



**Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ**  
**Porto Organizado de Santos**

---

Julho/2020



## Preâmbulo



- O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - **PDZ segue diretrizes gerais do Plano Mestre**
- O PDZ do Porto deve ser visto como um **fomentador de Política Pública**, endereçando tanto as **necessidades do porto** (movimentação de carga com excelência) quanto as **demandas dos municípios** (e munícipes) que circundam o porto
  - Tem, portanto, o objetivo de **promover o desenvolvimento sustentável do Porto**
- Esta apresentação traz as principais **alterações de zoneamento e melhorias em acessos** que deverão ocorrer no porto organizado ao longo do horizonte de planejamento previsto no PDZ
- **Essa apresentação do PDZ foi realizada para mais de 50 entidades em mais de 30 reuniões desde janeiro/2020, tendo sido incorporadas sugestões ao plano, tais quais: destinação de berços para descarga direta, alocação de áreas para atividade de apoio, entre outras**



## **Agenda**

**Diretrizes de Política Pública aplicadas no PDZ de Santos**

**Debate com a comunidade portuária e sociedade civil**

**Projeções de demanda e capacidade**

**Zoneamento do Porto de Santos (Atual e Futuro)**

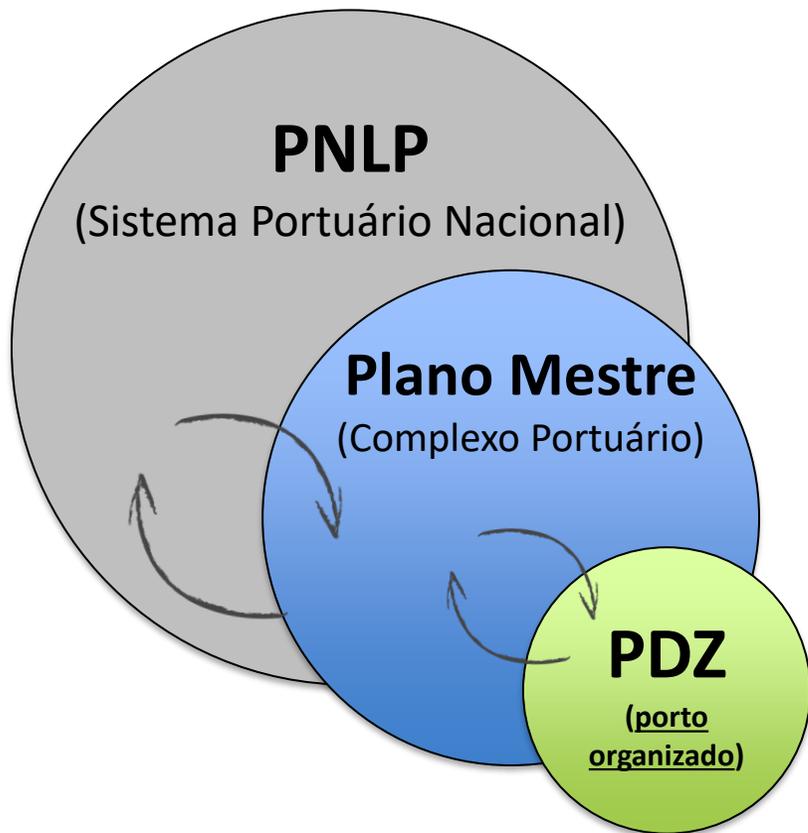
**Principais obras em acessos terrestres**

**Resultados do PDZ – investimentos e empregos**

**Estimativa de cronograma para implantação**



# O PDZ deve estar alinhado com as diretrizes dos planos federais



## Objetivos do PDZ

- Promover o **desenvolvimento sustentável do porto**;
- **Integrar** os **modais de transporte**;
- **Otimizar** o uso das instalações e da **infraestrutura** já **existentes** no porto;
- **Definir a organização espacial da área portuária**, considerando a movimentação de cargas e passageiros, sem prejuízo de outras necessárias ao seu funcionamento;
- **Propor alternativas** para o uso de áreas afetas e não afetas às operações portuárias, observando-se as especificidades das áreas adjacentes; e
- **Contemplar** as **melhorias** operacionais e os **investimentos** portuários e de acessos **propostos** no **Plano Mestre**.



## **Debate com a comunidade portuária e sociedade civil**

---



O PDZ foi amplamente debatido com a comunidade portuária e sociedade civil, validando, preliminarmente, premissas para projeções e, a posteriori, capturando impressões sobre os resultados e necessidades de cada classe



### Debates durante a elaboração das projeções (aprox. 20 empresas consultadas)

**Players do setor:**  
*validação de premissas de projeção*

- **Contêineres:** Santos Brasil; BTP; DP World Santos;
- **Graneis sólidos:** ADM; TES (Cargill e LDC); TEG; TEAG; T-Grão; TXXXIX (Caramuru e Rumo); Elevações Portuárias; TGG; Coopersucar; Cereal Sul e Terminal 12A; TIPLAM
- **Graneis minerais:** ANDA (Associação Nacional de Adubos e Fertilizantes); Tiplam
- **Granéis líquidos** (no âmbito da modelagem de novos arrendamentos): Granel-Odfjell; Vopak; Ageo; ABA Infra; Stolthaven Santos;

### Debates para apresentação dos resultados do PDZ e zoneamento proposto (aprox. 35 empresas/entidades)

**Comunidade portuária e sociedade civil:**  
*Impressões sobre os resultados e necessidades de cada classe*

- CAP (Conselho de Autoridade Portuária); SNPTA;
- TCU (Seinfra Porto Ferrovia); OAB; ABDM (Ass. Brasileira de Direito Marítimo); AEAS (Ass. Eng. e Arquitetos de Santos); Centronave; CNA (Companhia Nacional de Abastecimento); Associação Comercial de Santos (ACS);
- SOPESP; Câmara do cais público da SOPESP; FENOP;
- Sindestiva; SINTRAPORT; SINDAPORT; SINDISAN; SYNDARMA; SINDIPORTO; SINDARMA; SIMEES; SETTAPORT;
- ANUT; ANTF; AEB; CLIA; FIESP;
- Prefeitura Municipal de Santos; Prefeitura Municipal do Guarujá; UVBS (União Vereadores da Baixada Santista);
- ABTTC (Ass. Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Transportadoras de Contêineres); ABFN (Ass. Brasileira de Fornecedores de Navios); ABTL; ATP; ABTRA; ABTP; ABAC; ABDIB;



# **Diretrizes de Política Pública aplicadas no PDZ de Santos**

---



# Principais diretrizes de Política Pública aplicadas no PDZ de Santos



## Eficiência operacional

- **Movimentação de 100% das cargas da região de influência de Santos**
- **Consolidação de áreas para *clusterização* de cargas:**
  - Busca por ganhos de escala, sinergias operacionais e redução de interferências nos acessos terrestres
- **Dedicação de berços aos terminais contíguos:**
  - Redução de tempos não operacionais
- **Aumento da participação do modal ferroviário nas operações**

## Integração Porto-cidade

- **Interferências de acessos:**
  - Eliminação das PNs e indução ao desenvolvimento de passarelas (aumento na segurança dos munícipes)
- **Destinação do cais do Valongo, na região do centro histórico, à movimentação de passageiros em navios de cruzeiro**
- **Destinação da área da Prainha (Guarujá), à armazenagem e movimentação de carga geral**
- **Master Plan cultural para preservação do patrimônio histórico\***



# Projeções de demanda vs capacidade

---

*Principais cargas*



# Passo a passo do desenvolvimento do PDZ



## Consolidação dados históricos

- Avaliação do **histórico de movimentações** (bases internas e públicas)
- Consolidação e análise de **informações operacionais**
- Mapeamento das **características dos terminais**



## Avaliação de planos existentes

- Análise de **Projeções de Demandas** (Plano Mestre; Plano Decenal de Energia - MME; Projeções agronegócio – MAPA; etc.)
- Avaliação de **drivers de projeção** por tipo de mercado
- Mapeamento de **pontos críticos e ajuste** das projeções



## Consultas à mercado

- Avaliação da projeção de **demanda e capacidade de diversos players instalados em Santos**
- Mapeamento/Consolidação de drivers de projeção
- Identificação das **necessidades por tipo de carga**



## Elaboração do PDZ Estratégico

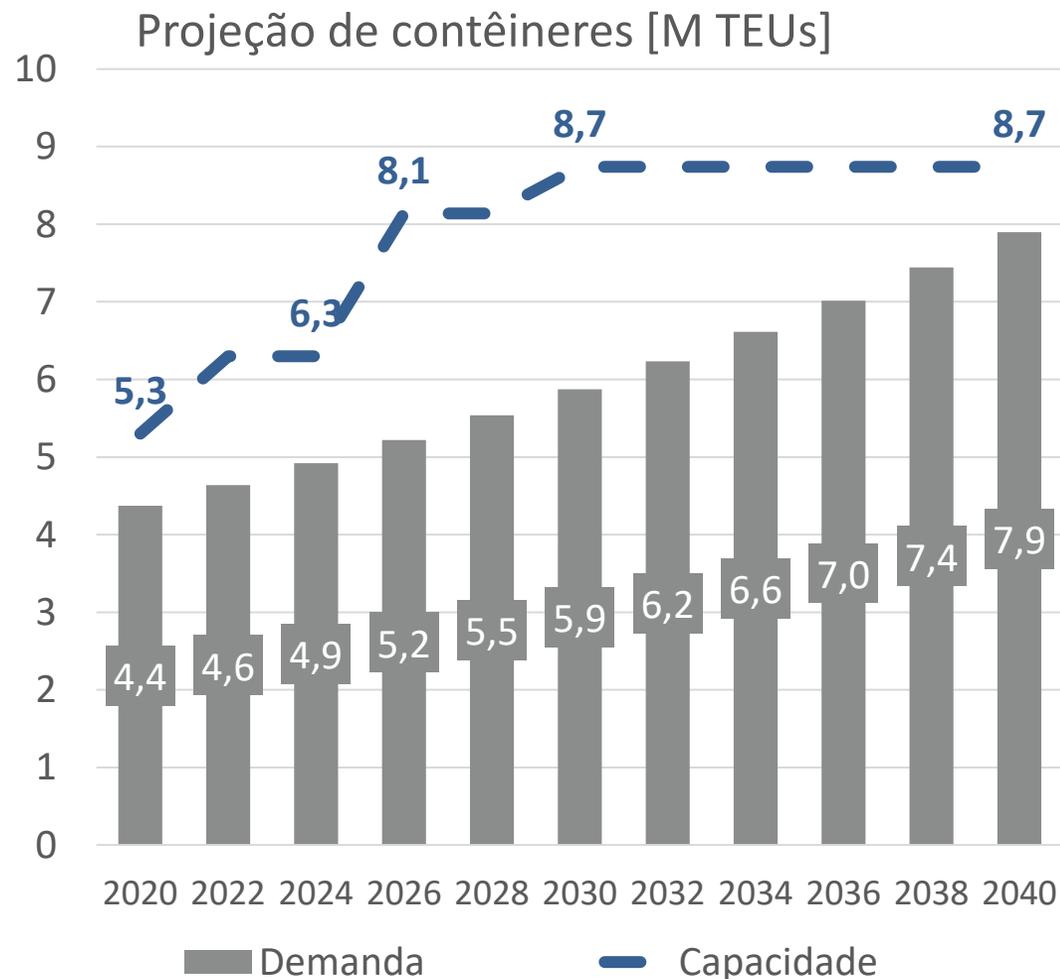
- **Atualização de projeções do Plano Mestre**
- Propostas de reordenamento de áreas com base nas diretrizes: **concentração** de cargas, **grandes terminais**, **adensamentos de berços/cais**, adequação dos **acessos ferroviários**





# Contêineres

Projeções SPA permitem **atender à demanda projetada** e preparar o porto para cenários otimistas de movimentação (CAGR > 3% a.a.)



