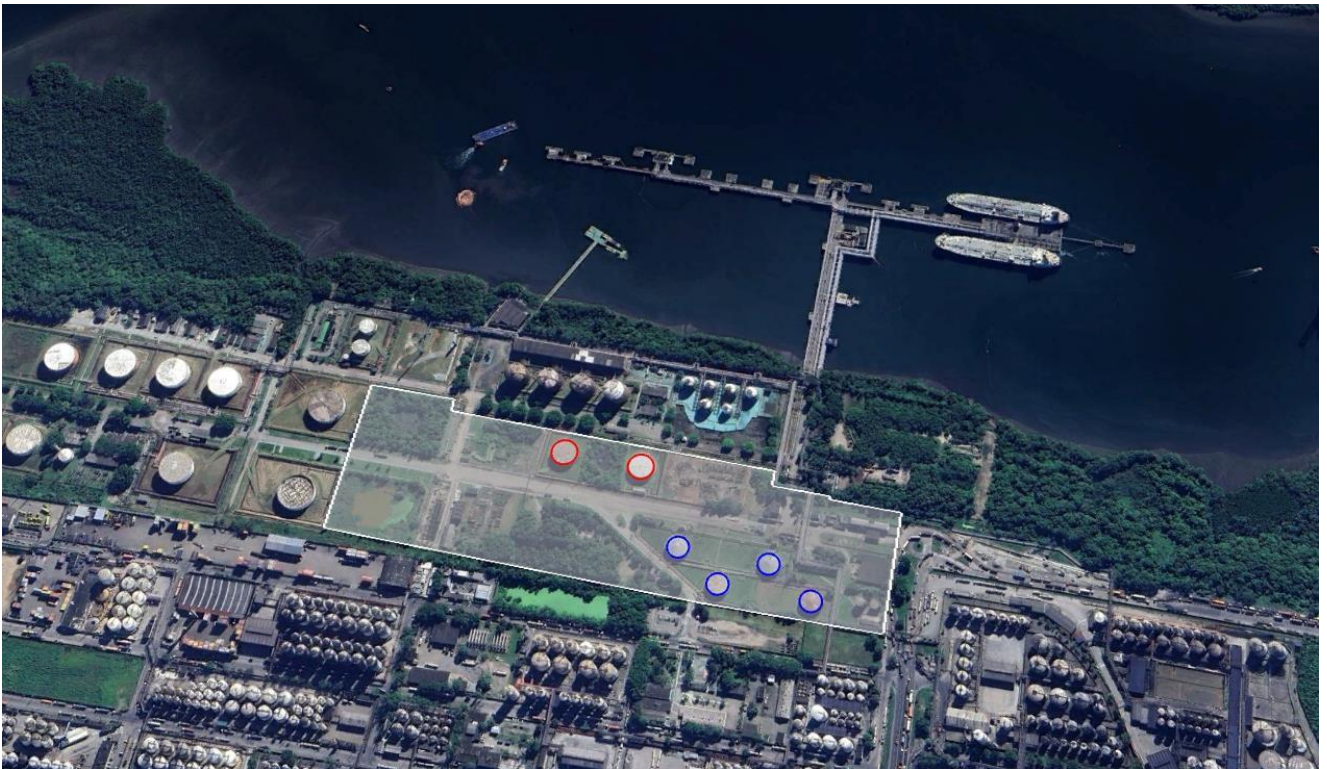


TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS

STS08



SEÇÃO A - APRESENTAÇÃO

Seção A - Apresentação

Sumário

Sumário.....	2
1. Introdução	3
2. O Estudo.....	4
3. Descrição do Complexo Portuário de Santos.....	8
4. Acessos.....	9
4.1. Acesso Rodoviário.....	9
4.1.1. Acesso Ferroviário.....	13
4.1.2. Acesso Aquaviário	16
4.1.3. Acesso Hidroviário	21
4.1.4. Acesso Dutoviário	21
5. Descrição da Área de Arrendamento.....	21

Seção A - Apresentação

1. Introdução

Esta seção aborda informações gerais sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) de instalação portuária destinada à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos, especialmente combustíveis, denominada área **STS08**, localizada na região da Alamoia, no Porto Organizado de Santos.

Os estudos de viabilidade de arrendamentos portuários objetivam a avaliação de empreendimentos e servem de base para abertura de procedimentos licitatórios, no âmbito do planejamento do setor portuário nacional. Em linhas gerais, busca-se identificar a estimativa inicial de valores remuneratórios pela exploração do ativo para abertura de licitação, considerando-se, para tanto, diversas variáveis de ordem jurídica, técnica, operacional, econômica, financeira, contábil, tributária e ambiental.

Desse modo, no presente estudo foram definidos os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento **STS08**, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, com vistas a propiciar remuneração adequada à Autoridade Portuária, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.

É oportuno mencionar que a área de arrendamento **STS08** foi qualificada no Programa de Parceria de Investimentos (PPI) por meio da [Resolução nº 87, de 19/11/2019](#), tendo sido objeto do [Leilão nº 05/2021-ANTAQ – STS08](#), realizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

O presente documento corresponde à atualização dos estudos realizados pela Autoridade Portuária de Santos e pela então Empresa de Planejamento Logístico (EPL), atualmente Infra S/A, em junho de 2020. Naquela ocasião, a modelagem proposta foi considerada pouco atrativa, haja vista a inexistência de interessados em assumir a área do arrendamento nos moldes originalmente propostos, conforme [Comunicado Relevante nº 47/2021](#), do Presidente da Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos Portuários da ANTAQ. Dessa forma, o presente estudo se concentra em revisar os parâmetros que contribuíram para a baixa atratividade do Leilão.

