, tampouco previsão para sua implantação.

2.13.2. Praticagem

O serviço de praticagem é um conjunto de atividades profissionais de assessoria ao comandante da embarcação requerido por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação. Esse serviço é prestado por profissional aquaviário, não tripulante, devidamente habilitado pela Autoridade Marítima Brasileira.

Compete à Diretoria de Portos e Costas, como representante da Autoridade Marítima para a segurança do tráfego aquaviário, regulamentar o serviço de praticagem. Atualmente, o ordenamento é realizado com base nas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) para o Serviço de Praticagem nº 12, documento que possui, segundo Brasil (2011), o propósito de "Estabelecer normas para o Serviço de Praticagem nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)".

Esse ordenamento aplica-se a todos os serviços de praticagem, aos práticos, aos praticantes de prático e aos usuários do serviço de praticagem. A Norma de Tráfego e Permanência de Navios e Embarcações (NORMAP) também influencia na praticagem, porém em caráter operacional, determinando certos procedimentos e limites a serem adotados.

[4] A área administrativa dispõe de um espaço de 6.078 m², incluindo estacionamentos e portarias, além de conter auditório para apresentações e reuniões, banheiros, recepção e salas de trabalho, a área engloba as instalações anexas destinadas aos órgãos intervenientes, como ANTAQ, ANVISA, Polícia Federal e Receita Federal.

Ainda de acordo com a NORMAM-12/DPC (BRASIL, 2011), a praticagem poderá ser de caráter obrigatório ou facultativo, dependendo das características da embarcação e do local a ser navegado, definição que cabe à Diretoria de Portos e Costas (DPC). O quadro-resumo das situações nas qual se considera a praticagem facultativa, bem como as observações para seu correto entendimento, constantes na norma, encontra-se na Figura 34.

ARQUEAÇÃO BRUTA	TIPO DE NAVIO	ÁREA	BANDEIRA	
			BRASILEIRA	ESTRANGEIRA
Até 2000	Qualquer tipo	Qualquer	F(2)	O (3) (5)
Acima de 2000	Embarcação empregadas em navegação de apoio marítimo com AB até 3000	Qualquer	F(2) (4)	O (2) (3) (4)
	Embarcações engajadas em operação de dragagem	Qualquer	F (2) (6)	O (2) (3) (6)
	Demais navios	Rio Guaíba, Lagoa dos Patos e Bacia Amazônica (constituída de todas as suas hidrovias e portos, abrangendo os rios tributários e confluentes dos rios Amazonas e Solimões, em território nacional).	O (exceto embarcação empregada na pesca)	O
		Portos e terminais de ZP Obrigatória (ANEXO 4-C).	O	O
		Trechos facultativos de ZP obrigatória (ANEXO 4-D).	F	F

(1) Este quadro não é aplicável às embarcações classificadas para operar na navegação interior e que arvorem bandeira brasileira, conforme previsto no item 0404.

(2) As embarcações com praticagem facultativa devem, obrigatoriamente, comunicar suas movimentações dentro da ZP à Estação de Praticagem, conforme previsto no item 0404.

(3) Exceto as contratadas por empresa brasileira que tenha sua sede e administração no País e comandadas por marítimos brasileiros.

(4) Embarcações que possuam equipamento auxiliar de manobra, tal como: *bow thruster*, *stern thruster*, propulsão azimutal ou similares; DGPS; e estar com o AIS ativo.

(5) As embarcações de bandeira peruana e colombiana, de acordo com o preconizado no item 0406.

(6) Desde que trajeto esteja compreendido entre a área de dragagem e a área de despejo e tenha sido realizado adestramento com Prático de, no mínimo, cinco navegações de praticagem, no trajeto entre a área de dragagem e a área de despejo e vice-versa.

Legenda: F – FACULTATIVO, O - OBRIGATÓRIO

Figura 34 – Quadro-resumo de serviço de praticagem
Fonte: Brasil (2011).

Com exceção da Zona de Praticagem 01 (ZP-01), as zonas de praticagem são organizadas por estado, com possibilidade de haver uma ou mais ZP em cada estado. A praticagem na ZP Fazendinha (AP) – Itacoatiara (AM), ou ZP-01, é definida pela DPC como obrigatória, e os práticos se organizam em sete diferentes empresas para realizar suas

fainas. Duas empresas prestam serviços de praticagem para o Porto de Santana: Praticagem da Bacia Amazônica Oriental Ltda. e Praticagem da Amazônia S.S. Ltda.

A ZP-01 está compreendida a partir do paralelo 00° 03´S para o interior do Rio Amazonas até a cidade de Itacoatiara (AM), incluídos os acessos pelo canal sul, e o acesso pela região dos estreitos a sudoeste da Ilha de Marajó (PA), a partir da Ilha de Mosqueiro (PA), até a cidade de Itacoatiara (AM). Ao longo dessa área, há um trecho onde a praticagem é de caráter facultativo, localizado entre o acesso pela barra norte, a partir da boia número 02 do Canal Grande do Curuá, até o paralelo 00° 03'S.

A fim de garantir a prestação do serviço de forma ininterrupta e de modo a não fadigar o prático, as fainas são organizadas a partir de uma escala de rodízio única da qual todos os habilitados em uma zona fazem parte. Há, atualmente, 160 práticos lotados na ZP-01, e a NPCP da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR) determina em seu plano um número que varia de uma a cinco fainas por semestre, dependendo do trecho de atuação do prático (BRASIL, 2006a). Logo, essa determinação é menos restritiva que a resolução da NORMAM-12, que determina dez fainas por semestre e uma faina por mês.

O deslocamento até o ponto de espera de prático é realizado por meio de lanchas de prático devidamente homologadas pelo Conselho Nacional de Praticagem (CONAPRA), e a comunicação é feita por rádio e *e-mail*.

A ZP-01 possui quatro pontos de espera de prático, cuja localização aproximada consta na Figura 35.



Figura 35 – Ponto de espera de prático na ZP-01
Fonte: Brasil (2011). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

As coordenadas desses pontos constam na Tabela 34.

Ponto de Espera	Coordenadas		Informações Complementares
	Latitude	Longitude	
1	001° 13' 00" N	049° 34' 30" W	Proximidades da Boia nº 2 do Canal Grande do Curuá, praticagem facultativa.
2	000° 04' 00" S	051° 06' 00" W	Navios provenientes do alto-mar, ao largo de Fazendinha nas proximidades da Igreja de Fazendinha.
3	000° 01' 00" N	051° 01' 00" W	Navios que necessitem parar nas proximidades de Santana e Macapá ou que devam permanecer fundeados mais do que o tempo necessário para receber visitas das autoridades e dos práticos.
4	-	-	Navios provenientes de Belém ou Vila do Conde, troca de práticos em Icoaraci, nas proximidades da Ponta do Pinheiro.

Tabela 34 – Pontos de espera do prático na ZP-01
Fonte: BRASIL (2011). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

O calado máximo homologado para que as embarcações atraquem no Porto de Santana é de 11,50 metros, considerando que a profundidade em frente aos berços não é constante devido ao assoreamento. O comprimento máximo está limitado a 220 metros para ambos os píeres, sem limitação de porte bruto. A boca não é considerada um limitante para a manobra de atracação no Porto. A velocidade máxima de avanço no canal de acesso ao Porto é máquinas a meia força e os práticos dispõem de lanchas e rádio VHF para realizar as manobras.

2.13.3. Rebocagem

Existe uma única empresa responsável pela prestação do serviço de rebocadores no Porto de Santana, a TugBrasil Apoio Portuário S.A. A requisição é obrigatória para todas as embarcações, exceto as de pequeno porte e dotadas de propulsor lateral. Atualmente, são ofertados quatro rebocadores entre azimutais e convencionais. A Tabela 35 sintetiza as características dos rebocadores ofertados ao Porto.

Rebocador	Ano de Fabricação	Comprimento Total (m)	Boca (m)	Calado (m)	Arqueação Bruta (t)	Bollard Pull (t)
Excalibur	1988	28,0	9,15	2,95	169	35
Merlinm	1988	28,0	8,00	2,95	169	28
João Triches	2013	25,0	10,0	2,80	259	40
Sulis	1999	30,9	11,0	3,60	353	50

Tabela 35 – Rebocadores disponíveis
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA; Elaboração LabTrans/UFSC (2018)

2.13.4. Serviços de apoio à embarcação

Segundo a CDSA, os serviços de apoio à embarcação se limitam ao fornecimento de praticagem e rebocagem, que estão descritos nos itens 3.13.2 e 3.13.3, respectivamente.

2.14. MÃO DE OBRA

2.14.1. Órgão de Gestão de Mão de obra (OGMO)

O Órgão de Gestão de Mão de obra (OGMO) é uma entidade de utilidade pública, sem fins lucrativos, cuja atribuição exclusiva, conforme disposto na Lei nº 8.630/93 (ANTAQ, 2010), é a gestão do trabalho portuário em observância às normas de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho firmado entre os sindicatos de operadores e de trabalhadores portuários. São atribuições do OGMO:

- Escalar o trabalhador portuário avulso.
- Manter um registro e um cadastro de trabalhador portuário.
- Promover o treinamento multifuncional, a habilitação profissional e a seleção dos trabalhadores.
- Estabelecer o número de vagas, os critérios e a periodicidade para ingresso do cadastro no registro.
- Expedir documentos de identificação de trabalhador portuário.
- Arrecadar os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso, bem como os referentes encargos fiscais, sociais e previdenciários, além de efetuar o pagamento dos trabalhadores.
- Zelar pelo cumprimento das normas de saúde, higiene e segurança do trabalho portuário.

O Porto de Santana é atendido pelo OGMO de Macapá – OGMO do Trabalho Portuário Avulso (TPA) do Porto de Macapá, como era chamado o Porto de Santana –. Este OGMO é composto por um Conselho de Supervisão, uma Diretoria Executiva, conforme disposto na Lei nº 12.815 (BRASIL, 2013e) e no Decreto nº 8.033 (BRASIL, 2013d), e uma Comissão Paritária, destinada a buscar soluções às questões que envolvem capital e trabalho.

O Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO) tem sua sede administrativa fora das instalações portuárias da Companhia Docas de Santana (CDSA) desde 14 de dezembro de 2007, funcionando em um prédio arrendado pelos operadores portuários. As despesas com a manutenção do OGMO são custeadas pelos operadores portuários.

Em relação ao quantitativo de pessoal, no OGMO não existem trabalhadores cadastrados, pois há apenas TPAs registrados, como apresenta a Tabela 36.

Categoria	Registrado	Cadastrado	Aposentado	Total
Estivador	44	-	04	48
Conferente	09	-	-	09
Arrumador	19	-	02	21
Total geral	72	-	06	78

Tabela 36 – Quantitativo de Pessoal (cadastrados e registrados separadamente) – CDSA
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Como pode ser observado, nesse quantitativo foram considerados seis trabalhadores avulsos já aposentados pela Nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013) que ainda permanecem trabalhando no OGMO.

Quanto à média de idade desses trabalhadores, a Tabela 37 apresenta o quantitativo de TPAs por faixa etária.

Categoria	Até 30 anos	De 31 a 45 anos	De 46 a 60 anos	Mais de 60 anos
Estivador	1	19	18	10
Conferente	-	6	2	1
Arrumador	-	3	17	1
Total geral	1	28	37	12

Tabela 37 – Média de Idade dos Trabalhadores Registrados no OGMO
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Mais de 90% dos trabalhadores do OGMO encontram-se na faixa etária entre 30 e 60 anos, dos quais 47% estão na faixa de 30 a 45 anos e apenas 7% são idosos, com mais de 60 anos.

O nível de salários dos TPAs varia muito entre os diferentes cargos e até mesmo entre os trabalhadores da mesma categoria. Todavia, apresenta-se sinteticamente a média salarial dos trabalhadores registrados no OGMO, referente ao exercício de 2014.

Categoria	Salário Médio
Estivador	R$ 2.364,09
Conferente	R$ 2.868,59
Arrumador	R$ 3.006,48

Tabela 38 – Média Salarial por Categoria OGMO
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Quanto à capacitação, o OGMO vem ministrando cursos em convênio com a Marinha do Brasil e a Capitania dos Portos do Amapá, com verba fornecida pela Diretoria de Portos e Costa, por meio do Programa de Ensino Profissional Marítimo/Portuário, tendo como base a formação e a qualificação dos TPAs,

beneficiários do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, habilitando-os para o exercício das atividades referentes à operação portuária.

2.14.2. Trabalhadores portuários

Além dos trabalhadores da CDSA e dos TPAs, atuam no Porto de Santana funcionários de empresas permissionárias e demais operadores. Nesse sentido, a presente seção visa identificar a situação do quadro de pessoal das empresas privadas atuantes no Porto, arrendatárias ou não.

A Tabela 39 observa-se o quantitativo de pessoal das empresas terceirizadas, algumas delas não atuam permanentemente no Porto, pois são demandadas conforme necessidade. A empresa 4M é uma delas, contratada da Ipiranga com intervalos a cada 40 dias em média. A empresa Silmar, contratada pelas agências, opera lanchas que atuam na amarração de navios.

Empresa	Quantitativo
4M	11
Silmar Navegações	6
NorteSul	4

Tabela 39 – Quantitativo de Pessoal Empresas Terceirizadas/Operadores
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Na Tabela 40 observa-se o quantitativo de pessoal e demais informações de trabalhadores das empresas arrendatárias Amcel, Caramuru e Cianport.

Item	Amcel	Caramuru	Cianport
Número de trabalhadores próprios	10	3	21
Média de idade de trabalhadores terceirizados	4	1	-
Média de idade de trabalhadores próprios	36	39,7	37,8
Média de idade de trabalhadores terceirizados	27	43	-

Tabela 40 – Funcionários atuantes no Porto – Amcel
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.14.3. Saúde e Segurança do Trabalhador

Para atendimento aos trabalhadores portuários avulsos, o Porto Organizado de Santana dispõe de uma equipe técnica de profissionais da saúde administrada pelo OGMO. Caso necessário, o atendimento é estendido aos demais usuários do Porto, dispondo, inclusive, de uma ambulância fornecida pela CDSA.

Os serviços voltados à segurança do trabalhador da CDSA são de responsabilidade da Seção de Segurança do Trabalho, vinculada à Divisão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho.

Dentre as atividades realizadas pela referida seção, constam a realização de treinamentos e de Diálogo Diário de Segurança (DDS) e a fiscalização das operações portuárias por meio de inspeções *in loco* e documental, a fim de verificar as conformidades com a legislação relativa à saúde e segurança do trabalho, com destaque para a Norma Regulamentadora nº 29 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) (BRASIL, 1997).

Nessas inspeções, são averiguadas questões como: (i) Plano de Ação Operacional; (ii) Análise Preliminar de Riscos (APR); (iii) Permissão para o Trabalho (PT); (iv) Inspeções de Veículos e Máquinas; (v) uso de Equipamento de Proteção Individual (EPI); (vi) Registro de empregados; e (vii) Atestado de Saúde Ocupacional (ASO).

Além disso, anualmente é realizada, pela Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (CPATP), em conjunto com outras comissões afins das empresas usuárias do porto, a Semana Interna de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (SIPATP), com palestras voltadas à promoção da saúde e segurança dos trabalhadores portuários.

O Porto de Santana mantém planos estratégicos e de emergência e segurança. A Tabela 41 especifica cada um deles.

Programa	Resumo	Periodicidade	Abrangência
Semana Interna de Prevenção de Acidentes no Trabalho (SIPAT)	Promover o conhecimento e conscientizar os funcionários sobre a prevenção de acidentes, saúde e segurança no local de trabalho.	Anual	Todos os trabalhadores do Porto, CDSA/OGMO/ operadoras/empresas terceirizadas.
Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) – NR 29 – Portaria MTE nº 3.214/78	Tem por objetivo estabelecer medidas que visem a eliminação, redução ou controle de riscos em benefício da integridade física e mental do trabalhador, através da antecipação, do reconhecimento, da avaliação e do consequente controle da ocorrência de riscos ambientais existentes ou que venham a existir no ambiente de trabalho. A CDSA possui o seu PPRA de acordo com a NR 9 do MTE, seu planejamento é feito anualmente, no qual são estabelecidas as metas, as prioridades e o cronograma de ação com registro, manutenção e divulgação dos dados. A análise global do PPRA é feita pelo menos uma vez ao ano para a avaliação do seu desenvolvimento e realização dos ajustes necessários e estabelecimento de novas metas e prioridades. O cumprimento do PPRA é uma	Contínuo	Colaboradores da CDSA.

Programa	Resumo	Periodicidade	Abrangência
	atividade permanente da CDSA e os colaboradores são orientados a colaborar e participar da implementação e execução do Programa, tais como as orientações recebidas por meio de treinamentos, palestras, etc. E no caso de qualquer acontecimento que a seu ponto de vista oferecem riscos à saúde dos trabalhadores, estes deverão informar imediatamente a seu superior hierárquico e a seção de segurança do trabalho.		
Plano de Controle de Emergência (PCE) e Plano de Ajuda Mútua (PAM) – NR 29 – Portaria MTE nº 53/1997	O PCE e o PAM são planos estabelecidos na NR 29, os quais tem por finalidade determinar as diretrizes necessárias para atuação em situações de emergências. Nesses dois planos devem ser previstos os recursos necessários, bem como linhas de atuação conjunta e organizada, sendo objeto dos planos as situações de incêndio ou explosão, vazamento de produtos perigosos, queda de homem ao rio, condições adversas de tempo que afetem a segurança das operações portuárias, poluição ou acidente ambiental e socorro a acidentados. A CDSA possui os dois planos devidamente elaborados. O PCE apresenta os procedimentos de resposta às situações emergenciais que eventualmente possam vir a ocorrer nas instalações do Porto, além de definir as atribuições e responsabilidades dos envolvidos, de forma a propiciar as condições necessárias para o pronto atendimento às emergências, por meio do desencadeamento de ações rápidas e seguras, sendo revisado anualmente. O PAM é integrado, com participação de empresas que operam dentro da área do Porto Organizado de Santana. As reuniões com periodicidade mensal são realizadas entre os responsáveis pela implantação do PAM, com sua atualização ocorrendo anualmente.	Contínuo	Colaboradores da CDSA/Operadoras /OGMO/Empresas Terceirizadas.
Plano de Emergência Individual (PEI) – NR 29 – Portaria MTE nº 3.214/78 – Resolução Conama nº 398/2008	O Plano de Emergência Individual (PEI) dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e pela resolução Conama nº 398/2008, que dispõe sobre o conteúdo mínimo do Plano para incidentes de poluição por óleo originados em Portos Organizados, instalações portuárias ou terminais, dutos, plataformas, bem como suas respectivas instalações de apoio, e orienta a sua elaboração. O PEI da CDSA tem por objetivo garantir de imediato, no ato de sua aprovação, a capacidade da instalação para executar as ações de respostas previstas para atendimento aos incidentes de poluição por óleo, nos seus	Contínuo	Colaboradores da CDSA/Operadoras /OGMO/Empresas Terceirizadas.

Programa	Resumo	Periodicidade	Abrangência
	diversos tipos, com emprego de recursos próprios (humanos e materiais) ou, adicionalmente, com recursos de terceiros, por meio de acordos previamente firmados. O Plano em seu conteúdo técnico é revisto em razão de situação real de emergência ou após os simulados. No caso de identificação de falhas relevantes, o PEI deve ser divulgado a todos os envolvidos, interna e externamente. Todos os dados administrativos como: telefones, nomes de participantes, dentre outros são confirmados a cada três meses ou alterados sempre que necessário.		
Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO) –NR 7	O Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO) tem caráter de prevenção, rastreamento e diagnóstico precoce dos agravos à saúde relacionados ao trabalho, inclusive de natureza subclínica, além da constatação da existência de casos de doenças profissionais ou danos irreversíveis à saúde dos trabalhadores. O cumprimento do PCMSO é uma atividade permanente da CDSA, todos os trabalhadores admitidos passam regularmente por exames do ASO (Admissional, Periódico, Mudança de Função, Retorno ao Trabalho ou Demissional).	Contínuo	Colaboradores da CDSA.
Inspeções de Segurança do Trabalho	Durante as inspeções realizadas pela Seção de Segurança do Trabalho, são verificados: Plano de Ação Operacional das empresas operadoras do Porto; Análise Preliminar de Riscos (APR); Permissão de Trabalho (PT); Inspeções de Veículos e Máquinas; Uso de Equipamento de Proteção Individual (EPI) pelos trabalhadores em atividade na área operacional da CDSA; Registro de empregados; e Atestado de Saúde Ocupacional (ASO). Anualmente são realizadas diversas campanhas educativas, com chamada de atenção para acidentes de trabalho e doenças ocupacionais, por meio de palestras de promoção a saúde e segurança dos trabalhadores portuários.	Anual	Empresas operadoras do Porto de Santana.

Tabela 41 – Programas de Segurança e Saúde Ocupacional e de Emergência
Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.15. MEIO AMBIENTE

A caracterização da situação atual do Porto de Santana buscou atender às diretrizes da Portaria nº 03 (BRASIL, 2014) e subsidiar a elaboração do Plano Operacional. Seguindo a portaria, o tema Meio Ambiente está estruturado da seguinte forma:

1. Diagnóstico Ambiental
2. Gestão Ambiental
3. Licenciamento Ambiental.

O planejamento e a gestão das atividades portuárias levam à desejável capacidade de suporte do ambiente frente às atividades antrópicas, portanto, o conhecimento e a conservação das componentes ambientais são de fundamental importância para que as atividades portuárias não ultrapassem o limite da capacidade suporte dos ambientes adjacentes.

Nesse cenário, o diagnóstico ambiental foi elaborado considerando os estudos ambientais já realizados, tendo como referência para o desenvolvimento deste Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) a metodologia da Avaliação Ecossistêmica do Milênio (UNEP, 2007), amplamente utilizada por vários países para a avaliação do estado e da capacidade suporte dos ambientes frente às intervenções humanas. Dentre esses países, podem ser citados os integrantes da Comunidade Europeia. Foi elaborada uma matriz de análise ambiental, com mapeamento temático das principais questões de interesse. Os mapas temáticos são apresentados neste tópico, bem como no Capítulo 4 - Zoneamento.

O item Gestão Ambiental aborda a estruturação do setor de gestão ambiental do Porto, em consonância com a Portaria nº 104 (BRASIL, 2009c), compreendendo a descrição: (i) do vínculo organizacional com a presidência do Porto; (ii) da gestão integrada de meio ambiente, saúde e segurança no trabalho; (iii) da equipe multidisciplinar; (iv) do sistema de gestão ambiental; (v) do plano anual de gestão ambiental; e (vi) dos programas ambientais voluntários.

No que diz respeito ao licenciamento ambiental, descreve-se a situação do Porto e seus arrendatários, apresentando as licenças que estes possuem.

Ressalta-se que a presente caracterização atende plenamente às diretrizes concernentes à questão ambiental para a elaboração do PDZ, conforme a Portaria nº 03 (BRASIL, 2014), que dispõe:

> Art. 10° Para a elaboração do PDZ, as diretrizes aplicáveis são:
> [...]
> V - observação e cumprimento à legislação ambiental, especialmente aquela afeta ao setor portuário;
> VI - consideração, no planejamento e zoneamento, da capacidade de suporte do ecossistema no qual o porto está inserido (BRASIL, 2014).

2.15.1. Diagnóstico ambiental

Para a elaboração do diagnóstico ambiental, realizou-se um levantamento de informações sobre a situação dos meios físico, biótico e socioeconômico da área do Porto Organizado e do entorno por meio de pesquisa em estudos ambientais previamente elaborados, a fim de obter elementos de subsídio à definição das ações de operação e ao planejamento de expansão do Porto. Os estudos consultados,

incluindo o Plano Mestre do Complexo Portuário de Santana (BRASIL, 2017), estão relacionados na Tabela 42.

Estudo	Ano de elaboração	Responsável	Descrição
Gerenciamento de resíduos	2018	CDSA	Relatório de execução do Plano de gerenciamento de resíduos sólidos – CDSA. Atendimento de Condicionante da Licença de Operação (LO) nº 262/2017, item 2.5.
Qualidade da água	2018	CDSA	3º Relatório de monitoramento ambiental das águas superficiais e subterrâneas – Efluentes descarte – CDSA. Cumprimento de condicionante ambiental do empreendimento.
Qualidade da água	2018	CDSA	9º Relatório de monitoramento de oferta de água potável –CDSA. Cumprimento de condicionante ambiental do empreendimento.
Plano Mestre do Complexo Portuário de Santana	2017	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA)	Aborda uma visão estratégica a respeito do desenvolvimento do Complexo Portuário ao longo dos próximos anos e indicar quais investimentos serão necessários para que as operações ocorram com elevados níveis de serviço.
Manutenção periódica	2016	IMAP	Relatório de Manutenção Periódica de Limpeza das Caneletas de Drenagens da CDSA. Condicionante 2.2.3 da LO nº 262/2017
Gerenciamento de resíduos	2016	IMAP	Relatório de Execução do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – Porto de Santana. Condicionante 2.3 da LO nº 262/2017
Qualidade da água	2016	IMAP	4°, 5° e 6° Relatórios de Monitoramento Ambiental das Águas Superficiais e Subterrâneas – Efluente descarte. Condicionante 2.2.5 da LO nº 262/2017.
Qualidade da água	2015	IMAP	Relatório de Monitoramento da Qualidade da Água – campanha 4 – Porto de Santana. Condicionante 2.3.1 e 3 da LO nº 0026/2015.
Plano de Gestão Ambiental (PGA)	2014	CDSA	O PGA é uma política de gestão ambiental da CDSA que visa atender às exigências dos órgãos ambientais, legislações ambientais em vigor e a conscientização de seus colaboradores e visitantes da importância da preservação do meio ambiente e sua conservação. O plano de gestão ambiental prevê e reúne programas para atender às condições legais, bem como avaliar o desempenho ambiental de sua atividade portuária e dos empreendimentos que operam em nossas instalações.
Plano de dragagem	2014	IMAP	Plano de Dragagem da CDSA.
Análise granulométrica de sedimentos	2014	IMAP	Relatório de Monitoramento com Análise Granulométrica dos Sedimentos – Porto de Santana. Condicionantes 2.2, 2.3 e 2.5 da LO nº 0349/2011.
Porto Organizado de Santana: um potencial econômico para o estado do Amapá	2012	Iranilce da Silva Rodrigues e Liliane do Socorro Martins Cardoso	Trabalho de conclusão do curso de licenciatura e bacharelado em Geografia pela Universidade Federal do Amapá (RODRIGUES; CARDOSO, 2012).
Atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto Organizado de Macapá	2012	Companhia Docas de Santana (CDSA)	Apresentação das características físicas e operacionais projetadas da movimentação de cargas no período de 2009 a 2011, da peculiaridade da localização do Porto e da disponibilidade das áreas para ocupação e expansão (CDSA, 2012).
Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima: Projeto Orla/Plano de Intervenção na Orla do Município de Santana (AP)	2006	Ministério do Meio Ambiente (MMA) e Secretaria do Patrimônio da União (SPU)	É um diagnóstico da área de intervenção, no qual são elencadas suas principais características físicas e seus aspectos socioeconômicos. Ademais, são apresentados cenários e propostas de ação definidas a partir da identificação dos conflitos e problemas incidentes na orla (BRASIL, 2004).
Atlas da Zona Costeira Estuarina do estado do Amapá: do diagnóstico socioambiental ao Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) Costeiro Participativo	2006	Instituto de Pesquisas Científicas e Tecnológicas do Estado do Amapá (IEPA)	Integra informações ambientais e socioeconômicas por meio de estudos específicos e de mapeamento temático que subsidiam o ordenamento territorial, a ocupação racional e o uso sustentável dos recursos naturais (IEPA, 2006).

Tabela 42 – Estudos consultados para elaboração do diagnóstico ambiental
Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A abordagem do diagnóstico está estruturada em dois tópicos: Sistema Ambiental do Porto de Santana e Áreas de Restrição Ambiental, descritos a seguir.

2.15.1.1. Sistema Ambiental do Porto de Santana (SAPSAN)

O Complexo Portuário de Santana está localizado às margens do Rio Amazonas, na cidade de Santana, no estado do Amapá. A área está localizada na planície Amazônica, apresentando baixa declividade e solos suscetíveis à erosão. Adicionalmente ao uso econômico para transporte de carga e passageiros, o Canal de Santana e a Ilha de Santana tem finalidades turísticas, de lazer e de pesca (BRASIL, 2017).

A área compreendida pelo Porto Organizado de Santana pode ser considerada e entendida como um sistema ambiental que conta com componentes ecológicos (ecossistemas), econômicos (a estrutura e a atividade portuária, propriamente ditas) e sociais (o conjunto da comunidade portuária, composto por administradores, trabalhadores portuários, usuários e agentes de organismos relacionados).

Esse sistema, identificado como Sistema Ambiental do Porto de Santana (SAPSAN), gera, através de seus componentes, uma série de serviços ambientais que são fundamentais não somente para a atividade portuária, mas também para a região e para a comunidade afetada pelo Porto, pois é de onde se obtêm inúmeros benefícios socioambientais.

Segundo a Avaliação Ecossistêmica do Milênio da Organização das Nações Unidas (ONU), publicada em 2005 (UNEP, 2007), a classificação para os serviços ecossistêmicos pode ser realizada da seguinte forma:

1. Serviços de Suporte: contribuem para a produção de outros serviços ecossistêmicos: ciclagem de nutrientes, formação do solo, suporte para a fauna marinha local, etc.
2. Serviços de Provisão: os produtos obtidos dos ambientes. Exemplos: alimentos, água doce, fibras, produtos químicos, pesca, etc.
3. Serviços de Regulação: benefícios obtidos a partir de processos naturais que regulam as condições ambientais. Exemplos: absorção de CO2 pela fotossíntese dos manguezais, controle do clima, estoque de sedimentos marinhos, prevenção de contaminação do solo e águas, etc.
4. Serviços Culturais: são os benefícios intangíveis obtidos, de natureza recreativa, educacional, turística ou estético-paisagística, etc.

O texto que segue procura destacar o conceito sintético do ambiente portuário, de modo a priorizar sua organização integrada (econômica-ecológica-social) representada pelos serviços positivos prestados, em detrimento à tradicional descrição analítica segmentada dos componentes físicos, biológicos e socioeconômicos, a qual requer uma posterior (e sempre difícil) integração.

Tal enfoque sintético (essencialmente integrado) pode facilitar a partir do ordenamento das ações necessárias para a manutenção dos serviços ambientais, o

estabelecimento de instrumentos de ordenamento, como o PDZ portuário. Tais instrumentos estariam naturalmente focados na manutenção dos serviços como uma expressão clara da sustentabilidade do sistema em questão.

Destaca-se que o texto (com imagens) junto à matriz de serviços (Apêndice B) executa uma linguagem clara e direta sobre os ambientes e os serviços por eles gerados, evitando um excessivo detalhamento técnico dos processos socioambientais envolvidos. Nesse sentido, há uma intenção de facilitar a elaboração de um material eventualmente utilizado pelo gestor do setor, com a esperada clareza e aplicabilidade facilitada.

A consulta da "Matriz de análise do Sistema Ambiental do Porto de Santana – SAPSAN", é imprescindível no presente diagnóstico, já que esta apresenta informações norteadoras para o entendimento do SAPSAN.

Os serviços ecossistêmicos são benefícios que setores da sociedade obtêm a partir de recursos e processos naturais e/ou construídos, que compõem os diferentes ecossistemas de uma unidade ambiental. Atualmente, o conceito de ecossistema pode ser entendido como uma unidade organizada, com elementos vivos e não vivos reunidos em componentes ecológicos (o ambiente natural propriamente dito), econômicos (cadeias de produção e transformação com base nos recursos naturais) e sociais (os atores presentes e/ou usuários desse sistema).

Uma atividade socioeconômica – como a atividade portuária – obtêm benefícios dos serviços ecossistêmicos do ambiente em que se insere, sejam eles de provisão, de suporte, de regulação e/ou de cultura. A navegabilidade oferecida por canais naturais (melhorada pela ação de dragagem) é um exemplo de serviço de suporte ao Porto em ambientes estuarinos com dinâmica de correntes com amplitude adequada. A vegetação das margens fornece o serviço de retenção de sedimentos e contaminantes. Na sua ausência, uma carga excessiva de sedimentos pode incrementar a taxa anual de deposição e a demanda por dragagem (com proporcionais aumentos de custos de operação), além de haver risco de contaminação das águas. A vegetação também tem como função proteger as margens contra erosões e assoreamento.

Outro importante serviço das florestas, neste caso a Floresta de Várzea, está relacionado à sua capacidade de mitigação e adaptação aos impactos das mudanças climáticas. Esses ecossistemas possuem capacidade de armazenamento de CO_2 e posterior transformação e emissão de O_2. As florestas tropicais úmidas (na qual se insere a Floresta de Várzea da Amazônia) são caracterizadas por uma alta taxa de produtividade primária, retendo considerável estoque de carbono, principalmente na sua fase de crescimento, quando as árvores removem grandes quantidades de carbono da atmosfera.

A partir de uma análise dos ambientes existentes no SAPSAN – que integram os ecossistemas com diversos níveis de antropização na área do Porto Organizado e seu

entorno imediato –, elaborou-se uma matriz que sintetiza os benefícios ao Porto e à comunidade local advindos dos serviços destes ambientes (serviços ecossistêmicos). Essa matriz[5] (apresentada no Apêndice B) se vale de termos gerais e explicativos, em que está diretamente relacionada com a figura ilustrativa dos ambientes aos quais se refere por meio dos números que identificam os Sistemas Ambientais que estão descritos na matriz.

Cada ambiente foi devidamente caracterizado e definido quanto aos serviços ecossistêmicos que provê, aos benefícios gerados e aos atores beneficiados. A análise parte dos processos ambientais envolvidos e aponta as principais atividades portuárias que têm a capacidade de causar alterações ou perdas dos serviços, assim como aquelas atividades com potencial para melhoria dos ambientes.

O planejamento e a gestão dessas atividades levam à desejável capacidade de suporte do ambiente frente às atividades antrópicas. Portanto, o conhecimento e a conservação desses serviços ambientais são fundamentais para que as atividades portuárias não ultrapassem o limite da capacidade suporte dos ambientes adjacentes, conforme definido pela Portaria nº 03 (BRASIL, 2014).

No SAPSAN foram identificados vários ambientes naturais preservados e antropizados que fornecem serviços diretamente ao Porto, são eles: (1) Canal de Santana; (2) Baixios do Rio Matapi (foz); (3A) Área Ribeirinha e (3B) Floresta de Várzea; (4) Cais de Atracação; e (5) Área Urbana.

Assim sendo, a Figura 41 apresenta uma visão geral do Porto Organizado de Santana, com a indicação dos serviços ambientais citados anteriormente. Além disso, a Figura 42 mostra o Projeto do Terminal de Minério de Ferro, que em março de 2013 sofreu um desmoronamento destruindo parte das estruturas. Conforme mencionado na seção 2.9, em função do acidente, atualmente o terminal encontra-se sem operações. Já na figura 43 está destacada a área 3B.

Da mesma maneira, vários serviços ambientais têm como beneficiários a comunidade local e os próprios ambientes e sua biodiversidade, além das atividades portuárias. Assim, a manutenção dos serviços ambientais é essencial para a preservação da biodiversidade costeira e marinha. Essa necessidade vem ao encontro das Metas de Aichi de Biodiversidade, definidas por ocasião do Plano Estratégico de Biodiversidade para o período de 2011 a 2020 (ONU, 2010). De acordo com a Resolução nº 06 da Comissão Nacional de Biodiversidade (CONABio), este plano

[5] A matriz foi elaborada com base na metodologia da Avaliação Ecossistêmica do Milênio (UNEP, 2007), amplamente utilizada por vários países para avaliação do estado e capacidade suporte dos ambientes frente às intervenções humanas. Dentre estes países, podem-se citar os integrantes da Comunidade Europeia.

contém um conjunto de metas na forma de objetivos de longo prazo, materializadas em 20 proposições, todas voltadas à redução da perda da biodiversidade em âmbito mundial, das quais o Brasil é signatário, incluindo, entre outros, os serviços ecossistêmicos (CONABIO, 2013).

Assim, com o objetivo de preservar e conservar os serviços ecossistêmicos providos por esses ambientes, o planejamento das atividades e da expansão portuária deve evitar ao máximo a perda dos serviços ambientais, uma vez que eventuais alterações significativas podem se reverter em situações de perdas (econômicas e socioambientais) para o próprio Porto.

Dentre as atividades portuárias de maior impacto a estes ambientes naturais, e, consequentemente, a seus serviços, estão os processos de dragagem (alterando balanços hídricos e sedimentares), aterramentos e alteração dos fragmentos florestais, tráfego de embarcações (ruído, contaminação, *swash* etc.), geração de resíduos sólidos e líquidos e o trânsito terrestre nas vias de acesso ao Porto.

Além desses ambientes naturais, as áreas antropizadas são também importantes para o funcionamento do Porto, com destaque para os cais de atracação e para as áreas retroportuárias. Esses ambientes construídos também devem ser conservados, e um sistema de gestão ambiental deve, idealmente, manter de forma sustentável os serviços disponibilizados por ecossistemas/ambientes, independentemente de seu nível de antropização. Devem-se compatibilizar as atividades portuárias com as zonas urbanas próximas, para garantir a segurança e o bem-estar de seus habitantes, e também com as atividades da população que vive próxima ao Porto, como o transporte náutico. Tal via de manutenção ativa deve definir o caminho, ou *roadmap*, para um sistema portuário produtivo, eficaz e com adequação ambiental.



Figura 36 – Área do entorno do Porto Organizado de Santana com indicação dos Sistemas Ambientais e a Poligonal
Fonte: Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

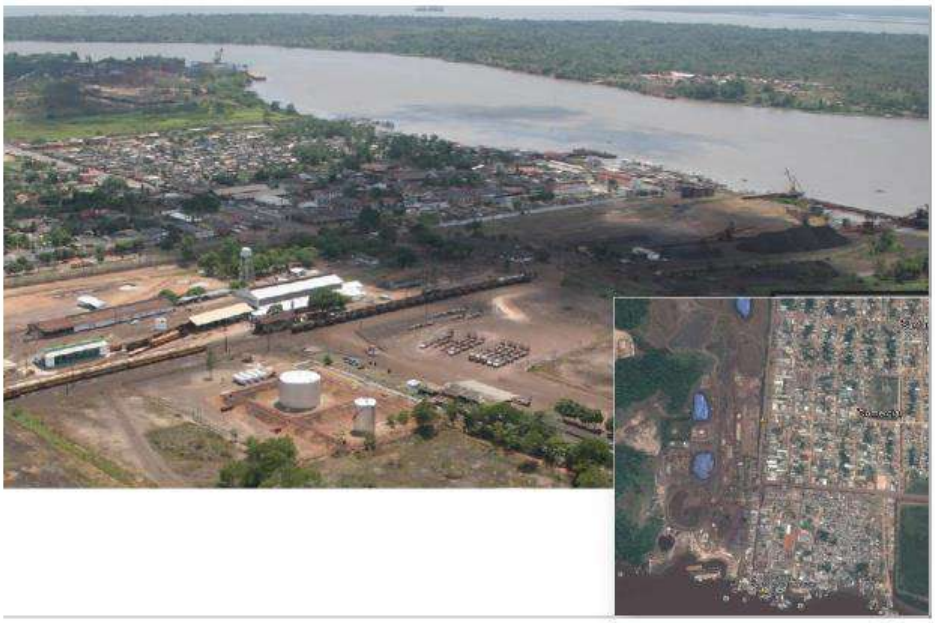


Figura 37 – Destaque da Área 5 (Projeto Terminal Minério de Ferro)
Fonte: Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)



Figura 38 – Ilha de Santana atualmente – Área 3B – (Projeto Terminal de Granéis Sólidos)
Fonte: Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)



Figura 39 – Destaque da Ilha de Santana atualmente
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA (2018).



Figura 40 – Destaque dos potenciais conflitos de navegação do Porto com a atividade náutica dos residentes locais (riscos para: segurança, natureza e atividades portuárias)
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA (2015).

2.15.1.2. Áreas de restrição ambiental

A seguir, são apresentadas as áreas localizadas no Porto de Santana e no seu entorno que devem ser protegidas segundo a legislação ambiental brasileira. O mapa de restrições ambientais encontra-se no

Anexo B deste documento.

Unidades de conservação

A região do Complexo Portuário de Santana, como na maioria dos complexos portuários brasileiros, está inserida em áreas de sensibilidade socioambiental. Neste contexto, as Unidades de Conservação (UC) são áreas de restrição de fundamental importância na análise de diagnóstico ambiental.

As UCs foram instituídas pela Lei nº 9.985 (BRASIL, 2000b), que criou o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), e estabeleceu critérios e normas para criação, implantação e gestão das UCs. Essa Lei define como UCs o espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituídos pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção.

As UCs integrantes do SNUC dividem-se em dois grupos, com características específicas:

- Unidades de proteção integral, cujo objetivo básico é preservar a natureza, sendo admitido apenas o uso indireto dos seus recursos naturais, com exceção dos casos previstos em lei. Fazem parte do grupo de proteção integral as seguintes categorias: Estação Ecológica, Reserva Biológica, Parque, Monumento Natural e Refúgio de Vida Silvestre.
- Unidades de uso sustentável, ou seja, onde se compatibiliza a conservação da natureza com o uso sustentável de parcela dos seus recursos naturais. Fazem parte do grupo de unidades de uso sustentável as seguintes categorias: Área de Proteção Ambiental, Área de Relevante Interesse Ecológico, Floresta Nacional, Reserva Extrativista, Reserva de Fauna, Reserva de Desenvolvimento Sustentável e Reserva Particular do Patrimônio Natural.

À luz do Decreto Presidencial de 16 de julho de 2016, a nova poligonal restringiu as UCs apenas para os entornos de seus limites geográficos, as quais estão listadas na Tabela 43 e representadas no mapa de restrições ambientais do Porto de Santana (Apêndice A).

- Proteção integral:
  - Parque Natural Municipal Arivaldo Barreto.
- Uso sustentável:
  - Área de Proteção Ambiental da Fazendinha (Estadual);
  - Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN) – REVECOM (Federal).

Todas as Unidades de Conservação acima citadas, conforme análise georreferenciada, estão localizadas fora dos limites geográficos da poligonal. Na Tabela 43, são apresentados os instrumentos legais de criação das referidas Unidades de Conservação.

Unidade de Conservação (Jurisdição – Localização)	Instrumento legal
Parque Natural Arivaldo Barreto (Municipal – Macapá)	Lei ordinária nº 1.670 (PMM) de 05/02/2009
Área de Proteção Ambiental Fazendinha (Estadual - Amapá)	Lei nº 873 (AP), de 31/12/2004
Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN) – Revecon (Federal – Amapá)	Portaria 54/98-N (Ibama), de 29 de abril de 1998
Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN) Aldeia Ekinox. (Federal – Amapá)	Portaria nº 91, de 21/11/2000
Área de Proteção Ambiental do Arquipélago do Marajó. (Federal – Pará)	Constituição nº Art.13 §2º, de 05/10/1989
Área de Proteção Ambiental do Rio Curiaú (Estadual – Amapá)	Decreto nº 0431, de 15/09/1998
Reserva Particular do Patrimônio Natural Lote Urbano (Federal – Amapá)	Portaria nº 54-N, de 29/04/1998

Tabela 43 – Lista de Unidades de Conservação
Fonte: Brasil ([2018]a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

As informações georreferenciadas que identificaram as unidades presentes na área do entorno do Porto Organizado têm como fonte o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), e foram disponibilizadas no ano de 2013 (IBAMA, 2013).

A localização das UCs no entorno da nova poligonal pode ser visualizada na Figura 41.



Figura 41 – Localização das Unidades de Conservação
Fonte: Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Comunidades quilombolas

Remanescentes das comunidades de quilombos são definidos pelo art. 2° do Decreto nº 4.887 como: "[...] os grupos étnico-raciais, segundo critérios de autoatribuição, com trajetória histórica própria, dotados de relações territoriais específicas, com presunção de ancestralidade negra relacionada com a resistência à opressão histórica sofrida." (BRASIL, 2003).

O mesmo documento, em seu art. 17, determina que a titulação da propriedade de terras atribuída a essas comunidades "[...] será reconhecida e registrada mediante outorga de título coletivo e pró-indiviso às comunidades a que se refere o art. 2°, caput, com obrigatória inserção de cláusula de inalienabilidade, imprescritibilidade e de impenhorabilidade" (BRASIL, 2003).

Portanto, terras pertencentes às comunidades quilombolas são restritivas a usos referentes à manutenção da cultural local, sendo assim caracterizadas como áreas de restrição.

O conteúdo foi atualizado em relação às informações disponibilizadas no Plano Mestre. No município de Macapá são quatro comunidades identificadas. São elas: Curiau, Mel da Pedreira, Rosa e São José do Mata Fome. No município de Santana, foi identificada a comunidade de São Raimundo do Pirativa. Destaca-se que os dados foram retirados da base de dados georreferenciados mais recente de autoria do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA).

Terras indígenas

A Constituição Federal de 1988, no Artigo 231 (BRASIL, 1988), define que:

> § 1º - São terras tradicionalmente ocupadas pelos índios as por eles habitadas em caráter permanente, as utilizadas para suas atividades produtivas, as imprescindíveis à preservação dos recursos ambientais necessários a seu bem-estar e as necessárias à sua reprodução física e cultural, segundo seus usos, costumes e tradições.
> § 2º - As terras tradicionalmente ocupadas pelos índios destinam-se a sua posse permanente, cabendo-lhes o usufruto exclusivo das riquezas do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes. (BRASIL, 1988).

A Lei nº 6.001 (BRASIL, 1973), que dispõe sobre o Estatuto do Índio, estabelece, no Artigo 20, que:

> [...] em caráter excepcional e por qualquer dos motivos adiante enumerados, poderá a União intervir, se não houver solução alternativa, em área indígena, determinada a providência por decreto do Presidente da República.
> A intervenção poderá ser decretada:
> [...]
> d) para a realização de obras públicas que interessem ao desenvolvimento nacional [...]. (BRASIL, 1973).

Assim, salvo em caráter excepcional, nos casos previstos na Lei nº 6.001/1973, é vedada a intervenção em terra indígena, e todo ato de intervenção deverá ser assistido pelo órgão federal de proteção aos índios, a Fundação Nacional do Índio (Funai). Tendo em vista o exposto, considera-se a terra indígena como área de restrição ambiental.

Na área do Porto Organizado não há ocorrência de terras indígenas, segundo a base de dados georreferenciados da Funai (2011).

Comunidades tradicionais

Segundo o último Plano Mestre, na região do entorno do Porto de Santana, às margens do Rio Amazonas e de outros rios que desembocam em suas águas, existem diversas comunidades ribeirinhas, em virtude da possibilidade de pesca e agricultura, ambas de escala local. Dentre as comunidades ribeirinhas, destacam-se as da Vila da Ilha de Santana, um distrito localizado em frente ao Porto Público de Santana; a Comunidade do Ambrósio, que ocupa a área relativa à orla urbana de Santana, ao lado do Terminal Privativo Zamin Ferrous Sistema Amapá; e, do outro lado do mesmo terminal, localiza-se a Vila do Igarapé do Elesbão – ambiente de várzea, na Foz do Igarapé do Elesbão e do Rio Matapi.

Do mesmo modo, existe uma comunidade ribeirinha na região do Igarapé da Fortaleza, instalada nas proximidades do rio que limita territorialmente os municípios

de Santana e Macapá. A comunidade é a única que possui parte da sua população inserida em uma UC de Uso Sustentável, denominada APA da Fazendinha.

Bens tombados

Segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), o tombamento:

> [...] é um dos dispositivos legais que o Poder Público (Federal, Estadual e Municipal) utiliza para preservar a memória nacional. Ele pode, também, ser definido como o ato administrativo que tem por finalidade proteger, por intermédio da aplicação de leis específicas, bens de valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental e também de valor afetivo para a população, impedindo que venham a ser destruídos ou descaracterizados (IPHAN, 2014b).

A Lista dos Bens Culturais Inscritos nos Livros do Tombo (1938-2018) trata-se do mais atualizado documento que identifica os bens tombados do Brasil. De acordo com essa lista, o município de Santana não tem ocorrência de bens tombados; o município de Macapá, por sua vez, tem como bem tombado a Fortaleza de São José de Macapá, que, entretanto, localiza-se fora da área mapeada (IPHAN, [2018]).

Áreas prioritárias para conservação

A Convenção sobre a Diversidade Biológica (CDB), assinada em 5 de junho de 1992, consiste em um acordo mundial sobre a conservação e o uso sustentável da diversidade biológica. Considerada um marco na legislação internacional:

> [...] a CDB é o que se denomina Convenção-Quadro, ou seja, limita-se a estabelecer objetivos, deixando sob responsabilidade das Partes (países signatários) o modo de implementar a Convenção em seu território e o seu detalhamento, de forma a estabelecer metas específicas, protocolos e programas de trabalho. (MILARÉ, 2013, p. 1557).

Como País signatário, o Brasil deve apoiar ações que venham dotar o governo e a sociedade de informações necessárias para o estabelecimento de prioridades que conduzam à conservação, à utilização sustentável e à repartição de benefícios da diversidade biológica brasileira.

Assim, foram estabelecidas em 2004, e revisadas em 2007, através da Portaria MMA nº 9, as Áreas Prioritárias para a Conservação e Uso Sustentável da Biodiversidade (BRASIL, 2007). Essas áreas estão distribuídas por todos os biomas, incluindo áreas já protegidas por UCs e terras indígenas, e áreas identificadas como importantes para a biodiversidade e com urgência de conservação.

A metodologia para definição e avaliação de cada área incorpora os princípios de planejamento sistemático para a conservação da biodiversidade e seus critérios básicos (representatividade, persistência e vulnerabilidade dos ambientes). A lista

atual é reconhecida pela Portaria MMA nº 9, de 23 de janeiro de 2007, que apresenta as seguintes classes de importância biológica e de priorização de ação:

> [...]
> I - Classes de importância biológica:
> a) extremamente alta;
> b) muito alta;
> c) alta; e
> d) insuficientemente conhecida.
> II - Classes de Prioridade de Ação:
> a) extremamente alta;
> b) muito alta; e
> c) alta. (BRASIL, 2007).

A fim de representar as Áreas Prioritárias, utilizou-se a base de dados do MMA, com dados de 2007 (BRASIL, [2007]). Para o PDZ, foi considerada a classificação de prioridade de ação. Tanto dentro da área do Porto Organizado quanto no seu entorno foi identificada apenas a classe de priorização denominada "alta". A seguir, são descritas as principais características dessas áreas, enquanto a Figura 42, a Figura 43 e a Figura 44 representam a Área Prioritária para conservação, em amarelo, e a área do Porto Organizado de Santana, em contorno amarelo.

