COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO

CNPJs: 09.062.893/0001-74 e 09.062.893/0002-55

Relatório de Administração - 2019

PORTO SÃO SEBASTIÃO
Autoridade Portuária

GOVERNO DO ESTADO SÃO PAULO
Secretaria de Logística e Transportes

Histórico: A Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), é uma sociedade por ações, criada pelo Decreto-Lei n° 63, de 15 de maio de 1969, regulamentado pelo Decreto Estadual n° 52.102, de 29 de agosto de 2007, dotada de personalidade jurídica de direito privado, com patrimônio próprio e autonomia administrativa, empresa pública estadual, parte integrante da administração indireta do Estado de São Paulo, regendo-se por seu Estatuto, pelas Leis Federais nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, e n° 13.303, de 30 de junho de 2016, e demais disposições legais aplicáveis, que, em virtude de dificuldades financeiras nos anos de 2015 e 2016, tornou-se dependente a partir da edição do Decreto Estadual nº 62.309, de 15 de dezembro de 2016, revogando o Artigo 11 do Decreto Estadual nº 52.102/2007, que não permitia o Estado transferir recursos para o custeio de despesas operacionais da CDSS. Possui como objeto social a administração e a exploração do Porto Organizado de São Sebastião, nos termos da delegação outorgada pela União, ao amparo da Lei Federal nº 9.277, de 10 de maio de 1996, ao Estado de São Paulo, realizada por meio do Convênio celebrado em 15 de junho de 2007, com vigência de 25 (vinte e cinco) anos, contados a partir de 1º de junho de 2007, prorrogáveis por até mais 25 (vinte e cinco) anos, nos termos da Lei nº 9.277/1996. O objeto da delegação do Porto de São Sebastião obedece aos termos da Lei nº 9.277/1996, regulamentada pelo Decreto Federal nº 2.184, de 24/03/1997, alterado pelo Decreto Federal nº 2.247, de 06/06/1997; Lei Federal nº 8.630, de 25/02/1993 (revogada pela Lei 12.815, de 05/06/2013, que a substituiu), Lei Federal nº 8.987, de 13/02/1995, Lei Federal nº 10.233, de 05/06/2001, Lei Federal nº 3.421, de 10/06/1958; Decreto Federal nº 74.619, de 26/09/1974; Decreto-Lei Estadual nº 63, de 15/05/1969; Decreto Estadual nº 52.102, de 29/08/2007, e demais regulamentos e normas aplicáveis, inclusive os editados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, relativos à prestação dos serviços e à exploração da infraestrutura portuária, aplicáveis ao caso. **Processo de Desestatização:** Em 2019, com a mudança do Governo do Estado, foram implementadas novas diretrizes, estabelecendo como uma das prioridades, a privatização das empresas estatais. No caso do Porto de São Sebastião, pelo fato do mesmo ser da alçada da União, houve um entendimento entre o Governo Federal e o Governo Estadual para que o mesmo fosse incluído no Programa Nacional de Desestatização enquanto o Estado adotaria as providências com relação ao futuro da Companhia Docas de São Sebastião. Em 14 de agosto de 2019, com a edição do Decreto Federal nº 9.972, o Porto de São Sebastião e os serviços públicos portuários relacionados foram qualificados no âmbito do PPI - Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, com vistas à desestatização, em princípio, programada para o final de 2021. No momento, o processo de desestatização do Porto de São Sebastião encontra-se na fase de contratação de empresa para elaboração da modelagem do processo. **Desempenho Operacional:** Em 2019, 1.595 embarcações utilizaram a infraestrutura marítima do Porto Organizado com os seguintes destinos: • Porto Público: 61 navios no berço principal e 878 embarcações de menor porte nos demais berços internos; • Áreas de fundeio: 63 navios de turismo; • Terminal Privado da Petrobras: 593 navios-tanque. No cais público foram movimentadas 742 mil toneladas de cargas, o que representa acréscimo de 3,32% comparado a 2018, quando houve movimentação de 718 mil toneladas de cargas. A taxa de ocupação anual do berço principal foi de 55% (ou 200 dias). Do total de carga movimentada no cais público, 681 mil toneladas são referentes à importação (desembarque) e 61 mil toneladas referentes à exportação (embarque). A participação percentual dos grupos de cargas movimentadas no Porto de São Sebastião ficou assim definida: • Granéis Sólidos: 96%; • Carga Geral: 1,7%; • Animais Vivos: 2,3%. No Terminal Privado da Petrobras, operado pela Transpetro, o movimento foi equivalente a 43 milhões de toneladas de granéis líquidos. O valor total das cargas movimentadas no Porto Público registrou, em 2019, o equivalente a US$ 46.635 mil, sendo US$ 25.909 mil de cargas desembarcadas e US$ 20.726 mil de cargas embarcadas. Esse resultado decorre, da queda expressiva do volume das cargas embarcadas que usualmente possuem alto valor agregado (veículos, chapas de