De maneira geral, o processo de atualização desses estudos consiste na revisão das informações e premissas anteriormente adotadas, em especial as seguintes verificações:

- Atualização da situação jurídica e contratual das áreas/instalações a serem licitadas;

Seção A - Apresentação

- Atualização da situação física da área, tais como: dimensão da área, layout, tipo de carga, acessos, inventários de bens existentes, operação etc.;
- Atualização das premissas operacionais do estudo: demanda, preços, custos, investimentos, capacidade, câmbio, impostos, valor de arrendamento, licenciamento ambiental etc.;
- Incorporação de determinações/contribuições de órgãos intervenientes ocorridas nas primeiras rodadas de leilões portuários, tais como: Tribunal de Contas da União (TCU), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) entre outros; e
- Incorporação de normas/regras supervenientes à elaboração original dos estudos.

2. O Estudo

O estudo de viabilidade da área de arrendamento **STS08** está estruturado nas seguintes seções:

- Seção A - Apresentação;
- Seção B - Estudos de Mercado;
- Seção C - Engenharia;
- Seção D - Operacional;
- Seção E - Financeiro; e
- Seção F - Ambiental.

A partir da avaliação de viabilidade baseada em uma multiplicidade de variáveis, é possível obter projeções de comportamento do empreendimento frente ao mercado, possibilitando maior segurança e transparência nas decisões de investimento para os interessados no certame.

A metodologia de avaliação utilizada para precificar os arrendamentos portuários é a do Fluxo de Caixa Descontado (FCD), segundo a qual os fluxos operacionais são projetados para determinado horizonte de tempo, apurando-se dessa estrutura de receitas e despesas a riqueza líquida expressa em moeda atual (presente), por meio da aplicação de taxa de desconto denominada “custo médio ponderado de capital”, do inglês *Weighted Average Capital Cost* (WACC).

Oportuno esclarecer que no caso do estudo de viabilidade **STS08**, a versão originalmente disponibilizada estava referenciada na data-base de junho/2019. Após o processo de atualização, o estudo passa a adotar data-base de **outubro/2023**.

Seção A - Apresentação

Com relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade, cumpre destacar que, atualmente, apenas uma parte da área é explorada de forma precária pela Petrobrás. Desta forma, visando otimizar a exploração dos ativos públicos do Porto Organizado por meio de novo contrato de arrendamento da área, fez-se necessário atualizar o EVTEA correspondente, que subsidiará o procedimento licitatório para a seleção de ente privado com vistas a sua exploração

Diante disso, visando permitir a exploração adequada da área, otimizando os ativos públicos do Porto Organizado, e com a devida segurança jurídica para uma operação eficiente, a atualização dos estudos de viabilidade visando a realização de procedimento licitatório foi necessária e de relevante interesse público.

Diferentemente da versão anterior, o presente estudo não contempla a utilização **do sistema de dutos existente entre a Refinaria Presidente Bernardes de Cubatão (RPBC) e o terminal portuário STS08A, atualmente arrendado à Petrobras**. Portanto, os investimentos relacionados à conexão do **STS08** ao sistema dutoviário foram excluídos em prol da operação **rodoviária** e, potencialmente, **ferroviária**.

Na elaboração do presente estudo, foram observados os dispositivos que regem a elaboração de projetos de exploração de áreas portuárias, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Complexo Portuário de Santos, a seguir especificados.

Tabela 1 - Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em localizadas no Complexo Portuário de Santos.
Fonte: Elaboração própria.

INSTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução ANTAQ nº 85, de 18 de agosto de 2022	Regulamento de elaboração de EVTEA e Manual de análise de EVTEA (Anexo)
Plano Nacional de Logística Portuária - PNL (2019)	Planejamento do setor portuário
Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019)	Planejamento do setor portuário
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto de Santos (2020)	Planejamento do setor portuário
Regulamento de Exploração do Porto de Santos - REPS (2020)	Regulamento do Porto (REP)
Plano Decenal de Expansão de Energia - PDE 2032, da Empresa de Pesquisa Energética - EPE	Planejamento do setor de energia

Seção A - Apresentação

Importante destacar que no Brasil, o abastecimento de combustíveis passou por uma alteração gradual no contexto concorrencial em que o abastecimento de combustíveis ocorre no país, em razão da quebra do monopólio estatal introduzida pela Lei do Petróleo em 1997 - [Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997](#), que permitiu a livre concorrência e abertura do mercado, com importações liberadas e subsídios extintos.

De acordo com dados do setor, a Petrobras ainda detém posição hegemônica no suprimento de derivados no mercado brasileiro, contudo, sua participação vem se reduzindo ao longo dos últimos anos, fazendo com que haja um maior número de agentes no mercado, tornando-o menos concentrado.

Nesse cenário, destaca-se a consolidação de uma política setorial calcada na abertura, desverticalização e promoção da concorrência nos mercados de refino, transporte e distribuição de combustíveis no país. No contexto, por exemplo, foi prevista a alienação de diversas refinarias pela Petrobras¹, conjuntamente com as respectivas infraestruturas de transporte e distribuição associadas.