Áreas prioritárias para conservação/classe alta:

- Macapá/Santana: tem grau de importância alta com a presença de comunidade quilombola. Entre as ameaças desta área encontram-se desmatamento, carvoeiros e ausência de averbação da reserva legal.



Figura 42 – Área prioritária para conservação – classe alta: Macapá/Santana
Fonte: Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

» Projeto Agroextrativista (PAE) Anauerapucu: além de se caracterizar pelo grau de importância alta, trata-se de uma área de assentamento, onde as principais ameaças são desmatamento, caça predatória, queimadas e ausência de manejo por parte do órgão responsável pelos assentamentos.



Figura 43 – Área prioritária para conservação – classe alta: PAE Anauerapucu
Fonte: Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

» Bacia do Matapi: área de importância alta, e caracteriza-se por ser de proteção do ecossistema savana (cerrado) e de proteção de manancial, sendo que as principais ameaças são desmatamento, carvoeiros e ausência de comitê de bacia. A ação prioritária trata-se do manejo da bacia.



Figura 44 – Área prioritária para conservação – classe alta: Bacia do Matapi
Fonte: Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

» Braço norte do arquipélago da Ilha do Marajó: esta área é reconhecida pelo MMA com importância biológica e prioridade de ação extremamente altas, conforme Portaria MMA nº 9, de 23 de janeiro de 2007. Entre as ameaças estão o derramamento de óleo por parte dos navios, pois contempla dois dos fundeadouros do Porto Organizado.

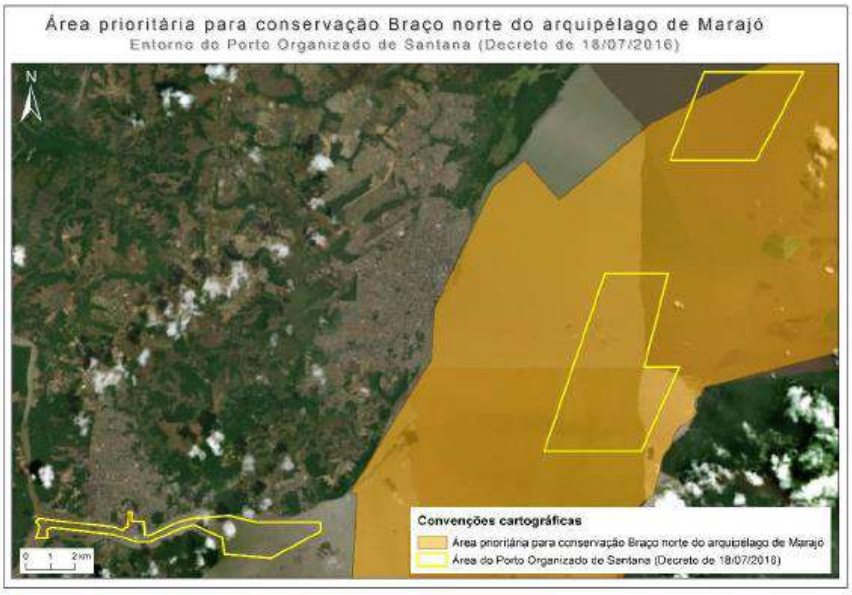


Figura 45 – Área prioritária para conservação Braço Norte e arquipélago do Marajó
Fonte: Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Sítios arqueológicos

Segundo a Lei nº 3.924 (BRASIL 1961),

> Art 2º Consideram-se monumentos arqueológicos ou pré-históricos:
> a) as jazidas de qualquer natureza, origem ou finalidade, que representem testemunhos de cultura dos paleoameríndios do Brasil, tais como sambaquis, montes artificiais ou tesos, poços sepulcrais, jazigos, aterrados, estearias e quaisquer outras não especificadas aqui, mas de significado idêntico a juízo da autoridade competente.
> b) os sítios nos quais se encontram vestígios positivos de ocupação pelos paleoameríndios tais como grutas, lapas e abrigos sob rocha;
> c) os sítios identificados como cemitérios, sepulturas ou locais de pouso prolongado ou de aldeamento, "estações" e "cerâmios", nos quais se encontram vestígios humanos de interesse arqueológico ou paleoetnográfico;
> d) as inscrições rupestres ou locais como sulcos de polimentos de utensílios e outros vestígios de atividade de paleoameríndios.
> Art 3º São proibidos em todo o território nacional, o aproveitamento econômico, a destruição ou mutilação, para qualquer fim, das jazidas arqueológicas ou pré-históricas conhecidas como sambaquis, casqueiros, concheiros, berbigueiras ou semambis, e bem assim dos sítios, inscrições e objetos enumerados nas alíneas *b, c* e *d* do artigo anterior, antes de serem devidamente pesquisados, respeitadas as concessões anteriores e não caducas.
> [...]

> Art 5º Qualquer ato que importe na destruição ou mutilação dos monumentos a que se refere o art. 2º desta lei, será considerado crime contra o Patrimônio Nacional e, como tal, punível de acordo com o disposto nas leis penais. (BRASIL, 1961).

Ante o exposto, monumentos e sítios arqueológicos são considerados locais de restrição ambiental. Em consulta ao *site* do Iphan, constatou-se que o município de Santana tem seis sítios arqueológicos, enquanto o município de Macapá tem 38 (IPHAN, 2014a). A

Sítio	Nome	Descrição
AP00118	Vila Vistosa da Madre de Deus	Ruínas de igreja no alto da colina e de residências de vila da segunda metade do século XXVIII. Situada em meio à mata, apresenta alta densidade de vestígios superficiais de faiança em área de 4 km².
AP00121	-	Sem descrição.
AP00140	AP-MA-24: Ilha do Piauí 01	Sítio arqueológico está localizado próximo do sítio AP-MA-14: Ilha do Piauí no meio da Linha de Transmissão da T-01/2 a T-03/1 (Linha de Transmissão Antiga).
AP00142	AP-MA-23: Ilha do Piauí	O sítio arqueológico está localizado no meio da Linha de Transmissão da T-105/2 a T-105/3. Sítios relacionados: AP-MA-15: Ilha do Piauí
AP00150	Ruínas do Forte do Cumaú	Local da implantação do forte com vestígios de construções fortificadas, já bastante alteradas pela ocupação atual. Próximo à casa, foram observados fragmentos cerâmicos. Acesso por terra e pelo rio (por rampa e atracadouro).
AP00284	-	Sem descrição.

Tabela 44**Erro! Fonte de referência não encontrada.** apresenta os sítios arqueológicos do município de Santana, que estão cadastrados no Iphan.

Sítio	Nome	Descrição
AP00118	Vila Vistosa da Madre de Deus	Ruínas de igreja no alto da colina e de residências de vila da segunda metade do século XXVIII. Situada em meio à mata, apresenta alta densidade de vestígios superficiais de faiança em área de 4 km².
AP00121	-	Sem descrição.
AP00140	AP-MA-24: Ilha do Piauí 01	Sítio arqueológico está localizado próximo do sítio AP-MA-14: Ilha do Piauí no meio da Linha de Transmissão da T-01/2 a T-03/1 (Linha de Transmissão Antiga).
AP00142	AP-MA-23: Ilha do Piauí	O sítio arqueológico está localizado no meio da Linha de Transmissão da T-105/2 a T-105/3. Sítios relacionados: AP-MA-15: Ilha do Piauí
AP00150	Ruínas do Forte do Cumaú	Local da implantação do forte com vestígios de construções fortificadas, já bastante alteradas pela ocupação atual. Próximo à casa, foram observados fragmentos cerâmicos. Acesso por terra e pelo rio (por rampa e atracadouro).
AP00284	-	Sem descrição.

Tabela 44 – Sítios arqueológicos do município de Santana
Fonte: Iphan (2014a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.15.2. Gestão ambiental

No exercício de sua competência de estabelecer políticas e diretrizes para a modernização e o desenvolvimento portuário, a SEP/PR editou a Portaria SEP nº 104 (BRASIL, 2009c), que dispõe sobre a criação e a estruturação do Setor de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho nos portos e terminais marítimos, bem como naqueles outorgados às companhias docas.

Os principais aspectos da estruturação do Setor de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho, estabelecidos pela portaria citada, são assim resumidos:

- Inserção do SGA no organograma institucional, vinculado à presidência do Porto.
- Integração da gestão dos aspectos ambientais e de saúde e segurança no trabalho no âmbito das ações comuns ou inter-relacionadas de prevenção, controle e minimização de impactos (planos de contingência, ações emergenciais, pandemias, resíduos sólidos, efluentes líquidos, fauna sinantrópica nociva etc.).
- Implementação de um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) Integrado, visando garantir níveis de desempenho compatíveis com os padrões de certificação das normas internacionais ISO (do inglês – International Organization for Standardization) e OHSAS (do inglês – Occupational Health and Safety Assessment Series).
- Elaboração de um Plano Anual de Gestão Ambiental, definindo-se, com base em diagnóstico atualizado, um programa de trabalho detalhado composto por projetos, ações e atividades, objetivos e metas, alocação de recursos e cronograma.
- Provisão de uma equipe multidisciplinar com competência sobre as questões ambientais (meios físico, biótico e socioeconômico), e referentes à segurança e saúde no trabalho.
- Capacitação e treinamento.

Como principal benefício dessa ação, tem-se a provisão de uma estrutura mínima de gestão ambiental no próprio Porto para atender às demandas legais, elaborar e implementar suas agendas ambientais, dialogar com órgãos ambientais e com empresas contratadas para a realização de estudos e programas básicos, proceder a articulação e interação com órgãos ambientais, com a Anvisa, com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), com o Ministério Público e com outras instituições. Em decorrência disso, são previstos o aumento do conhecimento do ambiente portuário e da qualidade dos estudos ambientais, a agilidade dos processos de licenciamento e gestão ambiental, a redução de inconformidades legais e multas, a melhoria da qualidade ambiental da área portuária e a redução de riscos à saúde pública e à saúde e à segurança no trabalho portuário.

2.15.2.1. Estrutura, conteúdo e inter-relações

A gestão ambiental é crucial para a operação e o desenvolvimento do Porto, de modo que sua estruturação básica na realidade portuária pode ser vista sob o aspecto organizacional.

A estruturação da gestão ambiental nos portos, prevista na Portaria nº 104 (BRASIL, 2009c), tem dois aspectos essenciais do ponto de vista organizacional: seu vínculo à presidência do Porto e o fato de proporcionar integração das áreas de meio ambiente, saúde e segurança no trabalho.

O vínculo à presidência do Porto visa: (i) assegurar a vontade política necessária à validade das questões ambientais no contexto portuário e à importância de sua gestão; (ii) agregar a questão ambiental aos critérios de tomada de decisões estratégicas de desenvolvimento do Porto, considerando que as variáveis ambientais têm caráter de transversalidade em relação aos demais aspectos da gestão portuária; (iii) agregar à imagem do Porto a promoção da sustentabilidade ambiental; (iv) conferir representatividade às relações interinstitucionais no tratamento ambiental; e (v) permitir maior agilidade na tomada de decisão frente a manifestações externas (órgãos ambientais, outros órgãos públicos, Ministério Público etc.).

A integração das áreas de meio ambiente, saúde e segurança no trabalho visa otimizar recursos e adotar procedimentos comuns ou complementares no tratamento de temas ligados às três áreas, por exemplo:

- Movimentação de produtos perigosos
- Avaliação e gerenciamento de riscos
- Ações emergenciais
- Gerenciamento de resíduos, efluentes e fauna sinantrópica nociva
- Emissões (ar e ruído)
- Vigilância sanitária (prevenção, controle e contingência de pandemias)
- Vigilância agropecuária
- Abastecimento de óleo para embarcações
- Vistorias
- Inspeções subaquáticas.

Normas internacionais da Série ISO 14000 definem a formulação e a montagem de um sistema de gestão ambiental como meio de proceder adequadamente à conformidade legal e de conferir credibilidade à gestão. Trata-se de um sistema organizacional que envolve todas as etapas do ciclo de gestão: planejamento, implantação, monitoramento do processo e de seus resultados, avaliação, correção,

revisão e retroalimentação. Na modelagem do sistema de gestão ambiental, obedecendo aos padrões de referência ISO, devem ser previstos processos e procedimentos que promovam os seguintes resultados de gestão: conformidade legal, integração intraportuária e interinstitucional, e otimização de esforços e recursos.

Como instrumento do sistema de gestão tem-se o sistema de informações ambientais, que deve ser concebido de modo a hospedar e permitir alimentação, atualização, monitoramento, utilização e disponibilização de informações ambientais resultantes de estudos, planos, programas, projetos, ações e atividades que compõem a gestão ambiental.

Outra condição para a organização da gestão ambiental é a provisão de uma equipe multidisciplinar para se responsabilizar por essa gestão. Visando atender todas as esferas de atuação do Porto e às demandas de planejamento, licenciamento, monitoramento, auditoria, emergências e outras, prevê-se a necessidade de profissionais com formação e/ou experiência nas várias disciplinas que envolvem a gestão ambiental.

Uma vez estruturado o setor de gestão integrada de meio ambiente, saúde e segurança no trabalho, o Porto tem condições de atuar nos diferentes âmbitos da gestão:

- Definição de sua Agenda Ambiental Institucional, com adoção de política ambiental própria.
- Planejamento ambiental, ampliando as considerações ambientais no PDZ.
- Regularização ambiental ou o atendimento à LO do Porto e condução dos demais processos de licenciamento (dragagem, infraestrutura, expansão etc.).
- Atendimento a outras conformidades legais, como aquelas decorrentes de normas da Anvisa, do MAPA, da ANTAQ e da Marinha.
- Articulação institucional para harmonização do atendimento às normas e da fluidez dos processos de gestão.
- Planejamento e programação orçamentária e financeira, visando internalizar os custos ambientais e prover recursos para a efetiva implementação da gestão ambiental.
- Realização de estudos de custos e meios de ressarcimento das despesas relacionadas à conformidade legal de meio ambiente, saúde e segurança no trabalho.
- Capacitação e treinamento de suas equipes.
- Definição da Agenda Ambiental Local, instrumento norteador das ações ambientais, em função de um conteúdo temático e das inter-relações institucionais e operacionais envolvidas, com o consequente estabelecimento do Plano Anual de Gestão Ambiental.

2.15.2.2. Estruturação da gestão ambiental no Porto de Santana

Tendo como base o tópico anterior, a atual estruturação da gestão ambiental do Porto de Santana será apresentada a seguir, enfocando: vínculo organizacional à

presidência do Porto; gestão integrada de meio ambiente, saúde e segurança no trabalho; equipe multidisciplinar; SGA; e plano anual de gestão ambiental.

Vínculo organizacional à presidência do Porto

O atual organograma da CDSA conta com uma Divisão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho vinculada à Diretoria Operacional que, por sua vez, está ligada à presidência do Porto, entretanto, foi informado pela CDSA que o organograma será alterado de forma que a Divisão Ambiental ficará diretamente ligada à presidência, de acordo com recomendação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). A Divisão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho subdivide-se em duas seções: Seção de Meio Ambiente e Seção de Segurança no Trabalho.

Gestão Integrada de Meio Ambiente, Saúde e Segurança no Trabalho

A estrutura organizacional da Divisão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho responde pela gestão de meio ambiente, saúde e segurança no trabalho.

Segundo o Regimento Interno da CDSA, a Seção de Meio Ambiente compete:

- Montar um sistema de coleta de dados ambientais definidos por unidade.
- Medir e registrar dados ambientais, como: consumo de água, energia e combustível; geração de resíduos, lixo e despejos; emissões e imissões de poluentes; e consumo de diversos produtos (papel, impressos, plásticos, produtos de limpeza etc.).
- Elaborar relatórios ambientais específicos para áreas críticas (podendo envolver análise de risco).
- Fazer inspeções e definir a política/diretriz ambiental para a empresa *holding*/matriz e demais unidades ambientais.
- Implantar e fazer monitoramento ambiental.
- Elaborar e implantar programas de gestão ambiental.
- Implantar e executar treinamento e conscientização ambiental em diferentes setores e níveis organizacionais.
- Divulgar informações e resultados ambientais para mídia e propaganda.
- Definir e implantar prêmios e concursos ambientais internos e externos.
- Elaborar e divulgar orientações ambientais para fornecedores, consumidores, funcionários e acionistas.
- Emitir relatórios de desempenho ambiental.

Compete à Seção de Segurança no Trabalho:

- Informar os trabalhadores sobre os riscos da sua atividade, bem como as medidas possíveis de eliminação e neutralização desses riscos.

- Executar os procedimentos de segurança e higiene do trabalho e avaliar os resultados alcançados, adequando-os às estratégias utilizadas de maneira a integrar o processo prevencionista em uma planificação, beneficiando o trabalhador.
- Promover debates, encontros, campanhas, seminários, palestras, reuniões, treinamentos e utilizar outros recursos de ordem didática e pedagógica com o objetivo de divulgar as normas de segurança e higiene do trabalho, assuntos técnicos, administrativos e prevencionistas, visando evitar acidentes no trabalho e doenças profissionais.
- Executar as normas de segurança referentes a projetos de construção, ampliação, reforma, arranjos físicos e de fluxos, com vistas à observância das medidas de segurança e higiene do trabalho, inclusive por terceiros.
- Indicar, solicitar e inspecionar equipamentos de proteção contra incêndio, recursos audiovisuais e didáticos e outros materiais considerados indispensáveis de acordo com a legislação vigente, dentro das qualidades e especificações técnicas recomendadas, além de avaliar seu desempenho.
- Orientar as atividades desenvolvidas por empresas contratadas quanto aos procedimentos de segurança e higiene do trabalho previstos na legislação ou constantes em contratos de prestação de serviço.
- Executar as atividades ligadas à segurança e higiene do trabalho utilizando métodos e técnicas científicas, e considerando dispositivos legais e institucionais que objetivem a eliminação, o controle ou a redução permanente dos riscos de acidentes do trabalho e a melhoria das condições do ambiente, a fim de preservar a integridade física e mental dos trabalhadores.
- Levantar e estudar os dados estatísticos de acidentes no trabalho e doenças profissionais, além de calcular a frequência e a gravidade destes para ajustes das ações prevencionistas, normas, regulamentos e outros dispositivos de ordem técnica que permitam a proteção coletiva e individual.
- Articular-se a e colaborar com os setores responsáveis por recursos humanos, fornecendo-lhes resultados de levantamentos técnicos de riscos das áreas e atividades para subsidiar a adoção de medidas de prevenção.
- Informar os trabalhadores e o empregador sobre as atividades insalubres, perigosas e penosas existentes na empresa, seus riscos específicos, bem como as medidas e alternativas de eliminação ou neutralização dos mesmos.
- Avaliar as condições ambientais de trabalho e emitir um parecer técnico que subsidie o planejamento e a organização do trabalho de forma segura para o trabalhador.

Equipe multidisciplinar

A equipe de Gestão Ambiental, Saúde e Segurança no Trabalho deve ser dimensionada e capacitada em função das necessidades de sua atuação.

Mesmo seguindo uma política de terceirização de elaboração de estudos e execução de programas ambientais decorrentes de condicionantes de licenças ambientais sob responsabilidade da CDSA, é necessária a estruturação da Divisão

Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho, para cumprir funções não delegáveis, por exemplo:

- Representação da CDSA nos processos de licenciamento ambiental.
- Planejamento e execução dos processos de licitação de serviços ambientais.
- Orientação, supervisão e fiscalização da gestão ambiental de arrendatários.
- Articulação e coordenação institucional dentro da CDSA e representação da CDSA em colegiados e grupos de trabalho de discussão de iniciativas normativas em nível federal, estadual e municipal.
- Representação da CDSA perante comunidades tradicionais e organizações não governamentais, visando à harmonização do uso da água e do solo nas áreas de influência da atividade portuária.
- Representação da CDSA frente a demandas do Ministério Público e demais órgãos governamentais, sobre questões ambientais atinentes à atividade portuária.
- Monitoramento da qualidade ambiental nas áreas de influência da atividade portuária.
- Adoção de medidas cabíveis de prevenção, controle e mitigação de impactos ambientais negativos.
- Implementação de acordos e convenções internacionais relacionados a meio ambiente, segurança e vigilância sanitária.
- Capacidade de discussão técnica com empresas terceirizadas responsáveis pela execução de programas ambientais.
- Capacidade de discussão técnica com representantes dos órgãos ambientais e outros intervenientes (Anvisa, Vigiagro/MAPA, Iphan, Receita Federal, secretarias estaduais, prefeitura e outros) sobre assuntos atinentes ao controle ambiental de atividades portuárias.

A equipe multidisciplinar deve contemplar profissionais capacitados para a gestão nas seguintes áreas de atuação e possíveis áreas de formação acadêmica:

- Meio físico: Engenharia Ambiental, Engenharia Civil e Geologia.
- Meio biótico: Biologia e Ecologia.
- Meio socioeconômico: Geografia, Economia, História, Arqueologia, Sociologia e Arquitetura e Urbanismo.
- Saúde no trabalho: Medicina do Trabalho, Medicina Sanitária, Engenharia Sanitária, Saúde Pública e Saúde do Trabalho (nível técnico);
- Segurança no trabalho: Engenharia de Segurança e Segurança do Trabalho (nível técnico)
- Gestão/legislação: especialização em Gestão Ambiental e Direito Ambiental.

Atualmente, a chefia da divisão está a cargo de um assessor em Gestão Ambiental e as respectivas seções, subordinadas a estas chefias, são conduzidas por profissionais especializados e concursados conforme:

- Seção de Segurança no Trabalho: conta com uma graduanda em Administração Geral, com nível técnico em Segurança no Trabalho e especialização em Engenharia de Segurança no Trabalho.
- Seção de Meio Ambiente: é coordenada por um engenheiro florestal, especializado em Auditoria e Perícia Ambiental.

Esses profissionais exercem múltiplas atividades, que compreendem o atendimento às licenças ambientais e outros aspectos gerenciais.

Sistema de Gestão Ambiental

A gestão ambiental do Porto de Santana não segue a norma de referência para estruturação de Sistema de Gestão Ambiental, Norma Brasileira (NBR) ISO 14001 (ABNT, 2004). Contudo, o Porto:

- Possui ações operacionais e sistemas de controle implementados para assegurar o desempenho ambiental de suas atividades.
- Possui sistemas de verificação, monitoramento e avaliação de seu desempenho ambiental, com vistas à adoção de ações corretivas e preventivas.
- Mantém um registro, organizado na forma de banco de dados, das informações ambientais levantadas na sua área de influência.

Em relação à articulação institucional, por parte da CDSA, das questões ambientais e sociais, destacam-se as instituições intervenientes listadas na Tabela 45.

Instituição	Área de Atuação Ambiental	Interface com as Atividades Portuárias
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama)	Execução da política ambiental federal.	– Licenciamento ambiental. – Fiscalização ambiental.
Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio)	Unidades de Conservação (UC) federais.	– Restrições de ocupação e uso do solo.
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan)	Preservação do patrimônio histórico, artístico, cultural e arqueológico.	– Licenciamento ambiental. – Restrições e oportunidades para revitalização portuária.
Marinha	Navegação marítima (água de lastro, resíduos de navegação e inspeções nas embarcações).	– Autorizações e documentações para trânsito marítimo. – Vistorias às embarcações.
Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA)	Vigilância agropecuária.	– Gerenciamento de resíduos de risco à saúde agropecuária.
Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa)	Vigilância sanitária.	– Resíduos sólidos, efluentes líquidos e fauna sinantrópica nociva. – Condições sanitárias de instalações.
Polícia Federal	Fiscalização e combate ao contrabando.	– Fiscalização e combate ao comércio ilegal de resíduos perigosos e inertes.
Tribunal de Contas da União (TCU) e do Estado	Auditoria de processos de licitação de entidades públicas federais, e respectivos contratos e convênios.	– Contratação de serviços e estudos ambientais com recursos federais.
Ministério Público (Federal e Estadual)	Fiscalização da aplicação da lei.	– Licenciamento ambiental.
Receita Federal	Fiscalização alfandegária e controle de cargas em perdimento.	– Destinação de cargas em perdimento (passivo ambiental)

Instituição	Área de Atuação Ambiental	Interface com as Atividades Portuárias
Secretaria do Patrimônio da União (SPU)	Destinação de uso de terrenos e instalações da União.	– Revitalização do Porto; relação porto-cidade.
Secretaria de Estado de Meio Ambiente (SEMA)	Formular e executar as políticas: de meio ambiente, de recursos hídricos, florestal, cartográfica, agrária-fundiária, de controle da erosão e de saneamento ambiental.	– Proteção, conservação e recuperação do meio ambiente. – Métodos e padrões de avaliação da qualidade ambiental. – Planejamento, execução e controle de projetos especiais e obras relativas ao meio ambiente. – Atualização do sistema.
Instituto de Meio Ambiente e Ordenamento Territorial (IMAP)	Execução da política ambiental no âmbito de competência estadual.	– Licenciamento ambiental – Fiscalização ambiental.
Instituto de Pesquisas Científicas e Tecnológicas do Estado do Amapá (IEPA)	Promoção e divulgação de conhecimentos científicos e tecnológicos para a conservação do meio ambiente e do desenvolvimento dos recursos naturais.	– Diagnósticos ambientais.
Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Agricultura, Pesca, Turismo e Desenvolvimento Econômico	Execução da política ambiental no âmbito de competência municipal.	– Licenciamento ambiental. – Fiscalização ambiental.
Prefeitura Municipal de Santana	Ordenamento territorial Tráfego urbano.	– Uso e ocupação do solo. – Relação PDZ e Plano Diretor Urbano. – Conflitos de tráfego e segregação.
Organizações Não Governamentais (ONG)	Defesa do meio ambiente. Defesa de comunidades tradicionais. Defesa da população.	– Licenciamento ambiental. – Impactos ambientais da operação portuária.
Comunidades tradicionais (pescadores, comunidades indígenas)	Atividades econômicas e sociais.	– Uso compartilhado de território na área de influência do Porto. – Conflitos entre atividades.
Comunidade em geral	Atividades econômicas e sociais.	– Uso compartilhado de território na área de influência do Porto. – Conflitos entre atividades.

Tabela 45 – Principais Instituições intervenientes na gestão ambiental, áreas de atuação ambiental e interface com as atividades do Porto de Santana
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Plano Anual de Gestão Ambiental

Ainda que não possua um Plano Anual de Gestão Ambiental, a CDSA dispõe de um Plano de Gestão Ambiental visando atender às exigências da legislação ambiental vigente e conscientizar seus colaboradores e visitantes da importância da preservação e conservação do meio ambiente. Nesse sentido, são desenvolvidos os seguintes programas:

- Monitoramento dos Recursos Hídricos
- Controle de Pragas
- Plano de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos (PGRS)
- Monitoramento das Atividades Exercidas por Terceiros.

A CDSA ainda não desenvolve programas ambientais voluntários. Contudo, destaca-se que, em 2014, foi desenvolvido pelo setor de Responsabilidade Social o projeto "CDSA de mãos dadas com o esporte e a educação", cujo objetivo é levar esporte e educação para crianças de famílias de baixa renda residentes próximos à área do Porto (CDSA, 2014).

2.15.2.3. Programas ambientais executados pela CDSA

A CDSA executa os programas de monitoramentos ambientais listados na Tabela 46.

Programas	Resumo	Principais pontos de coleta / local
Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS)	O Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS) da CDSA atende à condicionante da Licença de Operação (LO) SEMA/IMAP nº 262/2017. O plano consiste em: – Diagnosticar os resíduos sólidos gerados na CDSA. – Classificar e promover correto destino final por empresa especializada. – Oferecer educação ambiental, tendo como foco os prejuízos ambientais que a destinação inadequada do "lixo" pode produzir para os recursos naturais e para a saúde da população.	Prédios administrativos, armazém, guaritas, alojamentos, prédio operacional e balança.
Programa de monitoramento das águas superficiais e subterrâneas	Programa que atende as Licenças de Operação (LO) SEMA/IMAP nº 262/2017 e nº 0026/2015 onde são avaliadas, no período quadrimestral, as águas superficiais (rio conforme pontos pré-determinados) e subterrâneas (poços piezômetros) conforme parâmetros exigidos nas licenças para análise da qualidade da água exposta ao empreendimento da CDSA.	O monitoramento das águas ocorre conforme abaixo, dependendo do objetivo do controle: – Efluente de descarte do Porto -0º3'42,52''S e 51º9'58,52''O. – Poço de monitoramento (pátio de minério) - – 0º3'34,36''S e 51º9'56,54''O. – Montante do Porto - – 0º3'39,61''S e 51º10'20,84''O. – Jusante do Porto - – 0º3'46,87''S e 51º9'50,02''O .
Programa de monitoramento da qualidade da água potável	Programa que atende pedido da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) conforme RDC nº 72 de 29/12/2009, art. 97, II – Potabilidade da água ofertada na Administração Portuária. Tal programa é realizado	Poço na área da empresa Amcel Cisterna na área da empresa Amcel Caixa d'água do Prédio Administrativo CDSA Caixa d'água do Prédio Operacional CDSA Ponto de oferta de água na copa do prédio Administrativo

Programas	Resumo	Principais pontos de coleta / local
	mensalmente na CDSA.	Ponto de oferta de água na copa do prédio Operacional Ponto de oferta de água para navios no píer 01
Programa de Combate a Fauna Sinantrópica Nociva	Programa que atende pedido da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) conforme RDC nº. 72, de 29/12/2009, seção VII - Realiza o controle e combate às espécies sinantrópicas nocivas à saúde. São realizados mensalmente na área da CDSA as ações de dedetização, descupinização e desratização, conforme Programa integrado de Controle e Monitoramento da Fauna Sinantrópica Nociva da empresa.	Em toda área da CDSA
Cadastro técnico federal de atividades potencialmente poluidoras e utilizadoras de recursos ambientais	É o registro no Ibama obrigatório para pessoas físicas e jurídicas que realizam atividades da Tabela CTF/APP, ou seja, que, em razão de lei ou regulamento, são passiveis de controle ambiental. Entre estas atividades estão: Categoria: transportes, terminais, depósitos e comércios. Código: 18-3 Descrição do código: Marina, portos e aeroportos. TCFA: sim. Para Cadastro técnico é pago uma taxa trimestralmente ao Ibama no valor de R$ 1.159,35 (valor atualizado pela lei nº 13196, de 1º de dezembro de 2015).	CDSA

Tabela 46 – Programas de monitoramentos ambientais
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.15.3. Licenciamento ambiental

A seguir, apresenta-se a descrição da situação do licenciamento ambiental do Porto de Santana e dos terminais arrendados dentro da área do Porto.

2.15.3.1. Licenças ambientais do Porto de Santana

O Porto de Santana detém LO para atividades em geral (LO nº 262/2017) e para atividades auxiliares (dragagem de manutenção) à navegação hidroviária (LO nº 0026/2015). O órgão licenciador é o Instituto do Meio Ambiente e de Ordenamento Territorial (IMAP), vinculado à Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Amapá.

A LO nº 262/2017 (AMAPÁ, 2017) é composta por condicionantes gerais e específicas que constituem o objeto da conformidade legal da operação do Porto. Os programas ambientais contínuos estão apresentados a seguir:

- Manutenção periódica nas canaletas de drenagem a fim de evitar acúmulo de material e manter sua funcionalidade.
- Monitoramento ambiental das águas superficiais e subterrâneas.
- Gestão de resíduos.

Complementarmente, em relação às questões de prevenção e atendimento a emergências, os seguintes planos foram elaborados pela CDSA:

- Plano de Área (PA)
- Plano de Ajuda Mútua (PAM)
- Plano de Emergência Individual (PEI)
- Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA).

A fim de atender às exigências do IMAP referentes à renovação da LO da obra de dragagem, a CDSA elaborou, em agosto de 2014, o Estudo de Plano de Dragagem. Em 3 de março de 2015 foi emitida a LO nº 0026/2015 (AMAPÁ, 2015), que demanda condicionantes específicas, dentre as quais se destacam:

- A CDSA fica obrigada a respeitar a periodicidade de entrega de quaisquer relatórios aqui estipulados mesmo durante o processo de renovação da referida licença.
- A CDSA deverá executar os serviços, obedecendo às especificações já definidas no Plano de Dragagem que é parte integrante do processo (períodos de realização de dragagem, volume de retirada mensal, disposição final do material dragado, parâmetros de análise de sedimentos e de água), e quaisquer alterações somente poderão ser realizadas se precedidas de anuência do IMAP.
- A CDSA deverá apresentar um relatório integrado de monitoramento ambiental contemplando caracterização granulométrica e química do material dragado, monitoramento ambiental das águas superficiais, relatório técnico de execução da dragagem (a ser entregue em março, junho, setembro e dezembro de cada ano); apresentar um Relatório de Monitoramento da Morfologia de Fundo (prazo: março de 2016, 2017 e 2018); apresentar uma proposta de realização de estudo de modelagem matemática da dispersão da pluma de sedimentos descartados e do transporte de fundo; e apresentar um Relatório de Evolução da Linha de Costa (para os anos 2012, 2013, 2014 e 2015).

A Tabela 47 apresenta as informações das licenças e autorizações ambientais emitidas pelo IMAP para empreendimentos e atividades do Porto de Santana.

Processo	Licença	Empreendimento/atividade	Emissão	Vencimento	Situação atual
32000-0392/2003	LO nº 262/2017 IMAP/SEMA	Atividade Portuária - movimentação de carga geral e atividades auxiliares (atracação de navios e balsas com carga e descarga de produtos), estrutura de apoio tanto fixa quanto móvel, áreas de armazenamento de contêineres, pátios de estocagem de minérios e oficina mecânica.	17/10/2017	17/10/2023	Vigente
32000-1086/2008	LO nº 0026/2015 IMAP/SEMA	Execução de Serviços de Dragagem de até 2.440,82 m³ de sedimento mensal, para manutenção do canal de navegação do Porto da CDSA.	03/03/2015	03/03/2018	Em processo de renovação

Tabela 47 – Informações das licenças ambientais para empreendimentos e atividades do Porto de Santana
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.15.3.2. Licenças ambientais dos arrendatários do Porto de Santana

A Tabela 48 apresenta informações referentes às licenças ambientais dos arrendatários do Porto.

Empresa	Licença	Empreendimento/ atividade	Emissão	Vencimento	Situação atual
Companhia Norte de Navegação e Portos (Cianport)	LO nº 0221/2015 - IMAP/SEMA	Executar a atividade de operação de terminal com movimentação, armazenamento e atividade compreende três silos com capacidade para 18.000 toneladas cada, sistemas de correias transportadoras com capacidade para 1.500 ton./hora e sistema de carga/descarga de barcaças com capacidade para 800 ton./horas.	09/11/2015	09/11/2021	Vigente
Caramuru Alimentos S.A.	LO nº 0243/2017 IMAP/SEMA	Exercer a atividade de desembarque, armazenamento, embarque e exportação de grãos, localizadas no Porto Organizado de Santana.	17/10/2017	17/10/2022	Vigente
Amapá Florestal e Celulose S.A. (Amcel)	LO nº 0259/2015 IMAP/SEMA	Atividade de produção de cavacos de madeira, com a utilização das espécies pinus e *Eucalyptus spp*; armazenamento	31/12/2015	31/12/2021	Vigente

Empresa	Licença	Empreendimento/ atividade	Emissão	Vencimento	Situação atual
		temporário de resíduos sólidos industriais, inclusive de classe I, em galpão apropriado; embarque e transporte de cavaco e resíduos de madeira (biomassa) de *Pinus*, *Eucalyptus* e *Acácias sp*, por via fluvial com utilização de balsa e navios a partir do porto da CDSA, e por via terrestre com a utilização de caçambas.			

Tabela 48 – Informações das licenças ambientais dos arrendatários do Porto de Santana
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.15.3.3. Licenças ambientais – outros contratos

Empresa	Licença	Empreendimento/ atividade	Emissão	Vencimento	Situação atual
SOREIDOM Brasil Ltda.	LO nº 0092/2016 IMAP/SEMA.	Funcionamento de uma usina de moagem e beneficiamento de trigo e armazenamento de grãos.	30/05/2017	30/05/2023	Vigente
Ipiranga Produtos de petróleo S.A.	Licença Operação nº 0579/2016 IMAP/SEMA.	Transbordo de Combustível e Produtos de Petróleo entre navios e balsas, na área do pier do Porto da CDSA.	09/12/2016	09/12/2022	Vigente
EXTERMINIO – Dedetizadora Acon Ltda. - EPP	LO nº 0274/2016 IMAP/SEMA	Empresa para execução de serviço de limpeza de caixas d'águas.	26/07/2016	26/07/2020	Vigente
AGROQUALITY – Agroquality Romar Ltda. - EPP	LO nº 155/2017 IMAP/SEMA	Empresa para execução de serviço de dedetização e combate a vetores.	19/12/2017	19/12/2022.	Vigente

Tabela 49 – Informações das licenças ambientais -outros contratos do Porto de Santana
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.16. SEGURANÇA

A Organização Marítima Internacional (IMO), segundo seu documento básico, é responsável por "prover mecanismos de cooperação entre governos [...]; que encorajem e facilitem a adoção geral dos mais elevados e exequíveis níveis de segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controle da poluição causada pelas embarcações; [...]" (IMO, 2010).

Em virtude dos ataques terroristas aos Estados Unidos em 11 de setembro de 2001, a IMO editou novas medidas de segurança a serem adotadas pelos países signatários à organização. O Brasil, desde 1963 e, por intermédio da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), determinou que as instalações portuárias nacionais realizassem uma avaliação de segurança e subsequentemente elaborassem Planos de Segurança Pública Portuária.

O Plano de Segurança Pública Portuária (PSPP) possui caráter confidencial e este PDZ se aterá rigorosa e unicamente aos itens exigidos pela Portaria SEP 003/2014.

2.16.1. International Ship and Port Facility Security – ISPS Code

O Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code – do inglês International Ship and Port Facility Security) é uma das medidas adotadas pela IMO com o objetivo de aumentar a segurança portuária a nível internacional.

Existem, atualmente, duas instalações portuárias passíveis de certificação dentro da área do Porto Organizado de Santana. São elas: a CDSA e o TUP Zamin Ferrous. Futuramente, o TUP Cianport também terá de buscar a certificação.

O Porto Organizado de Santana realizou seu primeiro Plano de Segurança Pública Portuária no ano de 2004 e obteve aprovação comprovada pela Declaração de Cumprimento (DC) nº 043/2005. Isso o adequou formalmente às diretrizes de certificação ISPS Code pelo período de cinco anos, a partir de 28 de janeiro de 2005. Esse plano passou por revisão no ano de 2012, após uma auditoria da CONPORTOS.

Apesar da validade inicial da DC 043/2005 de cinco anos ela vem sendo prorrogada e continua válida até o dia 31 de dezembro de 2018. A última prorrogação foi publicada no Diário Oficial da União nº 212, de 2017.

Foram atualizados o Estudo de Avaliação de Risco, em janeiro de 2018, e o Plano de Segurança Pública Portuária, em fevereiro de 2018. A CDSA aguarda o agendamento da CONPORTOS e da CESPORTOS para a Auditoria.

Instalação portuária	Declaração de Cumprimento (DC)	Data de concessão da DC	Validade da DC
Porto Público	043/2005	28/01/2005	5 anos
Zamin Ferrous	O alfandegamento não foi anulado, porém está suspenso.		

Tabela 50 – ISPS Code das instalações portuárias na área do Porto Organizado – Dados DC
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A instalação portuária atualmente utilizada pela Zamin Ferrous foi inicialmente certificada à empresa Indústria e Comércio de Minérios S.A. (ICOMI). Porém, com a transferência de administração da localidade, a DC foi cancelada e a Zamin busca nova certificação.

2.16.2. Segurança patrimonial

O perímetro de cercamento do Porto de Santana não contempla toda a área delimitada pela poligonal, mas coincide com sua área alfandegada e totaliza aproximadamente 74.924 m². Essa área possui dois portões de acesso, que são controlados pela Guarda Portuária.

A Guarda Portuária é composta por 22 guardas portuários e quatro inspetores, admitidos por meio de concurso público. Eles não dispõem de nenhuma viatura terrestre ou armamento, contudo estes itens estão em processo de compra.

A viatura náutica de que dispõe a Guarda Portuária possui capacidade para oito ocupantes e é de modelo Parú. Além disso, possui motor de propulsão com potência de 115HP MERCURY. A Figura 46 ilustra a viatura.



Figura 46 – Viatura Náutica da Guarda Portuária
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA (2015).

Os guardas e inspetores controlam e monitoram a área por meio de 16 câmeras estrategicamente espalhadas pela área do Porto, as quais disponibilizam suas imagens em monitores no Centro de Controle e Monitoramento (CCOM).

A admissão de visitantes, prestadores de serviços e fornecedores na área controlada e restrita se dá por meio de cadastramento prévio, com apresentação do documento de identificação. Porém, os portões ainda não contam com detectores de metais.

Para comunicação, a Guarda Portuária conta com dez rádios móveis e dois fixos na central. Há, ainda, mais um rádio fixo na viatura náutica. Os rádios comunicadores são do modelo Motorola PRO5150.

2.16.3. Programas de segurança e saúde ocupacional

Esta seção visa descrever e ilustrar os eventos e programas relacionados à Segurança e Saúde Ocupacional ocorridos recentemente.

Diálogo de Segurança

O Diálogo de Segurança é realizado semanalmente, com todos os colaboradores, coordenado pela Seção de Segurança do Trabalho. O evento é também organizado pelos responsáveis da segurança do trabalho de outras empresas com seus respectivos colaboradores. O público participante são trabalhadores das mais diversas áreas de escritório, serviços gerais, estivadores, arrumadores etc., com participação expressiva dos colaboradores.



Diálogo de Segurança com colaboradores da CDSA



Diálogo de Segurança com empresas terceirizadas

Figura 47 – Fotos referentes à segurança do trabalho
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA (2018).

Inspeções de Segurança

As inspeções são realizadas de forma rotineira, programada e aleatórias, podendo ser geral ou especifica. São realizadas pela Seção de Segurança do Trabalho em conjunto com a Seção de Meio Ambiente e Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA).



Figura 48 – Fotos das inspeções nas áreas do Porto Organizado
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA (2018).

Semana Interna de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (SIPATP)

A Semana Interna de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (SIPATP) é realizada anualmente, pela CDSA, de forma integrada com OGMO e empresas operadoras do Porto com o objetivo conscientizar os empregados sobre a saúde e segurança no trabalho além da prevenção de acidentes.



Figura 49 – Fotos da Semana Interna de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA (2018).

2.17. ACESSOS INTERNOS DO PORTO

2.17.1. Vias de circulação rodoviária

Vias de circulação interna rodoviária são todas aquelas inseridas na poligonal do Porto Organizado. Porém, serão descritas neste item as vias utilizadas atualmente para o interesse portuário.

O Porto Organizado de Santana possui operacionalmente três portões de acesso utilizados para fins distintos, os quais são chamados de G1, G3 e G6. Para acessar o Porto os veículos necessitam passar por uma dessas três portarias de acesso existentes, nas quais são realizados os controles de entrada e de saída, tanto de pessoas e veículos (de carga e de passeio) quanto de máquinas e equipamentos. O controle dessas portarias é de responsabilidade da guarda portuária, a qual executa os procedimentos de conferência documental para liberação dos acessos.

O portão G1, construído entre 2016 e 2017, é o principal acesso ao Porto e, por meio dele, transitam contêineres, trabalhadores e visitantes. O portão G3, utilizado para receber equipamentos e carga pesada armazenada nos pátios, principalmente minério de ferro, está desativado em função do nível de urbanização que atingiu a área. O portão G6 localiza-se na área que foi devolvida pela empresa Amcel e é utilizado para receber equipamentos e caçambas com minério de ferro, e também é rota de saída de granéis vegetais da empresa SOREIDOM, quando há navio no píer. Os três portões do Porto – G1, G3 (desativado) e G6 –, assim como o acesso G2 (passagem restrita à funcionários da sede do Porto), e as guaritas G4 e G5 são mostrados na Figura 50.



Figura 50 – Localização dos Portos de Acessos e Guaritas – vista aérea
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Os acessos aos portões G1, G3 e G6 não possuem pavimentação, estando em leito natural. O pátio de contêineres foi executado com pavimento rígido e está em bom estado de conservação. A Figura 51, a Figura 52 e a Figura 53 mostram, em destaque, os Portões de acesso ao Porto de Santana.



Figura 51 – Vias de acesso ao Porto de Santana – Portão G1
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA (2018).



Figura 52 – Vias de acesso ao Porto de Santana – Portão G3
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA (2018).



Figura 53 – Vias de acesso ao Porto de Santana – Portão G6
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA (2018).

Todas as vias internas são estreitas e o tráfego de caminhões não pode ser considerado confortável também em virtude dos diminutos raios de curva. A velocidade máxima permitida é de 20 km/h e todas as seções possuem duplo sentido. O sistema de drenagem também é considerado inadequado, visto que, em ocasiões de chuva, a lama geralmente toma conta do pavimento.

Uma balança rodoviária com capacidade de 80 toneladas está exibida na Figura 54. O estacionamento para veículos dos servidores da CDSA funciona logo em frente ao Portão G2, ao lado do galpão operacional de equipamentos.



Figura 54 – Balança rodoviária
Fonte: Imagem fornecida pela CSDA (2018).

2.17.2. Vias de circulação ferroviária

O Porto de Santana não dispõe de nenhuma via de circulação ferroviária interna.

2.18. ACESSOS TERRESTRES

2.18.1. Acessos rodoviários

As principais rodovias que fazem ligação entre o Porto de Santana e sua hinterlândia são: a Rodovia Federal BR-210, que possui trechos coincidentes com a BR-156; a Rodovia Estadual conhecida como Duca Serra; e a Rodovia AP-070, visto que, por ela, passará a ser escoada parte da produção de soja do estado do Amapá para o Porto de Santana. A Figura 55 apresenta o mapa multimodal do estado do Amapá, no qual as linhas de cor vermelha representam o modal rodoviário.

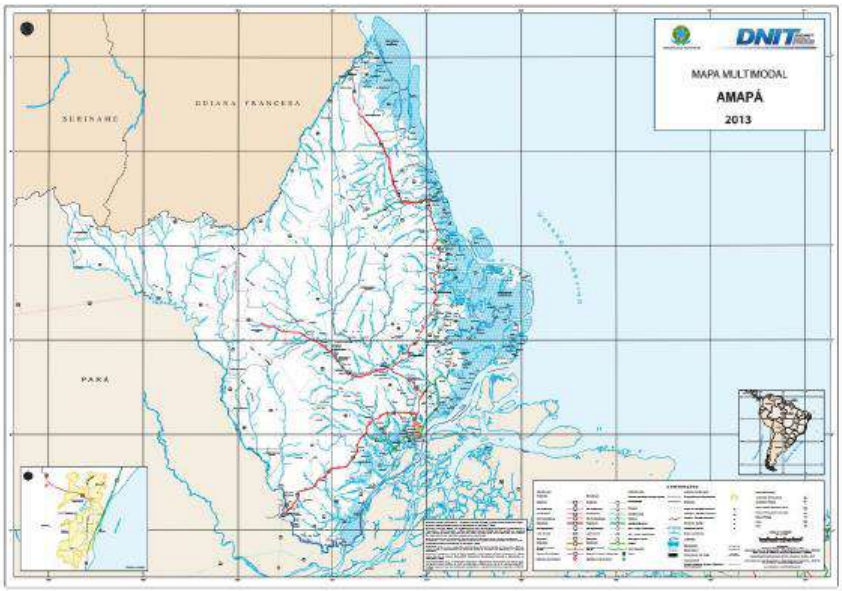


Figura 55 – Mapa Rodoviário do estado do Amapá
Fonte: DNIT (2013).

O Plano Mestre do Porto de Santana (BRASIL, 2017) analisou as principais rodovias da hinterlândia. Assim, para uma melhor caracterização do estado das rodovias, com relação à BR-210, considerou-se, no referido documento, a divisão em dois segmentos:

- Trecho 1: considera a extensão do Km 0 até o Km 35, localizando-se em uma região mais urbanizada do município de Macapá;
- Trecho 2: segue a partir do Km 35 até o Km 25,8 e situa-se em uma região com pouca urbanização.

Da mesma forma, a Rodovia Duca Serra possui segmentos em áreas menos e mais urbanizadas e, portanto, foi dividida em dois trechos nesta análise. O segmento menos urbanizado, que se estende do entroncamento com a AP-010 até o entroncamento com a BR-210 foi o objeto da análise apresentada em seguida. O trecho mais urbanizado, que vai do mesmo entroncamento até a Avenida Santana, foi posteriormente analisado, na seção Análise do Entorno Portuário.

Na Figura 56 são apresentas as vias rodoviárias da hinterlândia do Complexo Portuário de Santana.



Figura 56 – Localização das rodovias da hinterlândia do Porto de Santana
Fonte: Brasil (2017) e Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A Tabela 51 apresenta as características predominantes das vias estudadas na hinterlândia, referentes ao tipo de pavimento, à quantidade de faixas existentes (somando-se os dois sentidos, quando aplicável), à presença de acostamentos – e se ele se apresenta em ambos os sentidos da via ou em apenas um – e à velocidade máxima permitida. Para o parâmetro velocidade máxima permitida, cabe salientar que esta pode variar significativamente ao longo da via, sendo reduzida, por exemplo, em trechos urbanos e/ou não pavimentados

Características das vias da hinterlândia						
Via rodoviária	Pavimento	Faixas	Sentido	Divisão central	Acostamento	Velocidade máxima permitida (km/h)
BR-210 (Trecho 1)	Asfáltico	4	Duplo	Sim	Não	40
BR-210 (Trecho 2)	Asfáltico	2	Duplo	Não	Sim	80
AP-070	Asfáltico	2	Duplo	Não	Sim	40
Rod. Duca Serra	Asfáltico	2	Duplo	Não	Sim	80

Tabela 51 – Características das vias da hinterlândia
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Na Tabela 52 encontram-se as condições da infraestrutura viária predominante nas vias da hinterlândia, que dizem respeito à conservação do pavimento, à sinalização horizontal e vertical, bem como aos fatores geradores de insegurança ao usuário, como incidência de neblina, baixa visibilidade e existência de curvas sinuosas.