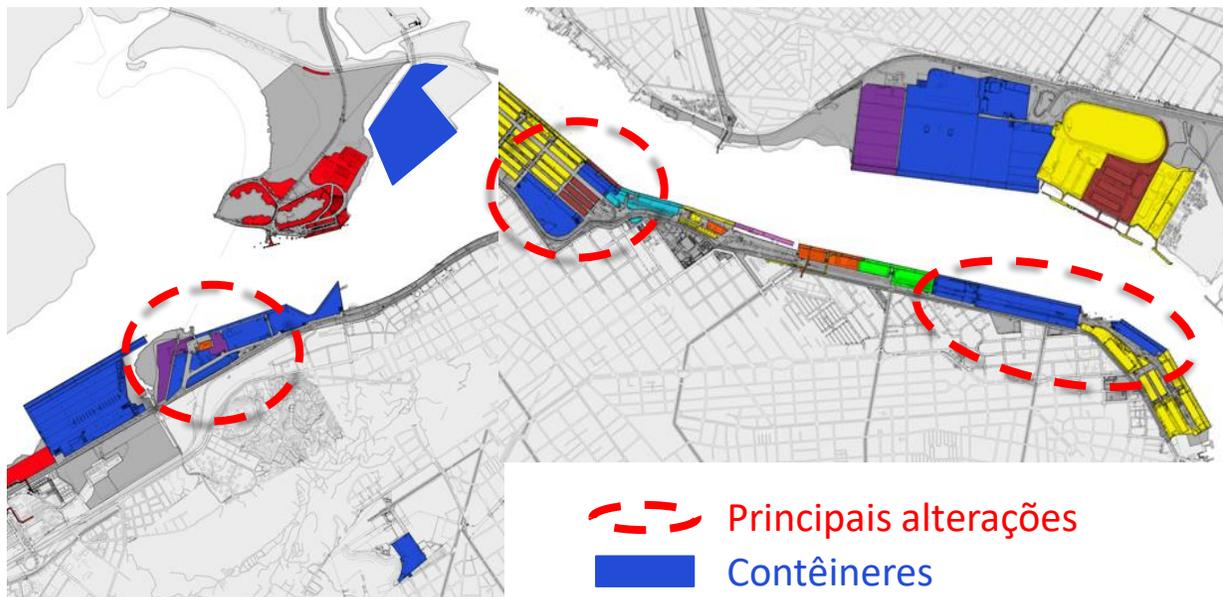
- **Projeção para contêineres** deve considerar:
  - **Drivers macroeconômicos:** crescimento PIB e variações de câmbio (CAGR: 3% a.a. no período);
  - **Drivers de política pública:**
    - Aumentos nos fluxos de cabotagem, reorganizações nos serviços dos armadores – BR do Mar – *demanda ainda não considerada nas projeções*
- Implantação de **grande terminal no Saboó**



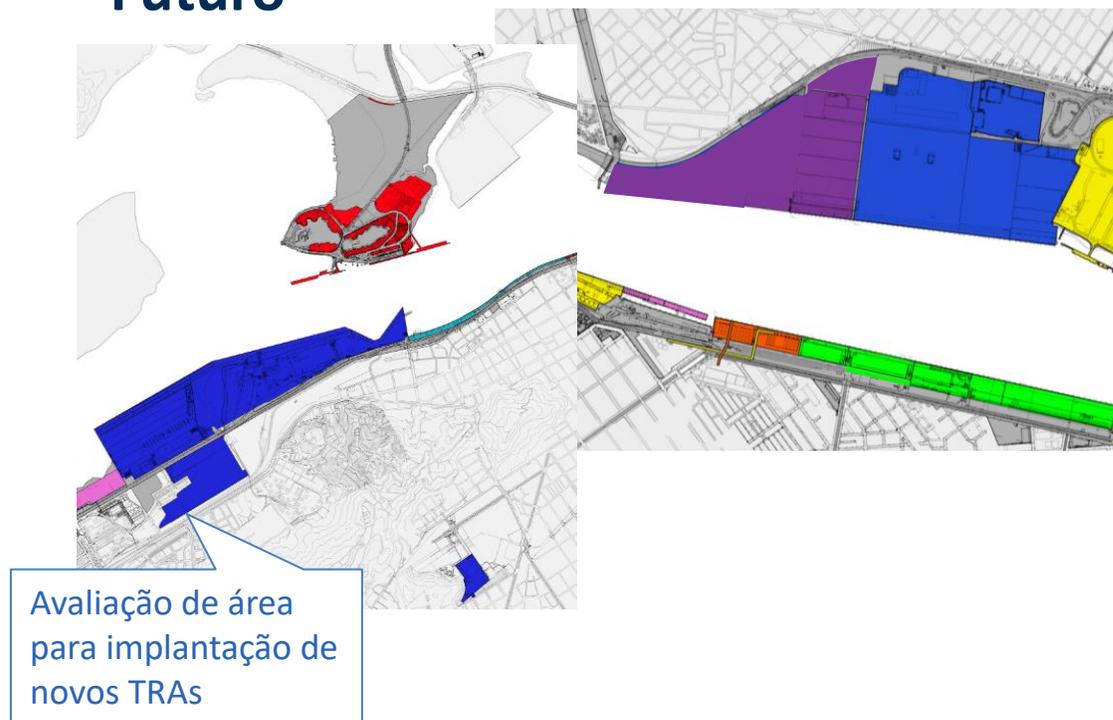
# Áreas destinadas para operação de Contêineres



Atual



Futuro



Capacidade atual: 5,3 MM TEUs

+ 64%

Capacidade Futura: 8,7 MM TEUs

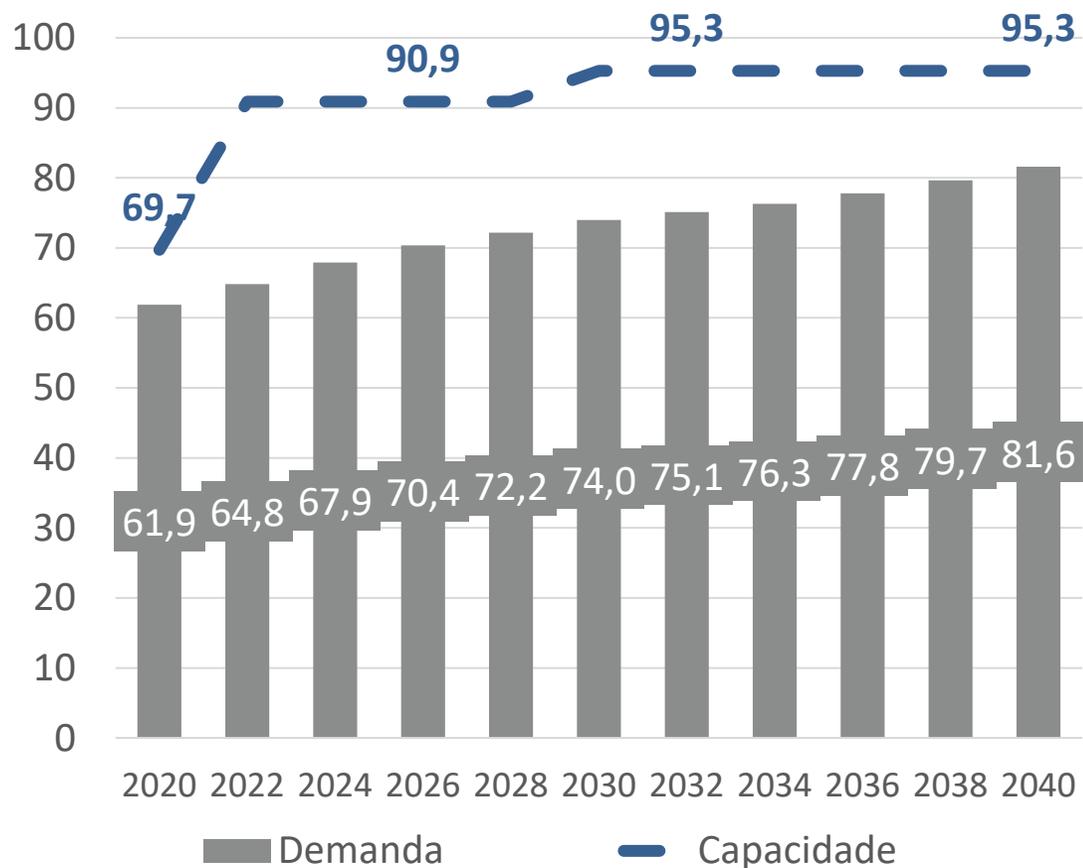


## Granéis sólidos vegetais (soja, milho, farelo, trigo e açúcar)

Novo PDZ apresenta **adequação de áreas** no Paquetá, Outeirinhos e Ponta da Praia, **concentrando cargas, buscando a maximização da utilização ferroviária**



Projeção de granéis sólidos vegetais [Mton]



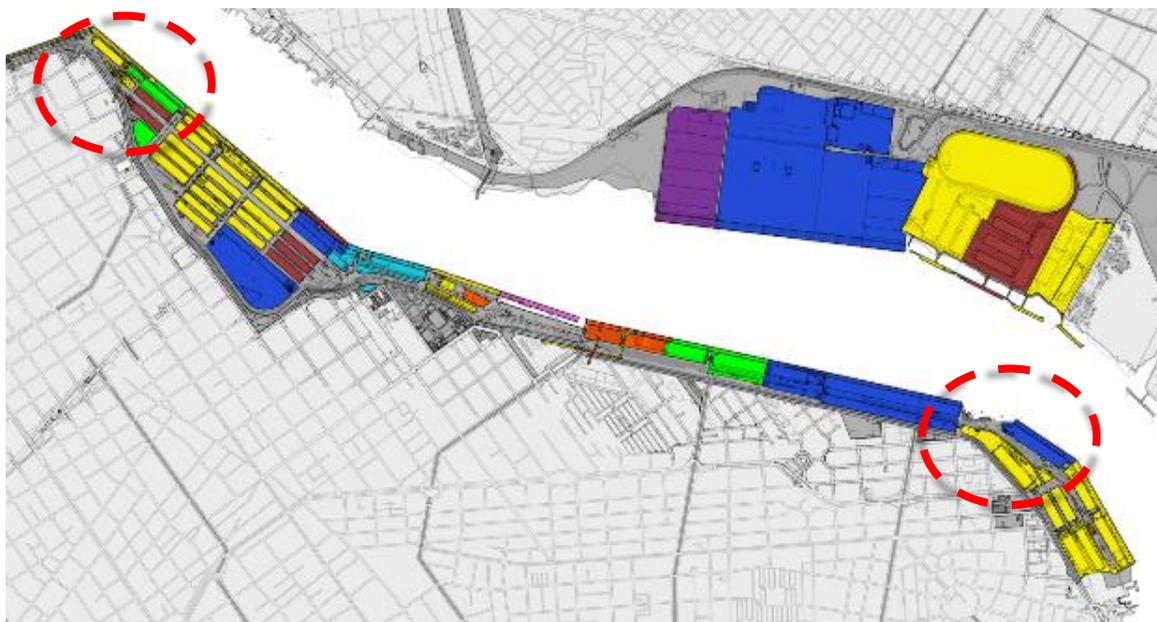
- **Modernizações dos terminais** existentes resultarão em **aumento de capacidade** no curto prazo
- Aumento de capacidade da ferrovia:
  - Menor tempo de estadia da composição no porto
  - Maior número de ciclos da composição
  - Aumento do share ferroviário de 72% para 80% no médio prazo
- **Consolidação de clusters** para granéis sólidos vegetais aproveitando a disponibilização de áreas e adequando os terminais à recepção ferroviária