O mesmo ocorreu para o mercado de gás². Considera-se, por exemplo, a Resolução nº 16/2019 do CNPE, (Revogada pela Resolução CNPE nº 3, de 7 de abril de 2022), que “estabelece diretrizes e aperfeiçoamentos de políticas energéticas voltadas à promoção da livre concorrência no mercado de gás natural”, estabelecendo como princípio deste mercado “a ampliação da concorrência, evitando-se inclusive a formação de monopólios regionais” (art. 1º, II), “restringir situações de transações entre comercializadores e concessionárias de distribuição de gás canalizado que sejam partes relacionadas” (art. 2º, II), consignando que o agente que ocupe posição dominante no setor de gás natural promova “a alienação total das ações que detém, direta ou indiretamente, nas empresas de transporte e distribuição” (art. 3º, I).

No que diz respeito à demanda do mercado de combustíveis, vale ressaltar que o Brasil é o 9º maior produtor de petróleo do mundo, com produção de 2,9 milhões de barris por dia (3,3% do

¹ Formalizada por Termo de Compromisso de Cessação (TCC) celebrado com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), mediante o qual a Petrobras “se compromete a vender oito refinarias de petróleo, incluindo os ativos relacionados a transporte de combustível”, disponível em: https://antigo.mme.gov.br/web/guest/todas-as-noticias/-/asset_publisher/pdAS9lCdBICN/content/cade-e-petrobras-celebram-acordo-para-venda-de-refinarias-de-petrol-1/

² Particularmente considerando-se a política do “Novo Mercado de Gás” e o respectivo TCC celebrado entre Petrobras e o CADE determinando a alienação de importantes ativos relacionadas ao transporte de gás natural.

Seção A - Apresentação

total mundial). Segundo o [Anuário ANP](#) (2022), o Brasil produziu 1,1 bilhões de barris em 2021, sendo 784,4 milhões extraídos do pré-sal (74% do total). No mesmo ano, a produção brasileira de derivados de petróleo foi de 115,8 milhões de m³. Em termos de refino, o Brasil detém a 9º maior capacidade, de 2,3 milhões de barris por dia, 2,3% da capacidade mundial.

Para a movimentação e armazenagem desses produtos, o Brasil dispunha de 126 terminais autorizados pela ANP em 127, sendo 70 terminais aquaviários (com 1.751 tanques) e 57 terminais terrestres (com 595 tanques), totalizando 2.346 tanques. A capacidade nominal de armazenamento foi de cerca de 15,2 milhões de m³, dos quais 5,4 milhões de m³ (35,5% do total) destinados ao petróleo, 9,4 milhões de m³ (62% do total) aos derivados e ao etanol, e 476,7 mil m³ (3,4% do total) ao GLP.

O Complexo Portuário Santista movimentou, em 2022, 11,3 milhões de toneladas de derivados de petróleo, considerando principalmente produtos como óleo diesel, gasolina, óleo combustível e gás liquefeito de petróleo (GLP). Entretanto, há que se enfatizar que as perspectivas do mercado de derivados de petróleo no Brasil apontam para um cenário de aumento das importações, por uma série de fatores, razão pela qual, de acordo com as estimativas dos estudos de demanda para o Porto de Santos, a capacidade para as movimentações de granéis líquidos é deficitária, ensejando ampliação na capacidade portuária para atendimento desse aumento de demanda.

Aliado a esse fato, cabe destacar que a maior parte das movimentações portuárias de combustíveis no Porto de Santos ocorre na região da Alamoá, a qual possuiu, até o momento, poucas condições de expansão de capacidade. A área correspondente a parte do arrendamento **STS08** está em operação, porém em situação contratual limitada ao Plano de Transição Operacional (PTO), em razão da previsão editalícia no âmbito do arrendamento STS08A, no qual a PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. - PETROBRAS sagrou-se vencedora.

Nesse sentido, a abertura de licitação para a seleção de interessados para exploração da área de arrendamento **STS08** mostra-se urgente e de relevante interesse público, na medida em que busca garantir o abastecimento nacional e regional – dada a posição estratégica do ativo em questão – promovendo, ainda, a maximização da utilização dos ativos públicos, com remuneração adequada aos níveis de mercado.

Seção A - Apresentação

3. Descrição do Complexo Portuário de Santos

O Porto de Santos está localizado nas cidades de Santos, Guarujá e Cubatão, no Estado de São Paulo, ao longo de um estuário limitado por esses municípios, que entra por cerca de 2 km do Oceano Atlântico. Suas instalações se estendem pela Margem Direita (Santos) desde a Ponta da Praia até a Alamoia e pela Margem Esquerda (Guarujá e Área continental de Santos) desde a Ilha de Barnabé até a embocadura do Rio Santo Amaro, sendo que o município de Cubatão e seu entorno imediato abrigam dois dos TUPs. A **Figura 1** indica a localização do Porto de Santos, destacando a área do Porto Organizado.