Condições da infraestrutura viária			
Via rodoviária	Conservação do pavimento	Sinalização	Fatores geradores de insegurança ao usuário
BR-210 (Trecho 1)	Bom	Bom	Presença de neblina, baixa visibilidade, presença de curva sinuosa e conflito com a cidade.
BR-210 (Trecho 2)	Bom	Bom	Presença de neblina, baixa visibilidade e presença de curva sinuosa.
AP-070	Bom	Bom	Acostamento reduzido em alguns trechos, conflito com a cidade, presença de curva sinuosa e baixa visibilidade.
Rod. Duca Serra	Ruim	Regular	Pista simples, baixa visibilidade e curva sinuosa.

Tabela 52 – Condições da infraestrutura das vias da hinterlândia
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A Rodovia Duca Serra foi a única das rodovias analisadas no Plano Mestre (BRASIL, 2017) a apresentar avaliação ruim para a conservação da pavimentação e regular para o quesito sinalização. Verificou-se que o elevado volume de veículos pesados que a utilizam diminui a velocidade operacional da via, tendo em vista a baixa velocidade com a qual eles transitam e o fato de a rodovia ser de pista simples, impactando negativamente o tráfego dos veículos de passeio, com redução da fluidez do trânsito e formação de congestionamento em pontos isolados.

De modo geral, conforme o Plano Mestre (BRASIL, 2017), para as três rodovias analisadas, não foram identificados grandes polos geradores de tráfego ou gargalos logísticos, entretanto, ambas constituem no principal acesso ao Complexo Portuário de Santana, além de serem muito utilizadas pelo tráfego urbano, sendo, portanto, vias com fluxo intenso de veículos leves e pesados.

Ademais, constata-se a existência de três cruzamentos em nível entre a Estrada de Ferro do Amapá (EFA) e as vias rodoviárias BR-210 e Duca Serra, os quais, em geral, representam pontos geradores de gargalos. No entanto, devido ao fato de que, atualmente, a referida ferrovia encontra-se desativada, não há interferência, atualmente, no tráfego das vias analisadas. A Figura 57 mostra os locais em que há cruzamentos em nível nas vias situadas na hinterlândia.



Figura 57 – Cruzamento em nível com a Estrada de Ferro do Amapá
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Análise do entorno portuário

Dentro do município de Santana, as principais vias urbanas de acesso direto ao porto são: a Rodovia Duca Serra, a Avenida Santana, a Rua Cláudio Lúcio Monteiro e a Avenida Manoel F. Guedes. No Plano Mestre do Porto de Santana (BRASIL, 2017) foi realizada uma análise das vias do entorno portuário que fazem a interface porto-cidade, a qual contemplou o percurso percorrido pelos caminhos de carga da hinterlândia até os portões de acesso ao Porto, cuja rota é apresentada na Figura 58.



Figura 58 – Localização das vias do entorno portuário
Fonte: Brasil (2017) e Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

As características predominantes das rodovias do entorno portuário podem ser visualizadas na Tabela 53.

Características das vias do entorno portuário						
Via rodoviária	Pavimento	Faixas	Sentido	Divisão central	Acostamento	Velocidade máxima permitida (km/h)
Rod. Duca Serra	Asfáltico	2	Duplo	Não	Ambos os sentidos	60
Av. Santana	Asfáltico	4	Duplo	Sim	Não	40
Rua Cláudio Lúcio Monteiro	Asfáltico	4	Duplo	Sim	Não	40
Rua Manoel F. Guedes	Asfáltico	2	Duplo	Não	Não	30
Av. Oderica Marques Pereira	Asfáltico	2	Duplo	Não	Não	30
Av. Portobras	Asfáltico	2	Duplo	Não	Não	30

Tabela 53 – Características das vias do entorno portuário
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Na Tabela 54, encontram-se as condições de trafegabilidade das vias do entorno até o Complexo Portuário.

Condições da infraestrutura viária			
Via rodoviária	Conservação do pavimento	Sinalização	Fatores geradores de insegurança ao usuário
Rod. Duca Serra	Bom	Bom	Pista simples, baixa visibilidade, curva sinuosa e conflito com a cidade.
Av. Santana	Bom	Ruim	Baixa visibilidade.
R. Cláudio Lúcio Monteiro	Razoável	Razoável	Não identificado.
R. Manoel F. Guedes	Ruim	Ruim	Poeira na pista, presença de buracos e baixa visibilidade.
Av. Odécia Marques Pereira	Ruim	Ruim	Baixa visibilidade.
Av. Portobras	Ruim	Ruim	Presença de buracos e de curva sinuosa.

Tabela 54 – Condições da infraestrutura das vias do entorno portuário
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Conforme o Plano Mestre do Porto de Santana (BRASIL, 2017), nota-se que todas as vias do entorno do Porto analisadas são pavimentadas, mas, em sua maioria, com condições ruins de infraestrutura viária. No entanto, as maiores vias, Rodovia Duca Serra e Avenida Santana, encontram-se em melhores condições de infraestrutura, porém, para estas vias, verifica-se a presença de pedestres e ciclistas que compartilham o espaço com o movimento de veículos pesados, situação que traz insegurança não só aos pedestres e ciclistas, mas também aos motoristas de caminhões. A Figura 59 e a Figura 60 apresentam imagens da Rodovia Duca Serra e Avenida Santana, respectivamente.



Figura 59 – Vias do entorno portuário - Rodovia Duca Serra
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA (2018).



Figura 60 – Vias do entorno portuário – Avenida Santana
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA (2018)

No segmento da Rodovia Duca Serra situado no entorno portuário, apesar do quesito "sinalização" apresentar avaliação geral boa, a sinalização horizontal encontra-se em estado regular e verifica-se que ela possui um cruzamento em nível com a EFA, no entanto, assim como nas vias da hinterlândia, atualmente, a ferrovia não está interferindo no tráfego de veículos que se destina ao Complexo Portuário, pois está desativada. A Figura 61 apresenta o cruzamento em nível da Rodovia Duca Serra com a EFA.



Figura 61 – Localização das vias do entorno portuário
Fonte: Brasil (2017) e Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Após a Avenida Santana e entrando na Rua Cláudio Lúcio Monteiro, seguindo em direção ao Porto Público, as condições de pavimentação e a sinalização das vias do entorno portuário começam a se apresentarem menos satisfatórias. Na Rua Cláudio Lúcio Monteiro também se destaca que, em certas ocasiões, como no carnaval, a via é interditada para festividades, prejudicando a operação das empresas transportadoras das cargas movimentadas no Porto.

Com relação às vias da Rua Manoel F. Guedes e da Avenida Oderica Marques Pereira, constata-se que, além das condições viárias inadequadas para o tráfego de caminhões, sendo estreitas e com pavimentação e sinalização em estado ruim de conservação, elas passam pela comunidade Novo Horizonte que, por vezes, interrompe o tráfego ao Porto Público para a realização de protestos. Nesse sentido, destaca-se que as eventuais manifestações podem atrasar as operações portuárias, haja visto o fechamento das vias de acesso direto ao Porto de Santana por um determinado período de tempo. Ressalta-se, ainda, que a Avenida Portobras, após a construção da nova sede da CDSA, não está mais sendo utilizada como um acesso ao Porto de Santana.

Essas mesmas vias pertenciam ao Porto Público, contudo, em face da ocupação da comunidade à área portuária, foi proposta e aprovada, em 19 de julho de 2016, a planta da nova poligonal do Porto de Santana, em que somente a Rua Manoel F. Guedes permaneceu como área portuária. A Figura 62 mostra um trecho da Rua Manoel F. Guedes, em que, embora pavimentada, se verifica uma sinalização precária e faixas estreitas na via.



Figura 62 – Condições viárias na rua Manoel Guedes
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA (2018).

Na Figura 63 e na Figura 64 é possível verificar as condições de infraestrutura viária da Avenida Oderica Marques Pereira. A via é pavimentada, porém, em alguns trechos

apresenta buracos, com sinalização precária e com faixas estreitas, agravada ainda pela presença de veículos estacionados ao longo da via, dificultando a passagem de caminhões.



Figura 63 – Condições viárias da avenida Oderica Marques Pereira
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA (2018).



Figura 64 – Condições viárias da avenida Oderica Marques Pereira
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA (2018).

A respeito do estado de conservação ruim das sinalizações vertical e horizontal, para a maioria das vias do entorno portuário, verifica-se um impacto negativo na fluidez do tráfego, em virtude de dificultar o entendimento dos limites de velocidade em diversos trechos, gerando insegurança ao usuário da via e podendo ser também um fator facilitador na ocorrência de acidentes.

2.18.2. Acessos ferroviários

Não há acesso ferroviário ao Porto de Santana, no entanto, há uma malha ferroviária que dá acesso ao Terminal Privado Zamin, situado a 2 km do Porto, e que atualmente está desativado. Trata-se da EFA, que possui 194 km desde a Serra do Navio até o TUP Zamin Ferrous, em Santana. O traçado da estrada de ferro percorre as cidades de Serra do Navio, Pedra Branca do Amapari, Porto Grande e Macapá, até chegar à cidade de Santana (Figura 65).

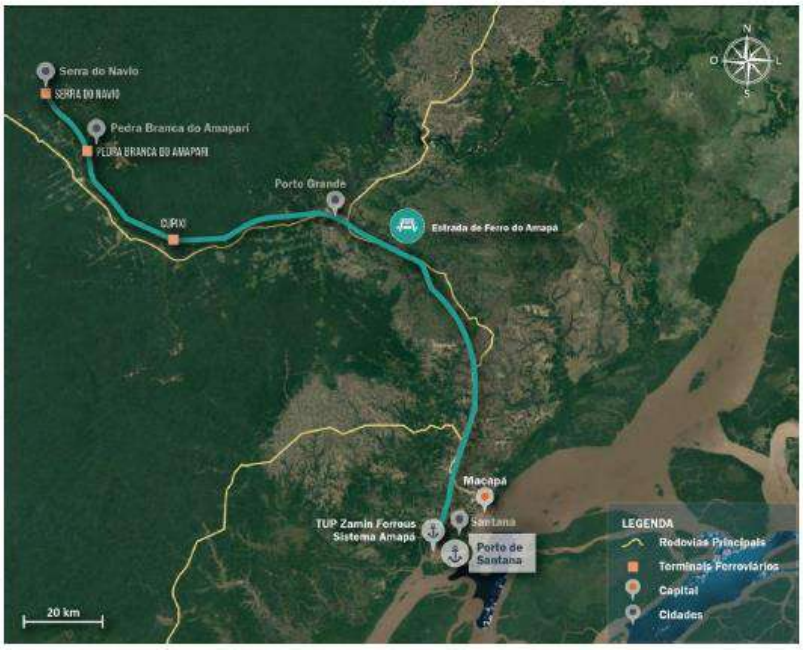


Figura 65 – Estrada de Ferro do Amapá - acesso Ferroviário ao TUP Zamin
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A ferrovia foi construída pela Icomi, que possuía concessão por 50 anos e era essencialmente destinada a transportar minério de manganês extraído da Serra do Navio, mas a empresa teve suas atividades paralisadas no ano de 1998. Inaugurada em 1957, possuía serviços impostos pelo contrato de concessão assinado em 28 de março de 1953, tais como o transporte de passageiros e o transporte de 200 mil toneladas por ano ao público em geral. Essa ferrovia é a única malha ferroviária do estado do Amapá. Em 2006, houve um novo processo licitatório de concessão e a ferrovia passou a ser administrada pela MMX Mineração e Metálicos S.A. Posteriormente, em 2008, houve alteração no controle da ferrovia, que passou a ser realizado pela Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda. (BRASIL, 2017). Em 2013, o controle da ferrovia passou para a Zamin Amapá Logística Ltda. Neste ano houve um acidente envolvendo parte das instalações do TUP, causando assim a paralização completa das operações ferroviárias no Complexo Portuário.

A Tabela 55 destaca questões quanto ao trecho entre a Serra do Navio e Santana, apresentando as principais características técnicas: extensão, tipo de linha, bitola, raio mínimo, rampa máxima e número de terminais intermodais.

Características	Dimensões
Extensão	194 km
Raio mínimo	382 m
Linha	Singela
Rampa máxima	1,5%
Bitola	Standard (1,435 mm)
Terminais intermodais	2

Tabela 55 – Principais características técnicas da Estrada de Ferro Amapá
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2016). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.18.3. Acessos dutoviários

O Porto de Santana não dispõe de acesso dutoviário. Entretanto, existe um duto, no TUP Zamin Ferrous, operado pela Ipiranga Produtos de Petróleo S.A. O duto transporta gasolina, diesel, etanol, anidro, etanol hidratado e biodiesel do píer até as instalações de armazenagem da Ipiranga localizadas fora da poligonal. Esse duto movimentou 260.192 m³ no ano de 2017. Sua localização e percurso, aproximados, estão ilustrados na Figura 66.



Figura 66 – Duto na área de operação da Ipiranga
Fonte: Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.19. ACESSOS HIDROVIÁRIOS

O Porto de Santana é um porto fluvial localizado próximo à foz do Rio Amazonas. A jusante do porto, encontra-se o Canal Norte, considerado o canal de acesso ao porto e uma conexão com o mar aberto.

Por outro lado, conforme descrito no Plano Mestre do Porto de Santana (Brasil, 2017), a Região Norte do Brasil possui uma extensa e ramificada rede hidrográfica, o que faz com que os rios desempenhem, muitas vezes, a função de rodovia, substituindo-as totalmente ou parcialmente. Para o Complexo Portuário de Santana, as hidrovias assumem um importante papel no transporte de mercadorias, apresentando operações de movimentação realizadas tanto por meio de navegação interior quanto por cabotagem a longo curso.

Uma análise recente foi desenvolvida no Plano Mestre do Porto de Santana (BRASIL, 2017) com relação às hidrovias utilizadas nas rotas de navegação com o Porto de Santana. A identificação das rotas de navegação, que apresentam como origem ou destino o Complexo em questão, foi realizada a partir da análise dos registros de movimentação entre os anos de 2010 e 2016, obtidos do Sistema de Informações Gerenciais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (SIG-ANTAQ). Foram destacados os principais trajetos percorridos de acordo com o número de atracações e a quantidade de carga bruta transportada.

Durante o período analisado, conforme o Plano Mestre do Porto de Santana (BRASIL, 2017), as embarcações que partiram do Complexo tiveram como principal destino o Porto Jari – Terminal Munguba, localizado no município de Almeirim (PA). No outro sentido da movimentação, as embarcações com destino ao Complexo iniciaram sua navegação, principalmente, a partir dos municípios de Belém (PA), Barcarena (PA) e Manaus (AM).

Além destas rotas de navegação existentes, há ainda uma nova rota prevista para a movimentação que se dará a partir do município de Itaituba (PA) até o Complexo Portuário de Santana. Esta rota será utilizada para o transporte de *commodities* (como soja e milho), advindos do distrito de Miritituba e destinados ao Complexo para posterior exportação.

As hidrovias utilizadas para essas movimentações podem ser observadas na Figura 67.



Figura 67 – Hidrovias de importância para o Complexo Portuário de Santana
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A partir das rotas delimitadas, importantes hidrovias e afluentes utilizados na navegação puderam ser destacados, como as hidrovias do Rio Solimões–Amazonas, do Rio Tapajós, do Rio Jari, além do trecho denominado de Estreitos e Furos.

A Tabela 56 apresenta as principais rotas de navegação com origem ou destino no Porto de Santana e as distâncias aproximadas dos trajetos.

Origem-Destino	Trajeto	Distância aproximada (km)
Santana – Porto Jari – Terminal Munguba	Hidrovia do Rio Amazonas	275
	Hidrovia do Rio Jari	
Belém – Santana	Hidrovia do Rio Tocantins–Araguaia	720
	Estreitos e Furos	
	Hidrovia do Rio Amazonas	
Manaus – Santana	Hidrovia do Rio Amazonas	1.300
Barcarena – Santana	Hidrovia do Rio Tocantins–Araguaia	660
	Estreitos e Furos	
	Hidrovia do Rio Amazonas	
Itaituba – Santana	Hidrovia do Rio Tapajós	830
	Hidrovia do Rio Amazonas	

Tabela 56 – Rotas de navegação para movimentação do Complexo Portuário de Santana
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A partir da Tabela 56, verifica-se que a área hidrográfica de maior importância para o Complexo Portuário pertence à Bacia Amazônica.

A Figura 68 destaca a Bacia Hidrográfica do Rio Amazonas, com ênfase nos principais rios.



Figura 68 – Bacia Hidrográfica do Rio Amazonas com destaque para os principais rios
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

De acordo com o Roteiro da Marinha para a Costa Norte (BRASIL, 2016a), a praticagem em todas as hidrovias contidas na área da Bacia Amazônica é obrigatória para:

- Navios estrangeiros de qualquer arqueação bruta – exceto para embarcações de apoio marítimo, com arqueação bruta de até 2.000, que sejam contratadas por empresa brasileira e comandadas por marítimo brasileiro (de categoria igual/superior ao 1º Oficial de Náutica ou com posto compatível ao porte do navio).
- Navios brasileiros de qualquer tipo, com arqueação bruta acima de 2.000, exceto para embarcações empregadas na pesca.

A seguir são descritas as hidrovias utilizadas para as principais rotas de navegação que têm como destino ou origem o Complexo Portuário de Santana.

Hidrovia do Rio Solimões–Amazonas

O Rio Amazonas é o segundo rio mais extenso do mundo, com 6.515 km de extensão. O rio pode ser dividido em três trechos significativos: O Alto Amazonas, que segue desde sua nascente, nos Andes Peruanos, até a cidade brasileira de Tabatinga; o Médio Amazonas, que segue de Tabatinga à confluência com o Rio Negro, e é denominado Rio Solimões; e o Baixo Amazonas, que se estende a partir da confluência dos rios Negro e Solimões e vai até a sua foz, no oceano Atlântico, voltando a ser denominado de Rio Amazonas (ANA, [2016]). Os dois últimos trechos (Médio e Baixo Amazonas) localizam-se em território brasileiro.

No Brasil, o Rio Solimões-Amazonas compreende uma extensão de cerca de 3.220 km – totalmente navegáveis – e possui características típicas de rio de planície, com declividade média de 2 cm/km a 3 cm/km (MIGUENS, 2000). Segundo as Normas

e Procedimentos da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (NPCF-CFAOC), o rio possui corrente livre para navegação, sendo navegável durante todo o ano, com restrições apenas na época de seca (BRASIL, 2012a). Na hidrovia do Rio Solimões-Amazonas, ocorre tanto a navegação interior quanto a de longo curso e a de cabotagem (ANTAQ, 2013b).

A Figura 69 mostra a localização da hidrovia do Rio Solimões-Amazonas.

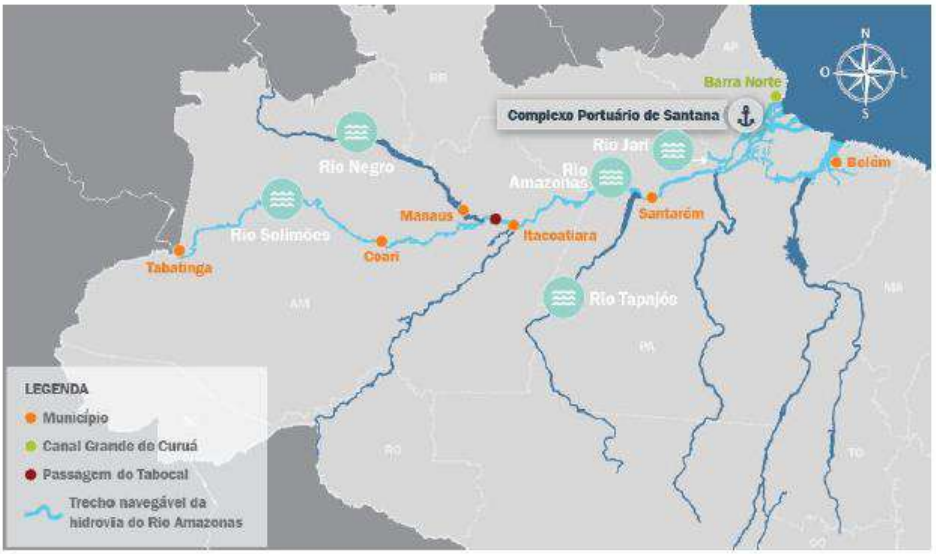


Figura 69 – Hidrovia do Rio Solimões-Amazonas
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A hidrovia do Rio Solimões-Amazonas é o principal corredor hidroviário brasileiro em termos de volumes transportados e distância percorrida (ANTAQ, 2012). As ligações com outras hidrovias importantes, como as hidrovias do Rio Madeira e do Rio Tocantins-Araguaia, contribuem para a sua representatividade na movimentação de cargas (ANTAQ, 2013b).

Médio Amazonas – Rio Solimões

O Rio Solimões, ou Médio Amazonas, possui uma extensão total de 1.630 km (BRASIL, 2012a). Sua profundidade varia conforme a época do ano, limitando o calado das embarcações que navegam ao longo dele. A época da seca ocorre, normalmente, durante os meses de agosto a dezembro, quando pode ser necessário aos navios mercantes o transbordo de mercadoria para redução de calado em alguns pontos críticos (BRASIL, 2012a).

Ainda de acordo com as NPCF-CFAOC (BRASIL, 2012a), o leito do Rio Solimões muda frequentemente, havendo deslocamento dos bancos e consequente mudança dos

canais navegáveis de um ano para o outro. Desta forma, a fim de manter a segurança da navegação, faz-se necessário conhecer a região, além de navegar durante o dia.

No trecho entre Coari (AM) e Manaus (MA) a navegação é limitada devido a vários pontos críticos, os quais ocorrem, principalmente, durante o período de seca do rio. Os trechos críticos do Rio Solimões estão evidenciados nas NPCF-CFAOC (BRASIL, 2012a).

Baixo Amazonas – Rio Amazonas

A partir da confluência com o Rio Negro, o Rio Solimões passa a ser chamado de Rio Amazonas ou Baixo Amazonas. De Manaus a Belém a distância é de 1.646 km (BRASIL, 2015c). Em sua época de seca, que ocorre entre os meses de setembro e dezembro, a profundidade é superior a 6,90 m durante 90% do tempo (BRASIL, 2012a).

Segundo o roteiro elaborado pela Marinha para a Costa Norte (BRASIL, 2016a), devido à grande quantidade de sedimentos transportados somados a processos geológicos, o Baixo Amazonas está sujeito a frequentes modificações de suas margens e canais fluviais. Portanto, deve-se atentar quanto às partes emersas do rio, pois, devido às intensas atividades geomorfológicas, pode haver o surgimento, crescimento e deslocamento de bancos de areia, formação de ilhas e erosão das margens, entre outros fenômenos. Ademais, deve-se manter o ecobatímetro acionado para o acompanhamento das alterações de profundidade (ANA, 2016).

No início do Baixo Amazonas, o encontro das águas dos rios Negro e Solimões consiste em um importante ponto de confluência de embarcações de todos os tipos, de modo que as NPCF-CFAOC recomenda atenção redobrada para navegação nesse trecho (BRASIL, 2012a). Seguindo as orientações do roteiro elaborado pela Marinha para a Costa Norte (BRASIL, 2016a), deve-se atentar para os numerosos redemoinhos que se formam nessa região, que podem comprometer o governo das embarcações.

No trecho entre Manaus e Itacoatiara, a restrição de calado se dá na Passagem do Tabocal (BRASIL, 2012a). O calado máximo limita-se a 11,50 m e, no período de seca, este pode se reduzir a 9,5 m em uma extensão aproximada de duas milhas náuticas. Nesse trecho, a velocidade do navio é normalmente reduzida para 7 a 8 nós (BRASIL, 2013e. Ademais, a Passagem do Tabocal consiste em outro importante ponto de confluência de embarcações, e, portanto, recomenda-se redobrar a atenção durante a navegação deste trecho (ANA, 2016).

Quanto às restrições gerais de cruzamento e ultrapassagem no Baixo Amazonas, as seguintes regras devem ser respeitadas:

> As embarcações navegando em estreitos, furos e paranás de difícil navegação devido aos obstáculos existentes nas respectivas áreas, deverão evitar a ultrapassagem de outras embarcações, reduzindo a velocidade e comunicando àquela que pretende ultrapassar via

> rádio VHF a sua intenção de manobra. A embarcação de menor porte deverá liberar, se possível, o canal mais profundo para a outra embarcação com maior restrição de manobra.
> No caso de cruzamento em situação de rumos opostos, as embarcações, se necessário, devido a diferença de porte entre as mesmas, deverão reduzir a velocidade, mantendo contato rádio e definindo a manobra a ser realizada por ambas.
> Na situação de rumos cruzados, deverá ser obedecido o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), com as devidas adaptações para águas interiores, previstas no Capítulo 11 das Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior (NORMAM-02/DPC) (BRASIL, 2005).

A Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental também recomenda que, em distância inferior a 150 m das margens, em locais de concentração de embarcações, flutuantes e Portos Organizados, fica vedada a navegação em velocidades superiores a 5 nós. Tal limitação foi introduzida a fim de minimizar os possíveis danos que podem ser causados às margens dos rios, às instalações nelas localizadas e às embarcações atracadas (BRASIL, 2012).

Segundo a NPCP-CPAOR, o calado dos navios que demandam ao Porto de Santana é limitado pela profundidade do Canal Grande do Curuá, localizado na Barra Norte, indicado na Figura 70, sendo essa a principal via de acesso à Bacia Amazônica (BRASIL, 2006a).



Figura 70 – Acesso aquaviário ao Complexo Portuário de Santana
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

O calado máximo para navegação no Canal Grande do Curuá é de 11,5 m (BRASIL, 2006a). De acordo com a Capitania dos Portos do Amapá (CPAP), navios com calado próximo de 10 m devem calcular a hora da preamar na barra e investir com, no mínimo, três horas de enchente, ou seja, três horas após a baixa-mar. Para navios transportando produtos perigosos, a folga abaixo da quilha (FAQ) deve ser de 1,0 m. As demais embarcações devem seguir a orientação de FAQ de 0,5 m. Dessa maneira, para os navios com o calado máximo (11,5 m), o nível de maré necessário para produtos perigosos e não perigosos é de 2,5 m e de 2,0 m, respectivamente. Com isso, navios

com menos de 9,0 m de calado podem investir a Barra Norte a qualquer momento e, caso estejam transportando produtos perigosos, o calado máximo sem dependência da maré é de 9,5 m.

De acordo com o roteiro da Marinha para a Costa Norte, as características da região – tais como costa baixa, bancos de areia e lama nas margens, alto índice de nebulosidade e pluviosidade, longos intervalos entre as passagens dos satélites artificiais pelas proximidades do equador, coloração da água do rio etc. – prejudicam a navegação e, portanto, dificultam o reconhecimento e a demanda desse trecho (BRASIL, 2016c). Segundo o mesmo roteiro, as seguintes precauções devem ser tomadas:

> - Considerar que os bancos e canais estão sujeitos a grandes e frequentes alterações em suas dimensões, profundidades e posições;
> - Manter o ecobatímetro ligado, registrando as profundidades e ficando atento às variações para menos, em relação às da carta, inclusive no trecho da carta onde há a "rota aconselhada"; [...]
> - Nos navios com calado próximo de 10 m (32 pés), calcular a hora da preamar na barra e investir no mínimo com 3 horas de enchente, controlando o abatimento; [...]
> - Não cruzar com outro navio no trecho crítico balizado do canal. (ANA, 2016).

Essas precauções são válidas tanto para a saída quanto para a entrada no Rio Amazonas pela Barra Norte. Também deve-se atentar aos perigos mencionados nas Cartas Náuticas nº 201 e nº 21.300 (BRASIL, [2016]b). No entanto, os representantes da Unipilot informaram que não há restrições de cruzamento para esse trecho. Ainda segundo a praticagem, a velocidade média de navegação na Barra Norte é de 13 nós.

A Barra Sul do Amazonas, por sua vez, só deve ser navegada por embarcações de pequeno porte, devido às constantes alterações na hidrografia local (ANA, 2016). De acordo com os representantes da Unipilot, o calado autorizado no canal da Barra Sul é de 7,5 metros, porém os dados batimétricos e de maré disponíveis estão defasados, o que faz com que, atualmente, este seja pouco utilizado em relação ao canal da Barra Norte. Entretanto, há a intenção de viabilizar a navegação de navios de maior porte pela Barra Sul.

Para as embarcações de navegação interior com destino ao Complexo Portuário de Belém e de Vila do Conde, ou demais instalações portuárias do Rio Pará e Hidrovia do Tocantins-Araguaia, a comunicação se dá por meio de canais denominados de Estreitos e Furos, ilustrados na Figura 71.



Figura 71 – Estreitos e furos
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

De maneira geral, os estreitos e furos são canais sinuosos e de largura reduzida, margeados por barrancos compostos por vegetação densa ou por terras baixas e alagadas, não apresentando acidentes geográficos notáveis que facilitem a orientação durante a navegação (ANA, 2016).

Os canais são caracterizados por possuírem diversos entrecortes de outros furos e, devido a estas interseções, necessita-se de especial atenção na identificação correta das marcas de mudança de rumo e de entrada nos furos a navegar. As profundidades variam frequentemente, exigindo mudanças constantes das marcas utilizadas para a navegação. Ademais, toda a região dos estreitos é influenciada pelo fenômeno da maré (ANA, 2016).

Segundo o roteiro da Marinha para a Costa Norte (BRASIL, 2016a), as seguintes precauções devem ser observadas na navegação pelos estreitos e furos:

> – evitar demandar a região dos estreitos à noite;
> – manter o ecobatímetro em funcionamento, atento à redução das profundidades;
> – redobrar a atenção e reduzir a velocidade quando houver chuva ou nevoeiro, mesmo utilizando o radar;
> – apitar antes das curvas, em qualquer situação e hora;
> – ter atenção aos troncos de árvores e vegetação à deriva, em especial na época da enchente do rio Amazonas;
> – ter atenção às pequenas embarcações que navegam à noite, quase sempre sem iluminação;
> – ter atenção ao tráfego de embarcações que rebocam madeira, formando jangadas com mais de 100m de comprimento e/ou 20m de largura; e
> – reduzir a velocidade com antecedência, quando passar por localidade que tenha flutuante de atracação ou embarcação atracada ao barranco, ou ao cruzar com pequenas embarcações, reduzindo o efeito destruidor do banzeiro provocado pelo deslocamento do navio. (ANA, 2016).

Com relação aos fundeadouros, o mesmo roteiro indica as cartas nº 4341, nº 4342A/B e nº 4343A/B, por meio das quais tem-se as seguintes orientações:

- Deve-se evitar o fundeio na região: embora os estreitos e furos sejam considerados bons fundeadouros, por serem normalmente abrigados de ventos e apresentarem boa tença. Em caso de necessidade de fundear, deve-se fazê-lo em local que não ofereça perigo às demais embarcações que ali trafegam.
- Indicam-se para fundeio as áreas localizadas entre os trechos mais largos, longos e retilíneos (estirões), considerando distâncias iguais das curvas limites e afastando-se o máximo possível do eixo do canal mais comumente navegado. Além disso, não é permitido fundear nas curvas e suas proximidades.
- Durante a noite, é necessário que o navio seja mantido com boa iluminação externa e que a tripulação esteja atenta à aproximação de outras embarcações (BRASIL, 2016a).

As embarcações cuja praticagem não seja obrigatória só devem navegar nos estreitos com perfeito conhecimento do local.

Hidrovia do Rio Jari

O Rio Jari, afluente da margem esquerda do Rio Amazonas, é navegável por 110 km de extensão, desde a Cachoeira de Santo Antônio do Laranjal até sua foz, no Rio Amazonas (BRASIL, 2015b). O reconhecimento de sua foz é facilitado pelas ilhas existentes nas proximidades, como as ilhas de Aruans, Grande de Taiaçuí e Maruim (ANA, [2016]).

A Figura 72 ilustra a localização da hidrovia.



Figura 72 – Hidrovia do Rio Jari
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Na hidrovia do Rio Jari, região de Munguba, município de Almeirim (PA), estão localizados dois TUPs: Porto Jari - Terminal Munguba e Terminal Fluvial Caulim. A

navegação pelo rio até a região de Munguba pode ser realizada em qualquer época do ano por embarcações de até 200 m de comprimento (BRASIL, 2015a).

De acordo com a última sondagem realizada pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), o canal de acesso do Rio Jari possui como profundidade mínima 6,5 m, sendo estipulado como fator de segurança 1,4 m para determinação do calado máximo das embarcações (BRASIL, 2015a).

O Rio Jari tem como período de enchente os meses de dezembro a julho, com nível máximo nos meses de junho e julho, e período de vazante entre os meses de julho a dezembro, com nível mínimo de outubro a dezembro (BRASIL, 2017).

A influência da maré e da vazão fluvial no nível do rio varia com as estações do ano. Durante o período de seca, a maré é dominante sob o estabelecimento do nível do rio, já no período de cheia, há baixa influência da maré e a vazão fluvial torna-se dominante (ANA, [2016]). Destaca-se que o efeito da maré só deve ser considerado com perfeito conhecimento do local (BRASIL, 2017).

De maneira geral, o rio apresenta leito estável – sem grandes modificações no decorrer do tempo –, margens baixas, vegetação densa (típica da região), ventos moderados, além de boa visibilidade, com exceção das épocas de aguaceiros e em épocas nas quais há névoa ou fumaça das queimadas (BRASIL, 2017).

De acordo com as NPCP-CPAP (BRASIL, 2015b), a navegação no rio deve ser realizada com cautela, a fim de evitar acidentes, danos às margens ou benfeitorias nelas localizadas, e a velocidade não deve ultrapassar 12 nós, apresentando valores mais reduzidos nos trechos críticos. Ainda de acordo com a mesma fonte, o tráfego no rio deve ocorrer à luz do dia até a Ilha da Saudade (15 milhas náuticas da sua foz), ponto a partir do qual é tolerado o trânsito noturno. Há exceção para comboios e embarcações fluviais com calado inferior a 5 m, as quais podem trafegar à noite ao longo de todo o curso do rio (BRASIL, 2015b).

Na hidrovia não há sinalização náutica fixa, apenas alguns trechos críticos são balizados por boias cegas de boreste e bombordo (BRASIL, 2017). Os trechos críticos do rio estão evidenciados no Roteiro Marítimo da Costa Norte (BRASIL 2016a).

Hidrovia do Rio Tapajós

A hidrovia do Rio Tapajós possui mais de 700 mil km² de área de influência, que abrange, principalmente, os estados de Mato Grosso e do Pará (ANTAQ, 2013b). Essa região apresenta grande potencial agrícola e a viabilização da hidrovia surge como importante estratégia para a exportação de grãos por meio do Corredor Norte formado pela integração modal entre a BR-163 e a Hidrovia Tapajós do Amazonas e do Tocantins.

Os principais rios que compõem essa hidrovia são o Rio Tapajós e o Rio Teles Pires. Segundo dados da ANTAQ (2013b), esse conjunto de rios se estende por, aproximadamente, 1.570 km, até desaguar no Rio Amazonas, próximo ao município de Santarém (PA), conforme ilustra a Figura 73.

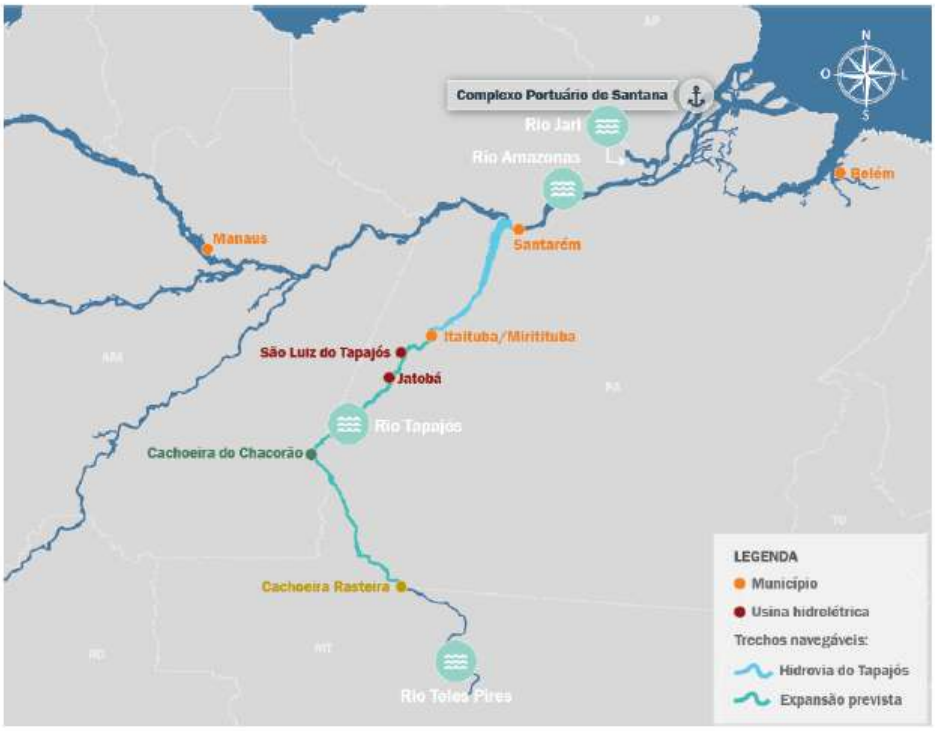


Figura 73 – Hidrovia do Rio Tapajós
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Segundo o Plano Hidroviário Estratégico (PHE), a hidrovia Tapajós é atualmente navegável por 343 km (BRASIL, 2013c). Contudo, com a construção de quatro eclusas, o trecho navegável pode estender-se para 1.043 km, incluindo o Rio Teles Pires. Ainda de acordo com o PHE "um novo porto (Cachoeira Rasteira, MT), também será instalado, em Apiacás. Esse porto está previsto para ser usado principalmente para transporte de soja" (BRASIL, 2013c, p. 379).

O Rio Tapajós possui cerca de 800 km de extensão até a sua foz e, em função de suas características físicas, pode ser dividido em dois trechos bem distintos entre si:

- o Alto Tapajós, que tem início a partir da confluência dos rios Juruena e Teles Pires até São Luís do Tapajós, sendo caracterizado por cachoeiras e corredeiras, e navegado apenas por pequenas embarcações no trecho acima das cachoeiras; e
- o Baixo Tapajós, que segue a partir de São Luís do Tapajós até sua foz, no rio Amazonas, sendo navegável no período de enchente por navios de até 5,5 m de calado e no período

de vazante por embarcações de até 2 m de calado. Sua extensão é de aproximadamente 330 km, apresentando desnível de 30 m e declividade de 9,6 cm/km (BRASIL, 2017).

É pelo Baixo Tapajós que ocorrerá a navegação entre as instalações portuárias de Itaituba e Miritituba e o Complexo Portuário de Santana.

De acordo com as Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial de Santarém (NPCF-CFS), o comboio-tipo para o Rio Tapajós possui comprimento de 181 m e boca de 37 m (BRASIL, 2015b). Os comboios poderão exceder essas dimensões, mediante aprovação da Capitania Fluvial de Santarém, para até 293 m de comprimento e 55 m de boca. É importante ressaltar que há limites de dimensões diferentes para os comboios de acordo com suas características e seus equipamentos de movimentação (BRASIL, 2015b).

Segundo o roteiro elaborado pela Marinha para a Costa Norte, a média anual de variação do nível do rio é de 6 m, além de ser bastante irregular (BRASIL, 2016e).

O Governo Federal informa, por meio do *site* do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a existência de dois empreendimentos de aproveitamentos hidrelétricos ao longo do Rio Tapajós: as usinas hidrelétricas de Jatobá (BRASIL, [2016]c) e de São Luiz do Tapajós (BRASIL, [2016]d). O estudo de viabilidade do primeiro empreendimento encontra-se em andamento e teve seu prazo prorrogado para 31 de dezembro de 2018 (COSTA, 2017). O último, entretanto, foi considerado ambientalmente inviável e teve seu licenciamento arquivado pelo Ibama devido à existência de razões legais e por falhas nos estudos de impacto socioambiental (IBAMA, 2016). Para ambos os projetos não está prevista a construção imediata de sistemas de transposição de embarcações.

Além disso, nas proximidades de São Luiz do Tapajós, ainda no Baixo Tapajós, e em todo o Alto Tapajós, existem diversos obstáculos naturais, como afloramentos rochosos e corredeiras que não seriam totalmente alagados pelo represamento do rio, podendo representar impedimentos à navegação; requerem, portanto, obras de dragagem, derrocamento e balizamento para viabilizar a navegação (BRASIL, 2013b).

Nas proximidades do município de Itaituba, as barcaças que aguardam horário para atracação nas Estações de Transbordo de Carga (ETC) ou para formação dos comboios devem atracar nas seguintes áreas de fundeio, especificadas nas NPCF-CFS, conforme a Tabela 57.

Nomenclatura	Latitude	Longitude
Área 1	04°15'30"S 04°15'06"S 04°15'42"S 04°16'15"S	055°56'30"W 055°56'34"W 055°57'36"W 055°57'30"W
Área 2	04°14'12"S 04°13'54"S 04°13'32"S 04°13'51"S	055°54'30"W 055°54'27"W 055°53'27"W 055°53'30"W
Área 3	04°11'24"S 04°10'42"S 04°10'15"S 04°10'39"S	055°50'00"W 055°48'36"W 055°48'30"W 055°49'33"W

Tabela 57 – Fundeadouros recomendados para a região de Itaituba
Fonte: Brasil (2015b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

As NPCF-CFS também determinam a velocidade máxima autorizada de 10 nós para as embarcações que trafegam no Rio Tapajós (BRASIL, 2015b).

Como acesso hidroviário, podem ser consideradas as hidrovias existentes a montante do Porto, no Rio Amazonas e suas ramificações. De acordo com o Plano Nacional de Integração Hidroviária (ANTAQ, 2013b), os principais rios e afluentes da Bacia Amazônica são: Rio Negro, Rio Branco, Rio Amazonas, Rio Madeira, Rio Trombetas, Rio Jari, Rio Tapajós – Teles Pires, e seus afluentes de menor porte. A Figura 74 demonstra os principais rios da Bacia Amazônica.

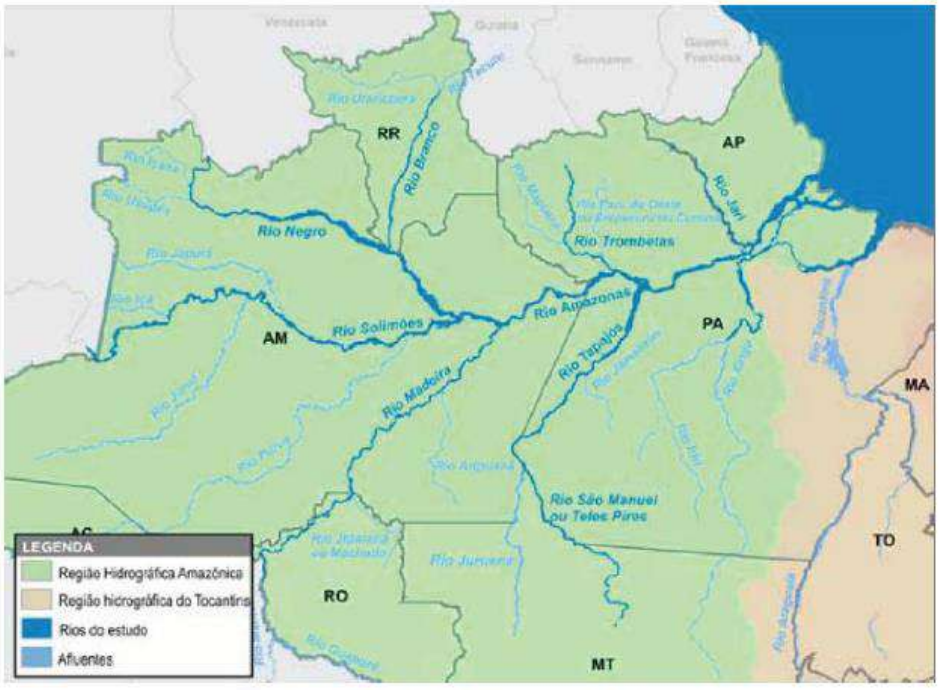


Figura 74 – Principais rios e afluentes da bacia Amazônica
Fonte: ANTAQ (2013a).

Alguns desses rios possuem condição de navegabilidade plena e outros ainda demandam investimentos para tal. Todos, no entanto, possuem bom potencial de exploração dessa característica.

2.20. ACESSOS AQUAVIÁRIOS

2.20.1. Canal de acesso

O canal de acesso ao Porto de Santana é natural e se dá desde a barra norte do Rio Amazonas, considerando embarcações que navegam na direção jusante-montante, até o atracadouro do Porto. Para aqueles que navegam a partir desta, o acesso aquaviário até as instalações do Porto está representado nas cartas náuticas nº 21.300, nº 201, nº 202, nº 203, nº 204, nº 205 e nº 206 da DHN (BRASIL, 2017). A navegação a partir da barra sul não é recomendada, exceto para embarcações de pequeno porte. Embarcações que estejam navegando no sentido oposto alcançam o canal de acesso pelos acessos fluviais.

A atividade geomorfológica é intensa no Rio Amazonas e seus afluentes, acarretando fenômenos de erosão e sedimentação em virtude do intenso transporte de sedimentos. Consequentemente, destruição de margens, crescimento e surgimento de ilhas e bancos de areia são fenômenos possíveis que demandam cuidados especiais para os navegantes, visto que os contornos das cartas náuticas, apesar de atualizadas, estão em constante alteração. Além disso, a água do rio possui coloração uniforme e barrenta, o que impede a identificação de pontos de baixa profundidade.

Em conjunto com a geomorfologia, os altos índices de pluviosidade e nebulosidade dificultam a navegação astronômica, de modo que satélites artificiais levam longos períodos para cobrir a região, dificultando a navegação por essa modalidade, e as correntes transversais de maré reiteram a necessidade de cautela dos navegantes.

Apesar de não haver homogeneidade, pode-se afirmar que a profundidade no canal de acesso ao Porto de Santana é de 30 metros.

A demarcação do canal e a localização do Porto podem ser visualizadas na Figura 75 e é representado em maiores detalhes na Carta Náutica nº 206 da DHN (BRASIL, 2017).

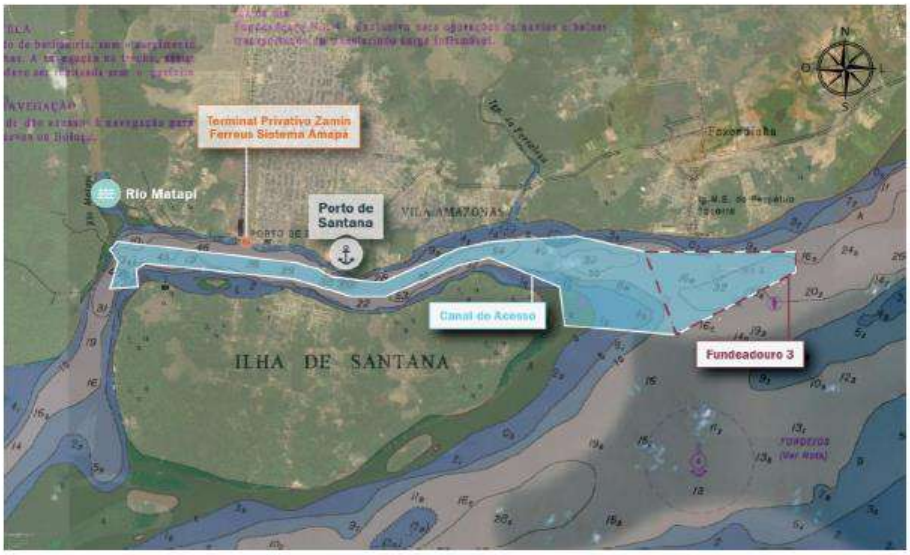


Figura 75 – Canal de acesso ao Porto de Santana
Fonte: Google Earth (2018) e Brasil (2016c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

De acordo com as Normas de Tráfego e Permanência de Navios e Embarcações no Canal de Acesso ao Porto da CDSA e Terminais Privativos (NORMAP) (CDSA, 2016), o canal de aproximação possui cerca de 8 quilômetros de extensão, tendo como limites a foz do Rio Matapi a oeste e o fundeadouro 3 (da Fazendinha) a leste. As profundidades do canal variam entre 30 m a 60 m e a largura oscila entre 429 m a 550 m.

Apesar de o canal de aproximação apresentar profundidades maiores, o calado dos navios que acessam o Porto de Santana é determinado pela profundidade da Barra Norte do Rio Amazonas, conforme seção 2.20.4, na qual indica que o calado máximo recomendado é de 11,5 metros durante a preamar.

Mesmo com localização a mais de 90 milhas náuticas do mar aberto, o nível no Canal de Santana sofre influência de maré, apresentando duas preamares e duas baixa-mares durante um dia, o que a caracteriza como semidiurna. Além disso, o nível varia de acordo com o regime de cheias do Rio Amazonas, o que faz com que as alturas de maré sejam de difícil previsibilidade por depender de um número maior de fatores influentes. De acordo com a NORMAP (CDSA, 2016), a amplitude média de maré na região é de 3,5 m, podendo chegar a 5 m nos meses de março e abril.

Quanto ao cruzamento de embarcações ao longo do Canal de Santana, as NPCP-CPAP trazem a seguinte informação: "Com a finalidade de se evitar o cruzamento de navios no canal de Santana, acesso à CDSA e ao TUP da Zamin, as manobras para atracação e desatracação deverão ser combinadas pelos Práticos envolvidos na operação" (BRASIL, 2015b).

A CPAP ressalta que as regras operacionais do Canal de Santana devem ser revistas em função da desatualização do levantamento hidrográfico e, ainda, que a praticagem vem realizando estudos com o objetivo de determinar as características máximas dos navios, o número mínimo de rebocadores, a operação em monovia ou via dupla, entre outros.

De acordo com a CPAP, ao navegar pelo Canal de Santana a velocidade é limitada a 5 nós. Ademais, atualmente o comprimento máximo das embarcações que demandam o Porto de Santana é limitado a 220 m. A CDSA afirma que a entrada de navios, com dimensões maiores que os limites atualmente estabelecidos, pode ser autorizada em caráter excepcional e a critério da Autoridade Marítima. No entanto, a CPAP indica que, com o objetivo de zelar pela segurança da navegação, somente irá permitir a entrada desses navios após a comprovação de que não há riscos na realização dessas manobras.

Segundo os representantes da Autoridade Portuária, o tempo médio de navegação da entrada do canal até o giro na bacia de evolução é de 30 minutos.

As dimensões de comprimento e largura do canal de acesso são melhores representadas na Figura 76, na Figura 77 e na Figura 78.