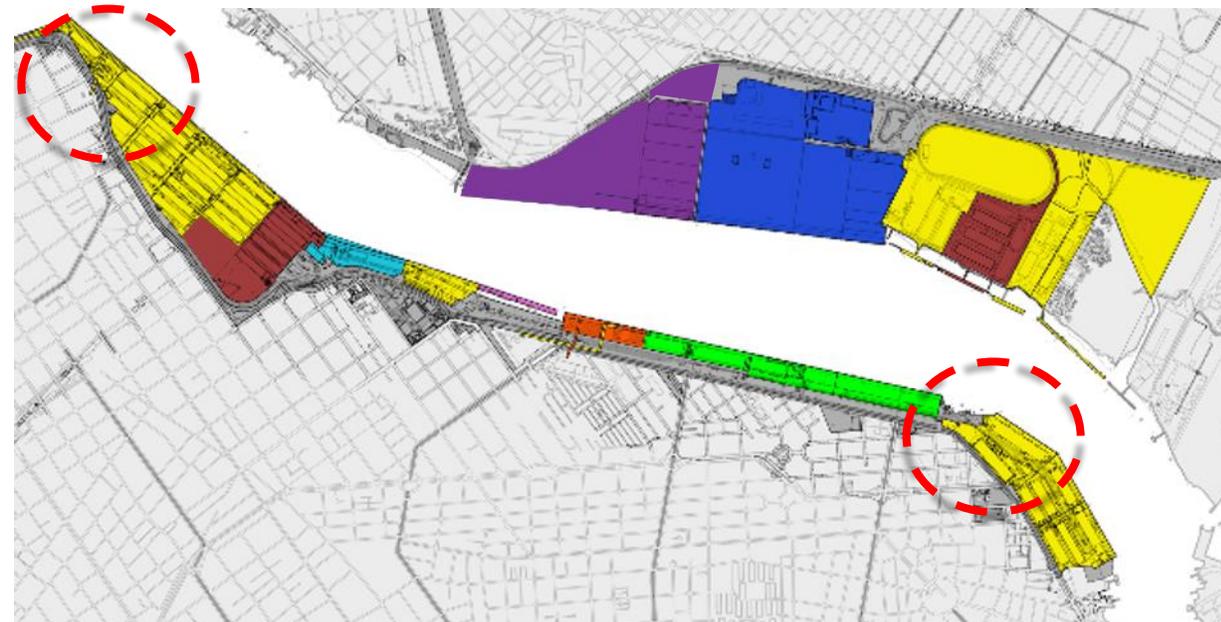
# Áreas destinadas para operação de Granéis Sólidos Vegetais



Atual



Futuro



< - > Principais alterações  
Granéis sólidos vegetais

Capacidade atual: 69,7 MM t

+ 37%

Capacidade futura: 95,3 MM t

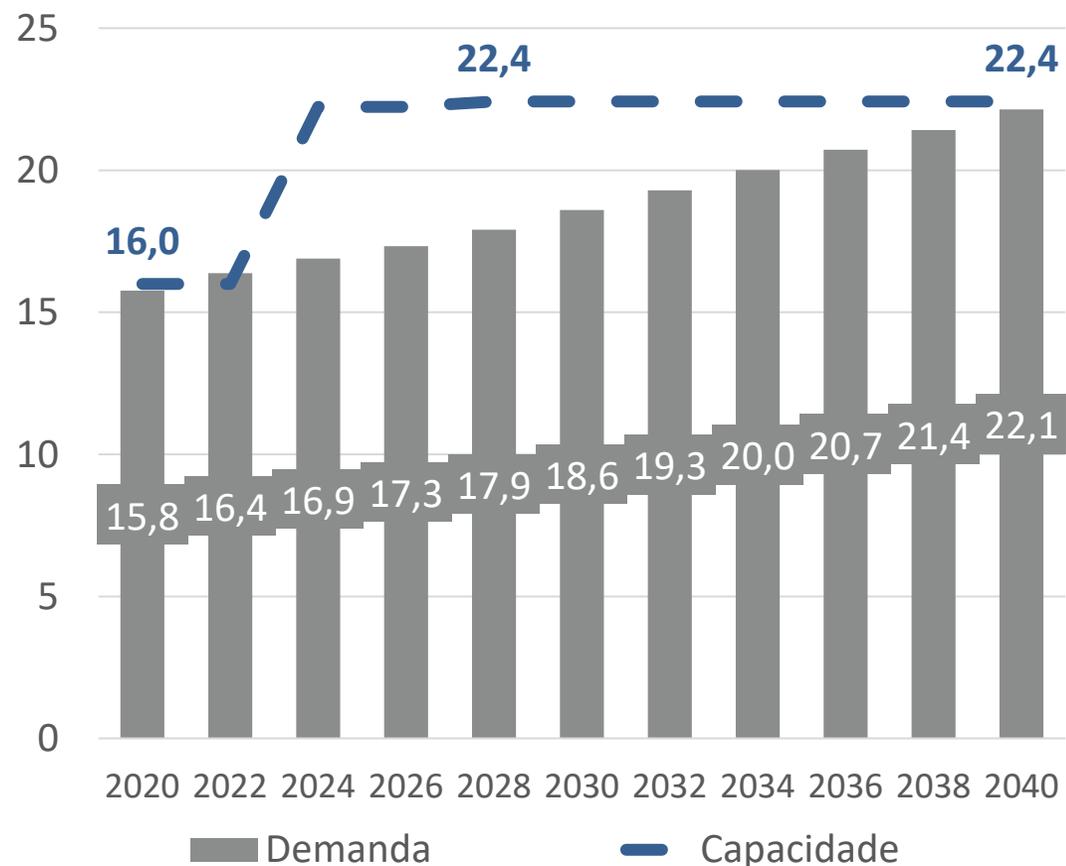


## Granéis Líquidos

Leilões de áreas na **Alamoia** e obras de terminais na Ilha Barnabé **devem mitigar o déficit de capacidade**



Projeção de granéis líquidos [Mton]



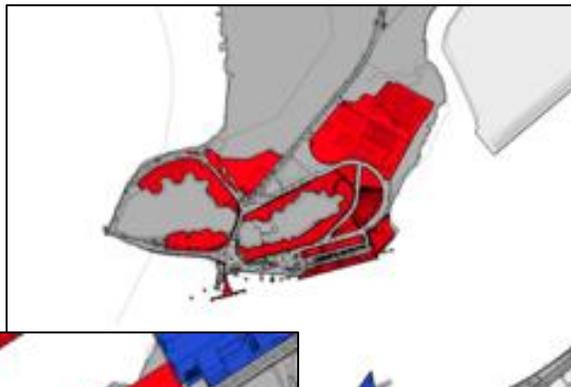
- **Leilão da área do STS08** viabilizará a instalação de **mais 2 berços** e mais **armazenagem** na Alamoia
- **Aumento de capacidade na Ilha Barnabé:** obras previstas em contrato (1 berço). Implantação de até **2 novos berços** e aumento de **tancagem, com o retorno da operação do STS13 e STS13a**



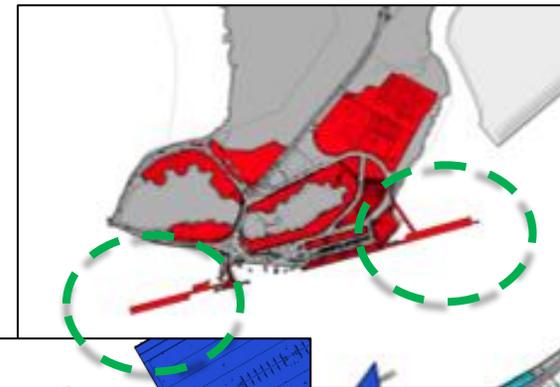
# Áreas destinadas para operação de Granéis Líquidos



Atual



Futuro



 Principais alterações  
 Granéis líquidos

Capacidade atual: 16 MM t

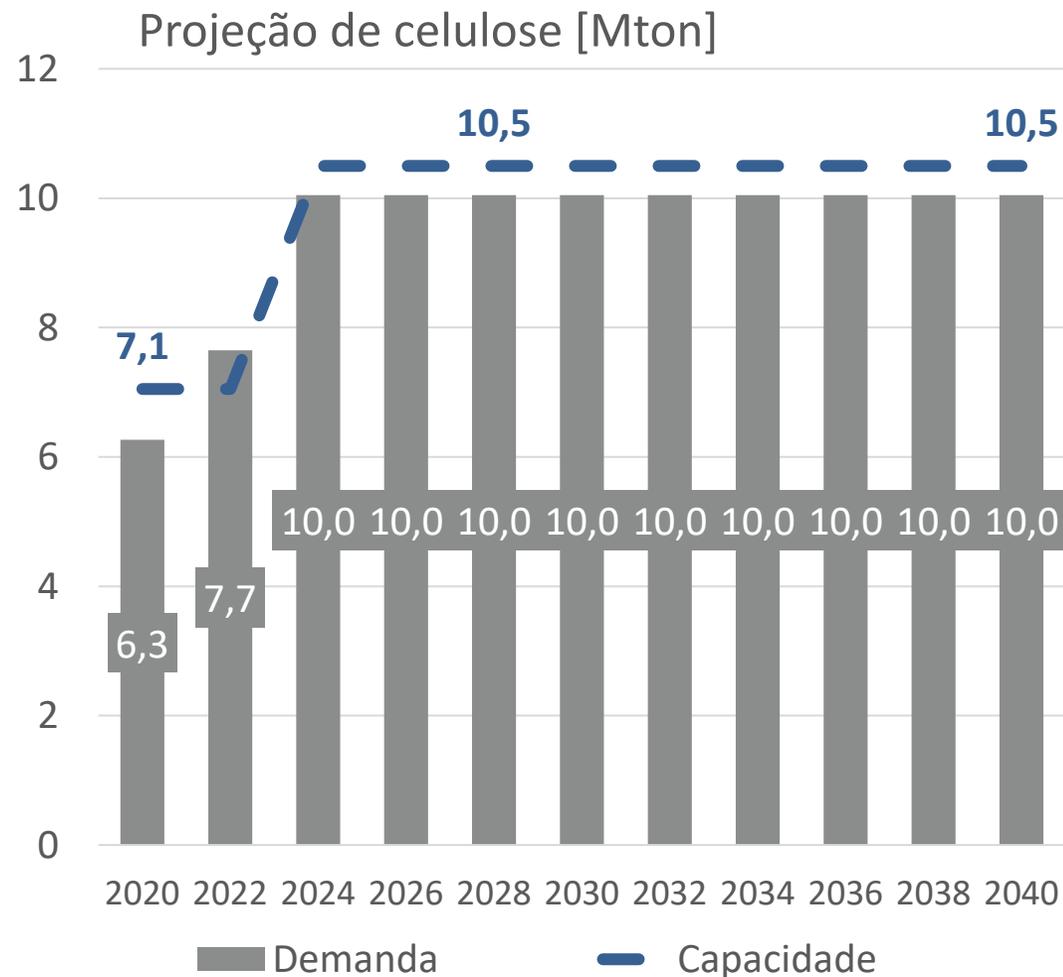
—————>  
**+ 40%**

Capacidade futura: 22,4 MM t



## Celulose

Cluster de celulose do Macuco atenderá a demanda projetada para Santos já no curto prazo, aumentando a participação do modal ferroviário no complexo.