aço, etc.) e do baixo valor das cargas desembarcadas (matérias primas), apesar de terem apresentado crescimento no período. O Porto de São Sebastião não obteve ainda a certificação *ISPS Code* (*International Ship and Port Facility Security Code*) emitida pela CONPORTOS - Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis uma vez que não foram implantadas todas as medidas de segurança necessárias para tal fim, principalmente em função das restrições orçamentárias dos últimos três anos. **Cenário Econômico e Financeiro:** O cenário econômico do Brasil apresenta sinais de lenta recuperação e, há setores, como óleo e gás, construção e infraestrutura que afetam benéfica e diretamente as operações portuárias que começam a despontar com promissora retomada para 2020. O ano de 2019 apresentou melhorias nas áreas do agronegócio, serviços e indústria de bens de consumo não duráveis, que acabaram refletindo no desempenho operacional positivo do setor portuário. As maiores expectativas para as operações no Porto de São Sebastião em 2020 estão fundamentadas no aumento da movimentação de granéis sólidos, na cabotagem e no mercado de óleo & gás, em função dos leilões realizados que, com certeza, aquecerão o setor, e em possível retomada das exportações de veículos. Em 2019, a CDSS obteve uma receita bruta de R$ 21,574 milhões, resultando acréscimo de 25,2% em relação a 2018 (R$ 17,232 milhões). A decretação da falência da empresa Schahin Engenharia S.A., que mantinha contrato de uso temporário com o Porto de São Sebastião prejudicou a desocupação total da infraestrutura e devolução da área que encontra-se sob responsabilidade da Administradora Judicial KPMG Corporate Finance Ltda., e mesmo com a Companhia adotando as medidas cabíveis para preservar seus interesses e receber o que a referida empresa ficou devendo, conforme consta no Processo nº 1037133-31.2015.8.26.0100, em trâmite perante a 2ª Vara de Falência e Recuperação Judicial, ainda está pendente de solução. **Investimentos:** Da solicitação inicial de R$ 40 milhões para investimentos no Porto de São Sebastião, a LOA 2019 contemplou a CDSS com R$ 9,6 milhões para essa finalidade. Entretanto, face às dificuldades financeiras comuns em primeiro ano de governo, foram liberados, efetivamente, R$ 1,6 milhão para modernização e ampliação do Porto de São Sebastião, possibilitando a execução de serviços mais urgentes, dos quais destacamos os contratos relacionados a seguir: • operação assistida e garantia *on site* de equipamento para inspeção não intrusiva - escâner de contêineres, para atendimento de exigência legal pela Receita Federal do Brasil; • contratação de empresa de engenharia para fornecimento e instalação de gerador, visando garantir o funcionamento de equipamentos essenciais; • contratação de empresa de engenharia para instalação das boias de sinalização marítima para balizamento do Canal de São Sebastião, visando propiciar segurança no acesso ao Canal e nas manobras dos navios; e • contratação de empresa para implantação parcial de sinalização horizontal e vertical da área operacional do Porto de São Sebastião. **Ampliação do Porto:** Localizado em região costeira privilegiada, em um canal abrigado naturalmente, com acesso pelas barras Norte e Sul e profundidade que se mantém pela própria dinâmica do canal, o Porto de São Sebastião está próximo a uma das regiões de economia mais pujante do País. Daí a possibilidade para se efetivar a sua ampliação considerando como área de atração de cargas o interior do Estado de São Paulo, incluída a Região Metropolitana do Vale do Paraíba, o Sul de Minas Gerais e o Sul do Rio de Janeiro. Na parte terrestre, liga-se ao planalto pela Rodovia Rio-Santos SP-055 e pela Rodovia dos Tamoios SP-099, que alcança as Rodovias Dutra BR-116 e Carvalho Pinto SP-070, que dão acesso a todas principais rodovias e centros logísticos do País. Para atender a futura demanda, o desenvolvimento do Porto de São Sebastião apoia-se em duas frentes: i) na ampliação da infraestrutura de atracação existente, que se materializa, no curto prazo, com investimentos da ordem de R$ 500 milhões para restabelecer e ampliar as condições de competitividade de São Sebastião no cenário portuário e; ii) na conclusão da duplicação da Rodovia dos Tamoios, que estão em andamento, e das obras do Contorno Sul, que devem ser retomadas no 2º semestre de 2020. A expansão do Porto de São Sebastião, nos moldes do projeto inicial cuja Licença Prévia nº 474/2013 encontra-se suspensa por decisão judicial nos autos do Processo nº 0000398-59.2014.403.6135, a partir de manifestação dos Ministérios Públicos Federal e Estadual, será substituída por uma ampliação da infraestrutura de atracação, com as diretrizes descritas a seguir