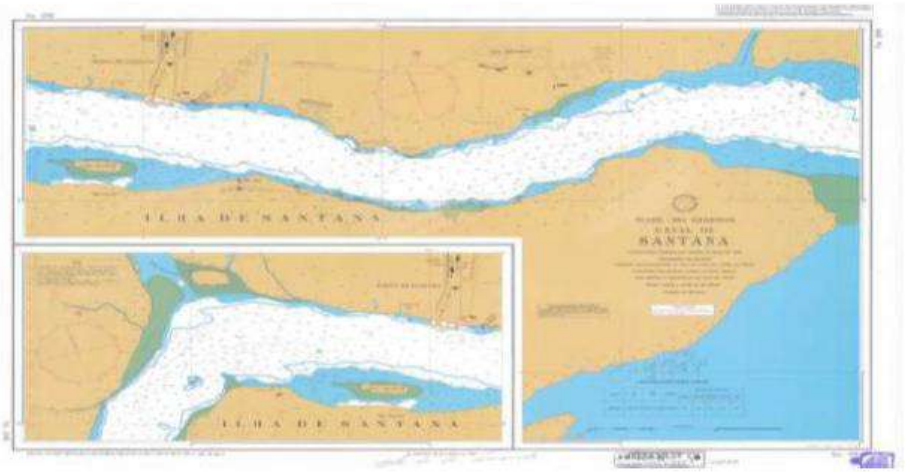


Figura 76 – Carta náutica 206 DHN
Fonte: Brasil (2016c).



Figura 77 – Extensão do Canal de Acesso
Fonte: CDSA (2016).



Figura 78 – Largura mínima do canal de acesso
Fonte: CDSA (2016).

2.20.2. Bacia de evolução

As bacias de evolução são as áreas de manobras onde as embarcações realizam os giros necessários para a atracação ou desatracação (BRASIL, 2017).

O Complexo Portuário de Santana dispõe de duas bacias de evolução, sendo uma designada para os navios que demandam o Porto de Santana e a outra para os navios que demandam o Terminal Privativo Zamin Ferrous Sistema Amapá, que se encontra desativado. Atualmente as bacias de evolução ultrapassam os limites da poligonal. Suas características, inclusive as coordenadas de localização, são apresentadas na Tabela 58.

Bacia de evolução A	Localização	A montante do Terminal Privativo Zamin Ferrous Sistema Amapá, no través da ponta oeste da Ilha Mucuim
	Coordenadas	51°11'14,504"W; 0°3'30,731"S (Datum SIRGAS2000)
	Diâmetro	407,4 m
	Destinação	Deve ser utilizada obrigatoriamente para navios com destino ao Porto da Zamin
Bacia de evolução B	Localização	Entre o Terminal Privativo Zamin Ferrous Sistema Amapá e o Píer 2 do Porto de Santana, no través da ponta São José
	Coordenadas	51°10'30,571"W; 0°3'39,612"S (Datum SIRGAS2000)
	Diâmetro	518,6 m
	Destinação	Deve ser utilizada obrigatoriamente para navios com destino aos berços 1 e 2 da CDSA, deverá ser proibido o giro de navios no través da popa dos navios atracados no Píer 2, devido ao risco de contato entre navios

Tabela 58 – Características das bacias de evolução do Porto de Santana
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

As duas bacias de evolução e os berços 1 e 2 estão representados na Figura 79 e na Figura 80 respectivamente.



Figura 79 – Bacias de evolução do Complexo Portuário de Santana
Fonte: Brasil (2017) e Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)



Figura 80 – Píer 1 e Píer 2 da CDSA
Fonte: Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Regulamento de Exploração do Porto da CDSA traz as seguintes recomendações em relação às manobras de navio no Porto:

> Aconselha-se o giro dos navios no trecho do canal de Santana entre os meridianos de 051°11'W e 051°12'W, que, conforme disposto na Carta Náutica nº 206 (BRASIL, 2014), possui profundidades de 40 m a 60 m, fundo de lama, e é abrigado dos ventos predominantes, apresentando menor risco de colisão entre navios e menor influência dos ventos, devendo apenas haver atenção aos bancos existentes ao norte da ilha Mucuim.
> [...] Apenas navios da classe Panamax e de dimensões inferiores a esta estão autorizados a trafegar e atracar no Porto de Santana. (CDSA, 2016).

De acordo com as NPCP-CPAP, as atracações no Porto de Santana devem ser realizadas durante o dia, à maré enchente e por bombordo, e as desatracações somente durante o dia e com a maré enchendo. De acordo com os representantes da Autoridade Portuária, a duração média do período de enchente para a atracação/desatracação é de quatro a cinco horas, com a atracação ocorrendo somente no início da enchente (nas duas primeiras horas), pois, após esse período, a corrente atinge velocidades muito altas que prejudicam a amarração do navio.

Apesar de constar nas NPCP-CPAP (BRASIL, 2015b) que na atracação por bombordo, quando não envolvido o transporte de produtos perigosos, o uso de rebocadores não é obrigatório, a NORMAP (CDSA, 2016) informa que essas manobras devem ser auxiliadas com o uso de um rebocador azimutal, com a exceção de navios que possuam dispositivo de *bowthrustere*/ou *sternthruster* e "LOA" (do inglês – *Length Overall*) menor que 175 metros, para os quais o uso de rebocadores não é obrigatório.

Já para casos de atracações por boreste, ou de manobras por ambos os bordos envolvendo navios transportando produtos perigosos, é obrigatório o uso de dois

rebocadores azimutais. No entanto, como atualmente há apenas um rebocador disponível no Complexo Portuário de Santana, é necessário mobilizar outro rebocador, usualmente do Porto de Santarém, o que eleva consideravelmente os custos da manobra. De acordo com os representantes da Autoridade Portuária, a manobra de aproximação, entre o giro e a atracação, leva em torno de 40 a 50 minutos.

2.20.3. Áreas de fundeio

Conforme a NPCP-CPAP (Brasil, 2017) são quatro as áreas de fundeio disponíveis no Porto de Santana, as quais podem ser visualizadas nas cartas náuticas nº 204 e nº 242 da DHN (BRASIL, 2017). Segundo o roteiro elaborado pela Marinha para a Costa Norte (BRASIL, 2016a), todo este trecho do Rio Amazonas constitui bom fundeadouro, com profundidades maiores que 10 metros e fundo geralmente de areia e lama. As áreas de fundeio estão representadas na Figura 81.

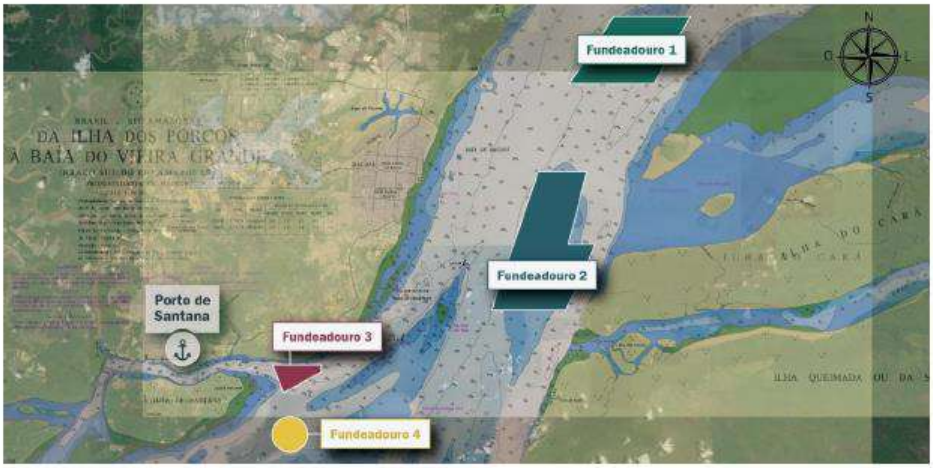


Figura 81 – Áreas de Fundeio indicadas para o Porto de Santana
Fonte: Brasil (2015a) e Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

As áreas de fundeio indicadas pela Marinha do Brasil e suas respectivas destinações estão reproduzidas na Tabela 59.

Nomenclatura	Coordenadas geográficas (Datum: WGS-84)		Destinação
1	00°04.65'N 00°04.65'N 00°06.60'N 00°06.60'N	050°58.60'W * 050°56.15'W 050°55.10'W 050°57.30'W	Área alternativa para os navios que irão demandar o ponto de embarque/desembarque de prático no Rio Amazonas.
2	00°01.90'S 00°01.90'S 00°00.00'S 00°00.00'S 00°02.10'N 00°02.10'N	051°00.85'W 050°58.70'W 050°57.85'W 050°58.63'W 050°58.10'W 050°59.50'W	Destinada aos navios efetuando reparo, quarentena e aguardando programação.
3	00°03.50'S 00°03.50'S 00°03.70'S 00°04.30'S	051°07.20'W 051°05.80'W 051°05.80'W 051°06.90'W	Fundeadouro de Fazendinha, destinado aos navios aguardando visita, maré e luz do dia.
4	00°05.55'S	051°06.70'W	Área com raio de meia milha náutica, exclusiva para operações de navios e balsas transportando ou transferindo carga inflamável.
*** Não corresponde à longitude da área de fundeio 1 da poligonal do Porto de Santana.**			

Tabela 59 – Características dos fundeadouros indicados pela CPAP para o Complexo Portuário de Santana
Fonte: Brasil (2015a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Por estar localizada na entrada do Canal de Santana, de acordo com a NPCP-CPAP (BRASIL, 2017) a área de fundeio número 3 possui restrição de período de permanência em até 6 horas, e é limitado ao número de, no máximo, três navios simultaneamente. No entanto, a CPAP informou em reunião que, devido à ociosidade do canal, autoriza a permanência de navios durante períodos maiores que o previsto em norma, a fim de reduzir os custos de manobras e facilitar as visitas dos órgãos anuentes. A CPAP informou em reunião que as áreas 1 e 2 têm suas posições alteradas com frequência, devido às constantes alterações batimétricas na região. A posição mais atual dessas áreas pode ser sempre checada nos Avisos aos Navegantes publicados pela Marinha (BRASIL, [2016]a).

Destaca-se que, segundo o Decreto de 18 de julho de 2016 (BRASIL, 2016b), que define a área do Porto Organizado de Santana, há apenas três áreas de fundeio. A área de fundeio nº 3 está situada na poligonal principal do Porto conforme a Figura 81, enquanto os fundeadouros nº 1 e 2 encontram-se na área descontínua da poligonal. As coordenadas dos fundeadouros nº 1 e 2 podem ser observadas na Tabela 60.

Área	Coordenadas geográficas (SIRGAS 2000)	
Área de fundeio 1	0°06'36.0001"N 0°06'36.0000"N 0°04'39.0000"N 0°04'38.9999"N	50°55'5.9988"W 50°57'17.9998"W 50°58'3.6012"W* 50°56'8.9987"W
Área de fundeio 2	0°02'5.9999"N 0°02'5.9999"N 0°01'54.0010"S 0°01'54.0010"S 0°00'0.0000"N 0°00'0.0000"N	50°58'5.9989"W 50°59'30.0013"W 51°00'51.0011"W 50°58'41.9989"W 50°57'51.0011"W 50°58'37.8012"W
* Não corresponde à longitude da área de fundeio 1 indicada pela CPAP.		

Tabela 60 – Coordenadas dos fundeadouros 1 e 2
Fonte: Brasil (2016b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.20.4. Barra

A barra norte de acesso ao Porto de Santana fica localizada entre as ilhas Janaucu e Curuá. A barra sul, por sua vez, está situada entre as ilhas Marajó e Mexiana. A Figura 82 demonstra a localização de ambas.



Figura 82 – Barras Norte e Sul
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Apesar de o Porto Organizado de Santana contar com profundidades que, de acordo com a Carta Náutica nº 206 (Canal de Santana), atingem até 60 metros logo em frente ao seu cais, uma análise das cartas sobre os acessos ao Porto permite afirmar que a barra norte determina a profundidade limitante para atracação em 11,5 metros.

O percurso de mar aberto até o Porto Organizado de Santana demanda utilização das cartas nº 201, nº 202, nº 203, nº 204 e nº 206, dispostas no Apêndice A.

2.20.5. Sinalização náutica

Sistema de sinalização náutica é o conjunto de sinais de auxílio à navegação (faroletes, sinais de alinhamento, balizas, boias luminosas e boias cegas) instalados para proporcionar segurança à navegação no canal de acesso à bacia de evolução de portos e terminais, ao longo de rios, lagos e lagoas, destinando-se a:

- Demarcar os limites de canais navegáveis e áreas de manobra.
- Indicar águas seguras.
- Alertar sobre a presença de perigos à navegação.
- Indicar a presença de cabos ou canalizações submarinas e outras áreas especiais.

O Brasil segue as normas internacionais de sinalização náutica estabelecidas pela International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), relativas à região B (Américas, Japão, Coreia e Filipinas), decisão aprovada pelo Decreto Presidencial nº 92.267 (BRASIL, 1986).

Não há sinalização náutica instalada no Porto atualmente, e segundo a Administração Portuária, o Porto de Santana não dispõe de sistema de controle de tráfego de navios (Brasil, 2017). A comunicação entre a praticagem e o Porto é realizada por *Very High Frequency* (VHF). Ainda de acordo com os representantes da Autoridade Portuária, a altura da maré é obtida por meio de tábuas de marés. A mineradora Zamin estava encarregada de realizar obras nesse sentido, no entanto, a empresa passa por uma situação financeira complicada e o investimento, que era de cerca de R$ 2.800.000,00 está suspenso.

No entanto, há sinalização no Canal Norte desde a foz do Rio Amazonas até as cercanias do Canal de Santana. As principais características pertinentes aos equipamentos de sinalização náutica referidos, segundo a Lista de Faróis da Marinha do Brasil, encontram-se na Tabela 61.

Nº de Ordem Nº Internacional	Local Nome Carta Náutica Classificação	Posição Latitude Longitude	Descrição Altura (m)	Observações
12	Águas Seguras nº 1 21300	01 25,40 N 49 22,22 W	Faixas verticais encarnadas e brancas	Refletor Radar
16	Águas Seguras nº 2 21300	01 17,55 N 49 27,74 W	Faixas verticais encarnadas e brancas	Refletor Radar
20	Águas Seguras nº 3 201	01 09,64 N 49 33,33 W	Faixas verticais encarnadas e brancas	Refletor Radar
28 G 0004	Guará 201	01 11,26 N 49 53,96 W	Armação tronco piramidal quadrangular em treliça metálica branca 42	Racon Q (– – . –) Bandas S e X
32	Curuá nº 1 201	01 04,40 N 49 38,95 W	Encarnada	Refletor radar

Nº de Ordem Nº Internacional	Local Nome Carta Náutica Classificação	Posição Latitude Longitude	Descrição Altura (m)	Observações
40	Curuá nº 2 201	01 03,70 N 49 38,10 W	Verde	Refletor radar
44	Curuá nº 4 201	00 59,88 N 49 42,43 W	Verde	Refletor radar
56	Curuá nº 6 201	00 54,40 N 49 47,54 W	Verde	Refletor radar
58	Curuá nº 8 201	00 52,80 N 49 50,46 W	Verde	Refletor radar
60	Bailique 201	00 59,40 N 49 56,83 W	Armação tronco piramidal quadrangular em treliça metálica, branca, revestida com placas 39	Racon M (– –) Bandas S e X
61	Ilha do Pará 201	00 52,80 N 49 59,27 W	Torre quadrangular metálica em treliça, revestida com placas, branca 30	Racon B (– ...) Bandas S e X
68	Ponta do Céu202	00 45,64 N 50 07,01 W	Armação tronco piramidal Quadrangular em treliça metálica, branca	
72	Santarém 201	00 38,81 N 50 05,71 W	Armação tronco piramidal quadrangular em treliça metálica, branca 11	Racon Y (–.– –) Bandas S e X
76	Taiá 202	00 39,23 N 50 17,57 W	Armação tronco piramidal quadrangular em treliça metálica, branca 11	
80	Carolina 203	00 26,67 N 50 27,77 W	Encarnada	
84 G 0007.4	Espírito Santo 203	00 15,66 N 50 31,30 W	Armação tronco piramidal quadrangular em treliça metálica, branca 22	Refletor radar
90	Cação Grande 204	00 11,00 N 50 42,00 W	Verde com uma faixa larga horizontal encarnada	
92 G 0007.5	Pau Cavado 204	00 11,51 N 50 47,25 W	Armação tronco piramidal quadrangular em treliça metálica, branca 45	Racon X (_.._) Bandas S e X
96 G 0007.7	Fugitivo 204	00 10,20 N 50 55,12 W	Armação quadrangular metálica, branca 11	
100	Fugitivo 204	00 07,05 N 50 56,50 W	Verde	Refletor radar
108	Caixa-d'água 204	00 02,26 N 51 03,23 W		Luz particular
112	Caixa-d'água 204	00 01,40 N 51 03,48 W		Luz particular
116	Cascalheira 204	00 01,33 S 51 03,72 W	Armação tronco piramidal quadrangular em treliça metálica, branca 11	
120	Chagas 204	00 00,63 S 51 01,68 W	Verde	Refletor radar

Nº de Ordem Nº Internacional	Local Nome Carta Náutica Classificação	Posição Latitude Longitude	Descrição Altura (m)	Observações
122	Cascalheira 204	00 02,80 S 51 03,46 W	Verde	
132 G 0010.6	Santana Leste 204	00 04,08 S 51 07,85 W	Estrutura metálica, encimada por uma armação quadrangular e treliça metálica, branca 8	
140	Banco Salvador 4101 A	00 11,37 S 51 15,45 W	Verde	
141	Passagem de Mazagão 4101 A	00 12,48 S 51 17,16 W	Verde	

Tabela 61 – Sinalização Náutica
Fonte: Brasil (2015a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A localização dos instrumentos de sinalização náutica está ilustrada na Figura 83.



Figura 83 – Localização dos instrumentos de sinalização náutica
Fonte: Brasil (2015a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.20.6. Interferências no acesso aquaviário

Segundo a CDSA, apesar do potencial apontado no item 3.15.1.1, não há atualmente conflitos no acesso aquaviário ao Porto de Santana.

2.20.7. Histórico de acidentes

A NORMAM 9 – Norma para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN) –, editada pela Diretoria de Portos e Costas, possui como propósito, segundo seu próprio texto, (Capítulo 1) "estabelecer normas para instauração e instrução de IAFN, suas formalidades e tramitação até o Tribunal Marítimo (TM)" (BRASIL, 2003).

O Tribunal Marítimo (TM) possui como atribuição, segundo o texto da Lei nº 2.180/1954, modificado pela Lei nº 5.056/1966, bem como por outras leis não pertinentes ao Art. 1º, "julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade" (BRASIL, 1954).

Segundo a mesma lei, os julgamentos são divulgados por meio de acórdãos e o TM publica anualmente um anuário onde constam todos. Procedeu-se, portanto, a análise de todos os acórdãos publicados no anuário, de modo a compor um histórico de acidentes no acesso ao Porto de Santana nos últimos cinco anos. Não foram buscados fatos de navegação.

Os anuários disponibilizados no momento da consulta eram de 2010, 2011 e 2012, sendo que aqueles referentes a 2013 e 2014 não estavam disponíveis, apesar de serem pertinentes ao período solicitado.

Foram apurados, dentro do período solicitado, e de acordo com a consulta supracitada, oito acidentes ocorridos no acesso ao Porto de Santana e seu entorno. As principais informações a respeito de cada um estão contidas na Tabela 62.

Nº do Processo	Breve descrição	Data
25.131/10	Encalhe de embarcação no Rio Amazonas, próximo a Macapá, devido à movimentação de banco de areia, alterando o calado. Fortuidade. Arquivamento.	03/05/2010
25.524/10	Abalroamento entre comboios no Canal de Santana na ocasião de fortes ventos. Fortuna do mar. Arquivamento.	10/08/2010
25.989/11	Abalroamento de comboio em manobra de atracação contra comboio já atracado no Rio Matapi, decorrente da característica geográfica do local de atracação, aliada à proximidade entre os portos. Fortuidade. Arquivamento.	25/02/2011
26.374/11	Abalroamento do empurrador e da balsa-tanque com o comboio formado pelo empurrador e três balsas em virtude da força da maré vazante. Caso fortuito. Arquivamento.	10/05/2011
26.453/11	Encalhe de navio graneleiro no Rio Amazonas, próximo a Macapá, devido à movimentação imprevista de banco de areia. Força maior. Arquivamento.	16/08/2011
26.653/12	Encalhe de navio no Rio Amazonas, próximo a Macapá, devido a mudanças no leito provocadas por forte correnteza. Caso fortuito. Arquivamento.	20/09/2011
26.892/12	Encalhe de navio graneleiro no Rio Amazonas, próximo a Macapá, por alteração não cartografada de profundidade. Caso fortuito. Arquivamento.	29/09/2011
26.840/12	Abalroamento envolvendo duas balsas em comboios no Rio Matapi, devido à avaria na turbina de um empurrador. Causa não apurada com a devida precisão. Arquivamento.	02/11/2011
29.690/15	Embarcação "ANA BEATRIZ III". Fato da navegação. Morte de pessoa ao pular de embarcação brasileira em águas interiores, sem registro de danos materiais e nem ambientais. Rio Amazonas, Santana, Amapá. Causa não apurada. Arquivamento.	09/04/2014

Tabela 62 – Histórico de acidentes
Fonte: Brasil ([2018]b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.20.8. Ventos

O Roteiro Costa Norte da DHN descreve que, no período chuvoso e de cheia dos rios, de janeiro a junho, predomina calmaria, seguida de rajadas violentas na direção nordeste, que ainda rondam sudoeste, passando pelo norte, provocando aguaceiros intensos.

O período mais seco é de julho a dezembro e predominam ventos ES-nordeste e ES-sudeste, denominados ventos gerais. De setembro a dezembro eles são muito frescos, com rajadas violentas, e são popularmente conhecidos como marajós. Já em julho e agosto são considerados moderados.

O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) dedicado à região afirma que, quanto à velocidade, os ventos possuem distribuição conforme o Gráfico 1.

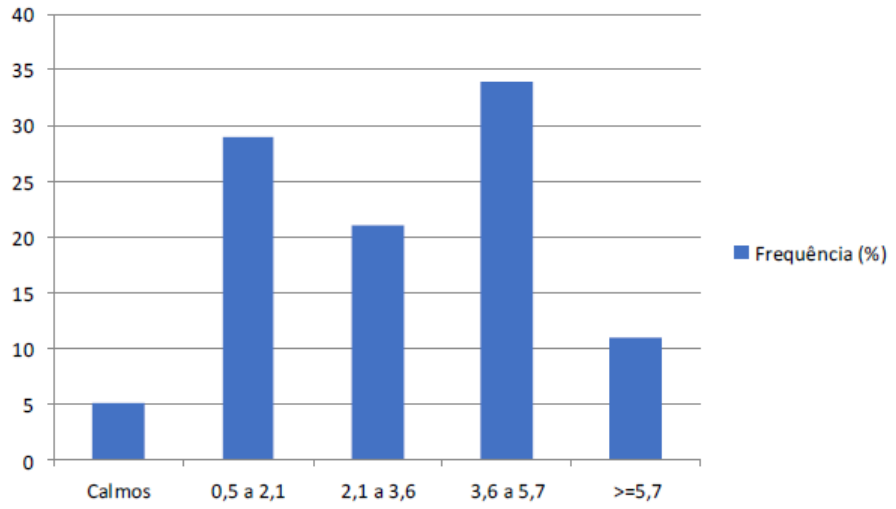


Gráfico 1 – Ventos
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2015). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

O Porto de Santana é razoavelmente abrigado de todos os ventos predominantes na região e não há equipamento próprio para seu monitoramento.

Não existem previsões de implantação de projeto de controle de tráfego aquaviário e de aquisição de equipamentos de medidores de intensidade do vento.

2.20.9. Pluviosidade

A partir de observações no município de Santana, o clima foi classificado como equatorial quente-úmido, com temperaturas elevadas entre 20°C e 32,6°C. No período

chuvoso, de janeiro a agosto, o volume de chuvas não alcança 3 mil mm, e na estação seca são registradas as temperaturas mais altas.

Um total de 197 dias de chuva por ano é observado na região, com forte predominância no período chuvoso (por volta de 153 dias). Os maiores índices pluviométricos vão de março a maio. A umidade relativa do ar varia pouco de seu nível mínimo em outubro (74%), com máximo de abril a maio (89%).

Segundo o EIA dedicado à região, o qual foi submetido à aprovação do TUP Cianport, o gráfico abaixo demonstra a precipitação média mensal no estado do Amapá. A coleta de dados foi realizada entre 1968 e 2011.

A CDSA não possui equipamentos para monitoramento da precipitação na região do Porto Organizado. Não existem previsões de implantação de projeto de controle de tráfego aquaviário e de aquisição dos referidos equipamentos.



Gráfico 2 – Precipitação
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA (2015). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.20.10. Nebulosidade

De acordo com o EIA referente ao TUP Cianport, o qual ficará localizado em frente ao Porto de Santana, os nevoeiros não causam problemas às operações dos navios, seja em manobras ou em serviços de embarque e descarga.

Além disso, segundo o Roteiro Costa Norte (BRASIL, 2013a) de responsabilidade da DHN, a nebulosidade média anual é de seis oitavos, tanto de 1200Z como de 1800Z, e seus valores mensais estão dispostos na Tabela 63.

Nebulosidade (oitavos)	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
Média de 1200Z	8	8	8	8	8	6	3	3	5	5	4	5
Média de 1800Z	8	8	8	8	6	6	6	4	5	4	4	5

Tabela 63 – Nebulosidade
Fonte: Brasil (2013a). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.20.11. Nível de redução e zero hidrográfico

O nível de redução (NR) é o nível mínimo, definido localmente, sendo o nível a que são referidas as alturas das marés e as profundidades apresentadas nas cartas náuticas. O NR normalmente corresponde ao nível médio das baixa mares de sizígia (MLWS – do inglês – *Mean Low Water Spring*). É um nível abaixo do qual o mar não desce senão raramente.

O zero hidrográfico é uma referência nacional fixa, representando o nível médio do mar (NMM) a partir dos dados obtidos em determinado ponto. No Brasil, as análises para essa finalidade são sempre baseadas no Datum Vertical de Imbituba (SC), estabelecido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) como referência inicial para o Sistema Geodésico Brasileiro (SGB).

O Nível de Redução (NR) para o Porto de Santana está 86,0 centímetros acima do zero da régua de 2008/2009, conforme ficha nº 10.615 disponibilizada pela Marinha do Brasil que descreve a Estação Maregráfica da Companhia Doca do Porto de Santana (BRASIL, 2012b). Na Tabela 64 são apresentados os principais dados da Estação Maregráfica do Porto de Santana, a qual é equipada com quatro instrumentos de Referência de Nível (RN), que medem a altitude:

Item	Descrição
Referência do documento	F-41- Padrão - Cia. Docas do Porto de Santana - 10615 – Versão2/2012.
Estação	Cia Docas do Porto de Santana.
Coordenadas geográficas	Latitude: 00º 03'40.80" S Longitude: 051º 10' 06.20" W Datum WGS-84

Item	Descrição
Nível de redução	86 centímetros.
Fonte de informação	Análise estatística e harmônica de 365 dias de observação da maré.
Tipo de marégrafo	Digital – Radar (KRH 102 SDI - VAISALA) – CHM - Pressão (Squitter).
Zero do marégrafo	Coincide com o zero da régua. (Cota Sensor – Zero Régua 1100,0 cm).
Referências de nível	**RN-IBGE-4027D** – Fixada no mesmo nível do píer 2 da CDSA ao lado do cabeço número 2. Citada a partir de 2007. **RN1-DHN** – Localizada na quina direita do Armazém 01(observador de frente para o rio), píer 01 da CDSA. Implantada em 2007. **RN2-DHN** – Localizada do lado esquerdo do prédio da Administração Portuária, observador de frente para ele, junto à quina da calçada e ao batente do jardim. Implantada em 2007. **RN-IBGE 3122B** – Fixada no mesmo nível do píer 2 da CDSA. Citada a partir de 2011.

Tabela 64 – Descrição da Estação Maregráfica do Porto de Santana
Fonte: Brasil (2012b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A Figura 84 apresenta as localizações das referências de níveis (RN) instaladas no Porto.



Figura 84 – Localização das referências de nível (RN)
Fonte: Brasil (2012b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.20.12. Marés

A maré no Porto de Santana apresenta duas preamares e duas baixa-mares por dia, o que lhe confere natureza semidiurna. Como não apresenta grandes variações entre duas preamares ou duas baixa-mares sucessivas, pode-se afirmar que não apresenta desigualdades diurnas. Essa característica é predominante na maior parte do litoral brasileiro (BRASIL, 2013a).

Apesar de não apresentar desigualdades diurnas na maré, o Porto de Santana está localizado a mais de 150 quilômetros do mar aberto, sofrendo influência significativa do regime reinante de ventos e da quantidade de chuvas. Portanto, as alturas de maré não são facilmente previsíveis, uma vez que há um número maior de fatores influentes (BRASIL, 2013a).

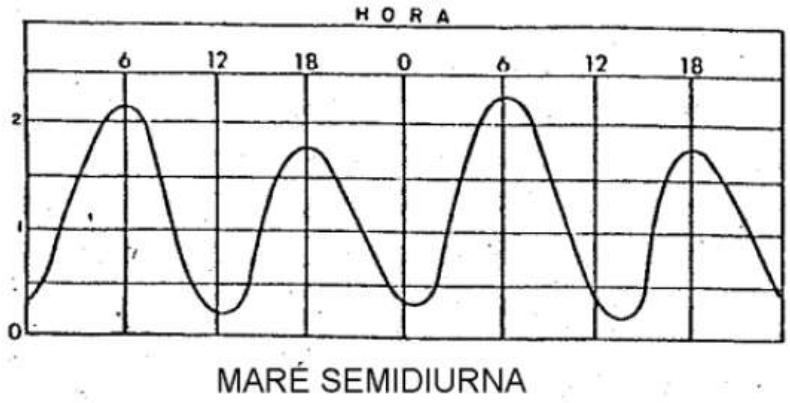


Figura 85 – Maré Semidiurna
Fonte: Miguens (2005).

Segundo o Roteiro Costa Norte (BRASIL, 2013a), amplitudes de maré diminuem, de modo que preamares e baixa-mares ocorrem mais tarde conforme quanto mais a montante do Rio Amazonas estão. A diferença das amplitudes na Ilha Curuá, na barra norte e em Santana é de aproximadamente um metro.

A amplitude média da maré no Canal de Santana é de 3,5 m, podendo chegar a 5 m em março e abril. O nível médio do rio situa-se 1,77 m acima do nível zero hidrográfico. Atualmente, a CDSA não possui mareógrafo e não há previsão para aquisição do equipamento.

2.20.13. Ondas

Segundo o Plano Mestre do Porto de Santana (BRASIL, 2017), a região onde o Porto está localizado não é atingida por ondas geradas em alto-mar, devido ao fato de estar protegida à sua frente pela Ilha de Santana e localizada à considerável distância desta.

Além disso, não há ondômetro operado pela CDSA e não existe previsão de aquisição do equipamento.

2.20.14. Correntes

A localização do Porto de Santana, a mais de 150 km do mar aberto, não o livra das ações das correntes de marés sentidas até 220 km a montante. Por conta disso, a quantidade de chuvas e a intensidade dos ventos se tornam fatores importantes, de modo que a previsão da intensidade da corrente resultante se torna mais difícil.

O Rio Amazonas obedece a um regime anual caracterizado por um período de cheia, de dezembro a maio, e um período de seca, de junho a novembro. Durante a época de cheias do rio a corrente de enchente é mais forte em virtude dos ventos de nordeste. De junho a novembro, as correntes de enchente são mais fracas se comparadas às de vazante, quando predominam ventos de Este-Sudeste. Há grande variação de vazão observada entre um período e outro, o que altera sobremaneira os valores das correntes. A Carta de Correntes Rio Amazonas (BRASIL, 2009a), publicada pela DHN, disponibiliza de forma aproximada a direção e a velocidade das correntes no trecho do Rio Amazonas compreendido entre a barra norte e o Porto de Santana.

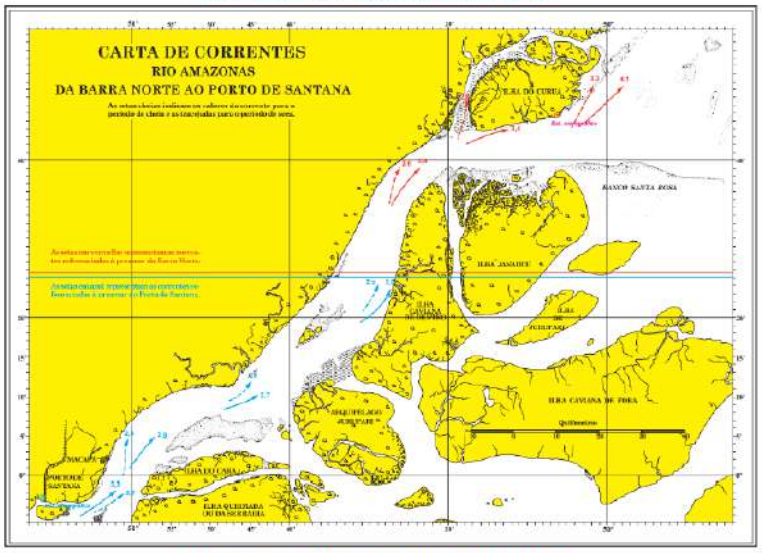
A Figura 86 e a Figura 87 apresentam as cartas obtidas a partir da Carta de Correntes Rio Amazonas, e representam as duas situações: períodos de seca, demonstrados por setas tracejadas; e períodos de cheia, indicados por setas cheias.

Cada imagem está dividida em uma porção superior e uma inferior: a superior toma como referência a preamar na barra norte do Rio Amazonas; e a parte inferior (abaixo do traço azul), a preamar no Porto de Santana. As estações maregráficas também estão destacadas.

Os numerais presentes nas imagens das cartas representam situações médias de sizígia (luas nova e cheia), em nós e décimos de nó. A circulação representada corresponde a uma camada de cinco metros de espessura a partir da superfície. Para obter a corrente no instante desejado, deve-se selecionar a carta levando em conta a diferença em horas entre esse momento e a hora de ocorrência da preamar na estação de referência correspondente, prevista na Tábua de Marés. Uma precisão maior é possível por meio da utilização de fatores de correção disponíveis em ábacos publicados na Carta de Correntes.

No Canal de Santana, as correntes de maré na sizígia e quadratura chegam a atingir, respectivamente, velocidades de até 3 nós e 1,5 nós, sendo que a amplitude média da maré é de 3,5 m, podendo chegar a 5 m em março e abril. A CDSA não possui correntômetro e não há previsão de aquisição do equipamento.

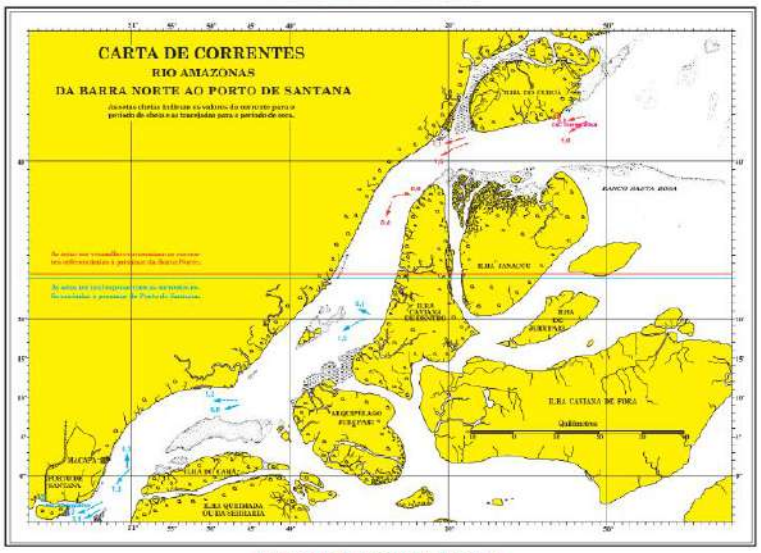
6 HORAS ANTES DA PREAMAR NA BARRA NORTE



6 HORAS ANTES DA PREAMAR NO PORTO DE SANTANA

Figura 86 – Correntes Rio Amazonas (barra norte) - 6 horas antes da preamar
Fonte: Brasil (2009a).

PREAMAR NA BARRA NORTE



PREAMAR NO PORTO DE SANTANA

Figura 87 – Correntes Rio Amazonas (barra norte) - preamar
Fonte: Brasil (2009a).

2.20.15. Caracterização da localização do Porto

O Porto de Santana é um porto de caráter público, situado na margem esquerda do Rio Amazonas, distante aproximadamente 18 km do munícipio de Macapá, capital do estado do Amapá. Segundo o IBGE, o município de Santana possui área de 1.569,404 km² e população estimada de 110.565 habitantes, com densidade demográfica de 64,11 hab/km² (IBGE, 2014).

Historicamente, o território do Amapá foi objeto de disputa entre Brasil e França por muitos anos. Para a solução dos conflitos, ambos os países decidiram eleger o Governo Suíço como árbitro. Em 1º de dezembro de 1900, foi proclamado o Laudo Suíço, cuja decisão deu ganho de causa ao Brasil, que pôde, assim, anexar definitivamente a área ao seu território (na época ao estado do Pará).

Na década de 1940, foi efetivada a criação de territórios federais no Brasil, com o principal objetivo de defender os territórios nacionais fronteiriços de baixa densidade que sofriam investidas de outros países. A partir de 1945 e nas cinco décadas posteriores, a história socioeconômica do Amapá foi pautada pela exploração de manganês no município de Serra do Navio, um dos primeiros grandes projetos minerais que se instalaram na região amazônica na década de 1970. A Constituição Federal de 1998 transformou o Território Federal do Amapá em estado, com os primeiros representantes políticos eleitos em 1990.

A ocupação do espaço correspondente ao município de Santana teve origem no mesmo período que a vila de São José do Macapá, fundada em 1758. Dessa forma, tiveram uma colonização semelhante, onde os primeiros habitantes foram índios, mestiços e portugueses. Em meados de 1950, Santana passou a experimentar um processo de migração mais intenso, com a instalação da ICOMI e a construção da infraestrutura necessária para o seu funcionamento (a ferrovia, o Porto e a vila). Esse desenvolvimento atraiu famílias que buscavam melhores condições de vida e perspectivas de melhores empregos. Foi o momento também em que teve início a construção da Ferrovia Santana/Serra do Navio, com 194 km de extensão, enquanto a construção do Porto de Santana teve início em 1980, sendo inaugurado em maio 1982, sob administração da Companhia Docas do Pará (CDP).

Dois núcleos habitacionais se destacavam em Santana: a Vila Maia, destinada aos trabalhadores do Porto; e a Vila Amazonas, construída pela ICOMI para os seus trabalhadores, a qual possuía hospital, escola, supermercado e clube de recreação, além de ser o único bairro com serviços de saneamento adequados. Com a vinda de novos empreendimentos industriais, outras áreas foram sendo ocupadas, na maior parte dos casos de forma desorganizada.

Esse processo de expansão demográfica acentuou-se no final da década de 1980. Dois fatores principais colaboraram para o crescimento desordenado: a elevação de Santana à categoria de município, em dezembro de 1987; e a criação da Área de Livre Comércio entre Macapá e Santana, no início da década de 1990. Isso estimulou a vinda de pessoas, em sua maioria do interior do Pará e de estados do Nordeste, cuja expectativa era trabalhar nas atividades geradas a partir da criação desse Regime Aduaneiro Especial. Salienta-se que esse período coincide com o encerramento das atividades da ICOMI, que duraram aproximadamente 40 anos (1957-1997), período no qual foram exportadas cerca de 52 milhões de toneladas de minério.

A Portaria nº 71/2000 do Ministério dos Transportes estabelece a área do Porto Organizado de Santana (BRASIL, 2000a). O polígono que define esta área, conforme determina o Art. 2º da mesma portaria, é ilustrado na Figura 88.



Figura 88 – Poligonal do Porto Organizado de Santana
Fonte: Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

2.20.15.1. Integração do Porto no planejamento urbano

Segundo a Constituição Federal vigente, é obrigatória a elaboração e implementação de planos diretores em municípios com população acima de 20 mil habitantes e, de acordo com a Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), os planos diretores devem ser estabelecidos como instrumento de planejamento básico da política de desenvolvimento e expansão dos municípios.

A Lei Complementar nº 002/2006 da Prefeitura Municipal de Santana instituiu o Plano Diretor Participativo (PDP) deste município, abrangendo a totalidade de seu território, e tendo-o como instrumento básico no processo de planejamento urbano

(SANTANA, 2006). Diante disso, se faz importante no desenvolvimento do PDZ do Porto de Santana analisar como o Porto, suas atividades e áreas adjacentes são abordadas no PDP do município.

Na Seção I, Capítulo II, que trata sobre o desenvolvimento econômico e social do município de Santana, o potencial portuário é abordado como um indutor do progresso econômico e uma das diretrizes importantes a serem observadas. Assim, são indicados a promoção e o estímulo do desenvolvimento econômico local associado aos interesses do desenvolvimento econômico portuário, de acordo com os referidos artigos:

> Art. 10. A política de promoção do desenvolvimento econômico no Município deve estar articulada ao desenvolvimento social e à proteção do meio ambiente, visando à redução das desigualdades sociais e a melhoria da qualidade de vida da população. Atentando para o potencial turístico e portuário como indutores do progresso econômico.
>
> Art. 11. Para a consecução da política devem ser observadas as seguintes diretrizes:
> I - promover e estimular o desenvolvimento econômico local endógeno, associando-o aos interesses do desenvolvimento do potencial portuário, industrial e turístico; [...] (CDSA, 2006).

Quando trata da mobilidade urbana e rural, no Capítulo II, Seção IV, o PDP de Santana além de priorizar a acessibilidade cidadã, o transporte coletivo sobre o individual etc., também considera a logística empresarial e o transporte de cargas, garantindo a fluidez no transporte e nas mercadorias como um dos deveres: "Art. 20. V - considerar as questões de logística empresarial no sistema de mobilidade urbana e rural, garantindo a fluidez no transporte de cargas e mercadorias, visando o desenvolvimento econômico; [...]" (CDSA, 2006).

Quanto à mobilidade, o Porto de Santana é apontado como principal agente de integração do estado com os demais estados e países e, ao mesmo tempo, desempenha papel fundamental na integração regional, estando ligado às principais rodovias do Amapá (BR-156 e BR-201).

> Art. 22. V - Integração Regional:
>
> a) equacionar a integração do sistema de mobilidade urbana e rural aos eixos regionais de transporte, considerando que o município apresenta-se inteiramente integrado aos eixos centrais da trama rodoviária amapaense, (BR-156) e (BR-210) e levando-se em conta que o Porto de Santana representa a principal interligação com os demais estados e países (CDSA, 2006).

Para a organização territorial, o macrozoneamento do PDP de Santana fixa as regras fundamentais de ordenamento, tendo como referência as características dos ambientes natural e construído capazes de promover o desenvolvimento socioeconômico, aproveitando, assim, as potencialidades geográficas da região. Dessa forma, o zoneamento institui regras gerais de uso e ocupação do solo para cada uma das macrozonas, de acordo com os diferentes graus de consolidação e infraestrutura básica para suportar as atividades definidas.

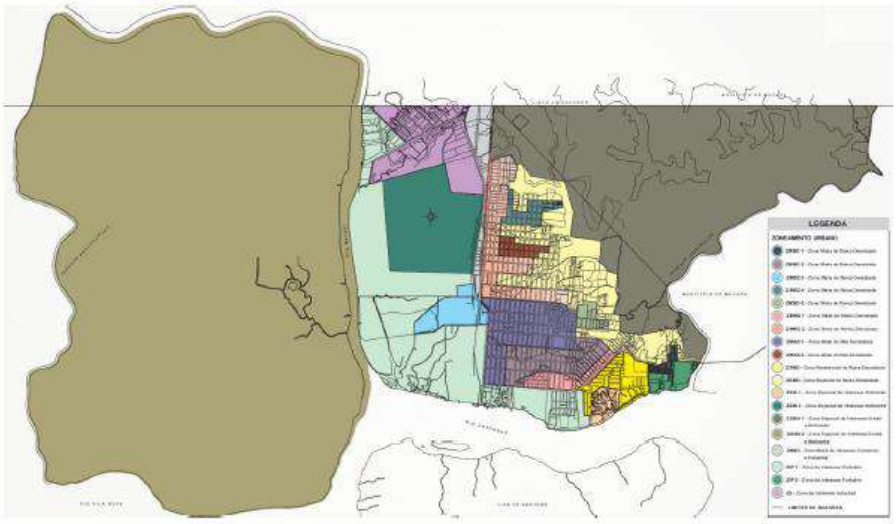


Figura 89 – Zoneamento Urbano do Município de Santana
Fonte: CDSA (2006).

O Porto de Santana está localizado na Macrozona Urbana, na Zona VIII, denominada Zona de Interesse Portuário (ZIP). Essa área é apresentada na Figura 90.

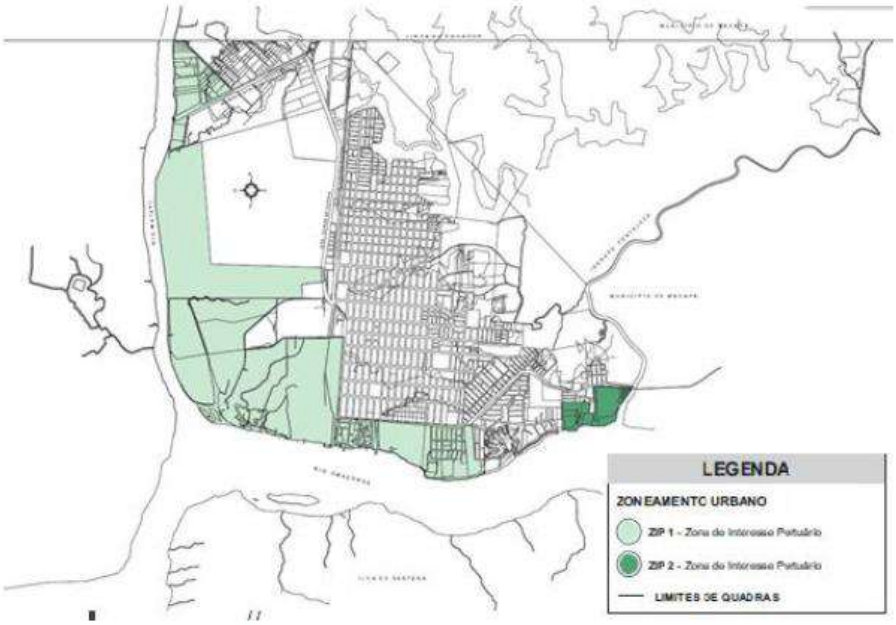


Figura 90 – Zona de Interesse Portuário no Zoneamento Urbano do Município de Santana
Fonte: CDSA (2006).

A ZIP caracteriza-se pelo uso e ocupação destinados às atividades portuárias e correlatas, localizando-se às margens das hidrovias do município. O PDP estabelece que o Poder Executivo Municipal poderá encaminhar ao poder competente um projeto

de lei para a criação de novas zonas de interesse portuário com localização na macrozona rural, atendidos os dispositivos da legislação vigente.

Os objetivos da ZIP estabelecidos no PDP são:

I. ampliar, ordenar e potencializar as atividades portuárias, comerciais e de serviços;
II. propiciar a redução de usos inadequados à área;
III. permitir o monitoramento e o controle ambiental;
IV. otimizar a integração regional e internacional;
V. promover o desenvolvimento econômico, social, ambiental e urbano. (CDSA, 2006).



Figura 91 – Zona de Interesse portuário
Fonte: Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

O Art. 71 define que, para fins de avaliação de usos e atividades do solo, serão analisados, em função de sua potencialidade como geradores de incômodos, a interferência no tráfego e o impacto à vizinhança. A classificação da ZIP quanto a esses parâmetros pode ser analisada nos quadros constantes no Anexo B.

No PDP, também é instituído o Conselho Municipal de Política Urbana (CMPU), órgão consultivo e deliberativo, responsável pela orientação geral da política urbana do município de Santana. No Art. 152 do PDP, é regularizada a composição do CMPU, com um total de 16 membros (oito do Poder Público e oito da sociedade civil), de modo que não prevê a obrigatoriedade de um membro do setor portuário. Caso haja interesse de participação no conselho, o Porto de Santana deve pleitear uma das duas

vagas destinadas aos representantes dos empresários, escolhidos entre os diversos setores econômicos.

Por fim, destaca-se que, no PDP de Santana, a atividade portuária é reconhecida como ponto de grande importância para o desenvolvimento do município, sendo o Porto de Santana citado como a principal ligação da região com outros estados e países. Considera-se também que um dos objetivos do zoneamento urbano é o planejamento da área portuária, a fim de atender às futuras necessidades de importação e exportação do estado do Amapá.

> Art. 41. São objetivos do Zoneamento Urbano:
>
> VI - planejamento da área portuária, com a elaboração de um plano que permita a instalação de um complexo portuário capaz de atender as futuras necessidades de importação e exportação do Estado, de forma articulada e principalmente ordenar a abertura da cidade para o Rio Amazonas; [...] (CDSA, 2006).

2.20.16. Taxa de assoreamento

Segundo o Plano Mestre do Porto de Santana (BRASIL, 2017), o calado máximo dos navios com permissão para atracar ao Complexo Portuário de Santana é restringido pelo canal de acesso ao Porto (onde o calado máximo recomendado é de 11,5 m – limitado pela profundidade da Barra Norte do Curiá). Os berços possuem profundidade adequada para o atendimento da frota que acessa os portos da bacia amazônica.

O Porto de Santana, conforme informação coletada junto a CDSA, não realiza dragagem de aprofundamento e/ou de manutenção. A taxa de assoreamento dos berços é baixa, de 1.657,58 m³ mensais ou em 19.890,96 m³ anuais (CDSA, 2017), o que reduz significativamente o custo de dragagem de manutenção. Entretanto, não há informação de medição pontual em metros cúbicos anuais e não há previsão para monitoramento deste indicador operacional.

2.21. INTERAÇÃO PORTO-CIDADE

A análise da interação entre o Porto e a cidade tem o objetivo principal de realizar uma reflexão sobre a relação de dependência e reciprocidade entre o desenvolvimento portuário e o desenvolvimento da zona urbana em que o Porto está inserido. Trata-se de um exercício fundamental para observar quais os aspectos predatórios e positivos do desenvolvimento mútuo e para ordená-lo, potencializando os pontos positivos da ligação e minimizando os impactos negativos gerados pela relação de dependência.