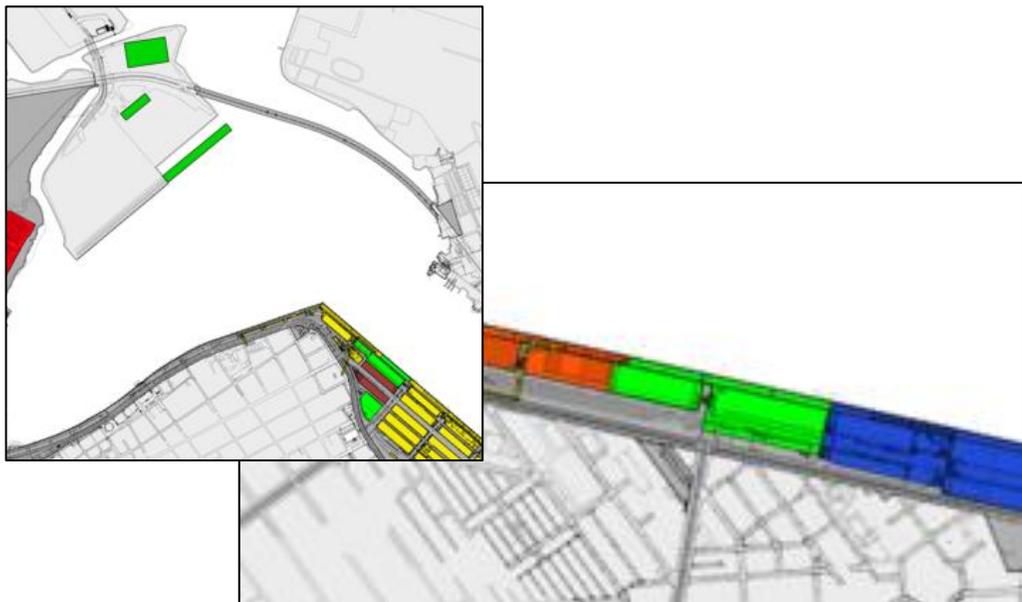
- **Leilões STS14 e STS14A** viabilizarão a utilização de **mais berços** e área de **armazenagem** para celulose, atendendo à demanda da carga já no curto prazo
- Alteração do share ferroviário de 51% para 90% no curto/médio prazo
- **Novas fábricas anunciadas** (em estágio de maturação inicial) na região de influência de Santos **representariam aumento de até 4 MM t** na demanda, totalizando cerca de **14 MM t no médio prazo**
- TUP **DP World Santos** possui **possibilidade de ampliação** na capacidade, mediante **aumento da área de armazenagem** (Fase II do Projeto), viabilizando capacidade dinâmica adicional de 3 MM t/ano.



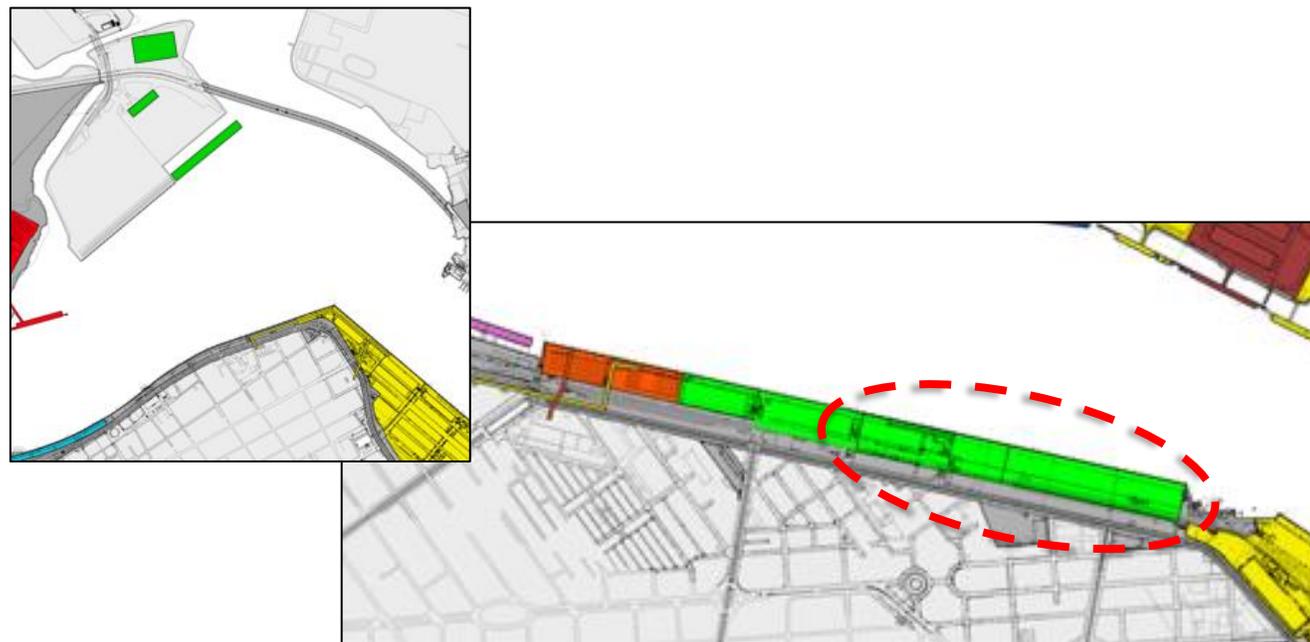
# Áreas destinadas para operação de Celulose



Atual



Futuro



< - > Principais alterações  
■ Celulose

Capacidade atual: 7,1 MM t

→ + 48%

Capacidade futura: 10,5 MM t

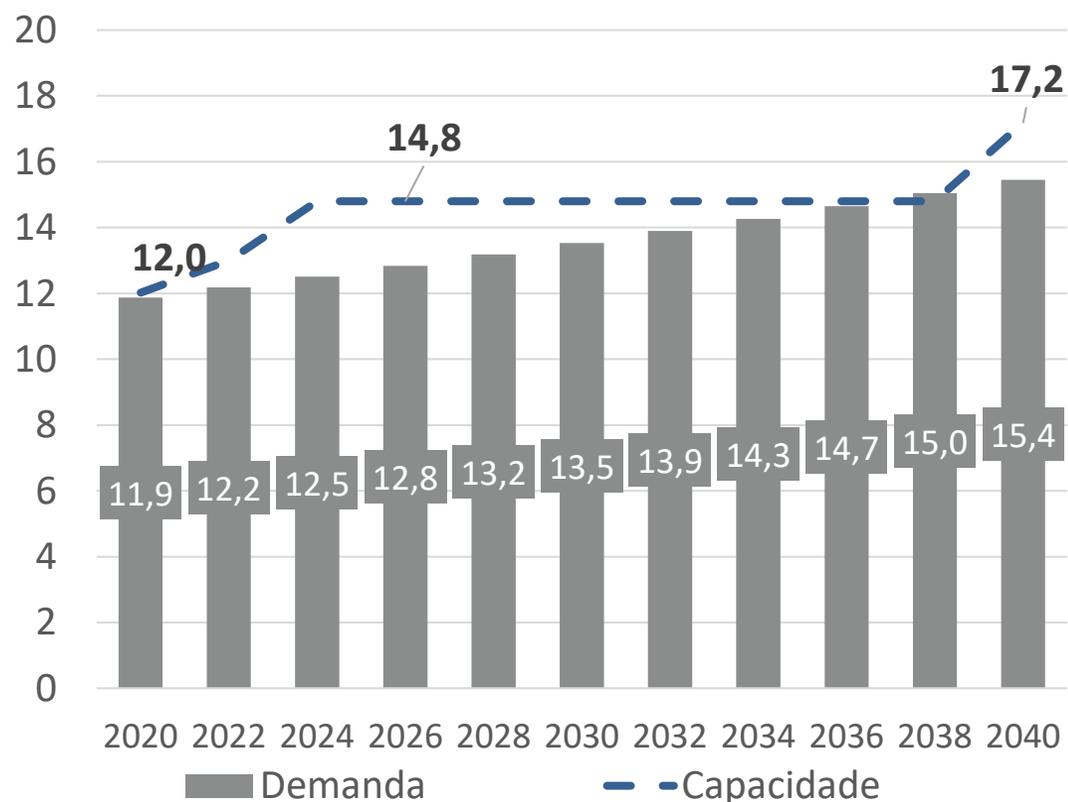


## Graneis minerais de desembarque (fertilizantes, sal e outros graneis minerais)

Margem direita: **propostas estratégicas** da SPA para a **margem direita** permitem atender à **demanda de fertilizantes**



Projeção de graneis minerais de descarga [Mton]



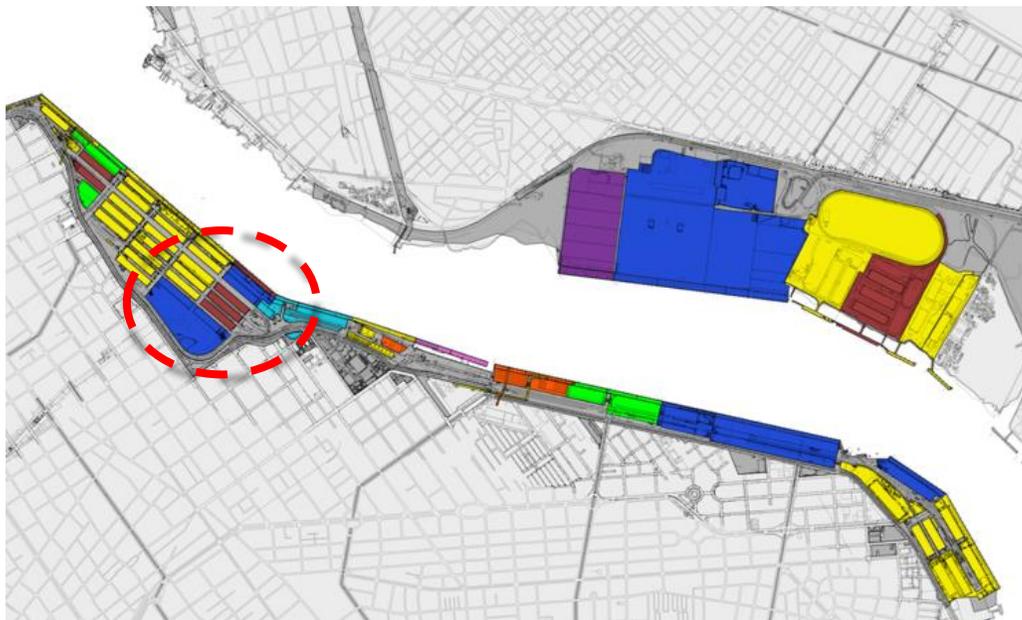
- Tendência de **intensificação do uso** de fertilizantes **por hectare** na região de influência de Santos.
- **Desequilíbrio** na relação entre **embarque de grãos** e **desembarque de fertilizantes** (considerando portos de Santos e Paranaguá) permite identificar um volume de **1,7 MM t** que poderiam ser capturados por Santos, caso houvesse capacidade
  - Diferença também foi identificada em modelos internos de roteirização que avaliaram rotas preferenciais de escoamento de cargas
- Possibilidade de **aumento de capacidade** na margem direita: **ampliação da armazenagem** e **viabilização de novos berços** (continuidade do alinhamento do cais de Outeirinhos)
- Alteração do share ferroviário de 31% para 70% no médio prazo