e que deverão constar da revisão do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ, que estará concluída no primeiro semestre de 2020, mediante a construção, sobre pilotis, de um segundo cais avançado de 500m de extensão por 100m de largura, interligado à área portuária por uma ponte de 500m de extensão por 40m de largura, proporcionando o aproveitamento para dois berços de atracação de 500m e 400m de extensão, em profundidades de 25m e 16m, respectivamente, sem necessidade de dragagens de manutenção. Além desse cais, a construção de um píer (estrutura de atracação) de navios petroleiros, constituída por dolfins, nas proximidades do Porto, mas sem conexão com o mesmo, para operações de transferência de óleo diretamente entre navios atracados ao píer ou entre um navio atracado no píer e outro atracado a contrabordo, em operações conhecidas como *"Ship To Ship"* (STS). Quanto à situação do Processo nº 0000398-59.2014.403.6135, suspendendo a Licença Prévia nº 474/2013, em 13 de abril de 2016 foi proferido sentença julgando procedente o pedido para invalidar o procedimento que resultou na licença prévia emitida pelo IBAMA e condicionar a emissão de nova licença prévia à complementação do EIA/RIMA, que deverá conter, no mínimo, a devida análise aprofundada dos seguintes tópicos: a) alternativas locacionais e tecnológicas, que afastem a intervenção no Manguezal do Araçá; b) impactos cumulativos e sinergéticos com os demais megaempreendimentos em curso no litoral norte no tocante às vias de acesso terrestre ao Porto de São Sebastião, uso e ocupação do solo, habitação e saneamento básico (fls. 3306). Da decisão recorreram as partes. Proferida decisão no dia 28 de julho de 2017 determinando a suspensão do processo pelo prazo de 30 dias para que as partes elaborassem e apresentassem ao Juízo eventual Acordo**,** Em 07 de março de 2019 foi juntado o recurso de apelação do Ministério Público Estadual e Federal, razão pela qual a Companhia Docas de São Sebastião protocolou no dia 05 de Abril de 2019 as contrarrazões do recurso de apelação. Esse processo deveria ter sido remetido ao Tribunal Regional Federal para julgamento dos recursos das partes, contudo, desde 10 de junho de 2019 até a presente data, os autos encontram-se com o Ministério Público para vista. Por outro lado, como será necessária a obtenção de Licença Prévia do IBAMA, mesmo com a redução do escopo da "expansão do Porto" para uma simples "ampliação da infraestrutura de atracação", a CDSS contatou os Ministérios Públicos Estadual e Federal para verificar a possibilidade de retomada de negociações para tentar chegar a um acordo para o encerramento desse processo e, diante de resposta afirmativa, no final de 2019 foram iniciadas as conversas iniciais com esse objetivo. **Gestão Ambiental:** A Companhia Docas de São Sebastião vem cumprindo o importante papel de agregar valor à cadeia logística de sua área de influência, em especial à do Estado de São Paulo, garantindo eficiência, segurança operacional e a adoção das melhores práticas em gestão ambiental. Os investimentos e as ações adotadas refletem diretamente no reconhecimento concedido pela ANTAQ, quando da divulgação dos resultados do Índice de Desempenho Ambiental em Portos Organizados (IDA). Embora ainda não tenham sido divulgados os resultados da avaliação de 2019, cabe destacar que após conquista dos melhores índices por dois anos consecutivos e com isso a primeira posição dentre os 30 portos analisados pela ANTAQ, em 2018 a CDSS obteve o 7° lugar, alcançando 83,15 pontos em um total de 100 possíveis na avaliação. Apesar das restrições orçamentárias, foram aplicados os recursos necessários para atender às especificações estabelecidas na Licença de Operação nº 908/2010, expedida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) em 09 de fevereiro de 2010, em atendimento à Lei Federal nº 9.966, de 28 de abril de 2000, e Resolução CONAMA nº 306, de 5 de julho de 2002, e em vigor, uma vez que a mesma se encontra em processo de renovação, após entrega de toda documentação exigida pelo IBAMA, para sua reavaliação. Está prevista para junho de 2020 a auditoria ambiental compulsória bienal, ressaltando que o resultado final da auditoria de 2018 não apresentou ressalvas significativas na gestão ambiental. Em 2018, foi retomado o monitoramento ambiental definido na Licença de Operação nº 908/2010, em vigor. Foram mantidas as ações para capacitação dos recursos humanos da Companhia, particularmente, dos membros da CIPA, dos brigadistas e dos auditores internos e para atendimento das condicionantes do Plano de Emergência Individual - PEI (Lei Federal nº 9.966/2000 e Resolução CONAMA nº 398, de 11 de junho de 2008) e do Plano de Controle de Emergências - PCE (NR nº 29). O Porto de São Sebastião renovou a certificação da norma NBR ISO 14.001/2015, conquistada em 2015, quando se tornou o primeiro porto público do País a ter essa certificação, dentre os 37 em operação, que passa a ter validade até março de 2021. A adesão à certificação ISO 14.001/2015 é voluntária e corrobora o compromisso da CDSS em manter um bom desempenho da gestão ambiental, por meio do controle dos aspectos e impactos ambientais relacionados às atividades desenvolvidas, desde o consumo de recursos naturais (água, energia e papel) até os efluentes, isto é, resíduos sólidos e emissões atmosféricas. Também são considerados o controle, prevenção, mitigação, monitoramento e contingência da poluição ambiental. Faz parte, ainda, do escopo da certificação todas as atividades exercidas pela CDSS, incluindo a exploração do Porto Organizado, gestão da infraestrutura, fiscalização das operações, programas de capacitação ambiental para os funcionários e a melhoria contínua do Sistema de Gestão Ambiental. **Atendimento a Emergências Ambientais:** O Porto de São Sebastião conta com o primeiro Plano de Área adotado em um Porto Organizado no País aprovado pelo IBAMA e pela CETESB e que serviu de modelo para outros portos do Brasil. O Centro de Atendimento a Emergências - CEATE conta em sua estrutura com uma Brigada de Emergência devidamente treinada, embarcações, viaturas e equipamentos para combate a incêndio, emergências químicas, vazamento de óleo no mar e salvamentos. No mês de julho de 2019 a empresa contratada responsável pela gestão do Centro de Atendimento a Emergências - CEATE, unidade de contingências ambientais do Porto de São Sebastião, estabelecida por força de exigências da Licença de Operação nº 908/2010, declinou pela continuidade do contrato, após frustrações nas negociações para aditamento do mesmo, encerrando os trabalhos em 12/07/2019, passando as atividades serem geridas pela Gerência de Meio Ambiente da Companhia. Desta forma, as situações de emergências antes atendidas por equipe daquela empresa, passaram a ser atendidas pela Brigada de Emergência constituída pelos empregados da CDSS, nomeados, a princípio, pela Portaria CDSS nº 002/2019-PR, de 12 de julho de 2019, posteriormente atualizada pela Portaria CDSS nº 003/2019-PR, de 5 de agosto de 2019, que tiveram as capacitações atualizadas internamente em novembro de 2019. Em 2019 foram realizados, em 23 de maio, o Simulado de Emergência de Abandono de Área e Comunicação e, em 29 de novembro, o Simulado de Mobilização de Recursos com a primeira atuação da Brigada de Emergência da CDSS, envolvendo os Operadores Portuários, OGMO e tomadores de serviços do Porto, com acionamento do Plano de Ajuda Mútua - PAM. Os exercícios simulados práticos foram acompanhados por avaliadores de diversas instituições (IBAMA, CETESB, Marinha do Brasil e Secretaria Municipal de Meio Ambiente de São Sebastião), que reconheceram a atuação destacada da equipe de atendimento a emergências, especialmente a da Brigada de Emergência da CDSS. **Gestão de Recursos Humanos:** O Quadro de Pessoal da Companhia foi aprovado em 02 de junho de 2010, compreendendo 98 (noventa e oito) posições, sendo 13 (treze) cargos de livre provimento e 85 (oitenta e cinco) cargos permanentes. Em 12 de fevereiro de 2014, com base na manifestação jurídica favorável da Procuradoria Geral do Estado (PGE), foi aprovado o novo Quadro de Pessoal, fixado em 152 (cento e cinquenta e duas) posições, sendo 13 (treze) de livre provimento e 139 (cento e trinta e nove) de cargos permanentes, de forma a incluir 54 (cinquenta e quatro) funcionários (cedidos) do Desenvolvimento Rodoviário S.A. (DERSA), por sucessão trabalhista, a serem extintos na vacância. No entanto, o quadro apresentado é insuficiente para atendimento às demandas portuárias, em especial àquelas relativas à Guarda Portuária e às Operações Portuárias, além do atendimento às leis trabalhistas, como intervalo interjornada e horas extras habituais. Neste contexto, destacam-se as discrepâncias ocorridas após a sucessão trabalhista, como as relacionadas aos casos de funções semelhantes e salários significativamente diferentes, ou aqueles acerca de cargos de origem que foram extintos. A situação descrita requer ações para a mitigação de litígios trabalhistas. Nesse sentido, como plano de ação no que se refere à gestão de pessoas, seria necessário implantar um Plano de Demissão Voluntária, seguida de uma reestruturação do Quadro de Empregados da Companhia, implantação de um Plano de Empregos e Salários, e por fim, um novo Concurso Público, para admissão de novos empregados e controle do cenário apresentado acima. Abaixo, quadro de empregados da Companhia Docas de São Sebastião em 31/12/2019.