2.21.1. Impactos da atividade portuária no município

Nesta seção, será apresentada a descrição das interferências do Porto no município, considerando aspectos econômicos, de infraestrutura, de uso do solo e outros fatores importantes.

O desenvolvimento econômico da cidade de Santana esteve baseado durante muito tempo na exploração do manganês, descoberto em 1946, com início maciço da exploração na década de 1950, período em que a região apresentou crescimento significativo. Outro ciclo de crescimento foi observado anos depois com a construção do Porto de Santana, iniciada em 1980, originalmente com a finalidade de atender à movimentação de mercadorias por via fluvial, transportadas para o estado do Amapá e para a Ilha de Marajó. A inauguração oficial das instalações ocorreu em 6 de maio de 1982.

A população originalmente residente na área portuária se instalou na região da Avenida Amazonas, atualmente denominada Avenida Cláudio Lúcio Monteiro. Outro eixo formou-se em função da presença da Ferrovia Santana-Serra do Navio e da Rodovia Duca Serra. Nestes pontos, surgiu o primeiro núcleo habitacional residencial destinado exclusivamente aos trabalhadores do Porto, denominado Vila Maia.

Santana foi elevada à categoria de município através do Decreto-Lei nº 7.639, de 17 de dezembro de 1987 (BRASIL, 1987). Com o esgotamento das jazidas manganíferas, muito importantes para a economia do território, fez-se necessário buscar alternativas econômicas para a região. Em 1991, os políticos amapaenses articularam junto ao Governo Federal a implantação da Área de Livre Comércio entre Macapá e Santana. A iniciativa teve o intuito de evitar a estagnação da economia do estado do Amapá.

A implantação dessa área de livre comércio gerou um novo ciclo no crescimento populacional, tendo como resultado do superpovoamento um processo de urbanização desorganizada com consequentes problemas sociais, além da apropriação indevida de terras da União (algumas pertencentes ao Porto de Santana) por famílias e empresas. Na Figura 92, são apresentadas as áreas de forte interferência no Porto Organizado ocupadas nas décadas de 1980 e 1990.



Figura 92 – Área de influência do Porto Organizado de Santana em décadas passadas
Fonte: Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

A partir de 14 de dezembro de 2002, com a interveniência da Companhia Docas do Pará, foi criada a Companhia Docas de Santana, empresa pública de direito privado destinada a exercer a função de Autoridade Portuária. Tal criação se deu através do Convênio de Delegação nº 009/2002 do Ministério dos Transportes e da Prefeitura de Santana.

O trânsito rodoviário urbano interfere negativamente na atividade portuária. A via de acesso ao Porto é utilizada como trânsito diário de pedestres e ciclistas, sendo desprovida de uma ciclovia apropriada. A situação atual sugere uma tomada de decisão por parte da Autoridade Portuária na direção de melhoramento do acesso rodoviário. O principal acesso à área primária do Porto encontra-se indica a Figura 93.



Figura 93 – Principal acesso rodoviário ao Porto de Santana
Fonte: Imagem fornecida pela CDSA (2018).

Atualmente, o Porto de Santana é reconhecido como de grande importância para o desenvolvimento do município e do estado do Amapá. É um importante elo de ligação do estado com o resto do país e com outros países. Através do Porto de Santana ocorrem movimentações de cargas que dinamizam significativamente a economia local. Além disso, é visto como uma das novas opções para o escoamento da produção nacional do agronegócio.

3. PLANO OPERACIONAL

O Plano Operacional tem por objetivo detalhar o plano de melhorias e investimentos definidos no Plano Mestre, dividindo-os, de acordo com o que se indica na Portaria da SEP/PR nº 03/2014, em seis seções: i) Melhorias de Gestão; ii) Melhorias Operacionais; iii) Proposição de Investimentos Portuários; iv) Proposição de Investimentos em Acessos; v) Proposição de Reorganização de Áreas; e vi) Ações Ambientais.

Além disso, em virtude de alterações identificadas na realidade do Porto desde a publicação do Plano Mestre, serão detalhadas e justificadas ações que se demonstraram necessárias ao longo da pesquisa e da elaboração deste PDZ e não foram citadas naquela oportunidade.

3.1. MELHORIAS DE GESTÃO

3.1.1. Proposições do Plano Mestre

No que tange às melhorias de gestão, o Plano Mestre do Porto de Santana recomendou ações, descritas na Tabela 65 a serem implementadas pela CDSA.

Plano de Ações do Complexo Portuário de Santana: gestão portuária					
Item	**Descrição da ação**	**Instalação portuária**	***Status***	**Responsável**	**Prazo estimado**
1	Arrendamento das áreas disponíveis no Porto Público.	Porto de Santana	Iniciado	CDSA e SNP/MTPA	3 anos
2	Busca de maior equilíbrio financeiro entre receitas patrimoniais e tarifárias.	Porto de Santana	Não iniciado	CDSA	3 anos
3	Implantação de plano de metas de desempenho empresarial.	Porto de Santana	Não iniciado	CDSA	2 anos
4	Elaboração e implantação de um Programa de Capacitação de Pessoal.	Porto de Santana	Não iniciado	CDSA	3 anos
5	Elaboração de um Planejamento Estratégico e de um Plano Comercial.	Porto de Santana	Não iniciado	CDSA	3 anos
6	Ampliação da execução orçamentária dos investimentos.	Porto de Santana	Não iniciado	CDSA	3 anos

Tabela 65 - Plano de ações: gestão portuária
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Como pode ser observado, são seis as ações propostas pela SNP/MTPA por meio do Plano Mestre, para que a CDSA desenvolva melhorias quanto à gestão portuária praticada no Porto de Santana. A operacionalização das ações propostas está dividida em "Proposições do Plano Mestre" e "Outras Proposições", cujos conteúdos abrangem cada ação proposta, bem como a justificativa para a sua execução e as etapas que necessitam ser cumpridas para a sua implementação.

3.1.1.1. Arrendamento das áreas disponíveis no Porto Público

Justificativa

Embora no arcabouço da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, a realização dos contratos de arrendamento não seja mais da alçada da Autoridade Portuária e sim do Poder Concedente, a Administração Portuária permanece responsável pelos contratos de arrendamento firmados antes da ascensão da referida legislação, conhecida como Nova Lei dos Portos.

Nesse tocante, a modernização dos contratos de arrendamento consiste na renovação, mesmo que temporária, dos contratos vincendos para os quais novas licitações ainda não foram realizadas, bem como a definição do reequilíbrio econômico e financeiro desses contratos, conforme preconiza a Resolução nº 2.240 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ, 2011). Nesse sentido, a Tabela 66 mostra os atuais contratos da CDSA.

Nome do contrato	Empresa	Prazo	Data da assinatura
Servidão de passagem	Amcel	10 anos	30/05/2014
Contrato de transição	Amcel	180 dias	18/01/2018
Uso temporário	Cianport	180 dias	05/04/2018
Uso temporário	Caramuru Alimentos S.A.	18 meses	08/11/2017

Tabela 66- Contratos de exploração de áreas no Porto de Santana
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Atualmente, duas áreas estão em vias de serem licitadas no âmbito do Programa Avançar Parceira – PAP. Ambas descritas como áreas arrendáveis na situação atual, uma denominada MCP01, que prevê a instalação de um terminal para a movimentação e armazenagem de cavacos de madeira a granel para exportação e a Área 2, renomeada pelo PAP como MCPXX, que prevê a para a instalação do terminal de farelo concentrado de soja.

O objetivo deste Plano de Ação é obter maiores receitas patrimoniais pela Autoridade Portuária e maior movimentação de cargas no Porto, uma vez que o Porto de Santana possui diversas áreas operacionais passíveis de exploração, entre as quais algumas encontram-se atualmente ociosas e outras estão ocupadas por empresas cujos contratos estão próximos de seu término ou são de curto prazo.

Solução proposta

A solução proposta é realizar o acompanhamento, na Secretaria Nacional de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (SNP/MTPA), dos novos contratos de arrendamento, considerando as futuras atualizações das tarifas portuárias na revisão dos valores contratuais.

Etapas

Etapa	Descrição	Status	Prazo
1	Acompanhamento, em conjunto com a SNP/MTPA, dos novos contratos de arrendamento com futuras atualizações das tarifas portuárias.	Iniciado	Curto

3.1.1.2. Busca de maior equilíbrio financeiro entre receitas patrimoniais e tarifárias

Justificativa

O Plano Mestre indica a necessidade de reestruturação do balanço contábil do Porto, de modo que haja uma padronização quanto ao lançamento das contas, uma vez que os prejuízos identificados para a CDSA em 2012 foram referentes a maiores custos, ao passo que em 2015 o principal motivo foi a menor arrecadação, devido à redução de cargas movimentadas. Além disso, a receita da CDSA é predominantemente composta por receitas tarifárias (em média 91%).

Além disso, a CDSA não possui um sistema de custeio, o que dificulta a avaliação de quais serviços são lucrativos e quais precisam ter sua estrutura de custo e suas tarifas reavaliadas.

Solução proposta

A solução proposta é adequar os demonstrativos contábeis da CDSA, que será apoiada pelo Manual de Contabilidade Regulatória do Setor Portuário, de modo a mapear os custos e receitas do Porto a fim de aumentar a estabilidade financeira e as condições de cumprimento das obrigações.

Etapas

Etapa	Descrição	Status	Prazo
1	Mapeamento dos custos e receitas por atividade.	Não iniciado	Curto
2	Adequação dos demonstrativos contábeis da CDSA de acordo com o Plano de Contas proposto pela Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR).	Não iniciado	Curto

3.1.1.3. Implantação de plano de metas de desempenho empresarial

Justificativa

O monitoramento de desempenho é um importante instrumento de planejamento para a Autoridade Portuária uma vez que permite a observação constante da eficiência das operações portuárias, gerando diagnósticos precisos e imediatos a respeito de onde se encontram os gargalos operacionais e de quais são esses gargalos, bem como possibilita tomadas de decisão rápidas a respeito de sua solução. Além disso, o monitoramento dos indicadores de produtividade permite uma fiscalização mais eficiente dos operadores e proporciona subsídios para o estabelecimento de metas de produtividade, o que gera maior eficiência ao sistema portuário. Para isso, é necessária a implantação de indicadores gerenciais e de um plano de metas baseado nas diretrizes da SNP/MTPA, será possível gerenciar melhor as ações e os resultados da empresa, bem como incentivar a eficiência por meio de remuneração variável dos dirigentes.

O monitoramento dos indicadores de produtividade deve ultrapassar as fronteiras do cais, uma vez que a relação com os armadores também pode impactar diretamente sobre a eficiência das operações no Porto. Dessa forma, é recomendável que a metodologia de acompanhamento de indicadores operacionais a ser definida contemple, além do monitoramento dos indicadores operacionais, a eficiência das relações com os armadores e seu fluxo de informações.

Solução proposta

Sugere-se a implantação de indicadores, metas e remuneração variável dos gestores da CDSA, com base no Plano de Metas de Remuneração Variável da SNP/MTPA, e a definição de uma metodologia para monitoramento destes indicadores.

Etapas

Etapa	Descrição	Status	Prazo
1	Unificação da base de dados dos setores de estatística e faturamento.	Não iniciada	Curto
2	Definição da metodologia para cada indicador.	Não iniciada	Curto
3	Mapeamento do fluxo de informações do relacionamento com os armadores.	Não iniciada	Curto
4	Definição das políticas de atuação do Porto com base no monitoramento dos indicadores.	Não iniciada	Curto
5	Sistematização da metodologia de acompanhamento dos indicadores operacionais.	Não iniciada	Curto

3.1.1.4. Elaboração e implantação de um Programa de Capacitação de Pessoal

Justificativa

Apesar de estar prevista no estatuto da CDSA a realização de programas de formação, aperfeiçoamento e treinamento de seu quadro de pessoal, estes têm sido escassos e pontuais. Nos últimos cinco anos, foi realizado apenas um curso por ano, destinado ao treinamento da guarda portuária.

Solução proposta

Sugere-se a elaboração e a implantação de um programa de capacitação de pessoal junto aos órgãos competentes, aproveitando a implantação do PMGP pelas Companhias Docas, de forma a contemplar um plano de desenvolvimento de recursos humanos não somente para a CDSA, mas para a área de influência do Porto, a fim de melhorar os seus serviços.

Etapas

Etapa	Descrição	Status	Prazo
1	Levantamento dos principais aspectos para os quais há a necessidade de treinamento e qualificação de pessoal.	Não iniciado	Curto
2	Estabelecimento de parcerias com empresas especializadas em treinamento de pessoal para as áreas levantadas na etapa anterior.	Não iniciado	Curto
3	Definição de cronograma contínuo de treinamento.	Não iniciado	Curto
4	Implementação do processo de treinamento e qualificação.	Não iniciado	Curto

3.1.1.5. Elaboração de um Planejamento Estratégico e um Plano Comercial para CDSA

Justificativa

Tendo em vista o diagnóstico elaborado, verificou-se falta de integração e/ou inexistência de alguns instrumentos de gestão administrativa da CDSA, entre os quais a ausência da definição de missão, visão e valores da companhia. Tendo em vista a interligação desses instrumentos, recomenda-se a elaboração de um planejamento estratégico de médio a longo prazo, através do qual, a CDSA seja capaz de formular suas estratégias e estabelecer e desdobrar metas (internas e externas), considerando o cenário atual e futuro. Com uma visão holística da companhia, será possível alinhar ainda metas e objetivos pessoais, reformulando também o plano de cargos e salários.

Solução proposta

Propõe-se que seja elaborado um planejamento estratégico, onde será possível definir a identidade organizacional, mapear os ambientes interno e externo e implantar os objetivos estratégicos e comerciais da Companhia, com seus respectivos indicadores e metas.

Etapas

Etapa	Descrição	Status	Prazo
1	Elaborar Planejamento Estratégico.	Não iniciado	Curto
2	Implementação e Acompanhamento do Planejamento Estratégico.	Não iniciado	Curto
3	Avaliação de Resultados e Desempenho.	Não iniciado	Curto

3.1.1.6. Ampliação da Execução Orçamentária dos Investimentos

Justificativa

O percentual de execução dos investimentos orçados apresentou uma tendência decrescente de 2010 a 2015 (com exceção de 2011, ano em que ocorreu a reforma do Píer 1, a qual não estava prevista no orçamento). Em 2015, a execução atingiu o menor percentual do período, representando somente 8,3% do total orçado.

Solução proposta

Aproveitar o orçamento para a realização dos investimentos necessários no Porto de Santana. A solução observada para ampliar e tornar efetiva a execução orçamentária, de modo a trazer resultados crescentes para todo o Porto, é fazer uma revisão do orçamento dos investimentos, observar quais os pontos limitantes de desenvolvimento e, principalmente, investir os recursos disponíveis em investimentos operacionais, máquinas e equipamentos que elevem a capacidade produtiva e diminuem o tempo de operação, além de treinamentos e capacitações.

Etapas

Etapa	Descrição	Status	Prazo
1	Revisão do orçamento em investimentos.	Não iniciado	Curto
2	Mapeamento dos pontos de estrangulamento dos investimentos, isto é, quais são os pontos que limitam o desempenho ou a capacidade dos investimentos previstos.	Não iniciado	Curto
3	Nova Execução Orçamentária voltada para investimentos operacionais em novas máquinas e equipamentos.	Não iniciado	Curto

3.1.2. Cronogramas

Atividades		Fonte	Horizonte Temporal											
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2030	2035
			Curto Prazo			Médio Prazo						Longo Prazo		
1. Plano de Ação do PDZ do Porto de Santana														
3.1	Melhorias de gestão													
3.1.1.1	Arrendamento das áreas disponíveis no Porto Público	PM												
3.1.1.2	Busca de maior equilíbrio financeiro entre receitas patrimoniais e tarifárias	PM												
3.1.1.3	Implantação de plano de metas de desempenho empresarial	PM												
3.1.1.4	Elaboração e Implantação de um Programa de Capacitação de Pessoal	PM												
3.1.1.5	Elaboração de um Planejamento Estratégico e de um Plano Comercial	PM												
3.1.1.6	Ampliação da execução orçamentária dos investimentos	PM												

Legenda		
Preparação (projetos e licitações)	PM	PM - Plano Mestre
Execução	PDZ	PDZ – Plano de Zoneamento

3.2. MELHORIAS OPERACIONAIS

3.2.1. Proposições do Plano Mestre

Houve, no momento da elaboração do Plano Mestre, a proposição de quatro melhorias na seção de operações, todas em caráter emergencial, as quais estão disponíveis na Tabela 67.

Plano de Ações do Complexo Portuário de Santana: melhorias operacionais					
Item	**Descrição da ação**	**Instalação portuária**	***Status***	**Responsável**	**Prazo estimado**
1	Melhoria da pavimentação e das sinalizações vertical e horizontal das vias internas do Porto de Santana.	Porto de Santana	Não iniciado	CDSA	1 ano
2	Implantação de um sistema de agendamento para cadenciar os acessos dos veículos de carga que se destinam ao Porto de Santana.	Porto de Santana	Não iniciado	CDSA	5 anos
3	Fomento à implantação de área de apoio logístico que atenda ao Porto de Santana.	Porto de Santana	Não iniciado	MTPA e CDSA	5 anos
4	Instalação de equipamentos de otimização dos fluxos rodoviários nas portarias de acesso aos terminais portuários.	Porto de Santana	Não iniciado	MTPA e CDSA	5 anos

Tabela 67- Melhorias operacionais sugeridas pelo Plano Mestre do Porto de Santana
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

3.2.1.1. Melhoria da pavimentação e das sinalizações vertical e horizontal das vias internas do Porto de Santana

Justificativa

Na análise qualitativa dos acessos internos, de maneira geral, as vias internas do Porto Público, mesmo nos trechos onde há pavimentação, encontram-se em estado ruim de conservação. Da mesma forma, a sinalização mostra-se deficiente.

Solução proposta

A solução encontrada refere-se à correção dos defeitos no pavimento e ao reforço na sinalização, a fim de melhorar a fluidez do tráfego e diminuir o risco de acidentes com pedestres e veículos. Desta forma, a ação proposta é a pavimentação das vias não pavimentadas e a reformada pavimentação das vias existentes. Além disso, propõe-se melhorias e implementações de novas sinalizações nas vias.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Projeto básico e executivo para pavimentação em acessos próximos às entradas do Porto.	Não iniciado	Curto
2	Licitação para a execução da obra.	Não iniciado	Curto
3	Obras de pavimentação das vias não pavimentadas e a reforma da pavimentação das vias existentes.	Não iniciado	Curto
4	Implementação de placas de sinalização e avisos de tráfego.	Iniciado	Curto

3.2.1.2. Implantação de um sistema de agendamento para cadenciar os acessos dos veículos de carga que se destinam ao Porto de Santana

Justificativa

Nas simulações do atendimento das portarias de acesso ao Cais Público, observou-se que haverá formação de filas. A existência de um sistema de agendamento evita a formação de filas nos acessos às instalações portuárias, tal como permite uma gestão eficiente das operações de carga e descarga no Porto, além de otimizar os recursos necessários.

Solução proposta

A solução proposta é reduzir a formação de filas nas portarias do Porto, por meio de um sistema de agendamento para acessos de veículos de carga, a fim de garantir, inclusive, que o fluxo interno não seja prejudicado.

No entanto, observa-se que não há projetos específicos para este investimento, tampouco foi iniciado qualquer tipo de estudo.

Etapas

Etapa	Descrição	Status	Prazo
1	Estudo preliminar do sistema de agendamento.	Não iniciado	Curto
2	Implementação de um sistema de agendamento.	Não iniciado	Curto
3	Acompanhamento do sistema e ajustes pós-implementação.	Não iniciado	Contínuo

3.2.1.3. Fomento à implantação de área de apoio logístico que atenda ao Porto de Santana

Justificativa

Nas simulações do atendimento das portarias de acesso ao Cais Público, observou-se que haverá formação de filas. A existência de pátios adequados ao estacionamento dos veículos de carga evita a formação de filas nos acessos às instalações portuárias e permite uma gestão eficiente das operações de carga e descarga no Porto, além de otimizar os recursos necessários.

Solução proposta

A solução proposta baseia-se no aproveitamento de áreas ociosas para a construção de pátios destinados ao estacionamento dos veículos de carga, dessa forma evitam-se filas e promove maior segurança para cargas e motoristas.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Mapeamento de áreas ociosas favoráveis a tornarem-se pátios de veículos de carga.	Não iniciado	Médio
2	Implementação de pátios de estacionamento.	Não iniciado	Contínuo

3.2.1.4. Instalação de equipamentos de otimização dos fluxos rodoviários nas portarias de acesso aos Terminais Portuários

Justificativa

Nas simulações do atendimento das portarias de acesso ao Cais Público observou-se que haverá formação de filas, que poderão prejudicar o fluxo de veículos no interior do Porto.

Solução proposta

Propõe-se a compra de equipamentos capazes de mitigar os problemas relacionados aos fluxos nas rodovias no entorno do Porto. Sugere-se equipamentos como detectores de vídeo especialmente criados para serem usados em cruzamentos, iluminação adequada, a modo de garantir segurança nas vias.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Mapeamentos dos pontos a serem equipados nas principais rodovias próximas ao Porto Público.	Não iniciado	Médio
2	Implantação e Manutenção dos equipamentos.	Não iniciado	Contínuo
3	Criação de uma estrutura física capaz de monitorar os fluxos rodoviários, pátios de estacionamento e agendamentos de acesso dos veículos de carga.	Não iniciado	Médio

3.2.2. Outras proposições

3.2.2.1. Implantação do projeto "Porto sem Papel" da SNP/MTPA

Justificativa

No intuito de simplificar, reunir e gerir toda a documentação necessária para a liberação de mercadorias nos portos brasileiros houve a criação do sistema Porto sem Papel (PSP). Esse sistema elimina mais de 140 formulários ao unificá-los em um único documento eletrônico, denominado Documento Único Virtual (DUV).

No Porto de Santana, o projeto já foi implementado e encontra-se em plena execução. Os ganhos com a simplificação dos processos, que o deixaram mais dinâmico, foram bem recebidos pelos usuários.

Solução proposta

Sugere-se que se mantenha o sistema PSP em execução no Porto de Santana.

Etapas

Ação contínua. Necessidade de manutenção.

3.2.3. Cronogramas

Atividades		Fonte	Horizonte Temporal										
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2030	2035
			Curto Prazo			Médio Prazo						Longo Prazo		
1. Plano de Ação do PDZ do Porto de Santana														
3.2	**Melhorias operacionais**													
3.2.1.1	Modernização dos contratos de arrendamento e revisão de seus valores	PM												
3.2.1.2	Implantação de um sistema de agendamento para cadenciar os acessos dos veículos de carga que se destinam ao Porto de Santana	PM												
3.2.1.3	Fomento à implantação de área de apoio logístico que atenda ao Porto de Santana	PM												
3.2.1.4	Instalação de equipamentos de otimização dos fluxos rodoviários nas portarias de acesso aos terminais portuários	PM												
3.2.1.1	Implantação do projeto "Porto sem Papel (PSP)" da SNP/MTPA	PM												

Legenda			
	Preparação (projetos e licitações)	PM	PM - Plano Mestre
	Execução	PDZ	PDZ – Plano de Zoneamento

3.3. PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS

3.3.1. Proposições do Plano Mestre

No Plano Mestre de 2017 foram propostos três investimentos portuários com caráteres temporais variados, os quais estão disponíveis na figura abaixo.

Plano de Ações do Complexo Portuário de Santana: investimentos portuários					
Item	**Descrição da ação**	**Instalação portuária**	***Status***	**Responsável**	**Prazo estimado**
1	Construção do TUP Cianport.	TUP Cianport	Não iniciado	Cianport	2 anos
2	Resolução do déficit de capacidade de cais das cargas de longo curso no Porto de Santana.	Porto de Santana	Não iniciado	CDSA	1 ano
3	Resolução do déficit de capacidade para movimentação de grãos vegetais no Complexo Portuário.	Complexo Portuário de Santana	Não iniciado	CDSA e Cianport	9 anos

Tabela 68- Plano de ação: investimentos portuários
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

3.3.1.1. Acompanhamento da construção do Terminal de Uso Privado (TUP) na Ilha de Santana para granéis vegetais na ZP10

Justificativa

Conforme aprovado pela SNP/MTPA, está prevista a construção do TUP Cianport no Complexo Portuário, com início das operações da primeira fase do projeto em 2018. O Terminal de Uso Privado (TUP) contribuirá com a redução do déficit de capacidade de movimentação de grãos no Complexo Portuário. A Figura 94 apresenta a localização do TUP Cianport em relação à poligonal do Porto.



Figura 94 – Poligonal do Porto de Santana
Fonte: CDSA (2016).

Solução proposta

A solução proposta é a construção de um terminal para granéis vegetais na Ilha de Santana, tendo como responsável pelo empreendimento a empresa Cianport. O terminal foi autorizado pela ANTAQ por meio do Contrato de Adesão nº 026/2014. Segundo o Plano Mestre (BRASIL, 2017), o novo TUP prevê a existência de píer de 300 m de comprimento com berços externo (atendimento de navios) e interno (atendimento de barcaças). Para a armazenagem, planeja-se a construção de dois armazéns com 90 mil t de capacidade estática cada. O berço externo contará com dois *shiploaders* com capacidade nominal de 1.500 t/h cada (alimentados por sistema de correias transportadoras cuja linha mestre terá capacidade nominal de 4.000 t/h), e o berço interno terá dois descarregadores de barcaça com capacidade nominal de 600 t/h cada.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Realização de estudos (EVTEA, EIA – RIMA).	Finalizado	-
2	Autorização do Poder Concedente.	Finalizado	-
3	Início da construção do terminal.	Não iniciado	Curto
4	Início da operação do terminal.	Não iniciado	Curto

3.3.1.2. Resolução do déficit de capacidade de cais das cargas de longo curso no Porto de Santana

Justificativa

Devido ao aumento da demanda de cargas movimentadas em navegação de longo curso no Complexo Portuário (cavaco de madeira, farelo de soja, trigo, minério de ferro, soja e milho), notoriamente no Píer 1 do Porto Organizado, é identificado déficit de movimentação dessas cargas já no ano de 2017.

Solução proposta

A solução proposta indica que devem ser avaliadas alternativas como: mudanças nas destinações operacionais dos berços existentes no Porto; melhorias operacionais (novos equipamentos de cais, por exemplo); e construção de novos berços.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Projeto para aquisição de equipamentos de cais para os Píeres 1 e 2.	Não iniciado	Curto
2	Transformação de áreas ociosas em áreas operacionais – áreas 1A, 1B, 7, 8 e 9 (ver ação específica na seção "Proposição de Reorganização de Áreas").	Não iniciado	Curto
3	Estudo para avaliar as alternativas de destinações operacionais à luz dessa e de outras ações propostas neste documento do PDZ.	Não iniciado	Curto
4	Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Financeira e Ambiental (EVTEA) para a construção de um novo berço em frente às áreas 7, 8 e 9 do Porto de Santana.	Não iniciado	Médio

3.3.1.3. Resolução do déficit de capacidade para movimentação de grãos vegetais no Complexo Portuário

Justificativa

A capacidade de cais do Complexo Portuário mostra-se insuficiente para a movimentação de granéis vegetais, principalmente, soja e milho, tanto no sentido de embarque de longo curso, quanto no desembarque de navegação interior. Além disso, a capacidade de armazenagem mostra-se insuficiente para atender à demanda prevista de grãos.

Solução proposta

Segundo o Plano Mestre (BRASIL, 2017) a construção do TUP Cianport solucionará o déficit de capacidade para movimentação de grãos no médio prazo. No entanto, novas ações serão necessárias para atender à demanda projetada no Plano Mestre de 2017 para um horizonte de longo prazo. Devem ser avaliadas alternativas de melhorias operacionais, assim como, mudanças nas destinações operacionais dos berços existentes e construção de novo(s) berço(s).

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Acompanhamento da construção do novo TUP (Cianport) autorizado pelo poder concedente, destinado à movimentação de grãos vegetais, cujo projeto prevê a existência de píer de 300 m de comprimento com berços externo (atendimento de navios) e interno (atendimento de barcaças) e dois armazéns com 90 mil t de capacidade estática cada.	Não iniciado	Curto
2	Estudo e aquisição de novos equipamentos de cais.	Não iniciado	Médio
3	Acompanhamento de estudo para expansão de TUP existente ou autorização de novas instalações.	Não iniciado	Médio

3.3.2. Outras proposições

3.3.2.1. Investimento em defensas adequadas à atracação de embarcações de baixo costado

Justificativa

Conforme apresentado no item 3.1- Instalações de Acostagem, a atracação de balsas enfrentou problemas, uma vez que as defensas não estavam preparadas para receber embarcações de baixo costado. Uma embarcação desse tipo poderia abalroar a estrutura do cais, causando consequências imprevisíveis e potencialmente graves. A Figura 95 ilustra esse risco, bem como uma solução para tal.

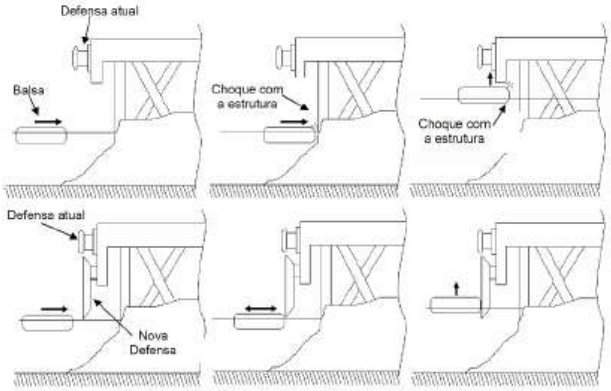


Figura 95- Adequação de defensas
Fonte: Dados fornecidos pela CDSA. Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Recentemente, a CDSA investiu na melhoria das defensas do Cais B, de acordo com o indicado na figura acima.

Solução proposta

A solução proposta é investir em defensas adequadas à atracação de embarcações de baixo costado de forma a prevenir possíveis consequências graves à estrutura do cais. A Transpetro ficou responsável pelo investimento, mas com a rescisão do contrato de cessão com a empresa, a operação não foi concluída. As defensas já estão disponíveis no Porto para ser instaladas.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Licitação para instalação.	A ser iniciado	Curto
2	Execução da instalação.	A ser iniciado	Curto

3.3.3. Cronogramas

Atividades		Fonte	Horizonte Temporal											
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2030	2035
			Curto Prazo			Médio Prazo						Longo Prazo		
1. Plano de Ação do PDZ do Porto de Santana														
3.3	**Proposição de investimentos portuários**													
3.3.1.1	Acompanhamento da construção do Terminal de Uso Privado (TUP CINAPORT))	PM												
3.3.1.2	Resolução do déficit de capacidade de cais das cargas de longo curso no Porto de Santana	PM												
3.3.1.3	Resolução do déficit de capacidade para movimentação de grãos vegetais no Complexo Portuário	PM												
3.3.2.1	Investimento em defensas adequadas à atracação de embarcações de baixo costado	PDZ												

Legenda			
	Preparação (projetos e licitações)	**PM**	PM - Plano Mestre
	Execução	**PDZ**	PDZ – Plano de Zoneamento

3.4. PROPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS EM ACESSOS

3.4.1. Proposições do Plano Mestre

Segue na Tabela 69 a proposição do Plano Mestre (BRASIL, 2017) com quatro investimentos em acessos, sendo dois emergenciais e um de caráter estratégico.

Plano de Ações do Complexo Portuário de Santana: acessos ao Complexo Portuário					
Item	**Descrição da ação**	**Instalação portuária**	***Status***	**Responsável**	**Prazo estimado**
1	Fomento à criação de uma base de dados de volume de tráfego na esfera estadual e municipal.	Complexo Portuário	Não iniciado	MTPA, DNIT, SETRAP/AP e STTrans/Prefeitura Municipal de Santana	1 ano
2	Duplicação das rodovias BR-210 e Duca Serra.	Complexo Portuário	Iniciado	MTPA e SETRAP/AP	1 ano
3	Melhoria da pavimentação, assim como a sinalização vertical e horizontal da Rodovia Duca Serra, da Rua Manoel F. Guedes, da Avenida Odécia Marques Pereira e da Avenida Portobras.	Complexo Portuário	Iniciado	SETRAP/AP e Prefeitura Municipal de Santana	1 ano
4	Fomento à realização de estudo de viabilidade da restauração da EFA.	Complexo Portuário	Não iniciado	CDSA e Governo do Estado do Amapá	5 anos

Tabela 69 – Melhorias de acessos sugeridas pelo Plano Mestre do Porto de Santana
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

3.4.1.1. Fomento à criação de uma base de dados de volume de tráfego na esfera estadual e municipal

Justificativa

A falta de dados de contagens de tráfego nas vias do entorno portuário inviabiliza a realização de estudos de tráfego. O projeto de elaboração de uma base de dados de volume de tráfego nas vias de entorno visa contribuir para o melhor planejamento das políticas de infraestrutura viária e conseguinte melhoria da trafegabilidade.

Solução proposta

Criar uma base de dados histórica de volume de tráfego das principais vias do entorno do Porto de forma a subsidiar ações públicas de infraestrutura. À CDSA cabe, inicialmente, a preparação de um anteprojeto passando por identificar as vias que serão contempladas no estudo, analisar escopo, custos, investimentos e benefícios do projeto, e preparar uma apresentação da proposta de projeto para as esferas de governo federal, estadual e municipal de forma a fomentar o estudo.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Realizar um projeto básico e executivo para sensibilizar os diversos setores públicos envolvidos na manutenção das vias e outros órgãos de interesse direto no desenvolvimento econômico do Porto.	Não iniciado	Curto
2	Acompanhar e intermediar a aprovação do projeto nas esferas governamentais.	Não iniciado	Curto
3	Acompanhar execução.	Não iniciado	Curto/Contínuo
4	Avaliar resultados.	Não iniciado	Curto/Contínuo

3.4.1.2. Duplicação das rodovias BR-210 e Duca Serra

Justificativa

A Rodovia BR-210 e parte da Rodovia Duca Serra apresentam fluxo intenso de veículos, pois, constituem o principal acesso ao Complexo Portuário de Santana em sua hinterlândia e são utilizadas tanto pelos veículos destinados ao Complexo como pelo tráfego local. O cálculo do nível de serviço apontou que os segmentos analisados na BR-210 se encontram com a capacidade operacional saturada, apresentando congestionamento nos períodos de pico.

Solução proposta

A solução proposta é contatar o Poder Público responsável pela manutenção das condições de trafegabilidade das rodovias de forma a demonstrar que o atual cenário tem afetado os níveis de serviço do Porto de Santana e suas atividades e indicando a necessidade de duplicação das duas vias nos trechos indicados.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Contatar o Poder Público e demonstrar a atual condição.	Iniciado	Curto
2	Indicar melhorias nas rodovias.	Iniciado	Curto
3	Acompanhar as aprovações dos projetos de infraestrutura.	Não iniciado	Curto

3.4.1.3. Melhoria da pavimentação, assim como a sinalização vertical e horizontal da Rodovia Duca Serra, da Rua Manoel F. Guedes, da Avenida Odécia Marques Pereira e da Avenida Petrobrás

Justificativa

A análise qualitativa das condições viárias mostrou que algumas vias de acesso ao Complexo são inadequadas para o tráfego de caminhões, sendo estreitas e com pavimentação e sinalização em estado de conservação ruim. Ressalta-se que a avenida Portobras não é mais utilizada como acesso ao Porto, entretanto, sua condição de trafegabilidade, pela proximidade, afeta as outras vias citadas anteriormente. O objetivo do projeto é melhorar o fluxo de veículos que se destinam ao Complexo e acabar com a insegurança dos usuários que a falta de sinalização promove, podendo ser um fator facilitador na ocorrência de acidentes.

Solução proposta

Contato com as autoridades públicas com as jurisdições destas rodovias de forma a demonstrar e sensibilizar sobre a prioridade na melhoria imediata da pavimentação, assim como a sinalização horizontal e vertical nos trechos que forem indicados. Salienta-se que as melhorias relativas a Rodovia Duca Serra iniciou-se em 2016.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Contatar o Poder Público e demonstrar a atual condição.	Não iniciado	Curto
2	Indicar melhorias nas avenidas.	Não iniciado	Curto
3	Acompanhar as aprovações dos projetos de infraestrutura.	Não iniciado	Curto

3.4.1.4. Fomento à realização de estudo de viabilidade da restauração da EFA

Justificativa

Com a paralização das operações da Estrada de Ferro do Amapá (EFA), em março de 2015, a ferrovia sofreu depredação e descontinuidade na manutenção e na conservação, tanto da malha, quanto do material rodante. Face às características do transporte de minerais, que possuem altos volumes e baixo valor agregado, a única forma de realizar o transporte até as instalações portuárias se dá através da ferrovia. O objetivo da ação é, portanto, estudar a viabilidade de restauração da ferrovia a fim de verificar a possibilidade de sua reforma no sentido de retomar o escoamento da produção mineral do estado, bem como na atração de outras cargas que poderiam vir a ser movimentadas no Complexo Portuário.

Solução proposta

Atuar junto à concessionária ferroviária no sentido de fomentar estudos de viabilidade de restauração da ferrovia.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Contatar o Poder Público e demonstrar a atual condição.	Não iniciado	Médio
2	Acompanhar e subsidiar estudo de viabilidade técnica de restauração da ferrovia junto à concessionária ferroviária.	Não iniciado	Médio
3	Acompanhar a aprovação e a execução do projeto de restauração.	Não iniciado	Médio

3.4.2. Outras proposições

3.4.2.1. Implantação de sinalização náutica

Justificativa

O Porto Organizado de Santana carece de sinalização náutica que venha a garantir navegação segura, manutenção equilibrada do meio ambiente, e preservação da vida humana e do patrimônio público. Atualmente, comandantes, práticos e mestres de rebocadores não dispõem dessa ferramenta básica de auxílio às suas atividades. A instalação da sinalização náutica é ainda mais urgente que a implantação do sistema VTS (do inglês – *Vessel Traffic Services*).

Solução proposta

Promover instalação de sinalização náutica adequada.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Contatar a Autoridade Marítima e demonstrar a necessidade imediata.	Não iniciado	Curto
3	Definir projeto básico de sinalização náutica do Porto de Santana.	Não iniciado	Curto
4	Acompanhar a aprovação pela Autoridade Marítima.	Não iniciado	Curto
5	Acompanhar a execução do projeto.	Não iniciado	Curto

3.4.2.2. Realizar estudo para avaliar o aprofundamento do Canal da Barra Norte

Justificativa

Os armadores buscam ganhos de escala em suas atividades e as encomendas aos estaleiros nos últimos tempos vêm sendo de embarcações cada vez maiores. Nesse sentido, em termos estratégicos, é interessante os portos disporem de condições adequadas ao recebimento de navios de maior porte.

A profundidade natural encontrada ao longo do Rio Amazonas abre a possibilidade, considerando apenas esse aspecto, de operar qualquer tipo de embarcação nos portos nele existentes. O gargalo atual é a foz do canal norte, que possui profundidade limitante de 12,4 m.

Solução proposta

A solução proposta é que se realize um estudo que avalie os impactos de uma dragagem de aprofundamento do canal norte. O Governo do Estado do Amapá, conforme informado pela CDSA, tomou a responsabilidade pelo projeto.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Acompanhar e apoiar os estudos a serem realizados pelo Governo do Estado.	Não iniciado	Médio
2	Acompanhar do projeto e aprovação do EVETEA para aprofundamento da área.	Não iniciado	Médio
3	Acompanhamento da licitação das obras.	Não iniciado	Médio
4	Estudos e definição de um plano operacional para atender possível crescimento da demanda de cargas de longo curso.	Não iniciado	Médio

3.4.2.3. Acesso às novas áreas de expansão

Justificativa

As áreas que atualmente estão em processo de reintegração de posse, onde há a perspectiva de exploração do interesse portuário em médio e longo prazo, necessitam de um acesso rodoviário para atingir níveis de serviço adequados. A localização está disponível na Figura 1, indicada pela letra C:



Figura 1 – Acesso às novas áreas de expansão
Fonte: Google Earth (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Solução proposta

A solução proposta é que se execute um acesso às novas áreas de expansão.

Etapas

Etapa	Descrição	Status	Prazo
1	Realização dos projetos básico e executivo.	Não iniciado	Médio
2	Acompanhamento do processo de licitação.	Não iniciado	Médio
3	Acompanhamento da execução.	Não iniciado	Médio

A seguir encontra-se o cronograma de cada ação.

3.4.3. Cronogramas

Atividades		Fonte	Horizonte Temporal											
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2030	2035
			Curto Prazo			Médio Prazo					Longo Prazo			
1. Plano de Ação do PDZ do Porto de Santana														
3.4	Proposição dos investimentos em acessos													
3.4.1.1	Fomento à criação de uma base de dados de volume de tráfego na esfera estadual e municipal	PM												
3.4.1.2	Duplicação das rodovias BR-210 e Duca Serra	PM												
3.4.1.3	Melhoria da pavimentação, assim como a sinalização vertical e horizontal da Rodovia Duca Serra, da Rua Manoel F. Guedes e da Avenida Odécia Marques Pereira.	PM												
3.4.1.4	Fomento à realização de estudo de viabilidade da restauração da EFA	PM												
3.4.2.1	Implantação de sinalização náutica	PDZ												
3.4.2.2	Acompanhamento da realização do estudo para avaliar o aprofundamento do Canal da Barra Norte	PDZ												
3.4.2.3	Acesso às novas áreas de expansão	PDZ												

Legenda			
	Preparação (projetos e licitações)	PM	PM - Plano Mestre
	Execução	PDZ	PDZ – Plano de Zoneamento

3.5. PROPOSIÇÃO DE REORGANIZAÇÃO DE ÁREAS

3.5.1. Solicitar aos órgãos competentes (como a Secretaria do Patrimônio da União (SPU), dentre outros) o levantamento da titulação das áreas dentro do porto organizado

Justificativa

A atual poligonal do Porto Organizado de Santana abarca áreas que a CDSA desconhece a titularidade, impondo um empecilho a qualquer ação pretendida para as mesmas e impedindo qualquer exercício de planejamento. É fundamental conhecer detalhadamente tudo o que está inserido dentro da área do Porto Organizado para orientar ações futuras.

Solução proposta

A solução proposta é levantar a titulação das áreas inseridas dentro da poligonal do Porto Organizado de Santana.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Levantar a titulação das áreas inseridas dentro da poligonal do Porto Organizado de Santana.	Não iniciado	Curto
2	Estudos para desocupação das áreas invadidas.	Não iniciado	Curto
3	Negociação junto ao Poder Público municipal para realocação das famílias.	Não iniciado	Curto

3.5.2. Transformação de área ociosa em área operacional (áreas 1A, 1B, 7, 8 e 9)

Justificativa

As áreas 1A, 1B, 7, 8 e 9 foram devolvidas para a CDSA e encontram-se classificadas como áreas arrendáveis com uso multipropósito. No zoneamento de curto prazo não foram diagnosticadas pretensões por parte de empresas arrendatárias. Portanto, é necessário que haja uma ação para transformá-las em áreas operacionais, pois além de abranger uma área de aproximadamente 158 mil m², estas se encontram atualmente ociosas.

Solução proposta

- Estudos e projeções acerca da trajetória de crescimento do Porto no curto, médio e longo prazo.
- Aumento da atratividade de investimentos nas áreas não operacionais.

- Transformar o zoneamento do local tornando a área multipropósito em área operacional com fins específicos.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Estudo de áreas e projeções de crescimento portuário.	Não iniciado	Curto
2	Realização de obras de revitalização e investimentos específicos.	Não iniciado	Curto
3	Apresentação de estudo de áreas possíveis de arrendamento ao Poder Concedente.	Não iniciado	Curto
4	Acompanhar o processo de arrendamento junto ao Poder Concedente.	Não iniciado	Curto

3.5.3. Cronogramas

Atividades		Fonte	Horizonte Temporal											
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2030	2035
			Curto Prazo			Médio Prazo							Longo Prazo	
1. Plano de Ação do PDZ do Porto de Santana														
3.5	**Proposição de reorganização de áreas**													
3.5.1	Solicitar aos órgãos competentes (como a SPU, dentre outros) o levantamento da titulação das áreas dentro do Porto Organizado	PDZ												
3.5.2	Transformação de área ociosa em área operacional (áreas 1A, 1B, 7, 8 e 9)	PDZ												

Legenda			
	Preparação (projetos e licitações)	**PM**	PM - Plano Mestre
	Execução	**PDZ**	PDZ – Plano de Zoneamento

3.6. AÇÕES AMBIENTAIS

3.6.1. Proposições do Plano Mestre

No Plano Mestre de 2017 foram propostos os seguintes investimentos portuários com prazos distintos, os quais estão disponíveis na Tabela 70.

Plano de Ações do Complexo Portuário de Santana					
1	Inserção da variável ambiental no planejamento portuário.	Complexo Portuário	Não iniciado	CDSA, Amcel, TUP Cianport, IMAP, Prefeitura Municipal de Santana	2 anos
2	Revisão ou melhoria dos sistemas de tratamento de efluentes através de fossa séptica.	Porto de Santana	Não iniciado	CDSA, Amcel	2 anos
3	Busca de recursos para a retomada de programa socioambiental.	Porto de Santana	Não iniciado	CDSA e Amcel	1 ano
4	Consolidação do setor de gestão ambiental e saúde e segurança do trabalho.	Complexo Portuário	Iniciado	CDSA, Amcel e TUP Cianport	2 anos
5	Implantação de SGA no Porto Organizado de Santana.	Porto de Santana	Não iniciado	CDSA	2 anos
6	Capacitação de colaboradores do Porto em gestão ambiental e segurança e saúde do trabalho.	Complexo Portuário	Não iniciado	CDSA, Amcel e TUP Cianport	4 anos
7	Integração do programa de monitoramento das águas superficiais.	Complexo Portuário	Não iniciado	CDSA, Amcel, Cianport, IMAP	4 anos
8	Implantação do Programa de Monitoramento da Biota Aquática	Porto Público	Não iniciado	CDSA	2 anos
9	Promoção da certificação ambiental e de saúde e segurança do trabalho no Porto de Santana.	Porto de Santana	Não iniciado	CDSA	5 anos
10	Apoio na busca pela Gestão Integrada da região de Santana, através de estudos urbanísticos e de valorização ambiental.	Complexo Portuário	Não iniciado	CDSA, Amcel, Cianport, Prefeitura Municipal de Santana, Governo do Estado do Amapá, IMAP, Ibama	4 anos
11	Incentivo ao cumprimento da Lei nº 12.305/2010 pela Prefeitura Municipal de Santana e Macapá.	Porto de Santana	Não iniciado	CDSA, Amcel, Cianport, Prefeitura Municipal de Santana, Prefeitura Municipal de Macapá, Governo do Estado do Amapá, IMAP	07/2018
12	Implementação de monitoramento de água de lastro.	Complexo Portuário	Não iniciado	CDSA, Ibama, IMAP, Amcel, e TUP Cianport	2 anos
13	Elaboração de Estudo de Investigação Preliminar de passivo ambiental.	Complexo Portuário	Não iniciado	IMAP	1 ano

Tabela 70 - Plano de ações: ações ambientais
Fonte: Brasil (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

3.6.1.1. Inserção da variável ambiental no planejamento portuário

Justificativa

A ANTAQ sugere a inclusão da variável ambiental no planejamento portuário, de forma que as futuras intervenções no meio ambiente sejam pensadas e planejadas, evitando conflitos ecossocioambientais, impactos negativos e custos de gestão. A iniciativa se traduz na necessidade de, juntamente com outras entidades, tratar de forma integral o Porto e seu entorno, as questões de controle da degradação ambiental causada pela atividade portuária, de modo a garantir que a expansão portuária seja desenvolvida de maneira sustentável.

Solução

Para solucionar as inconformidades, aconselha-se a formação de um grupo de trabalho para discussão do diagnóstico ambiental do Complexo Portuário de Santana e posterior avaliação dos impactos ambientais resultantes de cenários futuros de expansão portuária.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Formação de grupo de trabalho envolvendo setores da sociedade organizada para discutir processos, objetivos, escopo, ações e priorizações.	Não iniciado	Curto
2	Licitação para fins de apoio técnico aos estudos de diagnóstico e avaliação de impactos ambientais à luz de cenários futuros de expansão portuária.	Não iniciado	Curto
3	Acompanhamento dos resultados e das ações recomendadas.	Não iniciado	Curto

3.6.1.2. Revisão ou melhorias dos sistemas de tratamento de efluentes através de fossa séptica

Justificativa

Os sistemas de gerenciamento de efluentes sanitários, tanto no Porto Organizado quanto na Amcel, são compostos por fossas sépticas e sumidouros. De acordo com a NBR 13969 (ABNT, 1997), o uso de sumidouro só é favorável com distância mínima de 1,5 m entre o fundo e o lençol freático, condição que pode ser difícil de cumprir nas margens de um corpo hídrico. Em função disso, há risco de contaminação do lençol freático pelos efluentes sanitários, podendo atingir águas de abastecimento. Com a ação, pretende-se adequar o sistema de tratamento de efluentes, tornando-o capaz de atender às normas vigentes de lançamento de efluentes, operando a níveis não prejudiciais ao meio ambiente.

Solução proposta

Propõe-se a verificação da distância entre o sistema de fossa/sumidouro e o nível do lençol freático, a fim de garantir sempre a distância mínima de 1,5 m, independentemente de variações no nível do lençol freático. Pode ser realizada, ainda, a substituição ou complementação do sistema de fossas sépticas, de acordo com a NBR 13969 (ABNT, 1997).

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Diagnóstico da situação do sistema de fossa/sumidouro e estudo para adaptação à NBR 13969.	Não iniciado	Curto
2	Licitação para fins de execução do serviço.	Não iniciado	Curto
3	Acompanhamento da execução.	Não iniciado	Curto
4	Definição de um processo de monitoramento contínuo do lençol freático nas áreas de abastecimento da água.	Não iniciado	Curto

3.6.1.3. Busca de recursos para a retomada de programa socioambiental

Justificativa

O antigo programa socioambiental "CDSA de mãos dadas com o esporte e educação" tinha um impacto positivo sobre a população circunvizinha ao Porto, porém não teve continuidade devido à falta de parcerias. Portanto, a busca por parcerias entre a CDSA e empresas privadas é essencial para a retomada do programa e o beneficiamento da população. Com essa ação, pretende-se garantir o bem-estar da população diretamente afetada pelas atividades portuárias.