# Áreas destinadas para operação de Graneis minerais de desembarque (fertilizantes, sal e outros graneis minerais)



Atual



Futuro



< = > Principais alterações  
■ Graneis minerais de desembarque

Capacidade atual: 12 MM t

+ 43%

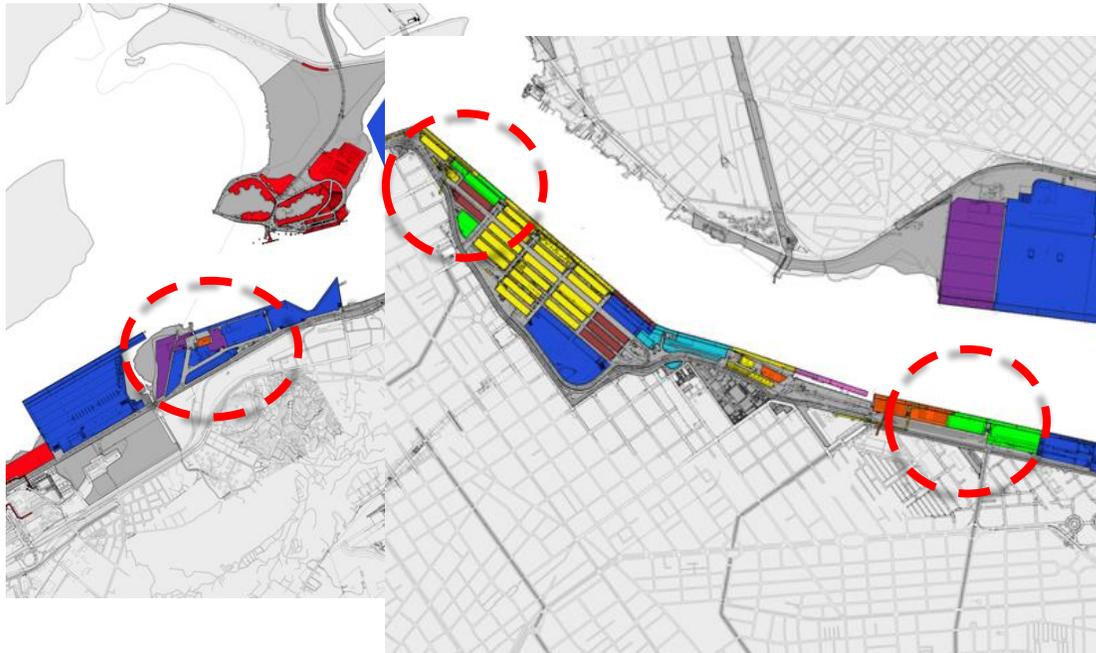
Capacidade futura: 17,2 MM t



# Além dos terminais dedicados para Graneis minerais de desembarque, existem estudos para a implantação de dois novos berços para **descarga direta**

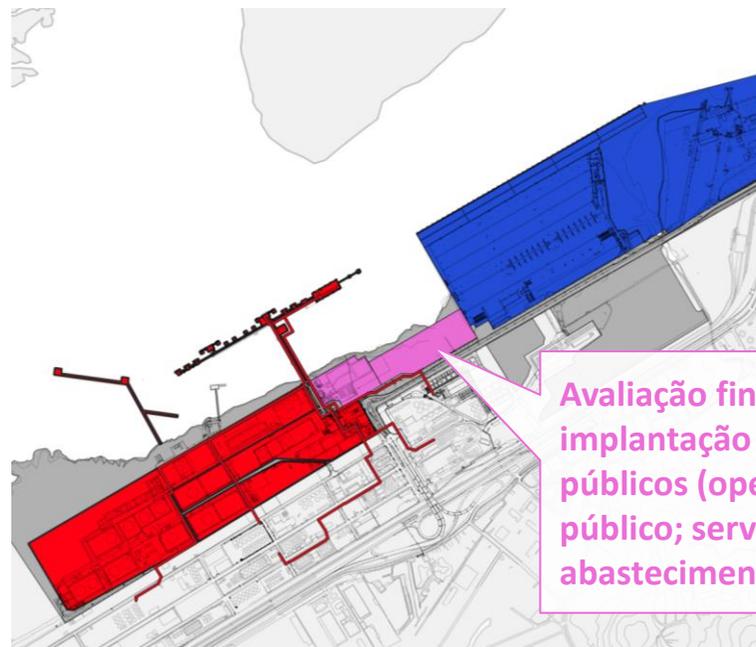


Atual



Berços compartilhados com operações de terminais arrendados

Futuro



Avaliação financeira para implantação de 2 novos berços públicos (operadores de cais público; serviços de abastecimento de navios; etc.)

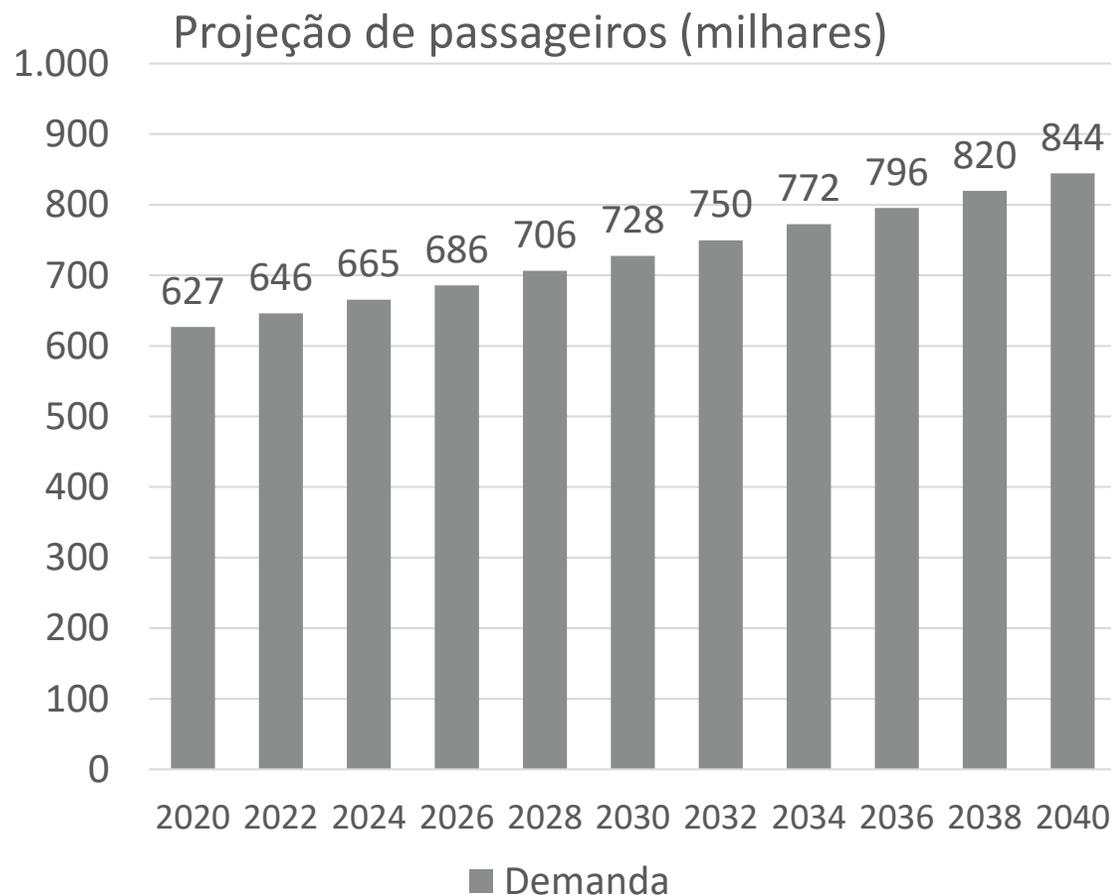
Descarga direta

Até 2 berços dedicados para operações de descarga direta



## Passageiros

Proposta da SPA envolve **destinar novas áreas** no Valongo para a movimentação de passageiros em cruzeiros, em **consonância com o Plano Diretor de Santos**



- Plano Mestre não identificou déficits de capacidade devido à **prioridade de atracação** para navios de passageiros
- Situação atual: **atracções simultâneas** de cruzeiros em **berços públicos** da margem direita durante a temporada
- **Modernizações previstas** nos terminais de granéis sólidos **demandarão maior disponibilidade de berços**
- Tendência de adensar **berços públicos aos arrendamentos**
- Estratégia da SPA envolve a **destinação** de áreas adicionais no **cais do Valongo** à **movimentação de passageiros em cruzeiros**, em consonância com o **Plano Diretor de Santos**



# Áreas destinadas para movimentação de Passageiros



**Atual**



**Futuro**



 Principais alterações  
 Passageiros

**Capacidade atual: 1 berço**

**Novos berços  
no Valongo**

**Capacidade futura: 4 a 8 novos  
berços**

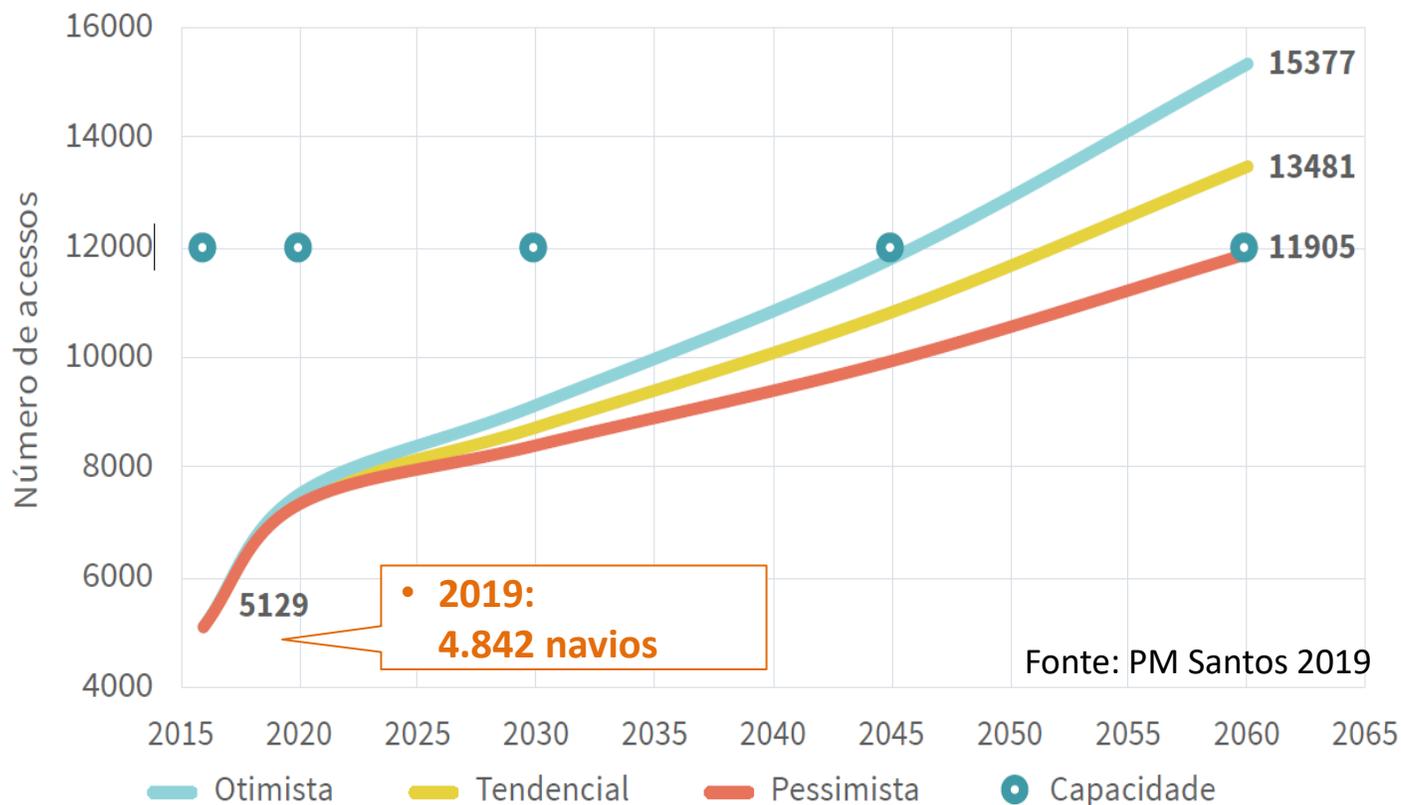
\* Após 2038, com a finalização do contrato do atual terminal de passageiros, a área deverá ser destinada para granéis minerais de desembarque.