Quadro de Empregados

	Posições	Total	Ocupados	Vagos
Permanentes	Concursados - CLT	85	28	57
Sucessão Trabalhista	Cedidos - Sucessão [1] [2]	42	41	1
	Sucessão - Aposentadoria por Invalidez	3	3	0
	Reintegração [3]	9	8	1
Livre Provimento		13	8	5
Reintegrados após Parecer CODEC nº 013/2014, de 26/03/14 [4]		-	4	-
Total		**152**	**92**	**64**

Governança Corporativa, Transparência e *Compliance:* Em atendimento a Lei Federal nº 13.303/2016, que dispõe sobre o estatuto jurídico da empresa pública e de sociedade de economia mista e de suas subsidiárias no âmbito da União, Estados e Municípios, a CDSS já se adequou às regras e condutas obrigatórias de acordo com referida norma. Como exemplo, o Código de Conduta, aprovado na Centésima Vigésima Quarta (124ª) Reunião do Conselho de Administração da Companhia Docas de São Sebastião, de 24 de julho de 2017, estabelece os princípios, deveres e vedações dos colaboradores, inclusive disponibiliza um canal de denúncias aos colaboradores, fornecedores, clientes e usuários em casos onde houver suspeita de fraude, corrupção, ou qualquer tipo de irregularidades que infrinjam as normas e regulamentos da empresa ou quaisquer espécies de leis. Em um processo de melhoria contínua as normas e regimentos internos da empresa, são constantemente revisados e alterados, quando necessário. **Atendimento ao Cidadão e Transparência:** Em atendimento às normas estaduais e a Lei de Acesso à Informação, instituída pela Lei Federal nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e regulamentada no âmbito estadual pelo Decreto Estadual nº 58.052, de 16 de maio de 2012, a CDSS disponibiliza os canais de comunicação "Serviço de Informações ao Cidadão (SIC)", e "Ouvidoria" e "Canal de Denúncia" acessíveis pelo *site* do Porto de São Sebastião www.portoss.com.br, não existindo pendências para serem atendidas. No ano de 2019 foram realizados 26 atendimentos: • Serviço de Informações ao Cidadão (SIC): 17 atendimentos, sendo que 15 foram atendidas e 2 foram encaminhadas a outros órgãos. • Ouvidoria: 7 atendimentos (3 reclamações, 3 solicitações de informações e 1 sugestão), sendo que 5 foram encerradas e 2, por não serem da competência da Companhia Docas de São Sebastião, foram respondidas, orientando o encaminhamento ao órgão competente. • Canal de Denúncia: 2 manifestações, com os devidos encaminhamentos. Também estão disponíveis no *site* as informações institucionais, tarifas, programação de navios, estudos técnicos, monitoramento ambiental, projetos de expansão, contratações, licitações e estatísticas. **Considerações Finais:** O Porto de São Sebastião é um porto estratégico para o Estado de São Paulo e a Companhia Docas de São Sebastião vem administrando, dentro de suas limitações estruturais e restrições orçamentárias, seu papel de elo na cadeia logística, buscando sempre a eficiência por meio da adequação e ampliação de sua infraestrutura, modernização dos equipamentos, seja por parte da Companhia ou dos Operadores Portuários pré-qualificados, e uma força de trabalho com qualificação adequada. Possui condições naturais privilegiadas de abrigo, profundidade, largura e comprimento de seu canal de acesso. Está inserido no Estado de maior representatividade econômica da federação, podendo, com a ampliação da infraestrutura de atracação existente, contribuir significativamente para resultados mais satisfatórios da economia e da logística do Estado de São Paulo e do País.