Solução proposta

Para resolver tal problema, sugere-se a formação de um grupo interdisciplinar de trabalho, com a participação de órgãos governamentais da área ambiental das esferas municipais e estaduais, para elaboração de um projeto de parceria com as empresas operadoras do Porto, com o objetivo de buscar apoio para a retomada do programa.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Formação de comissão interdisciplinar para elaboração do projeto básico e executivo (incluindo elaboração de metas e indicadores).	Não iniciado	Curto
2	Contatos com as empresas para apresentação do projeto, negociação e aprovação.	Não iniciado	Curto
3	Identificação dos parceiros e elaborar um programa de comunicação.	Não iniciado	Curto
4	Acompanhamento mensal, com relatórios dos resultados obtidos no programa.	Não iniciado	Curto

3.6.1.4. Consolidação do setor de gestão ambiental e saúde e segurança do trabalho

Justificativa

A capacitação e complementação dos núcleos ambientais é uma das diretrizes da ANTAQ que visa o melhoramento do atendimento às demandas de meio ambiente, saúde e segurança do trabalho, de forma a contribuir para a elevação dos índices ambientais e a redução de acidentes. Com essa ação, pretende-se capacitar e complementar os núcleos ambientais e de saúde do trabalhador, ampliando seu quadro de pessoal de acordo com as diretrizes estabelecidas pela ANTAQ e com as demandas atuais e futuras do Porto.

Solução proposta

Abertura de concurso público ou processo licitatório para a complementação do núcleo de meio ambiente e saúde e segurança do trabalho.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Diagnóstico da capacitação e dimensionamento dos núcleos ambientais e de saúde do trabalhador para identificar as necessidades atuais e futuras.	Iniciado	Curto
2	Abertura de concurso público.	Iniciado	Curto
3	Treinamento de pessoal	Iniciado/contínuo	Curto

3.6.1.5. Implantação de Sistema de Gestão Ambiental (SGA) no Porto Organizado de Santana

Conforme ação descrita posteriormente.

3.6.1.6. Capacitação de colaboradores do Porto em gestão ambiental e segurança e saúde do trabalho

Justificativa

Dentro das diretrizes da ANTAQ quanto à implementação das agendas ambientais portuárias e do Sistema de Gestão Ambiental (SGA), deve-se considerar que a execução dos programas depende da integração dos setores e das diretorias portuárias, incluindo todos os trabalhadores e operadores. Pretende-se com essa ação, portanto, executar as boas práticas de meio ambiente e saúde e segurança do trabalho, envolvendo todos os trabalhadores do Complexo Portuário.

Solução proposta

Capacitação e treinamento dos trabalhadores portuários quanto aos impactos ambientais da atividade, às ações necessárias para execução da gestão ambiental e aos riscos e acidentes de cada atividade.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Elaboração de um programa de educação ambiental e segurança e saúde ocupacional, com calendário anual.	Não iniciado	Curto
2	Credenciamento dos prestadores de serviços de capacitação.	Não iniciado	Curto
3	Implementação de um controle da capacitação dos trabalhadores do Complexo Portuário.	Não iniciado	Curto
4	Acompanhamento do programa de capacitação dos trabalhadores.	Não iniciado/contínuo	Curto

3.6.1.7. Integração do programa de monitoramento das águas superficiais

Justificativa

A CDSA e a Amcel possuem como condicionante de suas Licenças de Operação (LO) o monitoramento das águas superficiais no Canal de Santana, que futuramente será aplicada ao TUP da Companhia Norte de Navegação e Portos (Cianport). A integração dos programas de monitoramento das águas superficiais em um único programa, compartilhado entre os integrantes do Complexo Portuário e outras entidades interessadas, pode reduzir os custos de realização e otimizar os resultados para todos os envolvidos, além de facilitar o controle por parte do órgão ambiental. Pretende-se, portanto, adotar essa prática.

Solução proposta

Definição de um convênio entre a Autoridade Portuária, o terminal arrendado e o Terminal de Uso Privado (TUP) para a contratação de uma empresa única responsável pelo monitoramento da qualidade das águas superficiais, com pontos de coleta abrangendo a poligonal portuária e o entorno do TUP Cianport e do Porto de Santana.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Formação de grupo de trabalho com membros da Autoridade Portuário, terminais arrendados e TUPs, visando definir o escopo do programa de monitoramento único das águas superficiais e elaboração do convênio.	Não iniciado	Curto
2	Elaboração do projeto de integração do programa de para a unificação dos processos de monitoramento.	Não iniciado	Curto
3	Licitação/Contratação da empresa para o monitoramento unificado.	Não iniciado	Curto
4	Acompanhamento do monitoramento integrado.	Não iniciado/contínuo	Curto

3.6.1.8. Implantação do Programa de Monitoramento da Biota Aquática

Justificativa

O Plano de Dragagem da CDSA identifica como possíveis impactos ambientais das obras de dragagem a redução da abundância e da diversidade da macrofauna e a redução do estoque pesqueiro, de forma que a realização de monitoramentos pertinentes aos possíveis impactos oriundos da atividade portuária torna-se necessária. Pretende-se monitorar a biota aquática e prevenir maiores impactos da atividade portuária em comunidades de fitoplâncton, zooplâncton, comunidade bentônica, ictiofauna e cetáceos. Além disso, planeja-se identificar espécies exóticas como um indicador do controle da troca de água de lastro navios.

Solução proposta

Sugere-se criar um programa de monitoramento da biota aquática através de coletas e análises dos diversos grupos bióticos, realizados por profissionais habilitados e autorizados. Além disso, registros de levantamentos visuais e fotográficos podem se mostrar eficientes no apoio ao monitoramento.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Elaboração do projeto de monitoramento, incluindo objetivos, estratégia metodológica, definição dos grupos bióticos, seleção de áreas de abrangência do monitoramento e definição dos indicadores.	Não iniciado	Curto
2	Elaboração de um banco de dados e de imagens.	Não iniciado	Curto
3	Execução do Programa de Monitoramento.	Não iniciado	Curto
4	Acompanhamento, avaliação e ajustes do Programa de Monitoramento da Biota Aquática, após implementação.	Não iniciado/contínuo	Curto

3.6.1.9. Promoção da certificação ambiental e de saúde e segurança do trabalho no Porto de Santana

Justificativa

Após implantação do SGA, deve-se buscar o reconhecimento de suas políticas e práticas ambientais nas normas internacionais, demonstrando para os *stakeholders* o comprometimento dos portos com práticas socioambientais sustentáveis e com um ambiente de trabalho saudável e seguro para os colaboradores. A ação prevê, portanto, certificar o SGA portuário com a ISO 14001 e obter a certificação OHSAS 18001, relacionada à gestão de saúde e segurança do trabalho.

Solução proposta

Para atingir tais objetivos, prevê-se a contratação de consultorias habilitadas nas certificações ISO14001 e OHSAS 18001 após a consolidação do SGA da CDSA.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Concretização do setor de Gestão Ambiental e de Saúde Ocupacional – ação detalhada posteriormente no PDZ.	Não iniciado	Curto
2	Implantação do SGA – ação detalhada posteriormente no PDZ.	Não iniciado	Curto
3	Certificar o SGA com a ISO 14001.	Não iniciado	Médio
4	Obter a certificação OHSAS 18001.	Não iniciado	Longo
5	Acompanhamento, avaliação e ajustes dos Programas de Certificação.	Não iniciado/contínuo	Médio

3.6.1.10. Apoio na busca pela Gestão Integrada da região de Santana através de estudos urbanísticos e de valorização ambiental

Justificativa

A elaboração de planos multidisciplinares adequados ao crescimento econômico da região, como a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) e a Avaliação Ambiental Integrada (AAI), pode fomentar o desenvolvimento sustentável. O objetivo é estimular, em conjunto com as instituições intervenientes, uma agenda para a elaboração de tais planos.

Solução proposta

Deve-se realizar uma discussão entre a Autoridade Portuária, as instalações portuárias, a prefeitura e os órgãos ambientais para o desenvolvimento de estudos que valorizem o desenvolvimento sustentável do município de Santana.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Elaboração de um documento de incentivo à gestão integrada da região de Santana.	Não iniciado	Médio
2	Desenvolvimento de uma agenda com a Autoridade Portuária, as instalações portuárias, o governo municipal e os órgãos ambientais para o desenvolvimento de planos para o desenvolvimento econômico sustentável.	Não iniciado	Médio
3	Acompanhamento do desenvolvimento dos planos.	Não iniciado	Médio

3.6.1.11. Incentivo ao cumprimento da Lei nº 12.305/2010 pela Prefeitura Municipal de Santana e Macapá

Justificativa

Atualmente, o prazo para cumprir a Lei nº 12.305 (BRASIL, 2010) – que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS) – dado aos municípios com mais de 100 mil habitantes é 31 de julho de 2018. A falta de um aterro sanitário acaba gerando custos extras para os portos e terminais, além disso, a destinação correta dos resíduos é exigência para obtenção da certificação ISO 14001. O descumprimento da referida lei causa um alto risco para o meio ambiente e para a saúde pública, decorrente da ausência de um aterro sanitário para depositar os resíduos de Santana. Assim, pretende-se, com a ação, fomentar em conjunto com os atores envolvidos o cumprimento da referida legislação ambiental vigente, quanto à extinção dos lixões e à utilização de aterros sanitários, à implementação de coleta seletiva, à triagem de resíduos recicláveis e às cooperativas de catadores.

Solução proposta

Discussão com as prefeituras e o órgão ambiental responsável

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Elaboração do documento relativo ao imediato cumprimento da Lei nº 12.305 para incentivar e sensibilizar os diversos atores envolvidos.	Não iniciado	05/2018
2	Criação de agenda de discussão com as prefeituras, os órgãos ambientais e o legislativo municipal.	Não iniciado	05/2018
3	Fomento político à elaboração de um projeto de aterro sanitário.	Não iniciado	31/07/2018
4	Acompanhamento da implantação do aterro sanitário de Santana.	Não iniciado	2018

3.6.1.12. Implementação de monitoramento de água de lastro

Justificativa

A inserção de espécies exóticas e bioinvasoras na fauna aquática local pode desequilibrar o ecossistema. Esta é apontada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) como uma das maiores causas de perda de biodiversidade. Além disso, o deslastreamento inadequado pode ser punido com multas pela Marinha do Brasil e pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). No Porto de Santana, o Ibama já manifestou apoio à CDSA para o monitoramento da atividade de lastreamento nos navios. O objetivo da ação é garantir a manutenção da biodiversidade do Rio Amazonas, bem como evitar despejos não autorizados, passíveis de imposição de multa e sanções por parte da Marinha do Brasil e da Anvisa.

Solução proposta

Objetiva-se realizar coletas amostrais de fitoplâncton e zooplâncton da água de lastro de navios atracados ao Complexo Portuário. Para a escolha dos navios, deve-se considerar seu porto de origem, garantindo a diversificação das amostras. Em seguida, elabora-se um banco de dados com o controle documental de comprovantes de troca da água de lastro dos navios atracados.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Elaboração do projeto de monitoramento de água de lastro, incluindo objetivos, estratégia metodológica e definição dos indicadores.	Não iniciado	Curto
2	Elaboração de um banco de dados.	Não iniciado	Curto
3	Execução do Programa de Monitoramento.	Não iniciado	Curto
4	Acompanhamento, avaliação e ajustes do Programa de Monitoramento de água de lastro, após sua implementação.	Não iniciado/contínuo	Curto

3.6.1.13. Elaboração de Estudo de Investigação Preliminar e Confirmatório de passivo ambiental

Justificativa

O deslizamento de terra na área do TUP Zamin Ferrous resultou no despejo de minério de ferro no Rio Amazonas, sendo classificado pelo Instituto de Meio Ambiente Pantanal (IMAP) como crime ambiental. Com a paralisação das atividades no TUP após a declaração de falência da empresa, o minério despejado no rio e as pilhas restantes na área tornaram-se um potencial passivo ambiental. Pretende-se, com a ação, verificar a existência de evidências para confirmar a contaminação ou não do corpo hídrico pelo despejo de minérios.

Solução proposta

Elaboração de Estudo Preliminar e Confirmatório do solo e da qualidade das águas superficial e subterrânea do Rio Amazonas no entorno do Complexo Portuário. Da mesma forma, propõe-se a realização de coletas amostrais e análises físico-químicas para a identificação de contaminação ou não do solo e da água e seus precedentes.

Etapas

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Elaboração de Estudo Preliminar e Confirmatório do solo e da qualidade das águas superficial e subterrânea no entorno do Complexo Portuário.	Não iniciado	Curto
2	Execução das coletas de amostras e elaboração das análises físico-químicas.	Não iniciado	Curto
3	Encaminhamento dos resultados e do relatório final para os órgãos competentes.	Não iniciado	Curto

3.6.2. Execução dos Programas Ambientais

Além das ações propostas no Plano Mestre relativas ao meio ambiente, saúde e segurança do Porto de Santana, são relacionados, a seguir, os programas ambientais ora mantidos pela CDSA, os quais repercutem em melhorias para o Porto e seu entorno, a partir de investimentos na gestão ambiental e de saúde e segurança.

I. Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS)

O PGRS da CDSA atende à condicionante da LO SEMA/IMAP nº 262/2017, que consiste no diagnóstico dos resíduos sólidos gerados na CDSA, sua classificação, e correta destinação final por empresa especializada. Por meio do Plano, os colaboradores e visitantes terão conhecimento acerca dos prejuízos ambientais que a destinação inadequada do lixo pode gerar para os recursos naturais e para a saúde da população.

II. Programa de Monitoramento das Águas Superficiais e Subterrâneas.

Programa que atende às LOs SEMA/IMAP nº 262/2017 e nº 0026/2015, em que são avaliadas quadrimestralmente as águas superficiais (de rios, conforme pontos predeterminados) e subterrâneas (de poços piezômetros), de acordo com parâmetros exigidos nas licenças para análise da qualidade da água exposta ao empreendimento da CDSA.

III. Programa de Monitoramento da Qualidade da Água Potável.

Programa que atende ao pedido da Anvisa, conforme a Resolução da Diretoria Colegiada (RDC) nº 72, de 29 de dezembro de 2009, art. 97, II – Potabilidade da água ofertada na Administração Portuária.

IV. Programa de Combate à Fauna Sinantrópica Nociva.

Programa que atende ao pedido da Anvisa, segundo a RDC nº 72, de 29 de dezembro de 2009, seção VII – Realiza o controle e combate a espécies sinantrópicas nocivas à saúde. São realizadas mensalmente na área da CDSA as ações de dedetização, descupinização, desratização, conforme o Programa de Combate à Fauna Sinantrópica Nociva da empresa.

Justificativa

Visando assegurar a conformidade legal em relação às questões ambientais, cabe à CDSA a execução dos programas ambientais objetos das condicionantes das licenças ambientais vigentes aplicáveis à operação portuária (LO do Porto) e às atividades auxiliares (dragagem de manutenção). Da mesma maneira, é de sua

incumbência a execução dos programas que atendem a normas ambientais específicas (como é o caso dos programas voltados à prevenção, controle e ação de emergências).

Solução proposta

A execução dos programas ambientais pode ser conduzida diretamente pela CDSA ou por contratação de terceiros sob acompanhamento, supervisão e fiscalização da Companhia Docas.

Etapas

Em virtude do exposto em cada licença ambiental e das determinações dos gestores da CDSA, os programas terão sua própria especificidade de sequência de atividades e respectivos cronogramas. No entanto, como se trata de um processo permanente de gestão, em que a LO é periodicamente renovada, e em que as licenças ambientais de empreendimentos avulsos e as atividades auxiliares contêm suas próprias condicionantes com cronogramas específicos, pode-se considerar o conjunto de programas ambientais como um processo e dividi-lo nas etapas comuns a todos os programas.

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Planejamento da execução dos programas ambientais.	Iniciado	Contínuo
2	Execução dos programas ambientais.	Iniciado	Contínuo
3	Apresentação e avaliação de resultados.	Iniciado	Contínuo
4	Revisão e aperfeiçoamento.	Iniciado	Contínuo

3.6.3. Investimentos Portuários com Foco Ambiental

Justificativa

Além dos programas ambientais que devem ser consolidados e revisados continuamente visando à conformidade legal, outros projetos de obras de melhoria da qualidade ambiental e de programas ambientais voluntários podem ser desenvolvidos com foco nos serviços ambientais prestados ao Porto, a fim de trazer ganhos para o Porto e para a cidade.

Solução proposta

Sugere-se implantar projetos de obras de melhoria da qualidade ambiental, como:

- Sistema de captação de água da chuva;
- Ampliação do sistema de drenagem para atender a toda a área portuária;
- Sistema de energia solar;
- Sistema de tratamento de efluentes.

Propõe-se também a execução de programas ambientais voluntários, como:

- Programa de Mapeamento, Monitoramento, Recuperação e Preservação de Áreas Floresta de Várzea em razão da sua capacidade de redução de erosão e contaminação da área e de sequestro de carbono;
- Programa de Recuperação de Passivos Ambientais;
- Programa de Preservação da Cultura Local das Comunidades Tradicionais;
- Resgate do Projeto de Revitalização do Setor Comercial-Portuário de Santana, proposto pelo Consórcio PETCON-AMAPAZ.

A proposta é inserir esses projetos nos programas ambientais do Porto ou por meio de programas voluntários, fazendo parte do calendário de ações como um investimento de melhoria contínua dentro do processo, com avanços nas questões ambientais de forma geral.

Etapas

As etapas desta ação compreendem:

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Elaboração de projetos de obras de melhoria da qualidade ambiental.	Não iniciado	Curto
2	Planejamento para implantação das obras de melhoria da qualidade ambiental, seguindo um cronograma de atividades.	Não iniciado	Curto
3	Planejamento da execução dos programas ambientais voluntários.	Não iniciado	Curto
4	Execução das obras e dos programas ambientais voluntários.	Não iniciado	Curto
5	Relatório de atividades.	Não iniciado	Curto/ contínuo
6	Revisão e aperfeiçoamento.	Não iniciado	Curto/ contínuo

3.6.4. Concretização do Setor de Gestão Ambiental e de Saúde e Segurança no Trabalho

Justificativa

Com o objetivo de estender o atendimento às disposições da Portaria SEP/PR nº 104/2009, a CDSA deve promover a gestão de meio ambiente, saúde e segurança do trabalho de forma integrada.

Atualmente, a CDSA conta com uma equipe reduzida para o desenvolvimento das atividades de gestão e acompanhamento ambiental, necessitando de profissionais das áreas de meio ambiente e de saúde e segurança do trabalho.

Solução proposta

Propõe-se a formação de uma equipe multidisciplinar, que deve contemplar profissionais capacitados para a gestão em diversas áreas de atuação e possíveis áreas de formação acadêmica, como Engenharia Ambiental, Biologia, Arquitetura, Engenharia Sanitária, entre outros, para formalizar a gestão integrada de meio ambiente, saúde e segurança do trabalho.

As equipes que irão compor o corpo técnico da Divisão de Segurança do Trabalho e Gestão Ambiental da CDSA, constituída pelas seções de Segurança do Trabalho, Meio Ambiente e Responsabilidade Social, devem ser formadas com a realização de concurso público para seleção do pessoal dimensionado como necessário.

Etapas

As etapas de implementação compreendem:

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Alteração da estrutura organizacional da Divisão de Segurança do Trabalho e Gestão Ambiental da CDSA, de forma a incorporar as atividades relacionadas à saúde e segurança do trabalho.	Iniciado	Curto
2	Levantamento e dimensionamento de necessidades, em termos quantitativos (número de profissionais) e qualitativos (formação e especialização) das equipes de gestão ambiental e de saúde e segurança do trabalho.	Iniciado	Curto
3	Estabelecimento de concurso público para contratação de profissionais para constituição do quadro funcional dimensionado.	Não iniciado	Curto
4	Treinamento e capacitação, atividade periódica a ser atualizada anualmente.	Não iniciado	Contínuo

3.6.5. Adoção e implantação de Manual de Procedimentos de Controle Ambiental e de Saúde e Segurança no Trabalho

Justificativa

A padronização de procedimentos operacionais de controle ambiental e de prevenção, controle e ação emergencial relacionados à saúde e segurança ocupacional atende às necessidades de supervisão e auditoria da gestão ambiental do Porto, incluindo a gestão sob responsabilidade dos arrendatários, visando à redução de impactos ambientais e sociais decorrentes da operação portuária. Observa-se que a falta de procedimentos de qualidade leva a uma gestão ambiental deficitária.

Solução proposta

Propõe-se elaborar e implementar um Manual de Procedimentos de Controle Ambiental e de Saúde e Segurança do Trabalho, para orientação da gestão ambiental sob responsabilidade direta da CDSA, dos arrendatários e de terceiros operando na área do Porto Organizado.

Etapas

As etapas desta ação compreendem:

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Diagnóstico das operações portuárias e respectivos procedimentos de controle ambiental e de Saúde e Segurança do Trabalho existentes e levantamento de necessidades de alteração.	Não iniciado	Curto
2	Especificação de boas práticas ambientais e de SST para as operações portuárias.	Não iniciado	Curto
3	Atribuição de responsabilidades e procedimentos de fiscalização.	Não iniciado	Curto
4	Redação do Manual de Procedimentos de Controle Ambiental e de Saúde e Segurança do Trabalho.	Não iniciado	Curto
5	Implementação do manual e revisão periódica.	Não iniciado	Curto

3.6.6. Contratos de arrendamento com cláusulas socioambientais

Justificativa

O Contrato de Arrendamento legalmente concebido é um documento apropriado para assegurar, à Autoridade Portuária, que as exigências e as responsabilidades das empresas arrendatárias sejam cumpridas e que sejam minimizados ou evitados possíveis impactos ambientais. O não cumprimento das exigências constantes no contrato de arrendamento pode gerar impactos ambientais na área circundante ao Porto e nos corpos hídricos adjacentes.

Solução proposta

O Porto de Santana atualmente não conta com nenhuma área arrendada, mas possui cinco contratos de utilização de áreas do Porto Organizado relacionados ao uso de áreas inseridas dentro da poligonal do Porto: um Contrato de Arrendamento vencido, amparado por um Contrato de Transição; dois Contratos de Uso Temporário; um Contrato de Cessão Onerosa de Uso; e um Contrato para Instituição de Servidão de Passagem.

Para os próximos contratos de arrendamento a serem firmados entre a CDSA e arrendatários, propõe-se a inserção de cláusulas relativas à proteção socioambiental.

Etapas

As etapas compreendem:

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Elaboração de contratos de arrendamento com cláusulas socioambientais.	Não iniciado	Curto
2	Acompanhamento e fiscalização por parte da CDSA quanto ao cumprimento das cláusulas socioambientais.	Não iniciado	Contínuo

3.6.7. Implantação de Sistema de Gestão Ambiental (SGA)

Justificativa

Visando ao alinhamento dos preceitos das normas internacionais ISO 14001 e OHSAS 18001, os procedimentos de gestão da CDSA deverão ter como suporte um SGA que garanta capacidade e agilidade de armazenamento, processamento e controle de informações de interesse à gestão, considerados os meios físico, biótico e socioeconômico na área de influência do Porto Organizado, além dos mecanismos de gerenciamento das informações, com a produção de estatísticas e relatórios de gestão.

As certificações ISO 14001 e OHSAS 18001 representam selos verdes internacionais, isto é, a comprovação, em nível internacional, da realização de uma gestão ambiental e de saúde e segurança ocupacional que atende à legislação vigente no País e tem seus procedimentos e metas de gestão auditados periodicamente. Essas certificações colocarão a CDSA em nível de igualdade com os portos mais avançados do mundo em termos de seu desempenho ambiental e de saúde e segurança ocupacional, o que atualmente é cada vez mais exigido pelo comércio internacional.

Solução proposta

A solução proposta é a estruturação, a implementação e a operação de um SGA e de Saúde e Segurança Ocupacional.

Etapas

As etapas de implementação estão assim distribuídas:

Etapa	Descrição	*Status*	Prazo
1	Planejamento, compreendendo o estabelecimento de objetivos e processos necessários para alcance dos resultados em concordância com a política ambiental da CDSA.	Não iniciado	Curto
2	Estabelecimento dos mecanismos de implementação e operação dos processos previstos.	Não iniciado	Curto
3	Implementação dos processos de gestão ambiental e de saúde e segurança do trabalho.	Não iniciado	Curto
4	Treinamento e capacitação de pessoal.	Não iniciado	Curto
5	Acompanhamento da operação.	Não iniciado	Curto
6	Verificação da conformidade dos processos com a política, os objetivos, as metas, os requisitos e outros, relatando-se os resultados.	Não iniciado	Curto
7	Certificação.	Não iniciado	Curto
8	Melhoria contínua do processo.	Não iniciado	Contínuo

3.6.8. Cronogramas

Atividades		Fonte	Horizonte Temporal											
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2030	2035
			Curto Prazo			Médio Prazo						Longo Prazo		
1. Plano de Ação do PDZ do Porto de Santana														
3.6	Ações ambientais													
3.6.1.1	Inserção da variável ambiental no planejamento portuário	PM												
3.6.1.2	Revisão ou melhorias dos sistemas de tratamento de efluentes através de fossa séptica	PM												
3.6.1.3	Busca de recursos para a retomada de programa socioambiental	PM												
3.6.1.4	Consolidação do setor de gestão ambiental e saúde e segurança do trabalho	PM												
3.6.1.5	Implantação de SGA no Porto de Santana	PM												
3.6.1.6	Capacitação de colaboradores do Porto em gestão ambiental e segurança e saúde do trabalho	PM												
3.6.1.7	Integração do programa de monitoramento das águas superficiais	PM												
3.6.1.8	Implantação do Programa de Monitoramento da Biota Aquática	PM												
3.6.1.9	Promoção da certificação ambiental e de saúde e segurança do trabalho no Porto de Santana	PM												

3.6.1.10	Apoio na busca pela Gestão Integrada da região de Santana, por meio de estudos urbanísticos e de valorização ambiental	PM												
3.6.1.11	Incentivo ao cumprimento da Lei nº 12.305/2010 pelas prefeituras municipais de Santana e de Macapá	PM												
3.6.1.12	Implementação de Monitoramento de Água de Lastro	PM												
3.6.1.13	Elaboração de Estudo de Investigação Preliminar de Passivo Ambiental	PM												
3.6.2	Execução dos programas ambientais	PDZ												
3.6.3	Investimentos Portuários com Foco Ambiental	PDZ												
3.6.4	Concretização do Setor de Gestão Ambiental e de Saúde e Segurança do Trabalho	PDZ												
3.6.5	Adoção e Implantação de Manual de Procedimentos de Controle.	PDZ												
3.6.6	Contratos de Arrendamento com Cláusulas Socioambientais	PDZ												
3.6.7	Implantação de Sistema de Gestão Ambiental	PDZ												

Legenda			
	Preparação (Projetos e Licitações)	PM	PM - Plano Mestre
	Execução	PDZ	PDZ – Plano de Zoneamento

3.7. DEMAIS AÇÕES RECOMENDADAS

A ação recomendada nesta seção compreende uma iniciativa idealizada no Plano Mestre cujo empreendimento não depende diretamente da CDSA. A atuação da CDSA, portanto, é de demonstração da necessidade e do fomento junto às entidades responsáveis para realização das ações.

Nº	Ação proposta	Entidade responsável
1	Pavimentação da BR-163 até Mirituba.	União

3.8. CRONOGRAMA DE AÇÕES

As ações elencadas no Capítulo 373293057 – Plano Operacional serão realizadas com base no cronograma de ações disponibilizado a seguir. A implantação das ações preconizadas pelo Plano Mestre e pelo presente trabalho, por sua vez, será de competência da CDSA.

	Atividades	Fonte	Horizonte Temporal											
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2030	2035
			Curto Prazo			Médio Prazo							Longo Prazo	
1. Plano de Ação do PDZ do Porto de Santana														
3.1	**Melhorias de gestão**													
3.1.1.1	Arrendamento das áreas disponíveis no Porto Público	PM												
3.1.1.2	Busca de maior equilíbrio financeiro entre receitas patrimoniais e tarifárias	PM												
3.1.1.3	Implantação de plano de metas de desempenho empresarial	PM												
3.1.1.4	Elaboração e implantação de um Programa de Capacitação de Pessoal	PM												
3.1.1.5	Elaboração de um Planejamento Estratégico e de um Plano Comercial	PM												
3.1.1.6	Ampliação da execução orçamentária dos investimentos	PM												
3.2	**Melhorias operacionais**													
3.2.1.1	Modernização dos contratos de arrendamento e revisão de seus valores	PM												
3.2.1.2	Implantação de um sistema de agendamento para cadenciar os acessos dos veículos de carga que se destinam ao Porto de Santana	PM												
3.2.1.3	Fomento à implantação de área de apoio logístico que atenda ao Porto de Santana	PM												
3.2.1.4	Instalação de equipamentos de otimização dos fluxos rodoviários nas portarias de acesso aos terminais portuários	PM												
3.2.1.1	Implantação do projeto "Porto sem Papel (PSP)" da SNP/MTPA	PM												
3.3	**Proposição de investimentos portuários**													
3.3.1.1	Acompanhamento da construção do TUP Cianport	PM												

	Atividades	Fonte	Horizonte Temporal											
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2030	2035
			Curto Prazo			Médio Prazo							Longo Prazo	
1. Plano de Ação do PDZ do Porto de Santana														
3.3.1.2	Resolução do déficit de capacidade de cais das cargas de longo curso no Porto de Santana	PM												
3.3.1.3	Resolução do déficit de capacidade para movimentação de grãos vegetais no Complexo Portuário	PM												
3.3.2.1	Investimento em defensas adequadas à atracação de embarcações de baixo costado	PDZ												
3.4	**Proposição dos investimentos em acessos**													
3.4.1.1	Fomento à criação de uma base de dados de volume de tráfego na esfera estadual e municipal	PM												
3.4.1.2	Duplicação das rodovias BR-210 e Duca Serra	PM												
3.4.1.3	Melhoria da pavimentação, assim como a sinalização vertical e horizontal da Rodovia Duca Serra, da Rua Manoel F. Guedes e da Avenida Odécia Marques Pereira	PM												
3.4.1.4	Fomento à realização de estudo de viabilidade da restauração da EFA	PM												
3.4.2.1	Implantação de sinalização náutica	PDZ												
3.4.2.2	Acompanhamento da realização do estudo para avaliar o aprofundamento do Canal da Barra Norte	PDZ												
3.4.2.3	Acesso às novas áreas de expansão	PDZ												
3.5	**Proposição de reorganização de áreas**													
3.5.1	Solicitar aos órgãos competentes (como a SPU, dentre outros) o levantamento da titulação das áreas dentro do Porto Organizado	PDZ												
3.5.2	Transformação de área ociosa em área operacional (áreas 1A, 1B, 7, 8 e 9)	PDZ												
3.6	**Ações ambientais**													

	Atividades	Fonte	Horizonte Temporal											
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2030	2035
			Curto Prazo			Médio Prazo							Longo Prazo	
1. Plano de Ação do PDZ do Porto de Santana														
3.6.1.1	Inserção da variável ambiental no planejamento portuário	PM												
3.6.1.2	Revisão ou melhorias dos sistemas de tratamento de efluentes através de fossa séptica	PM												
3.6.1.3	Busca de recursos para a retomada de programa socioambiental	PM												
3.6.1.4	Consolidação do setor de gestão ambiental e saúde e segurança do trabalho	PM												
3.6.1.5	Implantação de SGA no Porto de Santana	PM												
3.6.1.6	Capacitação de colaboradores do Porto em gestão ambiental e segurança e saúde do trabalho	PM												
3.6.1.7	Integração do programa de monitoramento das águas superficiais	PM												
3.6.1.8	Implantação do Programa de Monitoramento da Biota Aquática	PM												
3.6.1.9	Promoção da certificação ambiental e de saúde e segurança do trabalho no Porto de Santana	PM												
3.6.1.10	Apoio na busca pela Gestão Integrada da região de Santana, por meio de estudos urbanísticos e de valorização ambiental	PM												
3.6.1.11	Incentivo ao cumprimento da Lei nº 12.305/2010 pelas prefeituras municipais de Santana e de Macapá	PM												
3.6.1.12	Implementação de Monitoramento de Água de Lastro	PM												
3.6.1.13	Elaboração de Estudo de Investigação Preliminar de Passivo Ambiental	PM												
3.6.2	Execução dos programas ambientais	PDZ												
3.6.3	Investimentos Portuários com Foco Ambiental	PDZ												
3.6.4	Concretização do Setor de Gestão Ambiental e de Saúde e Segurança do Trabalho	PDZ												
3.6.5	Adoção e Implantação de Manual de Procedimentos de Controle	PDZ												

	Atividades	Fonte	Horizonte Temporal											
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2030	2035
			Curto Prazo			Médio Prazo							Longo Prazo	
1. Plano de Ação do PDZ do Porto de Santana														
3.6.6	Contratos de Arrendamento com Cláusulas Socioambientais	PDZ												
3.6.7	Implantação de SGA	PDZ												

Legenda			
	Preparação (projetos e licitações)	PM	PM - Plano Mestre
	Execução	PDZ	PDZ – Plano de Zoneamento

4. ZONEAMENTO

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santana tem o objetivo de traçar as ações da Autoridade Portuária em curto, médio e longo prazo, de maneira consolidada. No entanto, essas ações, estruturadas nos horizontes temporais de quatro, dez e vinte anos dispostos pela Portaria SEP/PR n°03/2014, deverão incluir aspectos indiretos que influenciam na dinâmica portuária.

Dessa forma, para execução do zoneamento do Porto de Santana, as ações propostas através do Plano Mestre e do Plano Operacional, que incluem melhorias operacionais, investimentos portuários, reorganização de áreas e ações ambientais, foram fatores determinantes. Com esses elementos e com o zoneamento atual, foi possível projetar o zoneamento futuro para os horizontes temporais em curto, médio e longo prazo. O zoneamento definido para o Porto de Santana nos horizontes mencionados, bem como todas as camadas georreferenciadas solicitadas através da Portaria SEP/PR n°03/2014, estão disponíveis em mídia eletrônica anexada ao presente documento, e contemplam a Base de Dados Georreferenciada do PDZ do Porto de Santana.

4.1. ZONEAMENTO ATUAL

O zoneamento atual do Porto é composto por vinte e uma áreas apresentadas a seguir:

- Área 1A – Multipropósito
- Área 1B – Multipropósito
- Área 1B 2 – Granel sólido de origem vegetal
- Área MCP01– Granel sólido de origem vegetal
- Área MCPXX – Granel sólido de origem vegetal
- Área 3 – Multipropósito
- Área 4 – Granel sólido de origem vegetal
- Área 5 – Granel sólido de origem vegetal
- Área 6 – Granel sólido de origem vegetal
- Área 7 – Multipropósito
- Área 8 – Multipropósito
- Área 9 – Multipropósito
- Armazém 1 – Carga geral
- Píer 1 – Acostagem
- Píer 2 – Acostagem

- Estudos Prioritários
- Galpão e Oficina – Não Operacional
- Passagem 1, 2 e 3 – Vias de Acesso
- Pátio de Contêiner – Contêineres
- Pátio de minérios 1 e 2 – Minérios
- Recinto alfandegado.

A imagem que apresenta o atual zoneamento do Porto de Santana, localizada abaixo, contém com uma breve descrição das áreas que o compõem.

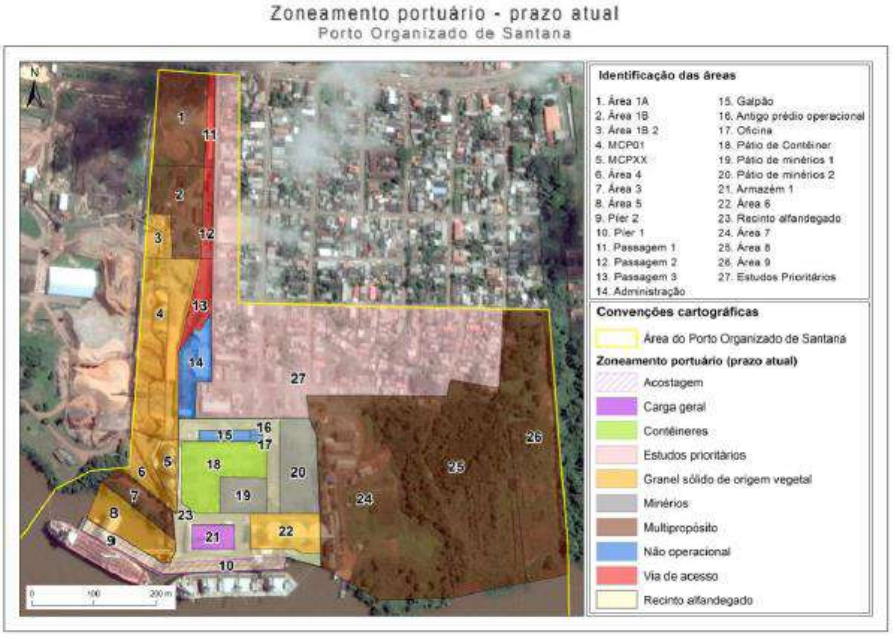


Figura 96- Zoneamento Atual – Porto de Santana
Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

Nome da Área	Descrição Operacional da Área
Área 1A e 1B	A região total com 24.660,902 m², sendo 13.705,848 m² destinado à área 1A e 10.955,054 m² à área 1B. Essas áreas foram reintegradas ao porto, anteriormente eram consideradas áreas arrendadas pela Amcel. Elas encontram-se em processo de demolição das antigas estruturas de estocagem e beneficiamento de toras e de cavacos de madeira. No zoneamento atual, foram classificadas como multipropósito.
Área 1B 2 e MCP01	A área total é de 25.070 m², sendo 2.916,988 m² à área 1B2 e 22.153,00 m² à área MPC01. Essas duas áreas são, atualmente, exploradas pela empresa Amcel, sob o Contrato de Transição nº08/2018, parte da área foi devolvida para Companhia Docas Santana do Amapá
Área MPCXX	A área destinada a armazenagem de granel sólido, com 3.186,74 m². Essa área operacional apreciou-se a partir a permuta do prédio administrativo da CDSA com a empresa Caramuru Alimentos S.A. Essa situação está amparada pelo Termo Aditivo do Contrato de Uso Temporário nº001/2014.
Área 3	Atrás do Cais B há uma área de 4.852m² zoneada com caráter de multipropósito. Atualmente a área é encontrada ociosa, anteriormente o local abrigava uma balsa reservatório de combustível pertencente a Petrobras Transporte S.A. (Transpetro), com contrato já rescindido.

Nome da Área	Descrição Operacional da Área
Área 4	A área de servidão de passagem, que a CDSA confere a Amcel, para a operacionalização de esteira transportadora está localizada numa área de 5.044,646m² na região portuária, e é destinada a movimentação de cavaco de madeira.
Área 5	Na área destinada ao granel sólido de origem vegetal foi construído e instalado um descarregador de barcaça de farelo de soja ou de grãos, atualmente em uso. Ainda há outra área que conta com uma ponte rolante para descarga de granéis agrícolas, adaptada com *grab*, que possibilita uma descarga de 600 t/h. A área de água é 7.751,76 m.
Área 6	A área 6 possui 4.945,20 m² e sua utilização temporária por parte da empresa Cianport está assegurada pelo Contrato de Transição nº03/2018. Atualmente conta com três silos, que somados possuem capacidade para 54 mil t, destinados ao armazenamento e à movimentação de graneis sólidos de origem vegetal.
Área 7, 8 e 9	A área 7 se encontra atualmente em disputa judicial na 6ª Vara Federal, Seção Judiciária do Amapá, e apresenta área de 49.917 m². Já as áreas 8 e 9 estavam *sub judice* e já foram reintegradas ao Porto. Atualmente, as áreas encontram-se ociosas e somadas tem 83.249 m².
Píer 1 e 2	O Píer 1 possui 200 m de extensão constituindo um berço de atracação, largura constante de 21,6 m e profundidade mínima de 11,5 m. O Píer 2 possui 150 m de extensão, constituindo um único berço de atracação. Além disso, é dotado de sete cabeços de amarração, e possui largura constante de 21,6 m e profundidade mínima de 11,5 m. Sua construção foi em 1998, seu projeto original previa duas seções que totalizariam 260 m.
Passagem	Existem três áreas de passagem, a primeira com 1.703,614 m², a segunda com 2.473,534 m² e a última com 3.275,427 m². São áreas da nova via de acesso ao Porto, utilizado exclusivamente para veículos pesados, com cargas e máquinas, em funcionamento atualmente.
Armazém	O armazém é de uso público e possui uma área de 2,8 mil m² em formato retangular (dimensões: 70 m x 40 m), além disso, é dotado de quatro portões de chapa de aço que dá acesso à área alfandegada do Porto. A área é destinada à armazenagem de carga geral. No seu interior existem áreas reservadas para cargas especiais ou danificadas.
Pátios de contêineres	Os pátios existentes no Porto de Santana destinam-se ao armazenamento de contêineres, cavacos de madeira e cargas diversas. A área destinada a cavacos era, anteriormente, arrendada à Amcel e hoje é operada por meio de um Contrato de Transição, no valor de 11 mil m².
Pátio de Minérios 1 e 2	Os pátios de Minérios 1 e 2 destinam-se ao armazenamento e à movimentação de minérios de ferro. Atualmente o Pátio 1 possui cerca de 5 mil m² e o Pátio 2 cerca de 9 mil m²
Área não operacional	Na área não operacional há quatro instalações: a área administrativa, o prédio não operacional, a oficina e o galpão, com as respectivas áreas de 5.500 m², 272 m², 136 m² e 1306 m². As áreas são destinadas a funções administrativas, em que a CDSA é a responsável.
Estudos prioritários	Os estudos prioritários referem-se às áreas ocupadas pela população, por meio de construções irregulares, dentro da poligonal no município de Santana, essa área corresponde a, aproximadamente, 90.000 m².
Recinto alfandegado	Segundo o Ato Declaratório, publicado no Diário Oficial da União (DOU) em 21 de dezembro de 2012, o Porto Organizado de Santana se encontrará alfandegado, em caráter precário, até 31 de dezembro de 2027. O referido Porto ficará sob a jurisdição da Inspetoria da Receita Federal do Brasil em Santana/AM. A área demarcada é de aproximadamente 50.000m².

Tabela 71 – Breve Descrição Operacional do Zoneamento Atual do Porto de Santana
Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

4.2. ZONEAMENTO DE CURTO PRAZO

No zoneamento em curto prazo, que contempla os próximos quatro anos, são previstos realocações e investimentos nas áreas contidas dentro da poligonal. Entretanto, a única diferenciação no Zoneamento de Curto Prazo para o cenário atual refere-se à área do prédio não operacional, de 272 m², utilizado anteriormente para assuntos administrativos do Porto. Esse prédio dispõe de sala de reunião, banheiros, copa, refeitório e salas de trabalho.

No Zoneamento de Curto Prazo a área referente ao prédio não operacional não se encontrará classificada como área não operacional, pois neste cenário a mesma estará disponível para arrendamento ou já arrendada, servindo como base para escritórios das empresas instaladas.

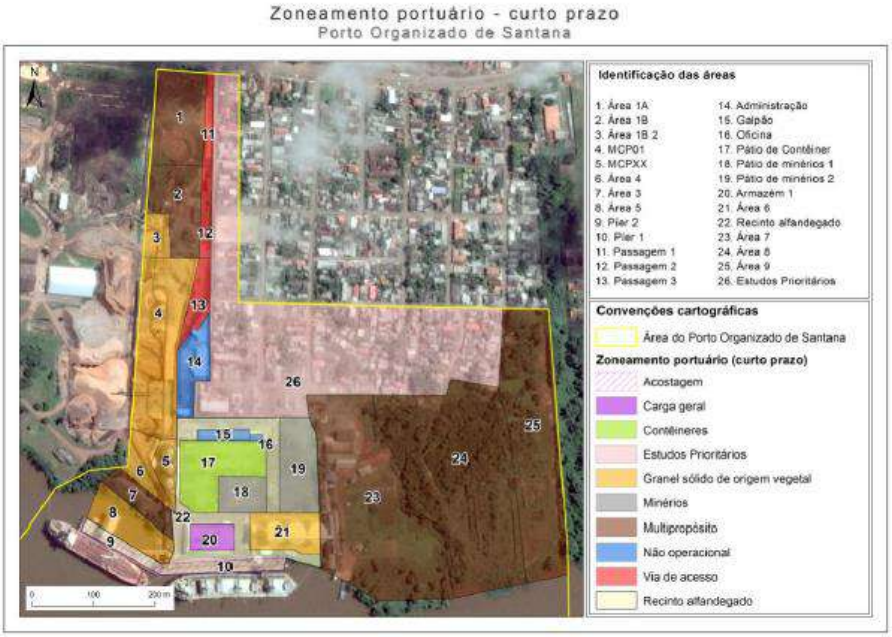


Figura 97 – Zoneamento de Curto Prazo
Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

4.3. ZONEAMENTO DE MÉDIO E LONGO PRAZO

No médio e longo prazo, ou seja, nos horizontes de dez e 20 anos respectivamente, estão previstas expansões portuárias por meio de reintegração de posses e consolidação dos estudos demandados, que indicarão a viabilidade de operacionalização de novas áreas. Assim, são previstos realocações e investimentos nas áreas referentes à 1A e à 1B, uma vez que a empresa Distribuidora Amazônia Log Ltda. registrou uma carta de intenção de arrendamento destas áreas. A seguir, são apresentadas as vinte áreas que definem o zoneamento em médio e longo prazo:

- Área 1A – Granel Líquido
- Área 1B – Granel Líquido
- Área 1B 2 – Granel sólido de origem vegetal
- Área MPC01 – Granel sólido de origem vegetal
- Área MCPXX – Granel sólido de origem vegetal
- Área 3 – Multipropósito

- Área 4 – Granel sólido de origem vegetal
- Área 5 – Granel sólido de origem vegetal
- Área 6 – Granel sólido de origem vegetal
- Área 7 – Multipropósito
- Área 8 – Multipropósito
- Área 9 – Multipropósito
- Armazém 1– Carga geral
- Píer 1 – Acostagem
- Píer 2 – Acostagem
- Estudos Prioritários
- Galpão e Oficina – Não Operacional
- Passagem 1, 2 e 3 – Vias de Acesso
- Pátio de Contêiner – Contêineres.

As únicas alterações observadas entre o zoneamento no curto, médio e longo prazos referem-se às áreas 1A e 1B, antes apresentadas como áreas multipropósito e, neste cenário, alteram-se para áreas de movimentação e de estocagem de granel líquido.

Zoneamento portuário - médio/longo prazo
Porto Organizado de Santana

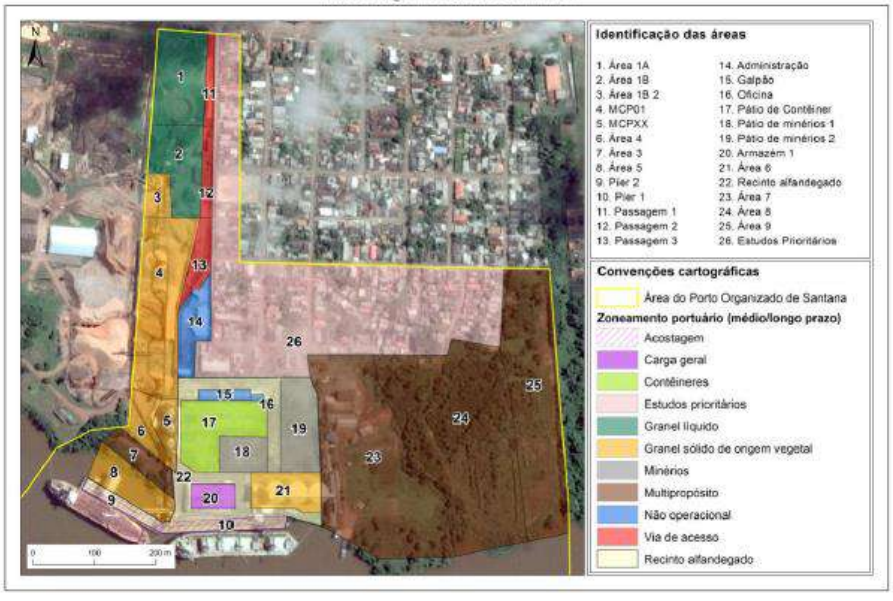


Figura 98- Zoneamento Médio e Longo
Elaboração: LabTrans/UFSC (2018)

5. METODOLOGIAS E MEMÓRIAS DE CÁLCULO

Para o presente estudo, não houve necessidade de cálculos específicos que demandassem explicação posterior.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santana tem por objetivo servir como principal referencial teórico da situação atual do Porto, a partir de sua descrição e caracterização, nos capítulos 2 e 3, os quais abordaram aspectos como: meio ambiente, infraestrutura, acessos, navegação, segurança e equipamentos. Desse modo, foi possível embasar as propostas de ação e o cronograma que serão apresentados adiante.

Para que se atinjam níveis de serviço e de competitividade altos, é necessário que o Porto implemente as ações sugeridas e faça o acompanhamento das mesmas, buscando auferir resultados no curto, médio e longo prazo. É possível afirmar que as ações referentes à reorganização das áreas são fundamentais, principalmente, para o Porto e o seu desenvolvimento.

Todos os dados presentes no documento têm como alicerce uma vasta e extensa análise da situação atual do Porto, levando em consideração as condições econômicas de seu entorno e as atividades produtivas de sua área de influência. Além disso, foi realizado um levantamento dos aspectos institucionais e das condições ambientais e sociais, visto que um Porto Organizado possui uma relevância social, ambiental e humana.

À vista disso, buscou-se uma visão holística do que envolve e interessa a Autoridade Portuária em relação à gestão. Para tanto, efetuou-se uma revisão bibliográfica intensa, bem como um contato permanente com a CDSA, com a Prefeitura Municipal de Santana e com a Autoridade Marítima, além de visitas técnicas ao local.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS (ANA). **Plano Nacional de Integração Hidroviária [PNIH]**. Base de dados geográficos. Florianópolis, fev. 2013.

_____. **Região Hidrográfica Amazônica**. Regiões Hidrográficas. [2016]. Disponível em: <http://www2.ana.gov.br/Paginas/portais/bacias/amazonica.aspx>. Acesso em: 15 jun. 2016.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **OGMO - Órgão de Gestão de Mão-de-Obra.** 2010. Disponível em: <http://antaq.gov.br/Portal/Portos_OGMO.asp>. Acesso em: 5 abr. de 2018.

_____. **Plano Nacional de Integração Hidroviária [PNIH]**. Base de dados geográficos. Florianópolis, fev. 2013a.

_____. **Plano Nacional de Integração Hidroviária [PNIH]**. Relatório Técnico: Bacia Amazônica. Florianópolis, fev. 2013b.