A capacidade do canal de acesso do Porto de Santos sustenta a expansão de movimentação projetada no PDZ2020. A capacidade do canal é de 12.000 navios/ano, contra uma movimentação de 2019 de aproximadamente, 4.842 navios



Fonte: PM Santos 2019



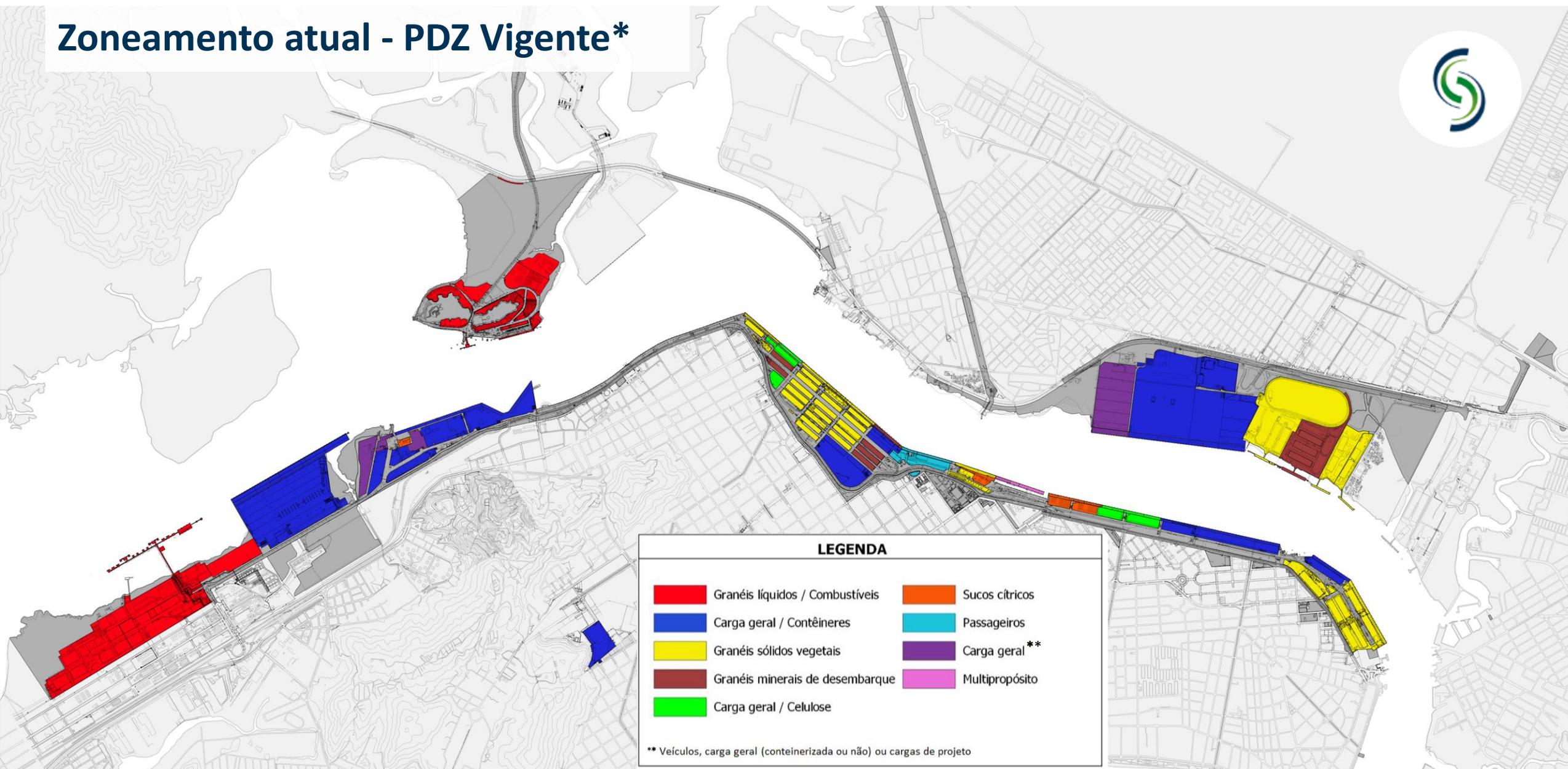


# **Zoneamento do Porto de Santos (Atual e Futuro)**

---

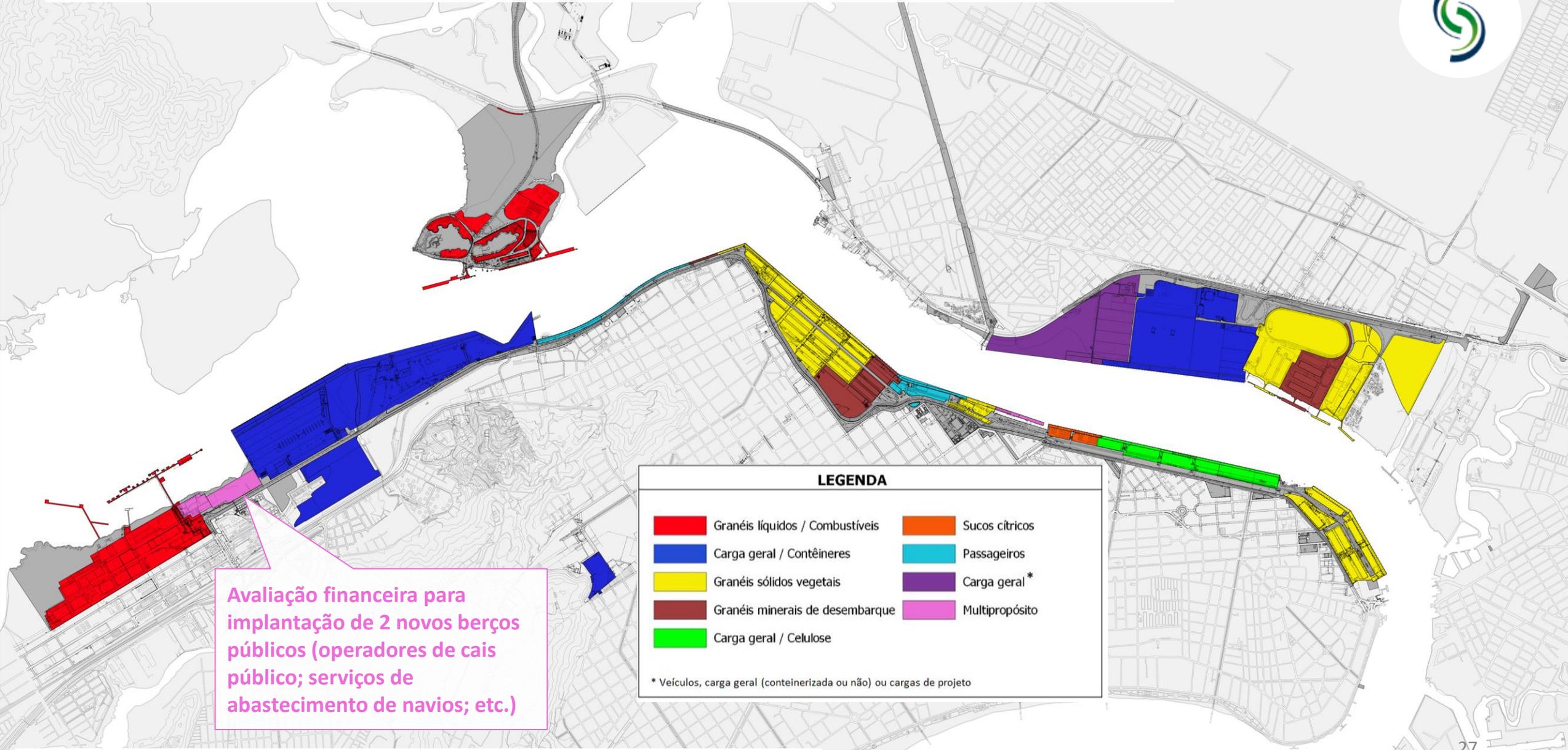
**Principais alterações em terminais**

# Zoneamento atual - PDZ Vigente\*



\* Apesar do PDZ vigente indicar tipos de carga por região do porto, essas cargas não são exclusivas, conforme alteração expedita do PDZ de 2019. Portanto, contratos transitórios e operações de descarga direta podem operar cargas diferentes das indicadas no presente slide, sob prerrogativa de avaliação/autorização da SPA. \*\* Veículos; carga geral (cont. ou não) ou carga de projeto

# Zoneamento futuro – Consolidação e incremento dos clusters



Avaliação financeira para implantação de 2 novos berços públicos (operadores de cais público; serviços de abastecimento de navios; etc.)