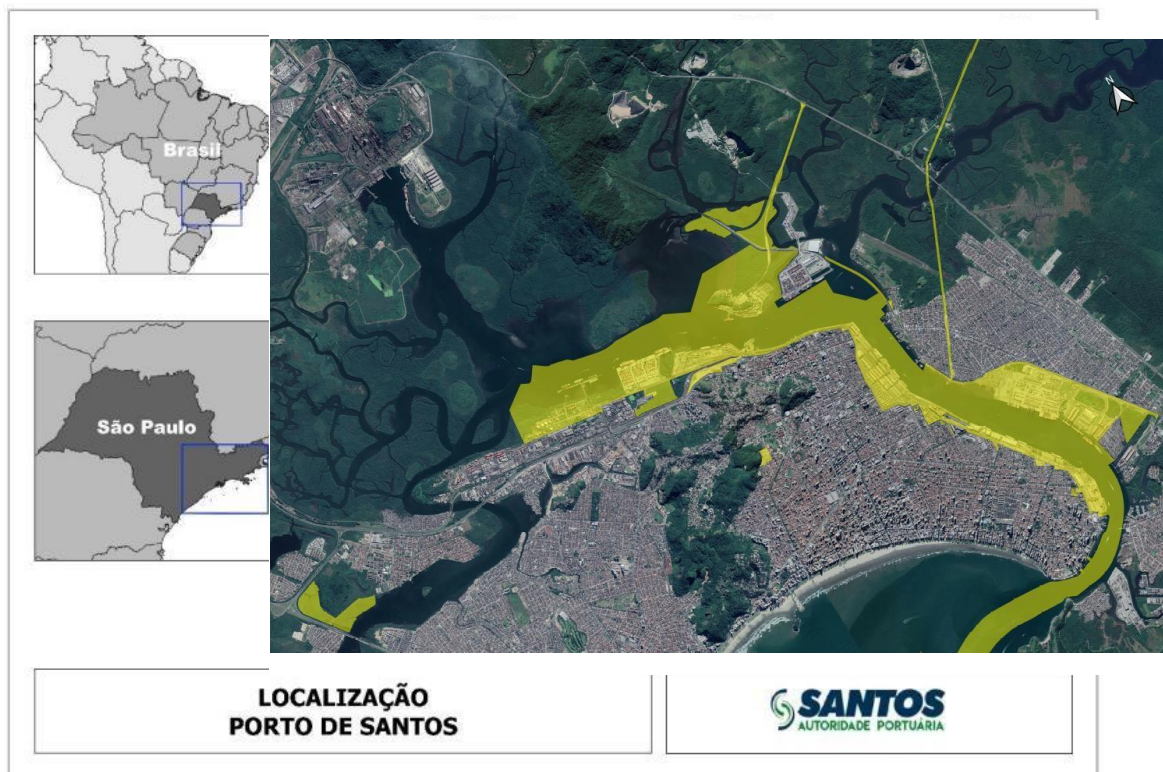


Figura 1 - Localização do Porto Organizado de Santos. Adaptado do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - PDZ (2020).

O Complexo Portuário de Santos é composto pelo Porto Organizado de Santos (**Figura 1**), administrado pela Autoridade Portuária de Santos (APS), e por sete terminais de uso privado (TUPs), representados na **Figura 2**.

- DP World Santos;
- Sucocítrico Cutrale;

Seção A - Apresentação

- Dow Brasil Sudeste (Terminal Marítimo Dow);
- Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (TIPLAM);
- Terminal Marítimo Privativo de Cubatão (TMPC) da Usiminas;
- Saipem (Base Logística de Dutos); e
- Terminal de Regaseificação de GNL de São Paulo (TRSP)



Figura 2 - Localização dos TUPs no Complexo Portuário.

A área de influência do Porto de Santos (primária e secundária) abrange toda a região Sudeste, Sul e grande parte do Centro-Oeste, movimentando ainda, cargas em trânsito para Bolívia, Paraguai e Chile, devido não só à sua localização, como também à expressiva malha de acessos ao porto, constituída por todos os modais de transportes, inclusive o aéreo.

4. Acessos

4.1. Acesso Rodoviário

O Complexo Portuário de Santos tem como principais vias rodoviárias de conexão com sua hinterlândia a SP-021, a SP-150 (BR-050) e a SP-160, conhecidas respectivamente, nos trechos de maior relevância para o estudo, como Rodoanel Mário Covas (trechos sul e leste), Rod. Anchieta e Rod. dos Imigrantes. Além das vias supracitadas, encontra-se a SP-055 (BR-101), denominada Rod. Pe. Manoel da Nóbrega, no trecho oeste, e Rod. Dr. Manoel Hyppolito Rego, no trecho leste.

Seção A - Apresentação

Uma parte importante desse sistema é operada por empresas concessionárias que cobram pedágios em diversos pontos das rodovias. A Ecovias é responsável pelo sistema Anchieta-Imigrantes, a CCR administra as rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Dutra, Castello Branco, Raposo Tavares e o trecho oeste do Rodoanel, a OHL administra a Fernão Dias e a Régis Bittencourt, a SP SERRA (grupo Via Appia) administra o Rodoanel Norte e Concessionária Tamoios administra a Nova Tamoios, enquanto o DER-SP administra as outras vias. A **Figura 3** apresenta os acessos rodoviários ao Porto de Santos.



Figura 3 - Visão geral da malha rodoviária - acesso ao Porto de Santos. Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019).