_____. **Resolução nº 2.240, de 4 de outubro de 2011**. Aprova a norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão das administrações portuárias no âmbito dos portos organizados. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000004615.pdf>. Acesso em: dez. 2014.

_____. **Transporte de cargas nas Hidrovias Brasileiras 2011**. Indicadores do transporte de cargas: tonelada útil transportada (t) e tonelada quilômetro útil (tku). Brasília, DF, ago. 2012. Disponível em: <http://antaq.gov.br/Portal/pdf/EstatisticaNavInterior/Transporte_Cargas_Hidrovias_Brasileiras_2011.pdf> Acesso em: 2 maio 2018.

AMAPÁ (Estado). **Plano de Prevenção e Controle do Desmatamento e Queimadas do estado do Amapá**: Contexto e Ações. Macapá, 2009. 106 p. Disponível em: <http://www.fundoamazonia.gov.br/export/sites/default/pt/.galleries/documentos/prevencao-e-controle-do-desmatamento/Plano_Estadual_Amapa.pdf>. Acesso em: 7 abr. 2015.

_____. Secretaria de Estado do Meio Ambiente. Instituto do Meio Ambiente e de Ordenamento Territorial. **Licença de Operação nº 0026/2015**. 2015.

_____. Secretaria de Estado do Meio Ambiente. Instituto do Meio Ambiente e de Ordenamento Territorial. **Licença de Operação nº 262/2017**. 2017.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 13969**: Tanques sépticos: Unidades de tratamento complementar e disposição final dos efluentes líquidos: Projeto, construção e operação. Rio de Janeiro, 30 set. 1997.

_____. **Norma ISO 14001**. Sistemas de gestão ambiental – Especificação e diretrizes para uso. 31 dez. 2004.

BRASIL. Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). **Cartas de correntes Rio Amazonas**: da barra norte ao Porto de Santana. Niterói, 2009a.

_____. Diretoria De Hidrografia e Navegação (DHN). **Lista de Faróis**. 34 ed. 2014 – 2015. Niterói, 2015a.

_____. Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). **Roteiro**: Costa Norte da Baía do Oiapoque ao Cabo Calcanhar Rios Amazonas, Jari e Trombetas Rio Pará. Niterói, 2013a.

BRASIL. Marinha do Brasil. Centro de Hidrografia da Marinha (CHM). **Roteiros da Costa Brasileira**. 2016a. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/dhn/chm/boxpublicacoes/publicacoes/roteiros.htm>. Acesso em: 3 mar. 2016.

_____. Marinha do Brasil. Comando do 4º Distrito Naval. **Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Amapá (NPCP-CPAP).** Santana (AP): Capitania dos Portos do Amapá, 2015b. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/cpap.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2016.

_____. Marinha do Brasil. Comando do 9º Distrito Naval. Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental. **Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (NPCF-CFAOC)**. Manaus, AM, 2012a. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/npcp_cfaoc.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2016.

_____. Marinha do Brasil. Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). Centro de Hidrografia da Marinha (CHM). **Avisos aos Navegantes.** [2016]a. Disponível em: <https://www.mar.mil.br/dhn/chm/box-aviso-navegantes/avgantes/folheto/pdf.htm>. Acesso em: 6 set. 2016.

_____. Marinha do Brasil. Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). Centro de Hidrografia da Marinha (CHM). **Cartas da Costa Brasileira.** Atualizado: 8 abr. [2016]b. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/dhn/chm/box-cartas-raster/raster_disponiveis.html>. Acesso em: 16 ago. 2016.

_____. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. **Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Anterior– NORMAM-02/DPC.** 2005. Disponível em <http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam-02_dpc_mod18.pdf>. Acesso em: maio 2018.

_____. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. **Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem – NORMAM-12/DPC.** 1ª rev. 2011. Disponível em <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam12_0.pdf>. Acesso em: dez. 2014.

_____. Marinha do Brasil. **Estação Cia. Docas do Porto de Santana. Descrição Estação Meteorológica**. Ficha 10615. 2012b. Disponível em <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam12_0.pdf>. Acesso em: 8 maio 2018.

_____. Marinha do Brasil. **Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental. NPCP-CPAOR.** Belém, PA. 2006a. Disponível em <https://www.mar.mil.br/cpaor/arquivos/NPCP/NPCP_CPAOR.pdf>. Acesso em: dez. 2014.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente (MMA). **Cadastro Nacional de Unidades de Conservação**. Consulta por UC. [2018]a. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/areas-protegidas/cadastro-nacional-de-ucs>. Acesso em: abr. 2018.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente (MMA). Áreas Prioritárias. **Mapa das Áreas Prioritárias**. [2007]. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/biodiversidade/projetos-sobre-a-biodiveridade/projeto-de-conserva%C3%A7%C3%A3o-e-utiliza%C3%A7%C3%A3o-sustent%C3%A1vel-da-diversidade-biol%C3%B3gica-brasileira-probio-i/%C3%A1reas-priorit%C3%A1rias>. Acesso em: jan. 2015.

_____. Ministério do Meio Ambiente (MMA). Portaria nº 9, de 23 de janeiro de 2007. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 24 jan. 2007, p. 55. Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/portaria_mma_092007.pdf>. Acesso em: 3 nov. 2014.

_____. Ministério do Meio Ambiente (MMA). **Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima – Projeto Orla**. Plano de Intervenção na Orla Fluvial do Município de Macapá (AP). Macapá/AP. 2004. Disponível em: <http://www.iepa.ap.gov.br/metadados/instituicoes/iepa/projetos/orla/documentos/Plano%20de%20Interven%C3%A7%C3%A3o%20da%20Orla%20Estuarina_Macap%C3%A1.pdf>. Acesso em: abr. 2018.

BRASIL. Ministério do Planejamento. Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). **Aproveitamentos hidrelétricos – Jatobá - PA.** [2016]c. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/obra/8521>. Acesso em: 14 set. 2016.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). **Norma Regulamentadora 29 – NR 29**: Segurança e Saúde no Trabalho Portuário. 1997.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo:** O Turismo Fazendo Muito Mais Pelo Brasil. 2013. Brasília: Imprensa Nacional, 2013b. 116 p. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/turismo/o_ministerio/plano_nacional/>. Acesso em: 7 abr. 2015.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). **Bacia Amazônica Ocidental.** Publicado: 12 nov. 2014. Última atualização: 7 jan. 2015c. Disponível em:

<http://www.transportes.gov.br/conteudo/1439-bacia-amazonica-ocidental.html>. Acesso em: 16 maio 2018.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). Secretaria Nacional de Portos (SNP). **Plano Mestre**: Porto de Santana. Brasília, 2017. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/planos-mestres>. Acesso em: 13 mar. 2018.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Plano Hidroviário Estratégico (PHE).** Relatório do Plano. 2013c. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/images/TRANSPORTE_HIDROVIARIO/PHE/DIAGNOSTICO_AVALIACAO.pdf>. Acesso em: 10 maio 2018.

_____. Ministério dos Transportes. **Portaria nº 71, de 15 de março de 2000**. Gabinete do Ministro. Brasília, DF: Imprensa Nacional, 16 mar. 2000a. Seção 1, p. 25-25. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa>. Acesso em: 22 jan. 2015.

BRASIL. Ministério do Planejamento. Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). **Aproveitamentos hidrelétricos – São Luiz do Tapajós (PA)**. [2016]d. Disponível em: <http://pac.gov.br/obra/8396>. Acesso em: 10 maio 2018.

BRASIL. Presidência da República. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. 5 out. 1998. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 3 nov. 2014.

_____. Presidência da República. Decreto de 18 de julho de 2016. Define a área do Porto Organizado de Santana, no Estado do Amapá. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 19 jul. 2016b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2015-2018/2016/Dsn/Dsn14397.htm>. Acesso em: 8 set. 2016.

_____. Presidência da República. Decreto nº 4.887, de 20 de novembro de 2003. Regulamenta o procedimento para identificação, reconhecimento, delimitação, demarcação e titulação das terras ocupadas por remanescentes das comunidades dos quilombos de que trata o art. 68 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 21 nov. 2003. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2003/d4887.htm>. Acesso em: 3 nov. 2014.

_____. Presidência da República. Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008. Dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas, e dá outras providências. Revogado pelo Decreto nº 8.033, de 2013. **Diário Oficial [da] União.** Brasília, DF, 30 out. 2008. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa>. Acesso em: 6 jan. 2015.

_____. Presidência da República. Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a

tributação das operações de comércio exterior. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 6 fev. 2009b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm>. Acesso em: 19 jan. 2015.

_____. Presidência da República. Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. **Diário Oficial [da] União**. Brasília, DF, 28 jun. 2013d. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm>. Acesso em: dez. 2014.

_____. Presidência da República. Decreto Presidencial nº 92.267, de 3 de janeiro de 1986. Aprova o Sistema de Balizamento Marítimo, Região "b", da Associação Internacional de Sinalização Náutica (IALA). **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 6 jan. 1986. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/1985-1987/D92267.htm>. Acesso em: 29 abr. 2018.

_____. Presidência da República. Decreto-Lei de 17 de dezembro de 1987. Autoriza a criação de municípios no Território Federal do Amapá, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 18 dez. 1987. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/L7639.htm>. Acesso em: 29 abr. 2018.

_____. Presidência da República. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] União**. Brasília, DF, 6 jun. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm>. Acesso em: 2 abr. 2015.

_____. Presidência da República. Lei nº 10.520, de 17 de julho de 2002. Institui, no âmbito da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos do art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] União**. Brasília, DF, 30 jul. 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10520.htm>. Acesso em: 15 jan. 2015.

_____. Presidência da República. Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006. Altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, que dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviário e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [...]. **Diário Oficial [da] União**. Brasília, DF, 4 jul. 2006b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/Lei/L11314.htm>. Acesso em: 2 abr. 2015.

_____. Presidência da República. Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010. Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 3 ago. 2010. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/l12305.htm>. Acesso em: 5 maio 2018.

_____. Presidência da República. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nº 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nº 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 5 jun. 2013e. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>. Acesso em: jan. 2015.

_____. Presidência da República. Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 8 fev. 1954. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L2180.htm>. Acesso em: 2 mar. 2015

_____. Presidência da República. Lei nº 3.924, de 26 de julho de 1961. Dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos. **Diário Oficial [da] União**. Brasília, DF, 27 jul. 1961. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L3924.htm>. Acesso em: jan. 2015.

_____. Presidência da República. Lei nº 6.001, de 19 de dezembro de 1973. Dispõe sobre o Estatuto do Índio. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 21 dez. 1973. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6001.htm>. Acesso em: 3 nov. 2014.

_____. Presidência da República. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobreo regime jurídico de exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Revogado pela Lei nº 12.815, de 2013. **Diário Oficial [da] União**. Brasília, DF, 26 fev. 1993a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm>. Acesso em: 16 out. 2014.

_____. Presidência da República. Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. [1993b]. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências**. Diário Oficial [da] União**. Brasília, DF, 22 jun. 1993b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8666cons.htm>. Acesso em: 2 abr. 2015.

_____. Presidência da República. Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996. Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais. **Diário Oficial [da] União**. Brasília, DF, 13 maio 1996. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9277.htm>. Acesso em: 28 jan. 2015.

_____. Presidência da República. Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. **Diário Oficial [da] União**. Brasília, DF, 1º fev. 1999. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9784.htm>. Acesso em: 15 jan. 2015.

_____. Presidência da República. Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000. Regulamenta o art. 225, § 1º, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 19 jul. 2000b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9985.htm>. Acesso em: 3 nov. 2014.

BRASIL. Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR). Portaria nº 03, de 7 de janeiro de 2014. Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário - Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP e respectivos Planos Mestres, Planos de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ e Plano Geral de Outorgas – PGO. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 8 jan. 2014. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=08/01/2014&jornal=1&pagina=1&totalArquivos=84>. Acesso em: jan. 2015.

_____. Secretaria Especial de Portos (SEP/PR). Portaria nº 104, de 29 de abril de 2009. Dispõe sobre a criação e estruturação do Setor de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho nos portos e terminais marítimos, bem como naqueles outorgados às Companhias Docas. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 29 abr. 2009c. Disponível em: <http://www.abtp.org.br/downloads/portaria-sep-no-104-de-29-de-abril-de-2009.pdf>. Acesso em: 3 out. 2014.

BRASIL. Tribunal Marítimo. Marinha do Brasil. **Anuário**. Rio de Janeiro, [2018]b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/tm/?q=lista_anuarios >. Acesso em: 10 maio 2018.

COMISSÃO NACIONAL DE BIODIVERSIDADE (CONABio). **Resolução nº 06, de 3 de setembro de 2013**. Dispõe sobre as Metas Nacionais de Biodiversidade para 2020. Disponível em: <http://bibspi.planejamento.gov.br/handle/iditem/371>. Acesso em: dez. 2014.

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA (CDSA). **Atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado de Macapá**. Macapá, ago. 2012. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/pdz/pdz17.pdf/@@download/file/pdz17.pdf>. Acesso em: 10 maio 2018.

_____. **Lei nº 732, de 2 de janeiro de 2006**. Dispõe sobre a Empresa Pública denominada Docas de Santana – CDSA Miguel Pinheiro Borges e revoga a Lei nº 545/2001 – PMS. Santana, AP. 2006. Disponível em: <http://www.docasdesantana.com.br/index.php/o-porto/legislacao/2-lei-n-732-2006-pms>. Acesso em: jan. 2015.

_____. Notícias. **Primeira edição do Projeto CDSA Comunidade acontece este mês**. 17 set. 2014. Disponível em: <http://www.docasdesantana.com.br/index.php/noticias/178-primeira-edicao-do-projeto-cdsa-comunidade-acontece-este-mes>. Acesso em: maio 2018.

_____. **Projeto de Desassoreamento do Píer 1 no Porto da Companhia Docas de Santana** – CDSA – Relatório Técnico de Execução de Dragagem Exercício 2017. Santana, AP, 2017.

_____. **Regulamento de Exploração do Porto de Macapá da Companhia Docas de Santana**. Santana, AP. 2016. Disponível em: <http://www.docasdesantana.com.br/index.php/o-porto/legislacao/5-regulamento-de-exploracao-do-porto-de-macapa>. Acesso em: mar. 2018

COSTA, L. Estudos sobre hidrelétrica Jatobá ganham prazo até final de 2018. **Exame**, São Paulo, 5 jan. 2017. Disponível em: <http://exame.abril.com.br/brasil/estudos-sobre-hidreletrica-jatoba-ganham-prazo-ate-final-de-2018/>. Acesso em: 18 maio 2017.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Mapa Multimodal – Amapá**. 2013. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/mapas-multimodais/mapas-multimodais/mapas-multimodais/mapas-multimodais/mapas-multimodais/ap.pdf>. Acesso em: jan. 2015.

FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS (Fipe). **Caracterização e Dimensionamento do Turismo Doméstico no Brasil - 2010/2011:** Relatório Executivo. São Paulo, 2012. 157 p. Disponível em: <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/demanda_turistica/downloads_demanda/Demanda_domxstica_-_2012_-_Relatxrio_Executivo.pdf>. Acesso em: 7 abr. 2015.

FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO (FUNAI). **[Base de dados georreferenciados]**. 2011. Disponível em: <http://www.funai.gov.br/index.php/shape>. Acesso em: jan. 2015.

GOOGLE EARTH. 2018. Disponível em: <https://www.google.com/earth/>. Vários acessos.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades**: Santana - Amapá. 2014. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=160060>. Acesso em: 20 abr. 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA). **Despacho 02001.018080/2016-41**. Gabinete da Presidência/IBAMA. Processo nº 02001.003643/2009-77 – AHE São Luiz do Tapajós. Brasília, 4 ago. 2016. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/documentos/2016/arquivamento.pdf>. Acesso em: 14 set. 2016.

_____. **SisCom – Sistema Compartilhado de Informações Ambientais**. 2013. Disponível em: <http://siscom.ibama.gov.br/>. Acesso em: jan. 2015.

INSTITUTO DE PESQUISAS CIENTÍFICAS E TECNOLÓGICAS DO ESTADO DO AMAPÁ (IEPA). **Atlas da Zona Costeira Estuarina do Estado do Amapá**: do diagnóstico socioambiental ao Zoneamento Ecológico-Econômico Costeiro Participativo. Macapá/AP. 2006.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO E NATURAL (IPHAN). **Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA).** 2014a. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1699>. Acesso em: maio 2018.

_____. **Lista dos Bens Tombados e Processos em Andamento (1938 - 2018)**. [2018]. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_bens_tombados_processos_andamento_2018>. Acesso em: abr. 2018.

_____. **Perguntas Frequentes.** 2014b. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/perguntasFrequentes?categoria=9>. Acesso em: abr. 2018.

INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA (INCRA). **Sistema de Informações Georreferenciadas do Setor Elétrico (SIGEL)**. 2011. Disponível em: <http://sigel.aneel.gov.br:8080/sigel.html>. Acesso em: maio 2018.

MEMORIAL SANTANENSE. **Santana, uma cidade premeditada?** 16 out. 2011. 1 fotografia. Disponível em: <http://memorial-stn.blogspot.com.br/2011/>. Acesso: 23 maio 2018.

MIGUENS, A. P. **Navegação: a ciência e a arte**. Volume III – Navegação eletrônica e em condições especiais. Brasília, 2000. Disponível em: < https://www.marinha.mil.br/dhn/?q=pt-br/npublicacoes>. Acesso em: 10 maio 2018.

MIGUENS, A.P. **Navegação: A Ciência e a Arte. Volume I – Navegação Costeira, Estimada e em Águas Restritas**. Niterói, 2005. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dhn/?q=pt-br/npublicacoes>. Acesso em: 10 maio 2018.

MILARÉ, E. **Direito do ambiente**. 8 ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013.

ORGANIZAÇÕES DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Plano Estratégico de Biodiversidade para o período 2011 a 2020 e as Metas de Aichi**. 18 out. 2010. Disponível em: <http://www.cbd.int/doc/strategic-plan/2011-2020/Aichi-Targets-en.pdf>. Acesso em: jan. 2015.

RODRIGUES, I. S.; CARDOSO, L. S. M. **Porto Organizado de Santana**: um potencial econômico para o Estado do Amapá. 2012. Trabalho de Conclusão de Curso submetido à Universidade Federal do Amapá. Macapá, AP. 2012.

SANTANA (Município). **Lei Complementar nº 002/2006 - PMS**, 2006. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Santana, nos termos do artigo 182 da Constituição Federal, do Capítulo III da Lei 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade – e do Título I, Capítulo II, Seção I, da Lei Orgânica do Município de Santana. Santana, AP, 2 jan. 2006. Disponível em: <http://www.docasdesantana.com.br/index.php/o-porto/legislacao/2-lei-n-732-2006-pms>. Acesso em: jan. 2015.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU). **Acórdão nº 2896**, de 2 de dezembro de 2009. Auditoria Operacional: Tema de Maior Significância (TMS) nº 7 de 2008: Portos. Modelo de arrendamento áreas e instalações portuárias. Diagnóstico de deficiências no setor. Determinações. Recomendações. Brasília, DF. Disponível em: <http://portal2.tcu.gov.br/>. Acesso em: 14 jan. 2015.

UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME (UNEP). **A Toolkit for Understanding and Action**. 2007. Disponível em: < https://www.unpei.org/sites/default/files/PDF/ecosystems-economicanalysis/MEA-A-Toolkit.pdf >. Acesso em: 30 out. 2014.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AAE	Avaliação Ambiental Estratégica
AAI	Avaliação Ambiental Integrada
AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
Amcel	Amapá Florestal e Celulose S.A.
ANEEL	Agência Nacional de Energia Elétrica
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Anvisa	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
APR	Análise Preliminar de Riscos
ASO	Atestado de Saúde Ocupacional
CAESA	Companhia de Água e Esgoto do Amapá
CAP	Conselho de Autoridade Portuária
CCOM	Centro de Controle e Monitoramento
CDB	Convenção sobre a Diversidade Biológica
CDP	Companhia Docas do Pará
CDSA	Companhia Docas de Santana
CEA	Companhia de Eletricidade do Amapá
Cianport	Companhia Norte de Navegação e Portos
CMPU	Conselho Municipal de Política Urbana
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
CONABio	Comissão Nacional de Biodiversidade
CONAPRA	Conselho Nacional de Praticagem

CONPORTOS	Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis
CONSAD	Conselho Administrativo
CPAOR	Capitania dos Portos da Amazônia Oriental
CPAP	Capitania dos Portos do Amapá
CPATP	Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário
DC	Declaração de Cumprimento
DDS	Diálogo Diário de Segurança
DHN	Diretoria de Hidrografia e Navegação
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DOU	Diário Oficial da União
DPC	Diretoria de Portos e Costas
DUV	Documento Único Virtual
EFA	Estrada de Ferro do Amapá
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
EPI	Equipamento de Proteção Individual
ETC	Estações de Transbordo de Carga
EVTEA	Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Financeira e Ambiental
FAQ	Folga abaixo da quilha
FEESC	Fundação de Ensino e Engenharia de Santa Catarina
FGV	Fundação Getúlio Vargas
Fipe	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
FNP	Federação Nacional dos Portuários
Funai	Fundação Nacional do Índio
IAFN	Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação

IALA	International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities
Ibama	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMBio	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
ICOMI	Indústria e Comércio de Minérios S.A.
IEPA	Instituto de Pesquisas Científicas e Tecnológicas do Estado do Amapá
IGP-M	Índice Geral de Preços do Mercado
IMAP	Instituto de Meio Ambiente e Ordenamento Territorial
IMO	Organização Marítima Internacional
Incra	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
Iphan	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
ISO	International Organization for Standardization
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
LO	Licença de Operação
MAPA	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
MLWS	*Mean Low Water Spring*
MMA	Ministério do Meio Ambiente
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
NBR	Norma Brasileira
NMM	Nível médio do mar
NORMAM	Normas da Autoridade Marítima
NORMAP	Norma de Tráfego e Permanência de Navios e Embarcações

NPCF-CFAOC	Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental
NPCF-CFS	Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial de Santarém
NPCP	Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos
NR	Norma Regulamentadora
NR	Nível de redução
OGMO	Órgão de Gestão de Mão de obra
OHSAS	Occupational Health and Safety Assessment Series
ONG	Organizações Não Governamentais
ONU	Organização das Nações Unidas
PA	Plano de Área
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAE	Projeto Agroextrativista
PAM	Plano de Ajuda Mútua
PCE	Plano de Controle de Emergência
PCMSO	Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional
PDP	Plano Diretor Participativo
PDZ	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento
PEI	Plano de Emergência Individual
PGA	Plano de Gestão Ambiental
PGO	Plano Geral de Outorgas
PGRS	Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos
PHE	Plano Hidroviário Estratégico
PNLP	Plano Nacional de Logística Portuária
PNRS	Política Nacional de Resíduos Sólidos

PPRA	Programa de Prevenção de Riscos Ambientais
PSP	Porto sem Papel
PSPP	Plano de Segurança Pública Portuária
PT	Permissão para o Trabalho
RDC	Resolução da Diretoria Colegiada
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
RIPEAM	Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar
RN	Referência de Nível
RPPN	Reserva Particular do Patrimônio Natural
SAPSAN	Sistema Ambiental do Porto de Santana
SEMA	Secretaria de Estado de Meio Ambiente
SEP/PR	Secretaria de Portos da Presidência da República
SGA	Sistema de Gestão Ambiental
SGB	Sistema Geodésico Brasileiro
SIG	Sistema de Informações Gerenciais
SIGEL	Sistema de Informações Georreferenciadas do Setor Elétrico
SIN	Sistema Interligado Nacional
SIPATP	Semana Interna de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário
SNP/MTPA	Secretaria Nacional de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
SNUC	Sistema Nacional de Unidades de Conservação
SPC	Proteína Concentrada de Soja
SPU	Secretaria do Patrimônio da União
TCU	Tribunal de Contas da União
TEM	Ministério do Trabalho e Emprego

TEU	*Twenty-foot Equivalent Unit*
TM	Tribunal Marítimo
TPA	Trabalho Portuário Avulso
Transpetro	Petrobras Transporte S.A.
TUP	Terminal de Uso Privado
UC	Unidade de Conservação
VHF	*Very High Frequency*
VTS	*Vessel Traffic Services*
ZEE	Zoneamento Ecológico-Econômico
ZIP	Zona de Interesse Portuário
ZP	Zona de Praticagem

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização do Porto de Santana 18
Figura 2 – Porto Organizado de Santana 19
Figura 3 – Polígono com os fundeadouros 21
Figura 4 – Porto Organizado de Santana com foco na área operacional 22
Figura 5 – Instalação da ICOMI em Santana 23
Figura 6 – Organograma 1º Escalão CDSA 26
Figura 7 – Organograma – CDSA 29
Figura 8 – Participação de Pessoal por Cargo 30
Figura 9 – Histórico do volume de pessoal admitido por ano 31
Figura 10 – Zonas Portuárias 4 e 8 do Porto de Santana 36
Figura 11 – Infraestrutura de acostagem do Porto de Santana 37
Figura 12 – Defensa no píer 1 38
Figura 13 – Píer 1 do Porto de Santana 39
Figura 14 – Operação de descarga de navio combustível 40
Figura 15 – Píer 1 e 2 40
Figura 16 – Localização do armazém do Porto de Santana 41
Figura 17 – Localização dos pátios do Porto de Santana 42
Figura 18 – Localização dos silos do Porto de Santana 44
Figura 19 – Construção novos silos 44
Figura 20 – Equipamentos do Porto de Santana 46
Figura 21 – Guindaste Tipo Grove 46
Figura 22 – Servidão de Passagem Amcel 49
Figura 23 – Áreas Arrendadas 52
Figura 24 – Áreas arrendáveis 53
Figura 25 – Área alfandegada – Porto Organizado de Santana 58
Figura 26 – Terminal da Zamin Amapá Mineração S.A. 59

Figura 27 – Terminal da Anglo Ferrous 60

Figura 28 – Localização do TUP Cianport 61

Figura 29 – ETC Bertolini.....62

Figura 30 – Instalações retroportuárias 63

Figura 31 – Abastecimento de água 66

Figura 32 – Drenagem e esgoto.....68

Figura 33 – Área não operacional.....69

Figura 34 – Quadro-resumo de serviço de praticagem 71

Figura 35 – Ponto de espera de prático na ZP-01 72

Figura 36 – Área do entorno do Porto Organizado de Santana com indicação dos Sistemas Ambientais e a Poligonal 87

Figura 37 – Destaque da Área 5 (Projeto Terminal Minério de Ferro).....87

Figura 38 – Ilha de Santana atualmente – Área 3B – (Projeto Terminal de Granéis Sólidos).....88

Figura 39 – Destaque da Ilha de Santana atualmente 88

Figura 40 – Destaque dos potenciais conflitos de navegação do Porto com a atividade náutica dos residentes locais (riscos para: segurança, natureza e atividades portuárias).....89

Figura 41 – Localização das Unidades de Conservação.....92

Figura 42 – Área prioritária para conservação – classe alta: Macapá/Santana 96

Figura 43 – Área prioritária para conservação – classe alta: PAE Anauerapucu.....97

Figura 44 – Área prioritária para conservação – classe alta: Bacia do Matapi 98

Figura 45 – Área prioritária para conservação Braço Norte e arquipélago do Marajó...99

Figura 46 – Viatura Náutica da Guarda Portuária 115

Figura 47 – Fotos referentes à segurança do trabalho 116

Figura 48 – Fotos das inspeções nas áreas do Porto Organizado 117

Figura 49 – Fotos da Semana Interna de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário118

Figura 50 – Localização dos Portos de Acessos e Guaritas – vista aérea 119

Figura 51 – Vias de acesso ao Porto de Santana – Portão G1.....120

Figura 52 – Vias de acesso ao Porto de Santana – Portão G3 120
Figura 53 – Vias de acesso ao Porto de Santana – Portão G6 121
Figura 54 – Balança rodoviária 121
Figura 55 – Mapa Rodoviário do estado do Amapá 122
Figura 56 – Localização das rodovias da hinterlândia do Porto de Santana 123
Figura 57 – Cruzamento em nível com a Estrada de Ferro do Amapá 125
Figura 58 – Localização das vias do entorno portuário 126
Figura 59 – Vias do entorno portuário - Rodovia Duca Serra 127
Figura 60 – Vias do entorno portuário – Avenida Santana 128
Figura 61 – Localização das vias do entorno portuário 128
Figura 62 – Condições viárias na rua Manoel Guedes 129
Figura 63 – Condições viárias da avenida Oderica Marques Pereira 130
Figura 64 – Condições viárias da avenida Oderica Marques Pereira 130
Figura 65 – Estrada de Ferro do Amapá - acesso Ferroviário ao TUP Zamin 131
Figura 66 – Duto na área de operação da Ipiranga 132
Figura 67 – Hidrovias de importância para o Complexo Portuário de Santana 134
Figura 68 – Bacia Hidrográfica do Rio Amazonas com destaque para os principais rios 135
Figura 69 – Hidrovia do Rio Solimões-Amazonas 136
Figura 70 – Acesso aquaviário ao Complexo Portuário de Santana 138
Figura 71 – Estreitos e furos 140
Figura 72 – Hidrovia do Rio Jari 141
Figura 73 – Hidrovia do Rio Tapajós 143
Figura 74 – Principais rios e afluentes da bacia Amazônica 145
Figura 75 – Canal de acesso ao Porto de Santana 147
Figura 76 – Carta náutica 206 DHN 148
Figura 77 – Extensão do Canal de Acesso 149
Figura 78 – Largura mínima do canal de acesso 149
Figura 79 – Bacias de evolução do Complexo Portuário de Santana 150

Figura 80 – Píer 1 e Píer 2 da CDSA 151

Figura 81 – Áreas de Fundeio indicadas para o Porto de Santana 152

Figura 82 – Barras Norte e Sul 154

Figura 83 – Localização dos instrumentos de sinalização náutica 157

Figura 84 – Localização das referências de nível (RN) 162

Figura 85 – Maré Semidiurna 163

Figura 86 – Correntes Rio Amazonas (barra norte) - 6 horas antes da preamar 165

Figura 87 – Correntes Rio Amazonas (barra norte) - preamar 166

Figura 88 – Poligonal do Porto Organizado de Santana 168

Figura 89 – Zoneamento Urbano do Município de Santana 170

Figura 90 – Zona de Interesse Portuário no Zoneamento Urbano do Município de Santana 170

Figura 91 – Zona de Interesse portuário 171

Figura 92 – Área de influência do Porto Organizado de Santana em décadas passadas174

Figura 93 – Principal acesso rodoviário ao Porto de Santana 175

Figura 94 – Poligonal do Porto de Santana 193

Figura 95- Adequação de defensas 197

Figura 96- Zoneamento Atual – Porto de Santana 239

Figura 97 – Zoneamento de Curto Prazo 241

Figura 98- Zoneamento Médio e Longo 242

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Coordenadas Geográficas da Localização do Porto de Santana 18

Tabela 2– Coordenadas do fundeadouro 3 20

Tabela 3 – Localização dos fundeadouros constantes no Decreto que define a área do Porto Organizado de Santana 21

Tabela 4 – Informações da pessoa jurídica responsável pela administração do porto ..22

Tabela 5 – Fatos históricos 24

Tabela 6– Marcos legais 25

Tabela 7 – Membros do CAP de Santana 27

Tabela 8 – Relação de funções e quantitativo de pessoal 30

Tabela 9 – Funcionários Efetivos que Ocupam Cargos Comissionados 31

Tabela 10 – Características dos berços dos cais do Porto de Santana 37

Tabela 11 – Características do armazém do Porto de Santana 41

Tabela 12 – Características dos silos do Porto de Santana 42

Tabela 13 – Características dos silos do Porto de Santana 43

Tabela 14 – Caracterização dos Equipamentos do Porto de Santana 45

Tabela 15 – Utilização de Áreas da CDSA – Informações Gerais 47

Tabela 16 – Informações Contratuais Gerais 48

Tabela 17 – Informações Contratuais gerais 50

Tabela 18 – Informações Contratuais gerais 51

Tabela 19 – Informações Gerais 54

Tabela 20 – Informações Gerais 55

Tabela 21 – Informações Gerais 55

Tabela 22 – Informações Gerais 55

Tabela 23 – Informações Gerais 56

Tabela 24 – Informações Gerais 56

Tabela 25 – Informações Gerais 56

Tabela 26 – Informações Gerais 57

Tabela 27 – Informações Gerais 57

Tabela 28 – TUP Cianport – Informações Gerais 61

Tabela 29 – Informações das instalações retroportuárias 63

Tabela 30 – Demanda por energia elétrica 64

Tabela 31 – Abastecimento de água 65

Tabela 32 – Demanda projetada de consumo de água no Porto 65

Tabela 33 – Instalações não operacionais 70

Tabela 34 – Pontos de espera do prático na ZP-01 73

Tabela 35 – Rebocadores disponíveis 73

Tabela 36 – Quantitativo de Pessoal (cadastrados e registrados separadamente) – CDSA 75

Tabela 37 – Média de Idade dos Trabalhadores Registrados no OGMO 75

Tabela 38 – Média Salarial por Categoria OGMO 75

Tabela 39 – Quantitativo de Pessoal Empresas Terceirizadas/Operadores 76

Tabela 40 – Funcionários atuantes no Porto – Amcel 76

Tabela 41 – Programas de Segurança e Saúde Ocupacional e de Emergência 79

Tabela 42 – Estudos consultados para elaboração do diagnóstico ambiental 82

Tabela 43 – Lista de Unidades de Conservação 91

Tabela 44 – Sítios arqueológicos do município de Santana 100

Tabela 45 – Principais Instituições intervenientes na gestão ambiental, áreas de atuação ambiental e interface com as atividades do Porto de Santana 108

Tabela 46 – Programas de monitoramentos ambientais 110

Tabela 47 – Informações das licenças ambientais para empreendimentos e atividades do Porto de Santana 112

Tabela 48 – Informações das licenças ambientais dos arrendatários do Porto de Santana 113

Tabela 49 – Informações das licenças ambientais -outros contratos do Porto de Santana 113

Tabela 50 – ISPS Code das instalações portuárias na área do Porto Organizado – Dados DC 114

Tabela 51 – Características das vias da hinterlândia 124

Tabela 52 – Condições da infraestrutura das vias da hinterlândia 124

Tabela 53 – Características das vias do entorno portuário 126

Tabela 54 – Condições da infraestrutura das vias do entorno portuário 127

Tabela 55 – Principais características técnicas da Estrada de Ferro Amapá 132

Tabela 56 – Rotas de navegação para movimentação do Complexo Portuário de Santana 134

Tabela 57 – Fundeadouros recomendados para a região de Itaituba 145

Tabela 58 – Características das bacias de evolução do Porto de Santana 150

Tabela 59 – Características dos fundeadouros indicados pela CPAP para o Complexo Portuário de Santana 153

Tabela 60 – Coordenadas dos fundeadouros 1 e 2 154

Tabela 61 – Sinalização Náutica 157

Tabela 62 – Histórico de acidentes 158

Tabela 63 – Nebulosidade 161

Tabela 64 – Descrição da Estação Maregráfica do Porto de Santana 162

Tabela 65 - Plano de ações: gestão portuária 177

Tabela 66- Contratos de exploração de áreas no Porto de Santana 178

Tabela 67- Melhorias operacionais sugeridas pelo Plano Mestre do Porto de Santana 186

Tabela 68- Plano de ação: investimentos portuários 193

Tabela 69 – Melhorias de acessos sugeridas pelo Plano Mestre do Porto de Santana 199

Tabela 70 - Plano de ações: ações ambientais 210

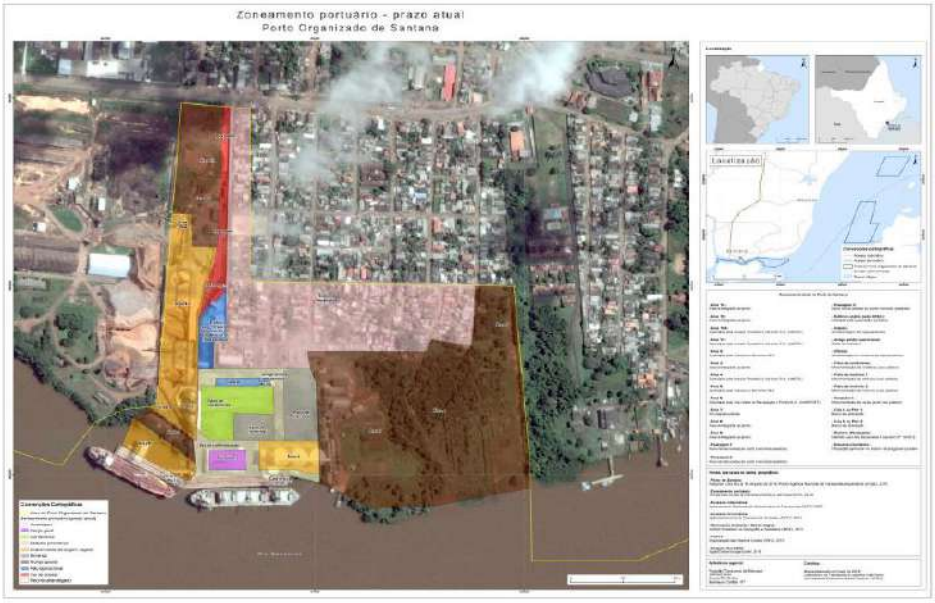
Tabela 71 – Breve Descrição Operacional do Zoneamento Atual do Porto de Santana 240

APÊNDICES E ANEXOS

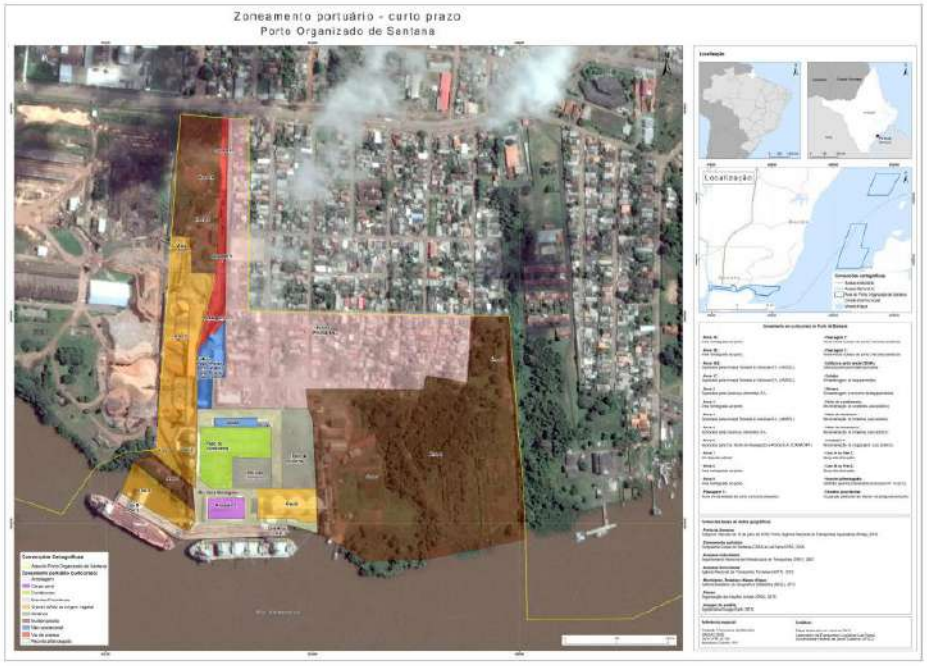
APÊNDICE A – ZONEAMENTO DO PORTO DE SANTANA


Restrições Ambientais
Entorno do Porto de Santana
Entorno do Porto de Santana
Localização

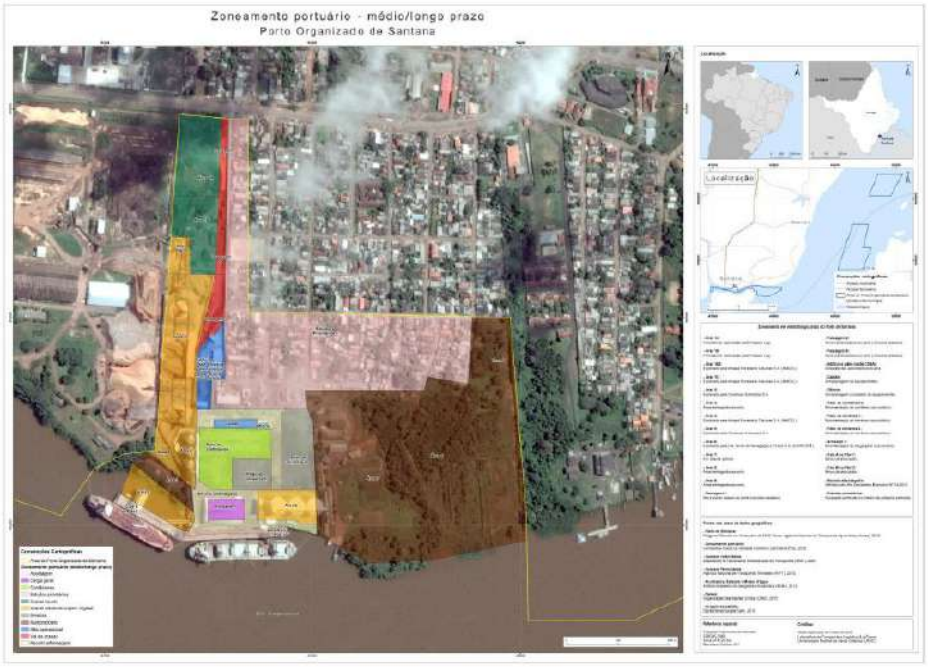
ZONEAMENTO ATUAL


Zoneamento portuário - prazo atual
Porto Organizado de Santana

ZONEAMENTO DE CURTO PRAZO


Zoneamento portuário - curto prazo
Porto Organizado de Santana
Localização

ZONEAMENTO DE MÉDIO PRAZO E LONGO PRAZO


Zoneamento portuário - médio/longo prazo
Porto Organizado de Santana
Localização

APÊNDICE B – MATRIZ DE ANÁLISE DO SISTEMA AMBIENTAL DO PORTO DE SANTANA

ANEXO B– QUADROS DO PDP DO MUNICÍPIO DE SANTANA

Padrão de incomodidades admissíveis

FATORES DE INCOMODIDADE NÍVEIS DE INCOMODIDADE	Localização	Poluição Sonora (1)	Poluição Atmosférica	Poluição Hídrica	Geração de Resíduos Sólidos	Vibração
Não-incômoda	Macrozona Urbana Macrozona Rural	diurna 50 db noturna 45 db	Sem fontes de emissão de substâncias odoríferas na atmosfera Obedecer legislação vigente	Inócuo	Até Classe III (Resolução CONAMA 308/02)	Não produz
Incômoda I	Macrozona Urbana Macrozona Rural	diurna 55 db noturna 50 db	Sem fontes de emissão de substâncias odoríferas na atmosfera Obedecer legislação vigente	Inócuo	Classes II e III (Resolução CONAMA 308/02)	Resolve dentro do lote (NBR 10.273/ABNT)
Incômoda II	Vias Metropolitanas Vias Arteriais Vias Coletoras Secundárias ZIP-1 ZIP-2 ZII ZMICI	diurna 60 db noturna 55 db	Emissão de substâncias odoríferas na atmosfera Obedecer legislação vigente	Obedecer legislação vigente	Classes II e III (Resolução CONAMA 308/02)	Resolve dentro do lote (NBR 10.273/ABNT
Incômoda III	ZII ZMICI	diurna 65 db noturna 60 db	Emissão de substâncias odoríferas na atmosfera Obedecer legislação vigente	Obedecer legislação vigente	Classes I e II (Resolução CONAMA 308/02)	NBR 10.273/ABNT
Incômoda IV	ZII	70 db	Emissão de substâncias odoríferas na atmosfera Obedecer legislação vigente	Obedecer legislação vigente	Classes I (Resolução CONAMA 308/02)	NBR 10.273/ABNT

NOTA: 1- Diurno: das 7:00 às 22h; Noturno: das 22:00 às 7:00; aos domingos: das 9:00 às 22:00h e das 22:00 às 9:00h.

Anexo IX – Demonstrações Contábeis 2021

CIA DOCAS DE SANTANA

Rua Claudio Lúcio Monteiro, 1380 - Bairro: Novo Horizonte
CEP 68.925-974 - Santana-AP
CNPJ - 04.756.826/0001-36

BALANÇO PATRIMONIAL EM 31 DEZEMBRO DE 2021

ATIVO

	DEZ/20	DEZ/21
ATIVO CIRCULANTE	2.459.493,47	3.351.430,65
DISPONÍVEL	1.210.873,20	1.486.285,36
BANCOS	33.929,98	0,00
Banco do Brasil S/A	0,00	0,00
Banco Caixa Economica Federal :	33.929,98	0,00
APLICAÇÕES FINANCEIRAS	1.176.943,22	1.486.285,36
Banco do Brasil S/A Supremo	888.321,21	132.901,22
Banco do Brasil S/A Investimento	246.627,07	1.345.440,81
Banco Caixa Economica Federal :	41.994,94	7.943,33
CLIENTES	297.840,56	700.594,84
Contas a Receber	297.840,56	700.594,84
OUTROS CRÉDITOS	719.886,18	886.014,06
Devolução de dividendos	719.886,18	886.014,06
OUTROS ADIANTAMENTOS	166.197,46	208.913,81
Suprimento de fundos	6.330,25	11.888,79
Diversos	136.198,49	161.758,02
Funcionários	23.668,72	35.267,00
TRIBUTOS A RECUPERAR	64.696,07	69.622,58
Tributos a Recuperar	64.696,07	69.622,58
ATIVO NÃO-CIRCULANTE	8.585.257,19	8.088.239,57
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	2.856.792,95	2.786.480,84
CLIENTES	2.786.480,84	2.786.480,84
Clientes a receber	2.786.480,84	2.786.480,84
OUTROS CRÉDITOS	70.312,11	0,00
Impostos a recuperar	70.312,11	
DEVOLUÇÃO DE DIVIDENDOS	5.371.458,42	4.706.948,10
Devolução de dividendos	5.371.458,42	4.706.948,10
IMOBILIZADOS	345.215,61	565.072,28
BENS EM USO	2.413.176,43	2.051.354,99
Veículos	540.500,00	592.831,19
Móveis e Utensílios	269.350,35	163.669,65
Equipamentos de Informática	436.207,05	372.071,16
Equipamentos de Comunicação	422.510,18	193.846,72
Maquinas, Equip.e Ferramentas	109.572,32	101.824,46
Benfeitorias	524.016,16	524.016,16
Outros Bens do Imobilizado	111.020,37	103.095,65
(-) Depreciação	(2.067.960,82)	(1.486.282,71)
INTANGÍVEL	11.790,21	29.738,35
EM USO	94.757,27	123.088,27
Software	94.757,27	123.088,27
(-) Amortização	(82.967,06)	(93.349,92)
TOTAL DO ATIVO	11.044.750,66	11.439.670,22
CONTAS DE COMPENSAÇÃO ATIVA	2.101.234,11	2.101.234,11

PASSIVO

	DEZ/20	DEZ/21
PASSIVO CIRCULANTE	5.110.028,77	6.661.426,16
FORNECEDORES	81.241,16	206.739,60
Contas a Pagar	69.463,68	142.418,18
Outras Contas a Pagar	11.777,48	64.321,42
OBRIG.TRAB.E PREVIDÊNCIARIAS	1.698.155,01	2.514.915,64
Salario a Pagar	0,00	18,44
Pensão alimentícia	6.475,36	0,00
Encargos Sociais	908.655,31	1.363.122,10
Provisões	783.024,34	1.125.614,25
Outros	0,00	26.160,85
OBRIGAÇÕES TRIBUTARIAS	2.971.676,47	3.092.841,27
Impostos Retidos	14.450,11	35.418,16
Impostos s/ Lucro	0,00	22.754,30
Imposto a Pagar	2.957.226,36	3.034.668,81
Outros Impostos	0,00	0,00
OUTRAS OBRIGAÇÕES	329.876,64	846.929,65
Adiantamento de clientes	329.876,64	846.929,65
MULTAS	29.079,49	0,00
Multa ANTAQ	29.079,49	0,00
PASSIVO NÃO CIRCULANTE	3.364.647,37	2.331.212,20
EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	3.364.647,37	2.331.212,20
OBRIGAÇÕES TRIBUTÁRIAS	3.333.639,68	2.303.829,92
Parcelamento PERT	1.397.367,15	1.162.032,16
Parelamento INSS	1.936.272,53	1.141.797,77
MULTAS	0,60	0,00
Multa ANTAQ	0,60	0,00
OUTRAS OBRIGAÇÕES	31.007,09	27.382,28
Fornecedores	31.007,09	27.382,28
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	2.570.074,52	2.447.031,86
CAPITAL	1.500.000,00	1.500.000,00
Capital Integralizado	1.500.000,00	1.500.000,00
RESERVA LEGAL	300.000,00	300.000,00
Reserva Legal	300.000,00	300.000,00
LUCROS (PREJUIZOS) ACUMUL.	770.074,52	647.031,86
Resultado de Exercícios Anteriores	469.379,22	652.525,11
Resultado do Exercício Corrente	300.695,30	(5.493,25)
TOTAL DO PASSIVO	11.044.750,66	11.439.670,22
CONTAS DE COMPENSAÇÃO PASSIVA	2.101.234,11	2.101.234,11

CIA DOCAS DE SANTANA

Rua Claudio Lúcio Monteiro, 1380 - Bairro: Novo Horizonte
CEP 68.925-974 - Santana-AP
CNPJ - 04.756.826/0001-36

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021

DESCRIÇÃO	JANEIRO A DEZEMBRO	ACUMULADO
RECEITA OPERACIONAL BRUTA	**16.074.320,19**	**16.074.320,19**
(-) Deduções da Receita Bruta	(2.250.278,74)	(2.250.278,74)
RECEITA LÍQUIDA DE VENDAS	**13.824.041,45**	**13.824.041,45**
(-) Custos com Serviços Vendidos	(5.431.790,25)	(5.431.790,25)
RESULTADO OPERACIONAL BRUTO	**8.392.251,20**	**8.392.251,20**
Receita Financeira	259.581,98	259.581,98
(-) DESPESAS	**(7.968.107,49)**	**(7.968.107,49)**
Adm	(7.968.107,49)	(7.968.107,49)
RESULTADO OPERACIONAL	**683.725,69**	**683.725,69**
(-) OUTRAS DESPESAS	**(400.341,84)**	**(400.341,84)**
Despesas Financeiras	(374.965,76)	(374.965,76)
Despesas Tributárias	(25.376,08)	(25.376,08)
LUCRO LÍQUIDO ANTES DA CONT. SOCIAL	**283.383,85**	**283.383,85**
GANHOS DE CAPITAL	**82.000,00**	**82.000,00**
Ganhos de Capital c/ venda de ativos	82.000,00	82.000,00
(-) Cont. Social sobre o Lucro Líquido	(100.685,77)	(100.685,77)
LUCRO LÍQUIDO ANTES DO IMP. DE RENDA	**264.698,08**	**264.698,08**
(-) Imposto de Renda sobre o Lucro Líquido	(270.191,33)	(270.191,33)
LUCRO LÍQUIDO ANTES DAS PARTICIPAÇÕES	**(5.493,25)**	**(5.493,25)**
(-) Participações de empregados	-	-
LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	**(5.493,25)**	**(5.493,25)**

CIA DOCAS DE SANTANA

Rua Claudio Lúcio Monteiro, 1380 - Bairro: Novo Horizonte
CEP 68.925-974 - Santana-AP
CNPJ - 04.756.826/0001-36

MUTAÇAO DO PATRIMONIO LIQUIDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021

DESCRIÇÃO	CAPITAL	RESERVA DE CAPITAL	LUCROS OU PREJUÍZOS ACUMULADOS	TOTAL
CAPITAL INICIAL EM 01/01/2021	1.500.000,00	300.000,00	770.074,52	2.570.074,52
AJUSTES POSITIVO	0,00	0,00	0,00	0,00
AJUSTE NEGATIVO	0,00	0,00	(117.549,41)	(117.549,41)
RESERVA DE CAPITAL	0,00	0,00	0,00	0,00
AUMENTO DE CAPITAL	0,00	0,00	0,00	0,00
LUCRO OU PREJUÍZO DO EXERCÍCIO	0,00	0,00	(5.493,25)	(5.493,25)
ALTERAÇÃO DA MOEDA NACIONAL	0,00	0,00	0,00	0,00
SALDO EM 31/12/2021	**1.500.000,00**	**300.000,00**	**647.031,86**	**2.447.031,86**

Giovanny Rodrigues da Silva
Chefe da Div. Contábil
CRC AP-002282/O

Edival Cabral Tork
Diretor/Presidente
CPF: 108.530.812-04

Ney Araújo das Chagas
Diretor Administrativo/Financeiro
CPF: 327.700.652-20

CIA DOCAS DE SANTANA

Rua Claudio Lúcio Monteiro, 1380 - Bairro : Novo Horizonte
Cep. 68.925-974 - Santana - AP
CNPJ - 04.756.826/0001-36

ÍNDICES DE LIQUIDEZ - EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021

LG = ~~ATIVO CIRCULANTE + REALIZÁVEL A LONGO PRAZO~~ / PASSIVO CIRCULANTE + EXIGIVEL A LONGO PRAZO

LS = ~~ATIVO CIRCULANTE - ESTOQUE~~ / PASSIVO CIRCULANTE

LC = ~~ATIVO CIRCULANTE~~ / PASSIVO CIRCULANTE

LI = ~~DISPONIBILIDADES~~ / PASSIVO CIRCULANTE

LG = ~~11.439.670,22~~ / 8.992.638,36 → LG = 1,27

LS = ~~3.351.430,65~~ / 6.661.426,16 → LS = 0,50

LC = ~~3.351.430,65~~ / 6.661.426,16 → LC = 0,50

LI = ~~1.486.285,36~~ / 6.661.426,16 → LI = 0,22

ÍNDICES DE ENDIVIDAMENTO - EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021

ENDIVIDAMENTO = ~~EXIGIVEL TOTAL X 100~~ / ATIVO TOTAL = ~~8.992.638,36 x 100~~ / 11.439.670,22 = **78,61%**

CIA DOCAS DE SANTANA

Rua Claudio Lúcio Monteiro, 1380 - Bairro : Novo Horizonte
Cep. 68.925-974 - Santana-AP
CNPJ - 04.756.826/0001-36

DEMONSTRAÇÃO DE FLUXOS DE CAIXA - 31 DE DEZEMBRO DE 2021

Fluxo de caixa de atividades operacionais	
Lucro (prejuizo) liquido após o imposto de renda	(5.493,25)
Depreciação e amortização	(571.295,25)
Decréscimos (Acréscimos) itens do ativo	
Clientes	(402.754,28)
Outros	521.051,69
Acréscimos (Decrescimos) itens do passivo	
Salários e encargos a pagar	937.925,43
Outros	(537.512,62)
Caixa gerado por atividades operacionais	**(58.078,28)**
Fluxo de caixa de atividades de Investimentos	
Investimento no Imobilizado	333.490,44
Caixa gerado por atividades investimento	**333.490,44**
Fluxo de caixa de atividades de Financiamentos	
Emprestimos, Financiamentos e Capitalização	0,00
Caixa gerado por atividades de Financiamentos	**0,00**
Movimentação do caixa no periodo 2019	**275.412,16**
Saldo inicial da conta caixa 2021	1.210.873,20
Saldo final da conta caixa/banco/aplicação financeira	**1.486.285,36**

1. Contexto Operacional

A Companhia Docas de Santana - CDSA, empresa pública integrante da administração indireta da prefeitura Municipal de Santana, subordinada diretamente ao Prefeito Municipal de Santana, com personalidade Jurídica de direito privado, autonomia administrativa, técnica, patrimonial e financeira, é regida pela lei 732 de 02 de janeiro de 2006. Tem sede na Rua Cláudio Lúcio Monteiro, 1380, bairro Novo Horizonte em Santana no Estado do Amapá. O objeto social da empresa é a administração e exploração comercial do porto organizado de Santana e demais instalações portuárias públicas do Município de Santana no Estado do Amapá.