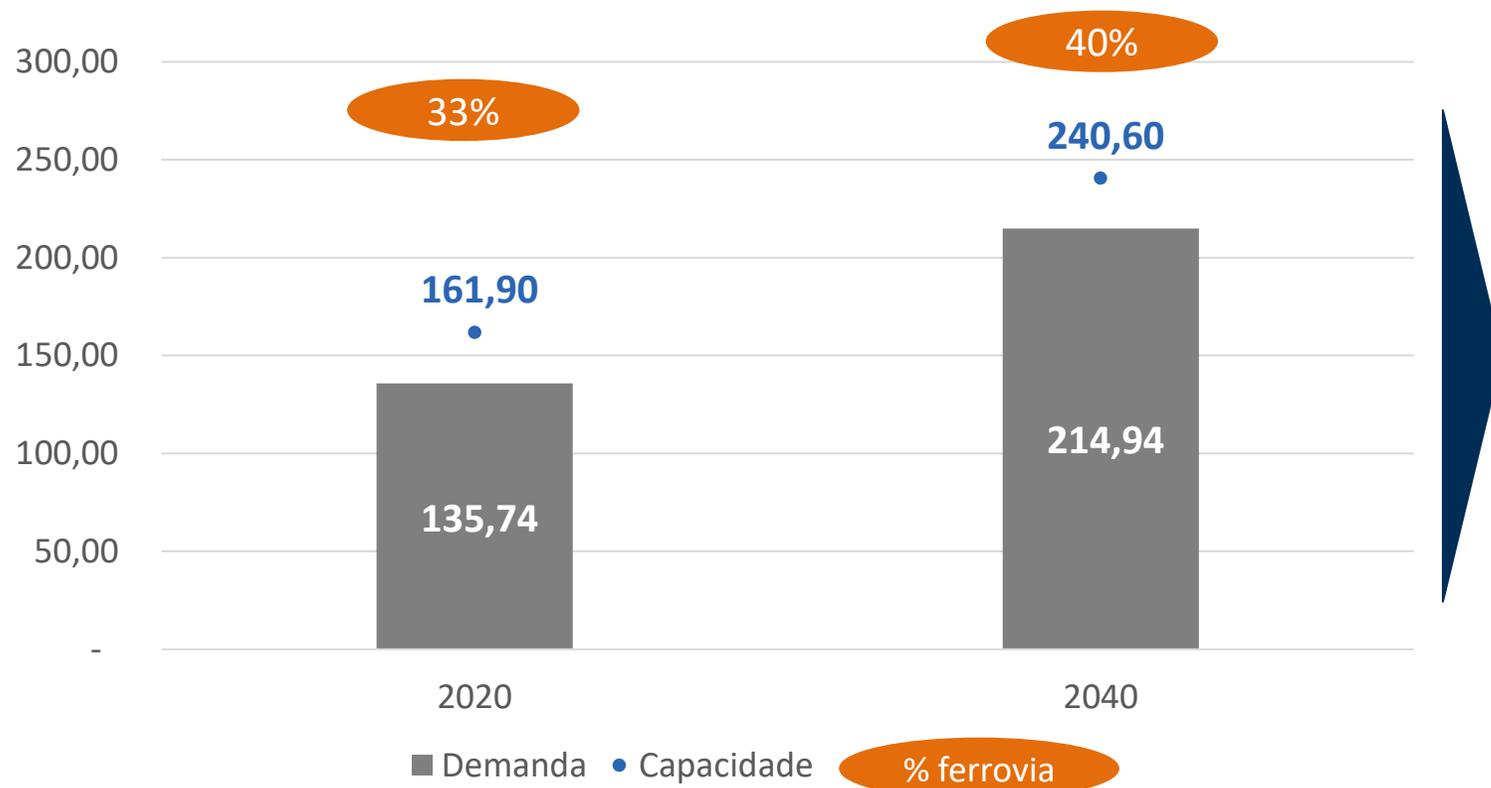
\* Veículos; carga geral (cont. ou não) ou carga de projeto



O PDZ2020 resultará em aumento de capacidade de 78,8Mton (+49%), com movimentação adicional de 79,2Mton até 2040. A ferrovia atenderá 50% desse acréscimo (+41Mton)



Projeção de Demanda e Capacidade (milhões de toneladas)



Incremento de capacidade e volumes (2020 → 2040)

Capacidade: + **78,7Mt (+49%)**  
(total<sub>2040</sub>: 240,6 Mton)

Demanda: + **79,2Mt (+58%)**  
(total<sub>2040</sub>: 214,9 Mton)

Mov. ferroviária: + **41Mt (+91%)**  
(total: <sub>2040</sub> 86,0 Mton)



**Principais alterações em terminais:** a política geral adotada considera a clusterização de cargas no porto e consolidação de grandes terminais, permitindo ganhos de escala e de sinergias operacionais



### Saboó

- **Clusterização** e consolidação da movimentação de contêineres e carga geral

### Paquetá / Outeirinhos

- Consolidação de grandes terminal de granéis sólidos (antigo STS 11), fertilizantes (STS 20), com potencial adensamento de áreas
- Reposicionamento de áreas de terminais retroportuários de contêineres

### Macuco

- Consolidação do **cluster de celulose** na região (entre T31 – NST até T35 – ex Libra)

### Valongo

- Viabilização de novo terminal de passageiros no cais do Valongo

### Alamoia

- Viabilização de novos berços para descarga direta de graneis minerais

### Ponta da Praia

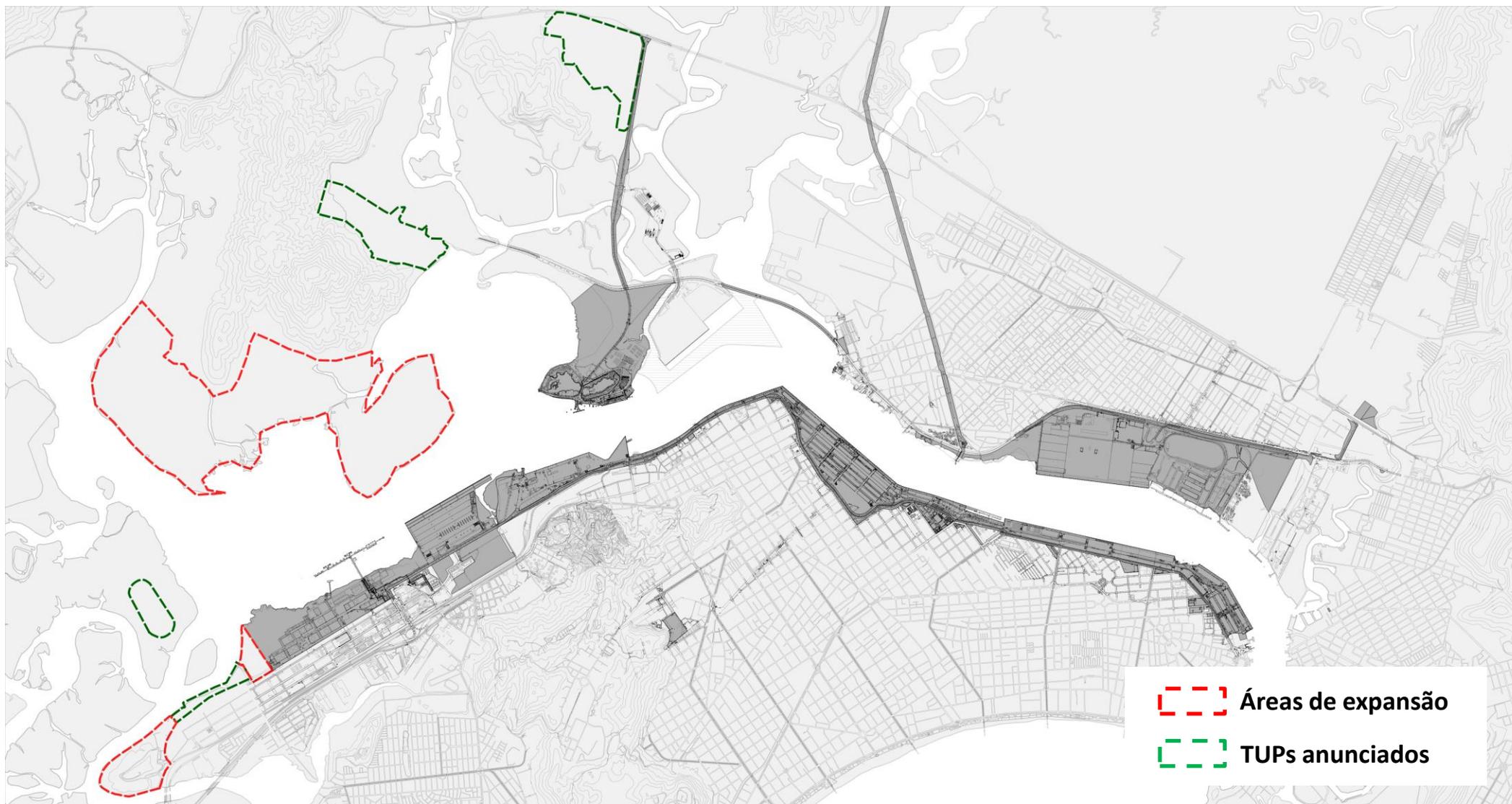
- Consolidação das operações de **granéis sólidos vegetais** (aumento do modal ferroviário com redução gradual de caminhões próximo a região mais urbanizada) → *destinação da área do T37 para grãos*

### Prainha

- **Viabilização de novas áreas para armazenagem e movimentação de contêineres/carga geral**
- *Clusterização* e consolidação da movimentação de contêineres e carga geral / ro-ro
- *Implantação de novos berços entre berços do TEV e Torre Grande*