Detalhamento do Acesso rodoviário na Alamoia³

Após o Viaduto Dr. Paulo Bonavides, uma conversão simples à direita dá acesso à Av. Eng. Augusto Barata, segmento conhecido como “Retão da Alamoia”, onde se situa o terminal atualmente arrendado à empresa Brasil Terminais Portuários (BTP). Do outro lado, ao realizar a conversão à

³ Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos 2019

Seção A - Apresentação

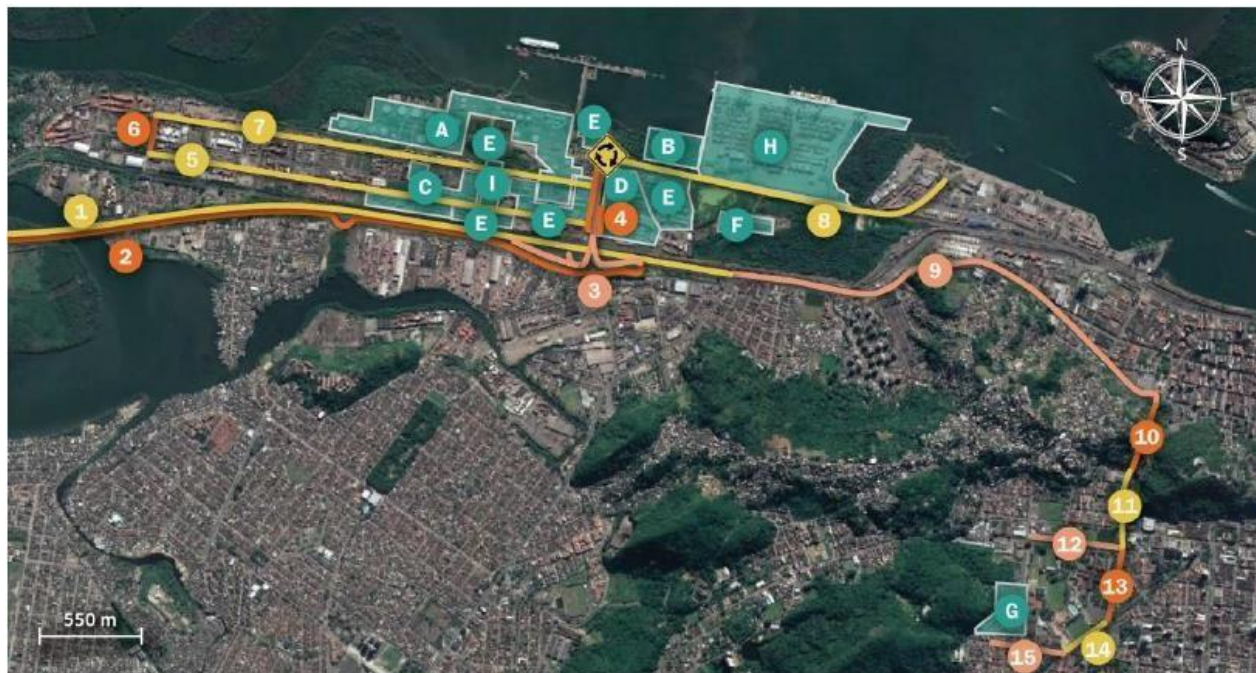
esquerda após o referido viaduto, seguido de retorno na rotatória à frente, chega-se à Rua Augusto Scaraboto (paralela ao viaduto), que permite o acesso às porções oeste e leste da região da Alamoia.

A porção oeste é composta pela área atualmente arrendada à Petrobras S/A (STS08A), no Porto Organizado, e pelas áreas dos terminais retroportuários da Ultracargo, Vopak e Granel, os quais possuem contratos de passagem firmados com a APS. O acesso a estes e a outros terminais retroportuários existentes na porção oeste ocorre por meio da Av. Vereador Alfredo das Neves, via que compõe um sistema binário com a Rua Dr. Albert Schweitzer, sendo a Rua José Pinto Blandi a interligação entre essas duas vias.

O acesso à porção leste da Alamoia, constituída por áreas pertencentes à Stolthaven, Ultracargo e Ultragaz, ocorre ainda na descida do Viaduto Dr. Paulo Bonavides, neste caso fazendo a curva à direita, pela rua também denominada Augusto Scaraboto.

Tais acessos são ilustrados na **Figura 4** e **Figura 5**.

Seção A - Apresentação



LEGENDA

Via de acesso terrestre

- | | | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Rod. Anchieta | 4. Rua Augusto Scaraboto | 7. Rua Dr. Alberto Schewedtzer | 10. Túnel Rubens Ferreira Martins |
| 2. Av. Marginal Direita Anchieta | 5. Av. Vereador Alfredo das Neves | 8. Av. Eng. Augusto Barata | 11. Av. Dr. Waldemar Leão |
| 3. Viaduto Paulo Bonavides | 6. Rua José Pinto Blandi | 9. Av. Pres. Getúlio Dorneles Vargas | 12. Av. Francisco Manoel |



- | | | | | |
|-----------|---------------|---------------|---------------|-------------|
| Rotatória | Terminal | E. Ultracargo | G. Transbrasa | I. Liquigás |
| | A. Transpetro | F. Ultragaz | H. BTP | |
| | B. Norfolk | D. Stolthaven | | |

Figura 4 - Vias do entorno portuário situadas na região da Alamoia e do bairro Jabaquara. Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019).



Figura 5 - Vias de acesso na região da Alamoia. Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019).