São Sebastião/SP, 19 de março de 2020

Paulo Tsutomu Oda - Diretor-Presidente
Cezar Aurelio Trombelli - Diretor Administrativo Financeiro
Alfredo Mariano Bricks - Diretor de Gestão Portuária

Balanço Patrimonial em 31 de Dezembro de 2019 e 2018

Ativo	Nota	31/12/2019	31/12/2018
Ativo Circulante			
Caixa e Bancos	4	450	2.734
Aplicações Financeiras	4	3.505.855	1.515.537
Clientes	5	3.489.898	3.023.379
(-) Provisão de Perda para Crédito Liquidação Duvidosa	5	(1.598.983)	(1.598.983)
Tributos a Recuperar	6	1.846.350	1.461.728
Despesas Antecipadas		15.776	10.901
Almoxarifado		81.914	79.928
Deposito Judicial		1.137.515	1.049.754
Adiantamentos		17.599	22.762
		8.496.374	**5.567.740**
Não Circulante			
Realizavel a Longo Prazo		-	-
Imobilizado	7	215.553.859	224.366.025
Intangível	8	33.359.836	34.680.013
		248.913.695	**259.046.038**
Total do Ativo		**257.410.069**	**264.613.778**

Passivo	Nota	31/12/2019	31/12/2018
Passivo Circulante			
Convênio	11	930.000	550.000
Fornecedores	12	694.052	743.242
Juros sobre Capital Proprio		106	106
Contas a Pagar		1.002	-
Tributos a Recolher	13	334.330	307.616
Encargos Sociais Recolher	14	594.983	551.912
Provisões de Férias a Pagar	15	1.040.289	1.010.033
Adiantamento de Clientes	10	105.841	147.118
Salários a Pagar		381	535
		3.700.984	**3.310.562**
Não Circulante			
Convênio	11	3.050.283	3.980.283
Crédito de Clientes		-	-
Provisão para Contingências	16	7.780.470	24.541.949
		10.830.753	**28.522.232**
Patrimônio Líquido			
Capital Social	17	17.748.161	17.748.161
Adiantamento para Futuro Aumento de Capital	17	286.428.840	284.408.392
Prejuízos Acumulados		(61.298.669)	(69.375.569)
		242.878.332	**232.780.984**
Total do Passivo		**257.410.069**	**264.613.778**

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras

Demonstração do Fluxo de Caixa para os Exercícios Findos em 31 de Dezembro de 2019 e 2018

Atividades Operacionais	2019	2018
Lucro (Prejuízo) Líquido do exercício	8.076.900	(25.960.177)
(+) Depreciações e amortizações	13.792.376	13.606.576
(+) Despesas de Juros de Longo Prazo	-	-
(+) Provisão para Contingência	-	20.005.233
(+) Provisão para Riscos Legais	-	-
(+) Reversão de Ajustes AVP	-	-
(+) Reversão de Contingência	(14.684.842)	-
(-) Créditos Fiscais Diferidos	-	-
	7.184.434	**7.651.632**
(Aumento) Redução em Contas a Receber	(466.519)	1.078.690
(Aumento) Redução em Tributos a Recuperar	(384.622)	(311.400)
(Aumento) Redução em Adiantamentos	5.163	(8.845)
(Aumento) Redução em Despesas Antecipadas	(4.875)	1.115
(Aumento) Redução em Depósito Judicial	(87.761)	(768.323)
(Aumento) Redução em Almoxarifado	(1.986)	(32.091)
(Aumento) Redução em Realizável a Longo Prazo	-	2.855.601
Aumento (Redução) em Convênio Dersa (Circulante)	380.000	90.000
Aumento (Redução) em Fornecedores	(49.190)	(5.899.598)
Aumento (Redução) em Impostos e Contribuições a Recolher	26.714	140.662
Aumento (Redução) em Encargos Sociais a Recolher	43.071	28.844
Aumento (Redução) em Férias a Pagar	30.256	(24.701)
Aumento (Redução) em Contas a Pagar	1.002	-
Aumento (Redução) em Adiantamento de Clientes	(41.277)	(105.689)
Aumento (Redução) em Salários a Pagar	(154)	426
Aumento (Redução) em Provisão para Contingência	(2.076.637)	(1.466.218)
Aumento (Redução) em Crédito de Clientes	-	-
	(2.626.815)	**(4.421.527)**
Caixa Líquido Gerado nas Atividade Operacionais	**4.557.619**	**3.230.105**
Atividades de Investimento		
Aquisição de Imobilizado	(2.548.841)	(5.674.937)
Aquisição de Intangível	(1.111.192)	(2.030.420)
Caixa Líquido Consumido nas Atividades de Investimento	**(3.660.033)**	**(7.705.357)**
Atividades de Financiamento		
Aumento (Redução) em Convênio Dersa	(930.000)	(590.000)
Adiantamento para Futuro Aumento de Capital	2.020.448	5.570.408
Capital Social Aumento	-	-
Caixa Líquido Proveniente das Atividades de Financiamento	**1.090.448**	**4.980.408**
Aumento (Redução) Líquida do Saldo de Caixa e Equivalentes	**1.988.034**	**505.156**
Saldo de Caixa + Equivalente de Caixa no Início do Exercício	1.518.271	1.013.115
Saldo de Caixa + Equivalente de Caixa no Final do Exercício	3.506.305	1.518.271
Aumento Líquido de Caixa	**1.988.034**	**505.156**