## Indicação de áreas de interesse para expansão portuária no futuro



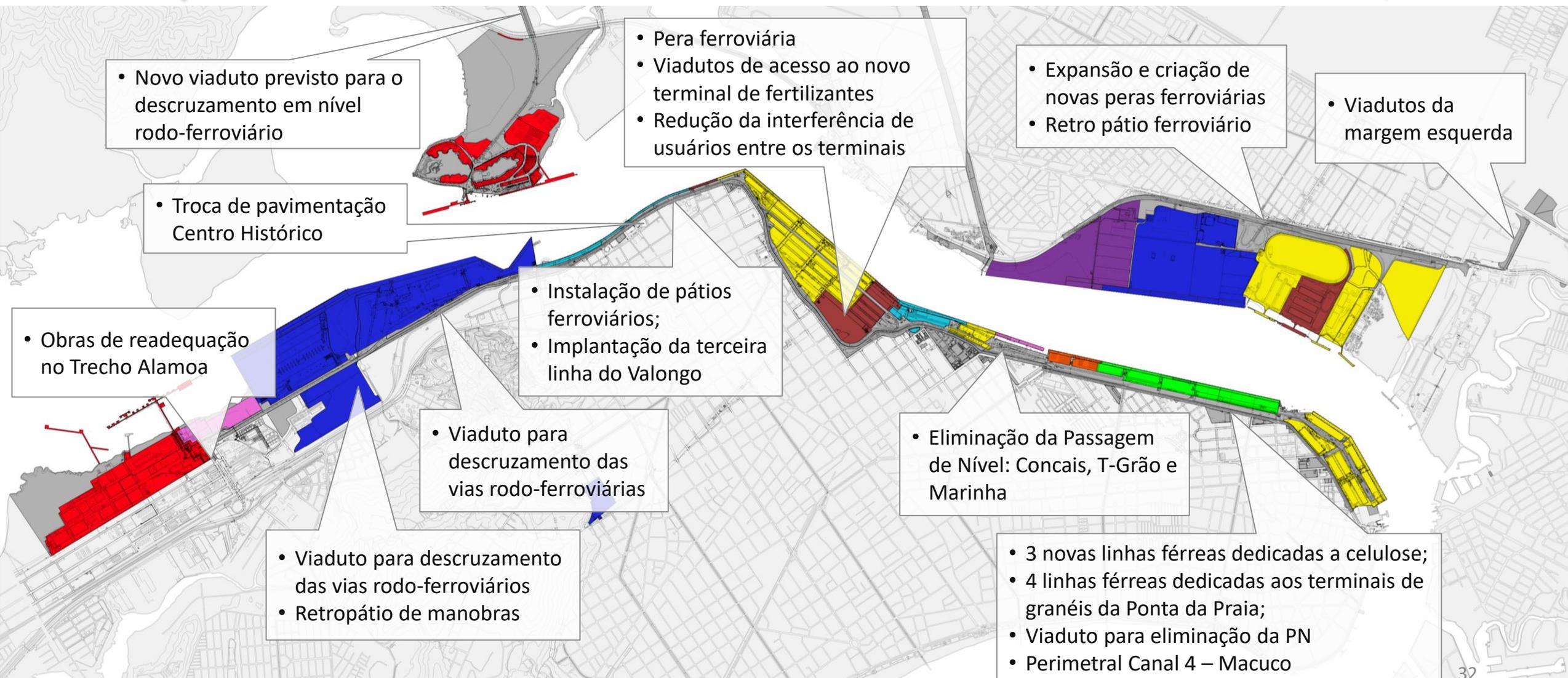


## **Principais investimentos em acessos terrestres**

---



# Principais investimentos no acesso terrestre de Santos





## **Resultados do PDZ – investimentos e empregos**

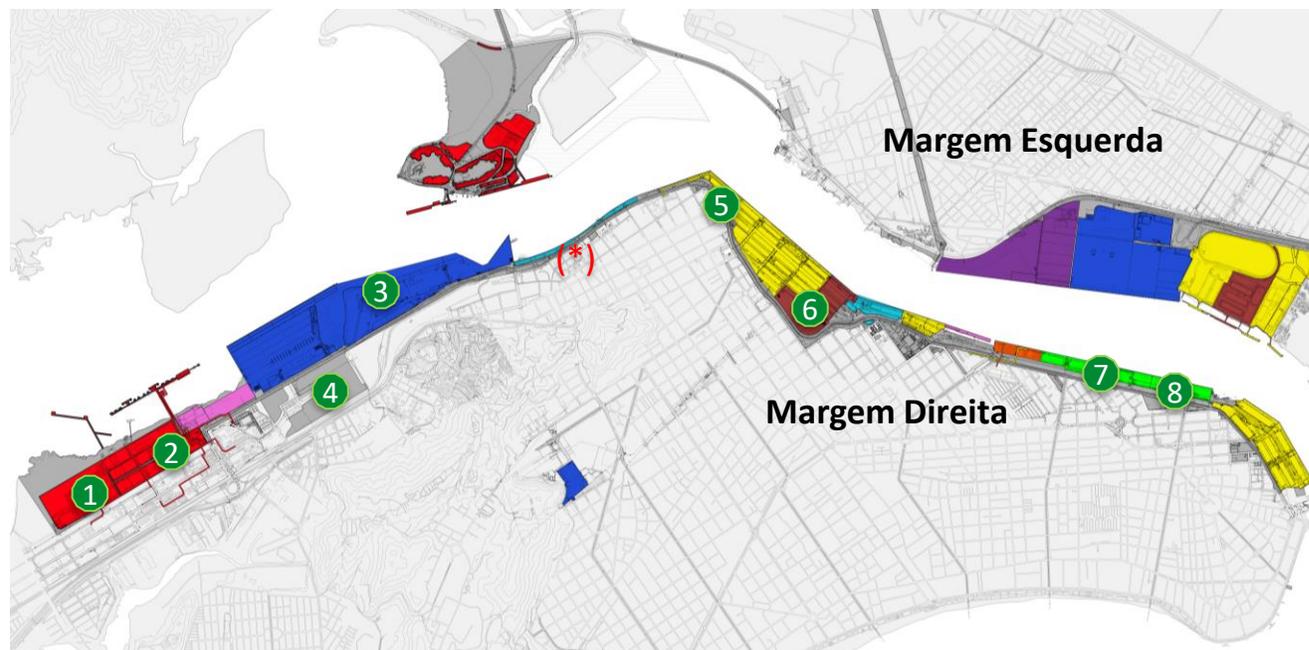
---



A implantação do PDZ resultará em novos investimentos de **R\$ 9,7bi** nos próximos anos, sendo R\$ 2,5bi de contratos vigentes e R\$ 7,2 em novos investimentos (8 arrendamentos e acessos rodo-ferroviários)



## Porto Organizado de Santos



### Investimentos Contratos vigentes – (BRL Mil)

Terminais	Realizados	Andamento
<b>Total</b>	<b>1.201.588</b>	<b>2.472.430</b>
Margem Direita <sup>(1)</sup>	763.000	809.424
Margem Esquerda <sup>(2)</sup>	438.588	1.663.006

### Investimentos Previstos em novos Leilões/adensamentos (BRL Mil)

	<b>Total</b>	<b>7.185.512</b>
1	STS08A - operação em 2024 <sup>(4)</sup>	1.196.014
2	STS08 - operação em 2024 <sup>(4)</sup>	209.618
3;4;5;6	Novos arrendamentos - previsão de operação em 2024 <sup>(3)</sup>	3.400.000
7	STS14 - operação em 2023 <sup>(4)</sup>	186.886
8	STS14A - operação em 2023 <sup>(4)</sup>	192.994
	Acessos Rodo-ferroviários	2.000.000



O PDZ2020, com a ampliação de capacidade e movimentação, resultará em novos postos de trabalhos nos terminais **(+1.734)** e geração de até **58.030 empregos** diretos e indiretos nos próximos anos



	Investimentos [R\$ milhões]	Incremento empregos <sup>(1)</sup>	
		Diretos <sup>(a)</sup>	Indiretos <sup>(b)</sup> e Efeito Renda <sup>(c)</sup>
Terminais	-	1.734 <sup>(2)</sup>	
Obras novos terminais	7.658	12.712	25.567
Obras dos acesso rodo e ferroviários	2.000	6.559	13.192
	<b>9.658</b>	<b>59.764</b>	

### Detalhamento nos próximos slides

- **Empregos em terminais:** incremento baseado em aumento de capacidade por tipo de carga
- **Empregos em obras:** geração de postos de trabalho durante as obras pelos próximo 5 anos

Nota: (1) Metodologia BNDES adaptada pela EPL para o setor de transporte. Esses valores representam o total de empregos gerados ao longo de todo o período de execução de cada projeto. Considera parcela dos investimentos de obras civis. a) **Empregos diretos:** origem na necessidade direta de novos postos de trabalho no setor em que será alocado o investimento; b) **Empregos indiretos:** origem nos empregos adicionais acrescentados aos outros setores que compõem a cadeia produtiva das atividades desempenhadas pelo setor que recebe o investimento; e c) **Empregos efeito-renda:** origem na transformação da renda dos novos empregados e empresários em consumo, com novos postos como consequência. (2) Detalhamento no próximo slide



O PDZ2020, com a ampliação de capacidade e movimentação, resultará em novos postos de trabalhos nos terminais, um incremento de **11%** em 10 anos, saindo dos atuais 16.079 para **17.813** postos

2020<sup>(1)</sup>2030<sup>(2)</sup>

EMPRESA	Nº DE TRAB. Diretos	Capacidade (dinâmica)	Unid.	Capacidade (estática)	Unid.	Nº DE TRAB. Diretos	Capacidade (dinâmica)	Unid.	Capacidade (estática)	Unid.
<b>Total</b>	<b>16.079</b>					<b>17.813</b>				
OGMO / Portofer / SPA	4.804	-	-	-	-	5.051	-	-	-	-
Celulose <sup>(3)</sup>	453	4.768.430	ton/ano	227.068	ton	599	8.830.385	ton/ano	428.937	ton
Conteineres	5.766	5.331.645	TEUs/ano	139.811	TEUs	6.516	8.700.000	TEUs/ano	206.147	
Graneis Minerais	313	6.205.900	ton	457.000	ton	524	11.710.000	ton/ano	836.424	ton
Granéis Sólidos	3.442	52.400.000	ton/ano	1.713.000	ton	3.271	95.000.000	ton/ano	1.587.000	ton
Líquidos <sup>(4)</sup>	1.081	3.679.199	ton/ano	602.347	m <sup>3</sup>	1.129	22.400.000	ton	1.076.324	m <sup>3</sup>
Líquidos - Suco	172	2.779.672	ton	245.604	m <sup>3</sup>	172	2.779.672	ton	245.604	m <sup>3</sup>
Passageiros	29	-	-	-	-	58	-	-	-	-
RoRo - Cgeral	19	300.000	veículos	10.900	vagas	38	600.000		21.800	

Considera:

- Novos terminais projetados (e em licitação)
- Saída dos terminais com contratos finalizados
- Aumento de automação dos terminais de contêineres
- Redução dos quadros SPA com PIDV

Nota: Quantidade de trabalhadores de 2020 informada pelos terminais à SPA no âmbito do covid-19. (1) Considera apenas do TUP da DP World Santos. Não considera outros TUPs (Tiplam; Dow Química; Cutrale) e terminais fora do Porto Organizado com acesso aos berços através de servidão de passagem (ex. Vopak; Granel; Ultracargo; Stolt; etc.). (2) Premissas: (a) Aumento de automação: considera desconto de 25% na relação de #empregos/incremento de capacidade; (b) OGMO: driver de projeção com aumento de capacidade total do porta, ponderando por cargas que mais demandam TPA; (c) SPA: redução da quantidade de empregos com PIDV e ganhos de eficiência; (d) Novos terminais: quantidade de empregos segundo estudos divulgados pela EPL (terminais em licitação ou em consulta pública); Outros terminais: estimativas SPA com base em estudos EPL e terminais operando (3) Funcionários DPWorld considerado apenas em contêineres; (4) Considera os funcionários da Transpetro iguais as projetados para os STS08 + STS08A.



As obras programadas no PDZ2020 (obras em terminais e acessos rodo-ferroviários) **criarão de até 58.000 empregos** ao longo dos próximos anos (19.271 diretos; 9.088 indiretos e 29.671 efeito-renda)



### Investimentos PDZ2020:

- Total: R\$ 9,7 bilhões
- Obra civil: R\$ 6,7 bilhões

### Geração de empregos com implantação do PDZ2020

	Capex Total [R\$]	Obra civil [R\$]	Diretos [#]	Indiretos [#]	Ef. Renda [#]	Total [#]
<b>Total</b>	<b>9.657.942</b>	<b>6.751.424</b>	<b>19.271</b>	<b>9.088</b>	<b>29.671</b>	<b>58.030</b>
<b>Terminais</b>	<b>7.657.942</b>	<b>4.751.424</b>	<b>12.712</b>	<b>5.995</b>	<b>19.572</b>	<b>38.279</b>
<b>Acesso Rodo-Ferroviário</b>	<b>2.000.000</b>	<b>2.000.000</b>	<b>6.559</b>	<b>3.093</b>	<b>10.099</b>	<b>19.751</b>

**A geração de empregos considerou apenas o investimento em obras civis**

Nota: (1) Metodologia BNDES adaptada pela EPL para o setor de transporte. Esses valores representam o total de empregos gerados ao longo de todo o período de execução de cada projeto. Considera parcela dos investimentos de obras civis. a) **Empregos diretos**: origem na necessidade direta de novos postos de trabalho no setor em que será alocado o investimento; b) **Empregos indiretos**: origem nos empregos adicionais acrescentados aos outros setores que compõem a cadeia produtiva das atividades desempenhadas pelo setor que recebe o investimento; e c) **Empregos efeito-renda**: origem na transformação da renda dos novos empregados e empresários em consumo, com novos postos como consequência.



## Estimativa de cronograma



## A maior parte dos investimentos programados no PDZ2020 acontecerão nos próximos 5 anos



	Valor Total [R\$]	Ano de obra
<b>Total</b>	<b>9.657.942</b>	
<b>Terminal</b>	<b>7.657.942</b>	
Previstos em Contrato atuais <sup>(1)</sup>	2.472.430	2020 a 2025
STS08A <sup>(1)</sup>	1.196.014	2021 a 2024
STS08 <sup>(1)</sup>	209.618	2021 a 2024
STS14 <sup>(1)</sup>	186.886	2021 a 2023
STS14A <sup>(1)</sup>	192.994	2021 a 2023
SSZ31; SSZ39; SSZ25_F1; TRA <sup>(2)</sup>	3.100.000	2022 a 2025
SSZ25E_Fase2 <sup>(2)</sup>	300.000	2038
<b>Acesso</b>		
Rodo-Ferroviário	2.000.000	2021 - 2026



Av. Cons. Rodrigues Alves, s/nº  
Macuco — Santos/SP — Brasil  
[www.portodesantos.com.br](http://www.portodesantos.com.br)