Seção A - Apresentação

4.1.1. Acesso Ferroviário

O acesso ferroviário ao Porto de Santos é composto pelas malhas operadas pelas concessionárias Rumo S.A., MRS Logística S.A., e Ferrovia Centro Atlântica S.A (FCA), enquanto que dentro dos limites do Porto Organizado, a Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS) é operada no âmbito um contrato de cessão⁴ firmado entre a APS e estas três operadoras ferroviárias.



Figura 6 - Acessos ferroviários ao Porto de Santos. Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019).

⁴ CONTRATO DIPRE/01.2022 - Contrato de Cessão para gestão, operação, manutenção e expansão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), com previsão de realização de investimentos para movimentação de cargas pelo Porto de Santos.

Seção A - Apresentação

A MRS opera com bitola de 1,60m e utiliza cremalheira para transposição da Serra do Mar, ao passo que a RUMO opera vias com bitola mista e utiliza sistema de simples aderência na descida da serra. Dentro do Porto Organizado, a FIPS opera com bitola mista.



Figura 7 - Malha férrea operada pela FIPS inserida no Complexo Portuário de Santos. Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos, adaptado (2019).

A gestão do sistema ferroviário é bastante complexa devido a diversos fatores, destacando-se as distâncias curtas que exigem desmembramento e recomposição de composições, diversos operadores, tráfego de interferência intenso na via etc. A tabela a seguir detalha as capacidades informadas pelas empresas concessionárias para o exercício de 2018.

Seção A - Apresentação

Tabela 2 - Capacidades dos acessos ferroviários ao porto de Santos.

TRECHO	CONCESSIONÁRIA	PARES DE TRENS P/DIA ⁵
Paratinga-Perequê	RUMO (Malha Paulista)	28
Perequê - Areais	MRS	22
Arais- Piaçaguera	MRS	13
Piaçaguera-Conceiçãozinha	MRS	10
Perequê- Cubatão	MRS	18
Cubatão – Santos (Valongo)	MRS	20

A política pública desenhada para o enfrentamento dos potenciais gargalos logísticos do país envolve a expansão e modernização do modal ferroviário como alternativa privilegiada para o escoamento de mercadorias pelo território nacional, o que se observa, entre outros, (i) pela previsão de novos investimentos nas malhas que acessam o Porto de Santos, (ii) pela subconcessão de trecho da Ferrovia Norte-Sul, (iii) pela implantação do Ferroanel Norte, e (iv) pelos esforços de viabilização do modelo de autorização para “shortlines” ferroviárias.

Somados os investimentos acima descritos, as projeções indicam a expansão da demanda pelo Sistema Ferroviário do Porto de Santos de, atualmente, cerca de 50 milhões de toneladas/ano para cerca de 130 milhões de toneladas/ano no prazo de 5 a 10 anos⁶. Incrementos dessa magnitude fazem parte do plano de investimentos previstos no contrato de cessão da FIPS.

Importante observar que, apesar de não constar na modelagem, existe a possibilidade de, analogamente aos terminais retroportuários de líquidos da região da Alamoia, o terminal implantar e explorar o modal ferroviário para o atendimento às suas cargas. De fato, no 4º trimestre de 2023, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) celebrou Contrato de Adesão com três das quatro empresas retroportuárias⁷ de líquidos da Alamoia outorgando-as, mediante autorização, a construção e exploração de ramal ferroviário, conforme ilustrado na **Figura 8**.

⁵ Foram utilizadas as capacidades mais restritivas observadas quando mais de um subtrecho compõe o trecho.

⁶ Disponível em: <https://www.gov.br/casacivil/pt-br/assuntos/noticias/2022/dezembro/minfra-assina-contrato-e-garante-investimentos-de-r-891-milhoes-na-ferrovia-interna-do-porto-de-santos>

⁷ Granel Química, Vopak e Ultracargo.

Seção A - Apresentação



Figura 8 - Ramal ferroviário para atendimento dos terminais retroportuários da Alamoia (em vermelho).

4.1.2. Acesso Aquaviário

O canal de acesso ao Porto de Santos possui extensão total de cerca de 30km, sendo composto pelo Canal de Navegação do Porto Organizado, com 25km, e pelo Canal de Piaçaguera, um trecho privado com 5km de extensão que dá acesso aos TUPs Usiminas e TIPLAM. Na área do Porto Organizado, o canal possui largura média de 220m.

Seção A - Apresentação



Figura 9 - Canal de acesso do Porto de Santos. Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019).

A Tabela 3 apresenta as informações operacionais⁸ relacionadas ao canal de acesso.

Tabela 3 - Canal de acesso - Especificações técnicas. Fontes: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019) - e APS.

LOCALIZAÇÃO	INÍCIO	FIM	PREAMAR (M)	BAIXA-MAR (M)	DATA DA HOMOLOGAÇÃO
Trecho I	Barra	Entrepasto de pesca	14,5	13,5	julho/2018
Trecho II	Entrepasto de pesca	Torre grande	14,5	13,5	julho/2018
Trecho III	Torre grande	Armazém 6	14,5	13,5	julho/2018
Trecho IV	Armazém 6	Terminal da Alamoia	14,5	13,5	julho/2018
	Terminal da Alamoia	Final do trecho IV	13,7	12,7	setembro/2018
Canal de Piaçaguera	Boia nº 1	Terminal da Usiminas	13,2	12,1	julho/2018

⁸ Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacionais/operacoes-portuarias/calados-operacionais-dos-bercos-de-atracacao>

Seção A - Apresentação

A Figura 10 ilustra o trecho IV do canal, localizado defronte aos terminais da Alamoia.