2. Base de Preparação das Demonstrações Contábeis

2.1 Declaração de Conformidade

As demonstrações contábeis foram elaboradas em consonância com os Princípios Fundamentais de Contabilidade,com a Lei 6.404 de 1976 esuas alterações e de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, que compreendem aquelas incluídas na legislaçãosocietária vigente no país e os Pronunciamentos, as orientações e as Interpretações Técnicasemitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) e aprovados pelo Conselho Federal de Contabilidade (CFC).

2.2 Base de Mensuração

As demonstrações financeiras foram apresentadas com base no custo histórico, exceto se indicado de outra forma em notas explicativas.

2.3 Moeda de Apresentação

As demonstrações financeiras da Sociedade são apresentadas em Real – (R$), que é a moeda funcional da companhia.

3. Principais Políticas Contábeis Adotadas

As políticas contábeis adotadas são aplicadas de maneira consistente nas demonstrações financeiras da companhia nos exercícios findos em 31 de Dezembro de

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
CNPJ N 04.756.826/0001-36
PORTO ORGANIZADO DE SANTANA
RECINTO N 2.40.15.02-4
Rua Cláudio Lúcio Monteiro 1380
Bairro Novo Horizonte
CEP 68925-000
Santana-Amapá
Site: www.docasdesantana.com.Br
E-mail: contabil@docasdesantana.com.br
Fone (96) 3281-7401
(96) 3281-7408

2021, salvo disposição em contrário. As demonstrações financeiras são de responsabilidade da administração desta companhia e foram preparadas e apresentadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, em especial a Lei 6.404 de 1976 e suas alterações – Lei dasSociedades por Ações, juntamente com as normas e interpretações emitidas pelo Comitê dePronunciamentos Contábeis aprovados pelo Conselho Federal de Contabilidade. As principais políticas contábeis estão definidas a seguir.

3.1 Instrumentos Financeiros

3.1.1 Disponível e Aplicações Financeiras

O disponível é mantido com a finalidade de atender a compromissos de caixa de curto prazo e representam a disponibilidade financeira imediata. A Companhia considera uma aplicação financeira de conversibilidade imediata em um montante conhecido de caixa e estando sujeita a um insignificante grau de risco.

3.1.2 Clientes

Decorrem diretamente das operações comerciais da Companhia, estão registrados pelos seus valores originais, sujeitos a provisão para perdas e ajuste a valor presente. Considerando o prazo curto de sua realização, o valor contábil se aproxima do valor justo.

3.1.3 Fornecedores

Os valores divulgados aproximam-se de seus valores de mercado, considerando o seu vencimento em curto prazo.

3.2 Devolução de dividendos

A Companhia Docas de Santana é CREDORA, junto a Prefeitura Municipal de Santana da quantia de R$ 7.752.619,77 (Sete Milhões, Setecentos e Cinquenta e Dois Mil, Seiscentos e Dezenove Reais e Setenta e Sete Centavos), correspondente a valores atualizados monetariamente, provenientes de dividendos indevidamente repassados a prefeitura Municipal de, na condição de acionista, quando a apuração de resultados no exercício financeiro de 2011, no valor original de R$ 4.718.971,21 (Quatro Milhões, Setecentos e Dezoito Mil, Novecentos e Setenta e Um Reais e Vinte e

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
CNPJ N 04.756.826/0001-36
PORTO ORGANIZADO DE SANTANA
RECINTO N 2.40.15.02-4
Rua Cláudio Lucio Monteiro 1380
Bairro Novo Horizonte
CEP 68925-000
Santana-Amapá
Site: www.docasdesantana.com.Br
E-mail: contabil@docasdesantana.com.br
Fone (96) 3281-7401
(96) 3281-7408

Um Centavos). Tais repasses foram considerados irregulares em razão de impedimento administrativo decorrente a cláusula contratual de concessão de serviços públicos portuários firmado pela CREDORA com a ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

A irregularidade na operação de transferência de dividendos foi apurada e contratada mediante Processo Administrativo RELA 00001-2012-CP-ODSE-075-11-SPO, instaurado pela ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Agência Reguladora responsável pela fiscalização das concessões públicas do setor de transporte aquaviários.

Foi assinado o**Termo de Compromisso de Devolução de Dividendos e Confissão de Débito,** no dia 29 de abril de 2016, onde o montante de R$ 7.752.619,77 (Sete Milhões, Setecentos e Cinquenta e Dois Mil, Seiscentos e Dezenove Reais e Setenta e Sete Centavos), será pago em 140 (Centos e Quarenta) parcelas mensais de R$ 55.375,86 (Cinquenta e Cinco Mil, Trezentos e Setenta e Cinco Reais e Oitenta e Seis Centavos), nos termos da Lei Municipal nº 1.102 de 29 de abril de 2016.

No exercício de 2021, com a nova gestão a frente da Prefeitura de Santana e nova Direx da Companhia Docas de Santana, entraram em conversação para um novo acordo, já devidamente judicializado. Até o dia 31.12.2021, ainda não foi finalizado o processo, e nem com o montante total.

3.3 Reconhecimento de Receitas

As receitas são reconhecidas de acordo com o regime de competência. As receitas deprestação de serviços são registradas no resultado quando da certeza de sua realização,sendo as principais descritas abaixo:

Receitas Tarifárias:

a) **Tabela** I - Utilização das Instalações de abrigo e acesso do Porto (Taxas devidas pelo armador e/ou dono da carga). - é a vantagem que usufruem os navios de encontrarem para seu abrigo e para a realização de suas operações de movimentação de cargas e embarque ou desembarque de passageiros, acesso ao porto, águas tranquilas e profundas e meios para a execução das operações e recursos para abastecimento.

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
CNPJ N 04.756.826/0001-36
PORTO ORGANIZADO DE SANTANA
RECINTO N 2.40.15.02-4

Rua Cláudio Lúcio Monteiro 1380
Bairro Novo Horizonte
CEP 68925-000
Santana-Amapá

Site: www.docasdesantana.com.br
E-mail: contabil@docasdesantana.com.br
Fone (96) 3281-7401
(96) 3281-7408

b) **Tabela II** - Utilização das Instalações de Acostagem (Taxas devidas pelo Armador ou Requisitante) - é a vantagem que usufruem os navios de utilizar-se dos cais e píeres de acostagem do porto, para a realização de suas operações de movimentação de cargas e embarque ou desembarque de passageiros, diretamente, de ou para terra.

c) **Tabela III** - Utilização das instalações Terrestres para movimentação de cargas (Taxas devidas pelo Operador Portuário ou Dono da Mercadoria ou Passageiro de Cruzeiros Marítimos) - é a vantagem que usufruem os operadores portuários de encontrarem para a realização das operações de movimentação e armazenagem de cargas provenientes ou destinadas ao transporte aquaviário, as estruturas operacionais de cais, píeres e outros locais de realização do embarque ou desembarque, a disponibilização de vias de circulação, áreas pavimentadas com sinalização e iluminação, locais de estocagem de trânsito, acessos terrestres, rede de esgotamento sanitário e vigilância.

d) **Tabela IV** – Armazenagem (Taxas devidas pelos Donos de Mercadorias e/ou Agentes de Navios ou Transportadores) - é a fiel guarda e conservação das mercadorias de importação ou de exportação de/para o estrangeiro, sujeitas ao desembaraço aduaneiro, em armazéns ou pátios alfandegados, ou de mercadorias do tráfego doméstico ou de cabotagem em armazéns e pátios não alfandegados, localizados em recintos do porto, como operação complementar às operações de movimentação das cargas oriundas ou destinadas ao transporte aquaviário;

e) **Tabela V** - Suprimento de Utilidades, Equipamentos portuários e Serviços Diversos (Taxas devidas pelos Requisitante) - compreende a utilização das instalações pertencentes à Administração do Porto para o fornecimento de água potável e energia elétrica.

f) **Tabela VI** - Serviços Diversos - pela utilização de áreas em pátios, mediante contrato de uso temporário, por metro quadrado, por mês ou fração. - Arrendamento receita devida pelos arrendatários de áreas no porto organizadodefinidas pelo metro quadrado disponibilizado.

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
CNPJ N 04.756.826/0001-35
PORTO ORGANIZADO DE SANTANA
RECINTO N 2.40.15.02-4
Rua Cláudio Lúcio Monteiro 1380
Bairro Novo Horizonte
CEP 68925-000
Santana-Amapá
Site: www.docasdesantana.com.Br
E-mail: contabil@docasdesantana.com.br
Fone (96) 3281-7401
(96) 3281-7408

Receitas Financeiras:

a) Rendimentos de Aplicações: receita oriunda dos rendimentos financeiros obtidos emaplicações de renda fixa e variável.

b) Juros e Multas Recebidas: receita obtida pela aplicação de juros e multas por atrasosna liquidação de títulos recebidos de clientes.

3.4 Outros ativos e passivos

Um ativo é reconhecido no balanço quando for provável que seus benefícios econômicos futuros serão gerados em favor da companhia e seu custo ou valor puder ser mensurado comsegurança. Um passivo é reconhecido no balanço quando a companhia possuir uma obrigação legal ou constituída como resultado de um evento passado, sendo provável que um recurso econômico seja requerido para liquidá-lo, e demonstrados pelos valores conhecidos ou calculáveis, acrescidos, quando aplicável, dos correspondentes encargos, variações monetárias incorridas até a data do balanço patrimonial.

3.5 Demonstração dos Fluxos de Caixa

A empresa elaborou a Demonstração dos Fluxos de Caixa (DFC), individual nos termos doPronunciamento Técnico CPC 03 (R2) – Demonstração dos Fluxos de Caixa, através do método indireto, as quais são apresentadas como parte integrante das demonstrações contábeis.

4. Disponível e aplicações

Em 31 de Dezembro de 2020 e 2021 o disponível é representado em valores disponíveis em conta corrente da companhia e aplicações financeiras de liquidez imediata com insignificante risco.

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Bancos	33.929,98	0,00
Aplicações Financeiras	1.176.943,22	1.486.285,36
Total	**1.210.873,20**	**1.486.285,36**

5. Contas a Receber

As contas a receber representam os valores a serem realizados em caixa relativos as receitas oriundas da atividade portuária. O prazo médio de recebimento é

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
CNPJ N 04.756.826/0001-36
PORTO ORGANIZADO DE SANTANA
RECINTO N 2.40.15.02-4

Rua Cláudio Lúcio Monteiro 1380
Bairro Novo Horizonte
CEP 68925-000
Santana-Amapá

Site: www.docasdesantana.com.Br
E-mail: contabil@docasdesantana.com.br
Fone (96) 3281-7401
(96) 3281-7408

inferior a 15 (Quinze) dias. A companhia não registra provisão para perdas, visto que a administração entende não haver risco no recebimento destes direitos e, nem ajuste a valor presente.

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Clientes	297.840,56	700.594,84
Total	**297.840,56**	**700.594,84**

6. Tributos a Recuperar

Os impostos a recuperar representam créditos, créditos de Imposto de Renda, Contribuição social PIS, COFINS e ISS a serem compensados. Os valores são apresentados pelo seu custo histórico.

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Irrf	3.920,13	3.920,13
Pis	890,06	0,00
Cofins	7.613,05	0,00
Csll	815,49	4.291,82
IRPJ	0,00	14.945,29
Iss	18.157,08	0,00
Irrf s/aplicações	33.300,26	46.465,34
Total	**64.696,07**	**69.622,58**

7. Outros Créditos

Registra quantias relativas a antecipações contratuais e adiantamentos realizados a fornecedores e também depósitos judiciais, bem como antecipações de férias e outros créditos junto a funcionários, como o cartão corporativo (Suprimento de fundos) que serve para pagar pequenas despesas da CDSA,conforme detalhado na tabela a seguir:

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Cartão Corporativo	6.330,25	11.888,79
Funcionários	23.668,72	35.267,00
Adiantamento a terceiros	136.198,49	161.758,02
Total	**166.197,46**	**208.913,81**

8. Devolução de dividendos

Representa o valor que a Prefeitura deverá repassar a Cia Docas de Santana, conforme **Termo de Compromisso de Devolução de Dividendos e**

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
CNPJ N 04.756.826/0001-36
PORTO ORGANIZADO DE SANTANA
RECINTO N 2.46.15.02-4
Rua Cláudio Lúcio Monteiro 1380
Bairro Novo Horizonte
CEP 68925-000
Santana-Amapá
Site: www.docasdesantana.com.Br
E-mail: contabil@docasdesantana.com.br
Fone (96) 3281-7401
(96) 3281-7408

Confissão de Débito, no dia 29 de abril de 2016. Sendo que a curto prazo são valores que deveriam ser pagos até findo ano 2021.

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Curto prazo	719.886,18	886.014,06
Longo prazo	5.371.458,42	4.706.948,10
Total	**6.091.344,60**	**5.592.962,16**

09. Fornecedores

Representa as obrigações de curto prazo com fornecedores e demais contas a pagar como Energia, plano de saúde e odontológico e internet, referente a compromissos assumidos anteriormente a data de encerramento do exercício social, demonstrados conforme abaixo:

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Fornecedores	69.463,68	142.418,08
Outras contas	11.777,48	64321,42
Total	**81.241,16**	**206.739,50**

10. Obrigações Tributárias

Registra os valores de impostos e contribuições federais e municipais a serem recolhidos emexercícios subsequentes, compreendendo tributos próprios e retidos de terceiros, imposto de renda retido na fonte sobre salários e jetons, parcelamento de Tributos Federais (PERT), segregados conforme apresentado abaixo:

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Cofins	2.267.909,06	2.232.141,71
IRRF	59.869,60	98.233,97
ISS	26.716,33	24.372,48
Pis	492.926,37	485.160,65
IRPJ	8.764,88	17.280,06
CSLL	3.660,12	5.474,24
Parcelamento PERT-Tributos	97.380,00	194.760,00
Impostos retidos	14.450,11	35.418,16
Total	**2.971.676,47**	**3.092.841,27**

11. Obrigações Trabalhistas e Previdenciárias

Contempla os valores de obrigações trabalhista e previdenciárias, compreendendo:

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
CNPJ N 04.756.826/0001-36
PORTO ORGANIZADO DE SANTANA
RECINTO N 2.40.15.02-4
Rua Cláudio Lúcio Monteiro 1380
Bairro Novo Horizonte
CEP 68925-000
Santana-Amapá
Site: www.docasdesantana.com.br
E-mail: contabil@docasdesantana.com.br
Fone (96) 3281-7401
(96) 3281-7408

a) Obrigações com Pessoal: Salários do pessoal e da diretoria, jetons de conselheiros, rescisões a pagar e pensão alimentíciaa repassar.

b) Obrigações Previdenciárias: fundo de garantia e previdência social a recolher, contribuição e mensalidade sindical e outras obrigações.

c) Obrigações Férias/13º Salário e encargos: constituem as obrigações de férias e décimo terceiro salário com encargos sociais apropriados mensalmente. Os valores são segregados de acordo com o quadro a seguir:

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Salários a pagar	0,00	18,44
Inss e parcelamento de INSS	988.655,31	1.297.454,95
Fgts	0,00	65.667,15
Emprestimos consignados	0,00	960,85
Provisões (Férias)	783.024,34	1.125.614,25
Obrigações judiciais	0,00	25.200,00
Total	**1.771.679,65**	**2.514.915,64**

12. Outras Obrigações

Representam os valores correntes de antecipações realizadas por clientes, no qual serão realizados através de receitas e garantias contratuais estabelecidas em contratos, como por exemplo, armazenagem e movimentação de minérios.

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Adiantamento de clientes	329.876,64	846.929,65
Total	**329.876,64**	**846.929,65**

13. Capital Social

O Capital Social é de R$ 1.500.000,00 (Hum Milhão e Quinhentos Mil Reais), divididos em 1.500.000 quotas de R$ 1,00 cada, totalmente integralizado em moeda corrente do País, distribuídos pelos sócios Prefeitura Municipal de Santana com 99% do capital social e pela Superintendência de Transportes e Transito – STTRANS, com 1%.

14. Reservas

Compreende a Reserva Legal, na qual representa R$ 300.000,00 (Trezentos mil reais) e a Reserva deLucros que compõe os valores acumulados de lucros

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
CNPJ N 04.756.826/0001-36
PORTO ORGANIZADO DE SANTANA
RECINTO N 2.40.15.02-4

Rua Cláudio Lúcio Monteiro 1380
Bairro Novo Horizonte
CEP 68925-000
Santana-Amapá

Site: www.docasdesantana.com.Br
E-mail: contabil@docasdesantana.com.br
Fone (96) 3281-7401
(96) 3281-7408

apurados em exercícios anteriores no montante total de 647.031,86 (seiscentos e quarenta e sete mil, trinta e um reais e oitenta e seis centavos).

Rubrica	31/12/2020	31/12/2021
Reserva Legal	300.000,00	300.000,00
Lucros acumulados	770.074,52	647.031,86
Total	**1.070.074,52**	**947.031,86**

15. Ajustes dos exercícios anteriores

Os registros dos fatos contábeis são suscetíveis de erros, que poderão ou não interferir na apuração do resultado e, consequentemente, na base imponível do Imposto de Renda e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) relativo ao exercício em determinado período. De acordo com a Lei da S/A (Lei 6.404/1976), o lucro líquido do exercício não deve estar influenciado por efeitos que pertençam a exercícios anteriores, ou seja, deverão transitar pelo balanço de resultados somente os valores que competem ao respectivo período.

A CDSA, por não ter um fluxograma de tramitação de documentos, dificulta o trabalho da contabilidade, pois não apresenta as notas fiscais no período de competência, desde modo não contabilizando no devido período, e ajustados no ano posterior, ficando alterado deste modo:

Lucros e Prejuizos acumulados	Exercicio 2020
Saldo Inicial	**770.074,52**
Ajustes Positivo	0,00
Ajustes Negativo	(117.549,41)
Saldo Final	**652.525,11**

16. Receita Liquida

A companhia reconhece como receita, o valor recebido dos usuários da infraestrutura dos serviços portuários, deduzido os impostos incidentes sobre estas receitas, seguindo os critérios estabelecidos na nota explicativa 3.3.

Receita	Exercicio 2021
Prestação de Serviços	**16.074.320,18**
Receita Operacional	**14.749.872,15**
Tarifa I – Infraestrutura Aquaviária	4.083.800,70
Tarifa II – Acostagem	680.277,72
Tarifa III – Infraestrutura Terrestre	7.020.799,38
Tarifa IV – Armazenagem	2.678.348,09

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
CNPJ N 04.756.826/0001-36
PORTO ORGANIZADO DE SANTANA
RECINTO N 2.40.15.02-4
Rua Cláudio Lúcio Monteiro 1380
Bairro Novo Horizonte
CEP 68925-000
Santana-Amapá
Site: www.docasdesantana.com.Br
E-mail: contabil@docasdesantana.com.br
Fone (96) 3281-7401
(96) 3281-7408

Tarifa V – Supr. Utilidades e Equipamentos	286.646.26
Receita Patrimonial	**1.324.448,03**
Outros (Contrato de transição)	1.324.448,03
(-) Impostos sobre serviços	**(2.250.278,74)**
(-) Iss	(763.404,10)
(-) Pis Não Cumulativo	(265.226,30)
(-) Cofins Não Cumulativo	(1.221.648,34)
Receita Líquida	**13.824.041,45**

17. Custos dos Serviços Portuários

Os principais custos para prestação dos serviços portuários da companhia, estão apresentados a seguir:

Resumo de custos:

Rubrica	Exercicio 2021
Mão de Obra Direta	4.501.750,68
Gastos Gerais	151.659,55
Material de consumo	103.677,52
Materiais de manutenção e reparo	13.166,23
Utilidades e serviços	635.055,07
Despesas gerais	26.481,20
Total	**5.431.790,25**

18. Despesas

As principais despesas registradas pela companhia, estão apresentadas a seguir:

Resumo de despesas:

Rubrica	Exercicio 2021
Administrativa	**7.968.107,49**
Despesas com pessoal	6.268.789,28
Jetons conselhos	241.774,85
Viagens e representações	14.121,73
Depreciações e amortizações	92.256,93
Utilidades e Serviços	436.944,24
Despesas gerais	844.498,09
Despesas não dedutíveis	69.722,37
Total	**7.968.107,49**

19. Resultados Financeiros Líquidos

Representa os valores líquidos dos resultados financeiros apurados pela companhia durante osexercícios, sendo demonstrados conforme abaixo:

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
CNPJ N 04.756.826/0001-36
PORTO ORGANIZADO DE SANTANA
RECINTO N 2.40.15.02-4

Rua Cláudio Lúcio Monteiro 1380
Bairro Novo Horizonte
CEP 68925-000
Santana-Amapá

Site: www.docasdesantana.com.Br
E-mail: contabil@docasdesantana.com.br
Fone (96) 3281-7401
(96) 3281-7408

Rubrica	Exercicio 2021
Receitas Financeiras	**259.581,98**
Juros e Multas recebidos	190.304.61
Juros s/ aplicação financeira	69.277,37
Despesas financeiras	**(374.965,76)**
Tarifas bancárias	(7.986,02)
Juros pagos ou incorridos	(363.728,55)
Multas indedutiveis	(3.247,05)
Perdas com investimentos e aplicações	(4.14)
Receita Líquida	**(115.383,78)**

20 Ganhos de Capital

O valor referente a ganhos de capital deu-se com a venda de bens inservíveis da Companhia Docas de Santana, no valor de R$ 82.000,00, conforme leilão regido pela portaria 066/2021-CDSA

21 Ativo não-circulante (imobilizado e intangivel)

Os ativos Imobilizados e Intangíveis são contabilizados pelo custo de aquisição ou construção, deduzidos da depreciação do período, originando o valor liquido contábil. Vale ressaltar que a maioria das baixas do ativo imobilizado deu-se através do leilão feito pela CDSA, conforme portaria 066/2021-CDSA.

Quadro Demonstrativo do Imobilizado em 31/12/2021

Rubrica	31/12/2020	Adições	Baixas	31/12/2021
Veículos	540.500,00	190.000,00	137.668,81	592.831,19
Móveis e utensílios	269.350,35	17.000,00	122.680,70	163.669,65
Equiptos de informática	436.207,05	90.202,00	154.337,89	372.071,16
Equiptos de comunicação	422.510,18		228.663,46	193.846,72
Máquinas, Equip e ferramentas	109.572,32	6.370,00	14.117,86	101.824,46
Benfeitorias	524.016,16			524.016,16
Outros bens	111.020,37	7.562,30	15.487,02	103.095,65
Software	94.757,27	28.331,00		123.088,27
Total	**2.507.933,70**	**339.465,30**	**672.955,74**	**2.174.443,26**

22 Indicadores Econômicos- Financeiros

Os índices de liquidez avaliam a capacidade de pagamento daCDSA frente a suas obrigações.

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
CNPJ N 04.756.826/0001-36
PORTO ORGANIZADO DE SANTANA
RECINTO N 2.40.15.02-4

Rua Cláudio Lúcio Monteiro 1380
Bairro Novo Horizonte
CEP 68925-000
Santana-Amapá

Site: www.docasdesantana.com.Br
E-mail: contabil@docasdesantana.com.br
Fone (96) 3281-7401
(96) 3281-7408

22.1 Liquidez Imediata

(LI) - Disponível/Passivo Circulante - O índice de **liquidez imediata** indica a capacidade financeira da entidade em honrar imediatamente seus compromissos de curto prazo contando apenas com suas disponibilidades, ou seja, os recursos disponíveis em caixa ou bancos. O resultado dessa equação trouxe no ano de 2021 o montante de **0,22**, o que representa que para cada R$ 1,00 real de disponibilidades, a entidade não quita suas obrigações no curto prazo, faltando ainda **R$0,78**.

22.2 Liquidez Corrente

(LC) - Ativo Circulante/Passivo Circulante - O índice de liquidez corrente demonstra quanto a entidade poderá dispor em recursos a curto prazo (caixa, bancos, clientes, estoques, etc.) para pagar suas dívidas circulantes (fornecedores, empréstimos e financiamentos a curto prazo, contas a pagar, etc.). Nesse contexto a CDSA, obteve um resultado de 0,50 o que representa que para cada R$ 1,00 em obrigações circulantes, a empresa não quita suas obrigações e ainda falta R$ 0,50.

22.3 Liquidez Geral

(LG) - Ativo Circulante + Realizável a Longo Prazo/Passivo Circulante + Exigivel a Longo Prazo - O índice de liquidez geral demonstra quanto a entidade poderá dispor em todos os recursos (de curto e longo prazo), para pagar suas dividas totais. Nesse contexto a CDSA, obteve um resultado de 1,27, o que representa que para cada R$ 1,00 em obrigações circulantes, a empresa consegue quitar todas as suas obrigações e ainda sobra R$ 0,27.

22.4 Endividamento Geral

(EG)- Passivo Circulante+ Passivo Exigível a Longo Prazo x 100 /Passivo Total- Esse índice demonstra o grau de endividamento da entidade, refletindo também a sua estrutura de capital. Os resultados apresentados no exercício de 2021 demonstraram que o Endividamento Geral teve um resultado de 78,61%, que são

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
CNPJ N 04.756.826/0001-36
PORTO ORGANIZADO DE SANTANA
RECINTO N 2.40.15.02-4
Rua Cláudio Lúcio Monteiro 1380
Bairro Novo Horizonte
CEP 68925-000
Santana-Amapá
Site: www.docasdesantana.com.br
E-mail: contabil@docasdesantana.com.br
Fone (96) 3281-7401
(96) 3281-7408

conhecidos como recursos de terceiros. Com isso 21,39% dos recursos da entidade são próprios.

23 Contabilidade Regulatória ao Setor Portuário

Em 26 de Dezembro de 2016, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários publicou a Resolução Normativa nº 015-ANTAQ, o qual aprovou a norma que dispõe sobre a criação do manual de contas das autoridades portuárias, como parte do sistema de contabilidade regulatória aplicável ao setor portuário. As autoridades portuárias deverão prover os ajustes necessários no decorrer do ano de 2017, para aplicação compulsória a partir do ano de 2018. Dentro das principais práticas estabelecidas no manual de contas, cita-se a adoção de regras de custeio e a criação de um plano de contas padronizado, assim como a adoção de critérios de depreciação e amortização dos bens registrados pela companhia de acordo com as orientações propostas no referido manual.

Ressaltamos que a nova Direx em contato direto com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, já se comprometeu em se adequar a nova padronização tarifária que todos os porto públicos estão obrigados. Iniciando com a abertura de processo licitatório para a contratação de empresa especializada em consultoria para reformulação da tarifa do Porto de Santana até sua aprovação junto à ANTAQ.

24 Eventos Subsequentes

A companhia julga não haver eventos subsequentes que modifiquem de forma representativaas demonstrações financeiras apresentadas, considerando para efeitos de julgamento a datade 29 de Abril de 2022.

Giovanny Rodrigues da Silva
CRC-AP 002282/O-2
CPF: 342.111.282-72

Ney Araújo das Chagas
Diretor Admihistrativo e Financeiro
CPF: 327.700.652-20

Edival Cabral Tork
Diretor Presidente
CPF: 108.530.812-04

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
CNPJ N 04.756.826/0001-36
PORTO ORGANIZADO DE SANTANA
RECINTO N 2.40.15.02-4

Rua Cláudio Lúcio Monteiro 1380
Bairro Novo Horizonte
CEP 68925-000
Santana-Amapá

Site: www.docasdesantana.com.br
E-mail: contabil@docasdesantana.com.br
Fone (96) 3281-7401
(96) 3281-7408

Anexo X – Planilha de Dispensas, Inexigibilidade, Adesão de Ata e Licitações Realizadas

CIA DOCAS DE SANTANA

RELATÓRIO

COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO CPL

DISPENSAS, INEXIGIBILIDADE, ADESÃO DE ATA, LICITAÇÕES REALIZADAS.

ATUALIZADO EM 31/12/2021

AS COTAÇÕES ELETRONICAS, COTAÇÕES POR E-MAIL E AS LICITAÇÕES COMO PREGÃO E LICITAÇOES CDSA SÃO PUBLICADAS NO SITE DA CDSA, http://www.docasdesantana.com.br/index.php/o-porto/licitacao

1. DISPENSA DE LICITAÇÃO

Nº Justificativa	Nº Processo	Objeto	Contratado	Dotação	Valor (R$)	Fundamentação
01/2021	036/2019 CP01/2020	**AQUISIÇÃO DE LICENÇA DE SOFTWARE (WINDOWS SERVER E LIÇENCAS CALS)**	**PISONTEC COMÉRCIO E SERVIÇOS EM TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO EIRELLI**	02.09.14 – Software de base.	**21.571,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
02/2021	045/2020 DL01/2021	**AGUA MINERAL (rescindido)**	**A COSTA DE ALMEIDA EIRELI**	02.03.23 – outros materiais e consumo	**6.488,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
03/2021	44/2020 DL01/2021	**GÁS ENVASADO**	**R. J. COSTA EIRELI**	02.03.02 – Gás engarrafado	**3.341,05**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
04/2021	049/2020 DL01/2021	**GENEROS ALIMENTÍCIOS**	**A C DA S PINTO**	02.03.05 – gêneros de alimentação	**2.799,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**

CIA DOCAS DE SANTANA

05/2021	48/2020 DL01/2021	**COPA E COZINHA**	**R. J. COSTA EIRELI**	02.03.10 – Material de Copa e Cozinha	**1.269,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
07/2021	041/2020	**PASSAGEM AÉREA**	**J. M VIAGENS E TURISMO LTDA**	02.05.30 – passagens aéreas.	**0,01**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
08/2021	046/2020	**ROÇADEIRA**	**W.S DE OLIVEIRA E COMERCIO**	02.09.07 – Máquinas, ferramentas e utensílios de oficina.	**6.370,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
09/2021	08/2020	**SEGURO DE VEÍCULOS**	**PORTO SEGURO**	02.05.22 – Seguros em Geral	**8.720,20**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
10/2021	036/2020	**SEGURO DE VIDA**	**UNIMED SEGURADORA**	02.05.22 – Seguros em Geral.	**23.426,40**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
11/2021	05/2021 DL02/2021	**REFLETORES LED E CABO FLEXÍVEL**	**DIPAR FERRAGENS EIRELI**	02.03.16 – Material elétrico e eletrônico	**9.299,64**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
12/2021	016/2021	**SECULLUM PONTO 4**	**ANDRÉ J. DOCIATI**	02.09.14 – Software de base.	**899,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**

13/2021	02/2021 DL03/2021	**MATERIAL DE HIGIENE E LIMPEZA**	**A C DA S PINTO**	02.03.011 – Material de higiene e limpeza.	**9.783,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
14/2021	06/2021	**MATERIAL DE EXPEDIENTE**	**A P J MENEZES**	02.03.07 – Material de expediente	**7.851,74**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
15/2021	10/2021 CP01/2021	**AUDITORIA EXTERNA**	**CONVICTA AUDITORES INDEPENDENTES**	02.05.03 – Serviços técnicos profissionais.	**14.990,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
16/2021	12/2021 DL04/2021	**BOIAS SALVA-VIDAS E DISPOSITIVO DE ILUMINAÇÃO**	**CAPY REPRESENTAÇOES E COMERCIO EM GERAL LTD**	02.03.17 – Material de proteção/segurança do trabalhador.	**5.799,99**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
17/2021	41/2019	**CONTRATAÇÃO DE AGENTE DE INTEGRAÇÃO**	**CENTRO DE INTEGRAÇÃO EMPRESA ESCOLA CIEE.**	02.05.01 – Estagiário e menor aprendiz.	**23.097,60**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
18/2021	024/2021	**AQUISIÇÃO DE MATERIAL DE INFORMÁTICA ELÉTRICO E ELETRÔNICO.**	**CLICK WAY TECNOLOGIA LTDA**	02.03.16 – Material Elétrico e Eletrônico.	**4.347,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
19/2021	22/2021	**AQUISIÇÃO DE MATERIAL DE INFORMÁTICA.**	**W DA COSTA LOBATO LTDA**	02.09.13 – Equipamento	**12.940,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**

				de informática.		
20/2021	025/2021	**AQUISIÇÃO DE SUPRIMENTO DE IRFROMÁTICA (IMPRESSORA DE ETIQUETA)**	**MARCIO F. DE OLIVEIRA EPP**	02.03.08 – material de informática.	**4.380,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
21/2021	037/2021	**AQUISIÇÃO DE BEBEDOUROS**	**PIZZIOLO REFRIGERAÇÃO LTDA CENTER KENNEDY**	02.09.08 – mobiliário em geral.	**3.922,30**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
22/2021	046/2021	**Aquisição de central de 48 mil BTUS**	**A R GOIS**	02.09.06 – máquinas e equipamento energéticos	**17.000,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
24/2021	043/2021	**CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE SERVIÇO CONTÁBIL**	**PATRÍCIA S DA SILVA- PERÍCIA & ADITORIA CONTÁBIL**	02.05.16 – Serviços de cursos e treinamentos para colaboradores	**10.586,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
26/2021	09/2021	Aquisição de lixeiras seletivas	**A C DA S PINTO**	02.03.11 – material de higiene e limpeza	**3.120,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**

27/2021	44/2021	**AQUISIÇÃO DE SUPRIMENTO DE INFORMÁTICA (HP/BROTHER).**	**MARCIO F. DE OLIVEIRA**	02.03.08 – material de informática.	**9.380,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
28/2021	017/2021	**CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA EM SERVIÇOS MANUTENÇÃO E RECARGA DE EQUIPAMENTOS DE COMBATE A INCÊNDIO DA CDSA.**	**F V TAVARES EXTINTORES EIRELLI (EXTIMAC)**	02.05.03 – Serviços Técnicos Profissionais. 02.05.06 – manutenção e conserto de máquinas equipamentos. 02.09.05 – Equipamentos de proteção, segurança e socorro.	**29.977,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
29/2021	51/2021	**AQUISIÇÃO DE ROTEADOR ROUTERBOARD**	**W DA COSTA LOBATO LTDA**	02.09.13 – equipamentos de informática.	**1.985,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
30/2021	42/2021	**AQUISIÇÃO DE ANTIVIRUS**	**SYSTEM INFORMÁTICA LTDA EPP**	02.09.14 – aquisição de software de base.	**6.760,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
31/2021	68/2021	**AQUISIÇÃO DE KIT ABASTECIMENTO**	**ELUMI COMERCIO DE EQUIPAMENOS EIRELI**	02.09.11 – outros materiais permanentes.	**3.640,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**

32/2021	079/2021	**Agua mineral**	**A C DA S PINTO**	02.03.23 – outros materiais e consumo	**4.417,20**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
33/2021	067/2021	**Contratação de Empresa instalação de rede lógica com a G1**	**H. P. FREITAS NETO**	02.05.03 – Serviços Técnicos Profissionais	**6.878,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
34/2021	073/2021	**Contratação de Empresa pra hospedagem do site**	**LOCAWEB SERVIÇOS DE INTERNET**	02.05.02 – Assinatura de periódicos e anuidades.	**598,80**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
38/2021	**80/2021**	**GENEROS ALIMENTÍCIOS**	**A C DA S PINTO**	02.03.05 – gêneros de alimentação	**7.289,5**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
39/2021	98/2021	**Aquisição de Rádios Comunicadores**	**EVANDRO JUNIOR DOS SANTOS ME**	02.09.02 – Aparelhos e equipamentos de comunicação	**16.350**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**
42/2021	101/2021	**Aquisição de coletes salva-vidas**	**A. R. GOIS**	02.03.17 – Material de proteção e segurança no trabalho.	**2.758,00**	**Art. 29, Inciso II, da lei 13.303/2016.**

2. INEXIGIBILIDADE

Nº Justificativa	Nº Processo	Objeto	Contratado	Dotação	Valor (R$)	Fundamentação
06/2021	08/2021	SERVIÇOS POSTAIS	Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos	02.05.15 – serviços de comunicação em geral	2.050,00	**art. 30, inciso II da Lei n. 13.303/16**
23/2021	58/2021	Curso de CAPACITAÇÃO COM FORMAÇÃO DE PREGOEIRO.	DANIEL DA S ALMEIDA CURSOS E TREINAMENTOS	02.05.16 – Serviços de cursos e treinamentos para colaboradores	3.250,00	art. 30, inciso II da Lei n. 13.303/16
35/2021	057/2021	Curso de MIKROTIK MTCNA on-line oficial	ENTELCO TECNOLOGIA NN REDES DE DADOS LTDA	02.05.16 – Serviços de cursos e treinamentos para colaboradores	2.000,00	Art. 30, caput, da lei 13.303/2016.
36/2021	110/2021	IV CONGRESSO BRASILEIRO DE SEGURANÇA E SAUDE NO TRABALHO	PROTECAO PUBLICACOES LTDA	02.09.16 – Serviços de cursos e treinamentos para colaboradores	380,00	Art. 30, caput, da lei 13.303/2016.
37/2021	054/2021	LEILOEIRO OFICIAL	JOSÉ CARLOS ZINGRA	01.04.99 – outras receitas eventuais	SEM CUSTOS	Art. 30, caput, da lei 13.303/2016.
40/2021	77/2021	Curso de armamento e teste de aptidão técnica	**CENTRO AMAPAENSE DE TIRO TÁTICO E ESPORTIVO**	02.05.16 – Serviços de cursos e treinamentos para colaboradores	34.000,00	Art. 30, caput, da lei 13.303/2016.

41/2021	97/2021	CREDENCIAMENTO PARA CONCESSÃO DE EMPRESTIMO CONSIGNADO	**BANCO SANTANDER (BRASIL) S.A**		SEM CUSTOS	Art. 30, caput, da lei 13.303/2016.

3. ADESÃO DE ATA

4. CERTAMES LICITATÓRIOS REALIZADOS EM 2021

Nº Licitação	PROC. Nº	Objeto	Empresa vencedora	Valor
PE01/2021 **PUBLICAÇÃO DOE 7.363 DOE 7.351**	42/2020	AQUISIÇÃO DE COMBUSTIVEL	REAL PETRÓLEO	46.573,20
PE022021 **PUBLICAÇÃO DOE 7.431**	023/2021	EQUIPAMENTOS DE INFORMÁTICA	TJC IMPOTADORA E EXPORTADORA	62.207,00
PE032021 **PUBLICAÇÃO DOE 7.493 DOE 7.502**	036/2021	AQUISIÇÃO DE PNEUS	LOTE 01 MSM COMERCIO VAREJISTA DE PNEUS	90.000,00
PE032021 **PUBLICAÇÃO DOE 7.493 DOE 7.502**	036/2021	AQUISIÇÃO DE PNEUS	LOTE 02 AUTOLUK- COMERCIO DE PNEUMÁTICOS E PEÇAS LTDA	13.677,53
PE042021 **PUBLICAÇÃO DOE 7.495 DOE 7.505**	065/2021	AQUISIÇÃO DE PICK-UP	TM SEIXAS ALVES SOUZA -ME	190.000,00
PE052021 **PUBLICAÇÃO DOE 7.501 DOE 7.505**	69/2021	EQUIPAMENTOS DE INFORMÁTICA (computadores)	LS SERVICOS DE INFORMATICA E ELETRONICA LTDA-EPP	65.000,00

Anexo XI - Relação de Contratos e Aditivos Firmados em 2021

Contrato T.A. Convênio	Contratado	Material/Serviço	Assinatura	Vencimento	Valor Global do Contrato	Fiscal do Contrato
2° T.A CONTRATO 02/2017	CIEE	MENOR APRENDIZ	02/02/21	12 MESES	R$ R$ 45.345,23	DA
4° T.A CONTRATO 03/2017	SOLIDEZ TECNOLOGIA	SOLUÇÃO INTEGRADA DE TECNOLOGIA E GESTÃO	05/02/21	12 MESES	R$ 72.000,00	SEINF, DA, DCF
001/2021	R.J COSTA EIRELI	GÁS	15/02/21	12 MESES	R$ 3.341,05	SCCMA
002/2021	A COSTA DE ALMEIDA EIRELI	AGUA MINERAL	18/02/21	12 MESES	R$ 6.488,00	SCCMA
003/2021	J.M. TURISMO	PASSAGENS AEREAS	04/03/21	12 MESES	R$ 30.000,00	GABINETE
3° T.A CONT 006/2018	DEDETIZADORA ACON	LIMPEZA DE CAIXAS D'ÁGUA	11/03/21	12 MESES	R$ 2.980,00	DASST
1° T.A CONT 004/2020	FENIX SERVIÇOS	SERVIÇO DE MÃO DE OBRA TERCEIRIZADA	12/03/21	24 MESES	R$ 348.223,56 para cada 12 meses de contrato	RH, SPSG, SCCMA, TEC SEG TRABALHO
004/2021	PORTO SEGURO CIA SEGUROS GERAIS	SEGURO DE VEÍCULOS	30/03/21	12 MESES	R$ 8.702,20	SPSG e SCCMA
005/2021	UNIMED SEGURADORA S/A	SEGURO DE VIDA EM GRUPO	30/03/21	12 MESES	R$ 23.426,40	DA e DASST
006/2021	REAL PETROLEO	COMBUSTIVEL	31/03/21	12 MESES	R$ 46.573,20	SCCMA
20593605	CORREIOS	SERVIÇOS DOS CORREIOS	31/03/2021	5 ANOS	R$ 2.050,00 para cada 12 meses de contrato	GABINETE
3° T.A CONT 08/2018	TRATALIX SERVIÇOS	COLETA, TRANSPORTE E DESTINAÇAO FINAL DE RESIDUOS SOLIDOS	10/04/21	12 MESES	R$ R$ 25.504,80	DASST
007/2021	ANDRE J. DOCIATI	RELOGIO DE PONTO	22/04/21	12 MESES	R$ 899,00	RH e DA
008/2021	CIEE	ESTAGIARIOS	26/04/21	12 MESES	R$ 23.097,60	DA
009/2021	CONVICTA AUDITORES INDEPENDENTES	AUDITORIA EXTERNA 2020	13/05/21	180 dias	R$ 14.990,00	AUDIN e DCF
3° T.A CONT 010/2018	SODEXO PASS	VALE ALIMENTAÇÃO	21/05/2021	24 meses	R$ R$ 826.800,00 a cada 12 meses de contrato.	RH e DA
2° T.A CONT 08/2019	DEDETIZADORA ACON	DESINSETIZAÇÃO GERAL	28/05/2021	12 MESES	R$ 19.962,60	DASST
1° T.A CONT 09/2020	REFRIO EIRELLI	LIMPEZA DE CENTRAIS DE AR	10/07/21	12 MESES	R$ 18.616,80	SCCMA
2 T.A ACORDO COOPERAÇÃO BB	BANCO DO BRASIL	SISTEMA LICITAÇÕES-E	15/07/21	12 MESES	R$ 4.514,65	--
010/2021	PATRICIA S. DA SILVA AUDITORIA CONTABIL	SERVIÇOS CONTÁBEIS	23/07/21	60 dias	R$ 10.586,00	AUDIN e DCF
1° T.A CONT 010/2020	UNIMED SEGUROS	PLANO DE SAUDE	01/08/21	12 MESES	R$ 891.213,04	RH e DA
011/2021	D. DOS SANTOS ARAUJO	AVALIAÇAO PSICOTECNICA	01/09/21	60 dias	R$ 5.277,80	SSP DSP
012/2021	F V TAVARES EXTINTORES EIRELLI	MANUTENÇÃO E RECARGA DE EQUIPAMENTOS DE COMBATE A INCÊNDIO	02/09/21	12 MESES	R$ 29.977,00	DASST/TEC. SEG. TRABALHO
1° T.A CONTRATO 11/2020	CANTUARIA E CIA LTDA	SERVIÇO DE DRAGAGEM	09/09/21	12 MESES	R$ 634.440,00	DSP e DPGP
2° T.A CONTRATO 09/2019	TELEMAR NORTE LESTE S/A	TELEFONIA FIXA	28/08/2021	12 MESES	R$ 6.228,00	DTI
013/2021	H. P. FREITAS NETO – APLOGIC TECNOLOGIA - ME	FIBRA OPTICA	20/09/21	60 DIAS	R$ 6.878,00	DTI
014/2021	A C DA S PINTO	AGUA MINERAL EMERGENCIAL	23/09/21	18/02/2022	R$ 4.417,20	SCCMA
015/2021	JOSE CARLOS ZINGRA	LEILOEIRO	12/11/2021	12 meses	Não cabível	--
2° T.A CONTRATO 12/2019	IMPAKTUS ENGENHARIA	SAUDE E SEGURANÇA DO TRABALHO	18/11/2021	12 MESES	R$ 74.950,00	DASST e TÉCNICA DE SEGURANÇA DO TRABALHO
2° T.A CONTRATO 13/2019	PROGAIA ENGENHARIA	MONITORAMENTO AMBIENTAL	09/12/2021	12 MESES	R$ 89.700,00	DASST
016/2021	SANTANDER	CONSIGNADO	22/12/2021	60 MESES	Não cabível	DA e RH

Cont = Contrato
Conv = Convênio
T.A = Termo Aditivo