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras

Demonstração do Resultado do Exercício em 31 de Dezembro de 2019 e 2018

	Nota	2019	2018
Receita de Vendas			
Receitas de Serviços Prestados	21	**21.199.608**	**16.945.888**
Deduções da Receita Bruta			
(-) Impostos e Contribuições sobre Serviços Prestados		(3.020.947)	(2.409.099)
Receita Operacional		**18.178.661**	**14.536.789**
Outras Receitas			
Receita de Subvenção Econômica	21	10.575.519	17.069.626
Outras Receitas	21	15.059.263	
Receita Líquida		**43.813.442**	**31.606.415**
Custo de Serviços Prestados			
Custos Operacionais	18	(17.354.055)	(16.990.172)
Lucro Bruto		**26.459.387**	**14.616.243**
Despesas Operacionais		**(18.382.487)**	**(40.576.420)**
Despesas Administrativas	18	(18.510.951)	(40.625.746)
Despesas/Receitas Financeiras	19	128.464	49.326
Lucro (Prejuízo) Antes do IRPJ e CSLL		**8.076.900**	**(25.960.177)**
Corrente		-	-
Diferido		-	-
Tributos IRPJ e CSLL sobre Lucro (15% + 9%)		**-**	**-**
Lucro (Prejuízo) do Exercício		**8.076.900**	**(25.960.177)**

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras

Demonstração do Resultado Abrangente em 31 de Dezembro de 2019 e 2018

	2019	2018
Lucro (Prejuízo) Líquido do Exercício	**8.076.900**	**(25.960.177)**
Outros Resultados Abrangentes	-	-
Total do Resultado Abrangente do Exercício	**8.076.900**	**(25.960.177)**
Resultado abrangente total, atribuído a:		
Participação dos Acionistas Controladores	**8.076.900**	**(25.960.177)**

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras

Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido em 31 de Dezembro de 2019 e 2018

	Capital Social	Adiantamento para Futuro Aumento de Capital	Prejuízo Acumulado	Total (Em Reais)
Saldos em 31/12/2015	**17.748.161**	**268.811.733**	**(13.892.945)**	**272.666.949**
Adiantamento para Futuro Aumento de Capital	-	10.026.251	-	10.026.251
Prejuízo do Exercício	-	-	(11.908.755)	(11.908.755)
Saldos em 31/12/2016	**17.748.161**	**278.837.984**	**(25.801.700)**	**270.784.445**
Adiantamento para Futuro Aumento de Capital	-	-	-	-
Prejuízo do Exercício	-	-	(17.613.692)	(17.613.692)
Saldos em 31/12/2017	**17.748.161**	**278.837.984**	**(43.415.392)**	**253.170.753**
Adiantamento para Futuro Aumento de Capital	-	5.570.408	-	5.570.408
Prejuízo do Exercício	-	-	(25.960.177)	(25.960.177)
Saldos em 31/12/2018	**17.748.161**	**284.408.392**	**(69.375.569)**	**232.780.984**
Adiantamento para Futuro Aumento de Capital	-	-	-	2.020.448
Lucro do Exercício	-	-	8.076.900	8.076.900
Saldos em 31/12/2019	**17.748.161**	**284.408.392**	**(61.298.669)**	**242.878.332**