Figura 10 - Trecho IV e Canal de Piaçaguera. Fontes: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019).

De acordo com a Portaria nº 100/2023 CPSP de 22 de novembro de 2023⁹, a velocidade máxima permitida é limitada a 9 nós ao longo do acesso ao Complexo Portuário de Santos, podendo ser reduzida em alguns trechos por questões de segurança.

Com relação aos fundeadouros do Complexo Portuário de Santos, Santos dispõe de seis fundeadouros numerados de 1 a 6¹⁰, conforme ilustração a seguir.

⁹ Portarias da Capitania dos Portos: <https://www.marinha.mil.br/cpsp/portaria>.

¹⁰ Carta Náutica Nº 1711 (Fonte: Marinha do Brasil).

Seção A - Apresentação

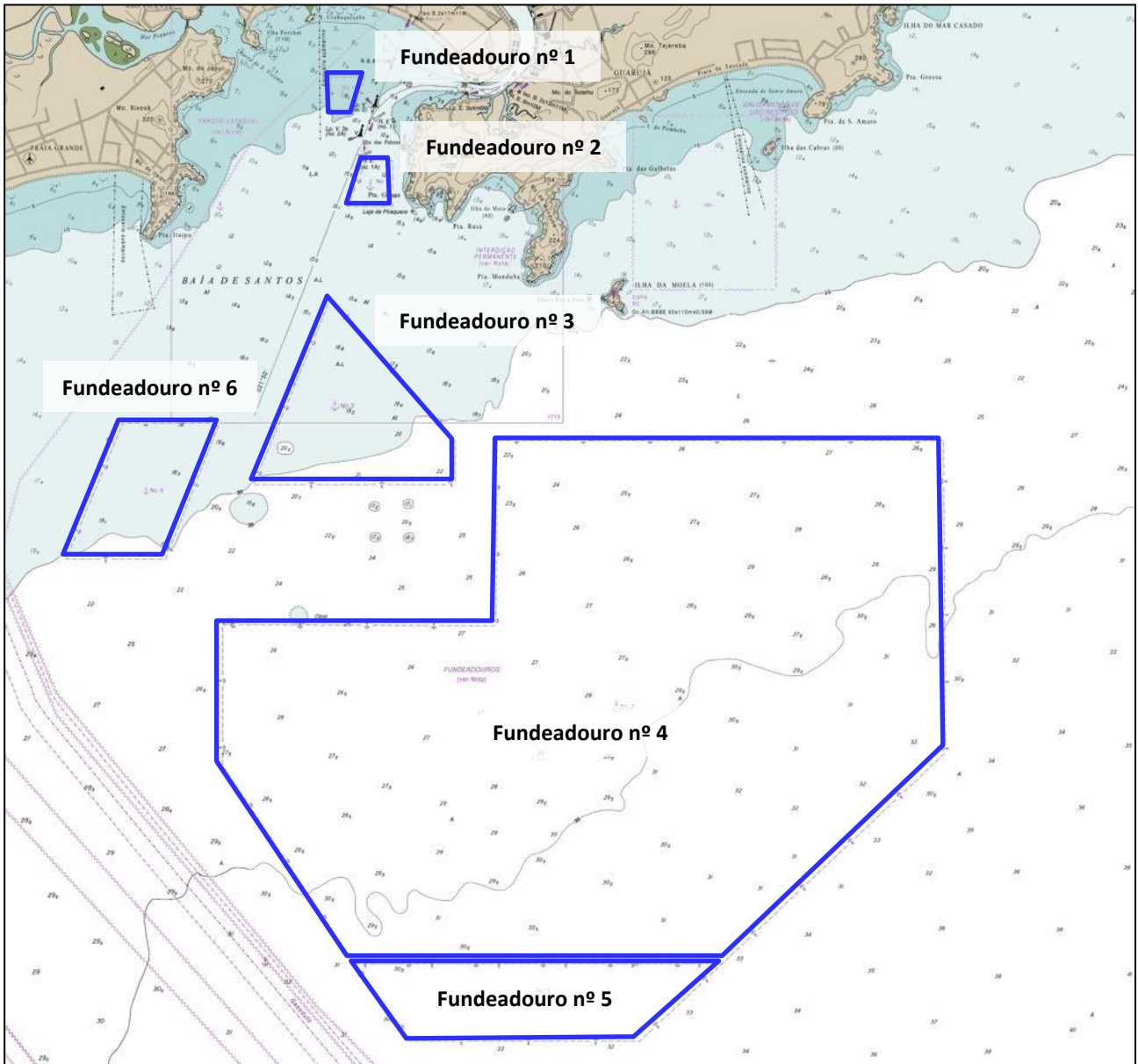


Figura 11 - Fundeadouros do Complexo Portuário de Santos. Fonte: APS.

O Complexo Portuário conta com equipamentos modernos e de alta qualidade, coordenados pelo Centro de Coordenação, Comunicações e Operações de Tráfego (C3OT), que operará com o Vessel Traffic Management Information System (VTMIS), sendo esse um sistema constituído por câmeras estrategicamente situadas ao longo do acesso aquaviário, equipamentos meteorológicos e oceanográficos de última geração para a medição da altura e do período das ondas, da direção e intensidade das correntes marinhas e de vento, e da variação da altura de maré e visibilidade. Esses

Seção A - Apresentação

equipamentos permitirão o monitoramento, em tempo real, de todo o canal navegável do Porto, sendo eles constituídos de quatro estações remotas e um centro de controle.