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras

Notas Explicativas às Demonstrações Financeiras - 2019

1. Contexto Operacional: A Companhia foi constituída por meio da Assembleia Geral de Constituição por Subscrição Particular, realizada em 3 de setembro de 2007 e devidamente registrada na Junta Comercial do Estado de São Paulo (JUCESP) em 6 de setembro de 2007. As atividades desenvolvidas pela Companhia são decorrentes de Convênio de Delegação, celebrado entre a União e o Estado de São Paulo em 15 de julho de 2007. Tal convênio prevê a administração e exploração do Porto Organizado de São Sebastião, pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos, com o objetivo de exercer as atribuições exaradas no artigo 17 da Lei Federal n° 12.815, de 5 de junho de 2013. Essa iniciativa objetivou reinserir o Porto de São Sebastião no cenário portuário, ao mesmo tempo em que potencializa um projeto logístico que dá sustentação ao crescimento da economia paulista.

2. Base de Preparação e Apresentação das Demonstrações Contábeis: As demonstrações financeiras, incluindo as notas explicativas, são de responsabilidade da administração da Companhia, cuja conclusão ocorreu em 19 de março de 2020. As demonstrações financeiras foram elaboradas e estão apresentadas em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil, em observância às disposições contidas na legislação societária e nos pronunciamentos, orientações e interpretações técnicas emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), aprovados pelo Conselho Federal de Contabilidade (CFC). Tais pronunciamentos visam à convergência das Normas Brasileiras de Contabilidade às Normas Internacionais de Contabilidade. As demonstrações contábeis estão sendo apresentadas em milhares de Reais, que é a moeda funcional da Companhia e também, a sua moeda de apresentação. Todas as informações contábeis apresentadas em Reais foram arredondadas para o milhar mais próximo, exceto quando indicado de outra forma.

3. Resumo das Principais Políticas Contábeis: As principais políticas contábeis aplicadas na preparação destas demonstrações financeiras estão definidas abaixo e foram observadas de modo consistente em todos os exercícios apresentados. **3.1. Apuração do Resultado:** As receitas, custos e despesas são registrados em conformidade com o regime contábil de competência dos exercícios. **3.2. Caixa e Equivalente de Caixa:** Caixa e equivalentes de caixa incluem o caixa, os depósitos bancários e investimentos de curto prazo de alta liquidez, e com risco insignificante de mudança de valor, sendo demonstrado pelo custo acrescido de juros auferidos até a data do balanço, bem como contas garantidas (Nota nº 4). **3.3. Ajuste a Valor Presente de Ativos:** Com base nas análises efetuadas e na melhor estimativa da Administração, a Companhia conclui que o ajuste a valor presente de ativos monetários circulantes e não circulantes é irrelevante em relação às demonstrações financeiras tomadas em conjunto. Por tal razão não foram registrados. **3.4. Instrumentos Financeiros:** Os instrumentos financeiros são reconhecidos na data em que a Companhia se torna parte das disposições contratuais desses instrumentos. Quando reconhecidos, são inicialmente registrados ao seu valor justo, acrescidos dos custos de transação que sejam diretamente atribuíveis à sua aquisição ou emissão, quando aplicável. Sua mensuração subsequente ocorre a cada data de balanço, de acordo com as regras estabelecidas para cada tipo de classificação de ativos e passivos financeiros. Os instrumentos financeiros podem ser classificados nas seguintes categorias: • **Ativos financeiros:** Os ativos financeiros são classificados em: (i) ativos financeiros a valor justo por meio de resultado; (ii) empréstimos e recebíveis; (iii) investimentos mantidos até o vencimento; ou (iv) ativos financeiros disponíveis para venda. A Companhia determina a classificação dos seus ativos financeiros no momento do reconhecimento inicial. • **Passivos financeiros:** São classificados como passivos financeiros a valor justo por meio de resultado, empréstimos e financiamentos, ou derivativos classificados como instrumento de hedge, conforme o caso. A Companhia determina a classificação dos seus passivos financeiros no momento do

continua...

Este documento foi assinado eletronicamente por Lilian Regina Mancuso.
Para verificar as assinaturas vá ao site https://www.portaldeassinaturas.com.br:443 e utilize o código E1AE-AC4A-7631-E3E8.