Em relação à infraestrutura de acostagem disponível no trecho de cais da Alamoia, há um píer com formato em T, com quatro berços principais: AL 01, AL 02, AL 03 e AL 04. O píer possui diversos dolphins para amarração de navios e pontos de operação junto aos berços. A tabela a seguir apresenta as características dos berços do trecho de cais da Alamoia.

Tabela 4 – Características dos berços do Terminal da Alamoia.

Berço	Comprimento (m)	Profundidade de projeto (m)	Calado operacional (m)		Destinação operacional
			Baixa-mar	Preamar	
AL 01	307	12,7	12,1	12,2	Derivados de petróleo
AL 02	307	12,7	12,4	12,7	Derivados de petróleo
AL 03	272	12,7	12,4	12,7	Produtos químicos/Derivados
AL 04	272	11,7	11,4	11,7	Produtos químicos/Derivados

Fonte: Autoridade Portuária de Santos (2023).

A profundidade de projeto refere-se à profundidade média esperada na concepção de um berço. Já o calado operacional diz respeito à distância da superfície aquática até a quilha do navio no momento em que será realizada a operação. Na Tabela 4 – Características dos berços do Terminal da Alamoia, estão disponíveis os valores de calado operacional na preamar, ou maré alta, e na baixa-mar, ou maré baixa.

Atualmente, todos os players que acessam os berços AL 02, 03 e 04 possuem preferência de atracação prevista contratualmente de modo que, na prática, é respeitada a ordem de chegada das embarcações. No que diz respeito à operação no Berço AL 01, há previsão contratual para as movimentações da Petrobras. Ademais, atualmente, é a única empresa que atualmente possui dutovias com acesso às instalações do local.

Relevante destacar que é prevista a construção de novo píer na Região da Alamoia, a cargo da arrendatária da área de arrendamento STS08A (Petrobras), conforme obrigações contratuais previstas. Esse novo píer, será de uso exclusivo da arrendatária responsável pela obra.

Maiores informações sobre o Complexo Portuário de Santos podem ser obtidas no Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019) e no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Santos (2020).

Seção A - Apresentação

4.1.3. Acesso Hidroviário

Em função da topografia de sua região de influência (ou hinterlândia), Santos não possui uma via de acesso fluvial. As cargas originadas nas regiões sudeste e centro-oeste, e escoadas pela hidrovia Tietê-Paraná, demandam a realização de transbordo em terminais localizados em Pederneiras (para ferrovia) ou Anhembi (rodovia). Destes pontos em diante, as cargas seguem até Santos por vias terrestres.

4.1.4. Acesso Dutoviário

O Complexo Portuário de Santos possui dutovias que ligam as cidades de Santos (RPBC, em Cubatão), Capuava (Refinaria RECAP e polo petroquímico) e Paulínia (Refinaria REPLAN, a maior da Petrobras, e polo petroquímico).

Atualmente, o modal dutoviário é utilizado somente na movimentação de derivados de petróleo, respondendo por cerca de 5% da movimentação total do porto¹¹.

Na configuração atual, as áreas do terminal **STS08** possuem tanques interligados ao sistema de dutos da rede da Petrobras. A partir do arrendamento da área, as ligações poderão ser negociadas diretamente pelo arrendatário, entretanto, isso não configura obrigação contratual para ambas as partes.

5. Descrição da Área de Arrendamento

A área a que se refere este estudo de viabilidade, denominada **STS08**, está localizada na região da Alamoia, na margem direita do Porto de Santos, sob jurisdição da APS, vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR).

¹¹ Na margem direita, também são realizados embarques de sucos de origem vegetal a partir dos dutos do terminal retroportuário operado pela Citrosuco, localizado na região do Macuco. Neste caso, o transporte via dutos é realizado somente entre o terminal retroportuário e o berço de atracação, a uma distância de cerca de 400m. Em outras palavras, toda a carga chega ao porto em caminhões, sendo transferida para tanques, e na sequência bombeada via dutos para os navios.

Seção A - Apresentação

A superfície total da área definitiva é de 152.324 m², com conexão dutoviária para a RPBC e o Terminal de Cubatão, por meio do qual se conecta com as refinarias existentes no Estado de São Paulo, e conexão também dutoviária com o píer público da Alamoá.

As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento **STS08** envolvem recepção/expedição, armazenagem e movimentação portuária (de/para navios) de derivados de petróleo. Para maiores informações, consultar Seção B - Estudo de Mercado e Seção D - Operacional.

Atualmente, a área possui 6 tanques destinados ao armazenamento de graneis líquidos, dos quais 4 configuram bens reversíveis ao arrendamento. Esses ativos existentes serão disponibilizados ao **STS08**. Para maiores detalhes, consultar Seção B - Estudos de Mercado e Seção C - Engenharia.

Com a divisão da área, atualmente ocupada pela Petrobras, em dois terminais distintos, resultando nas áreas de arrendamento **STS08** e STS08A, faz-se imprescindível a definição de regras que regulem, pelo prazo necessário às respectivas adaptações, (i) a exploração contratualmente regular das áreas e ativos existentes, e (ii) o condomínio da infraestrutura de serviços gerais (*utilities*) disponíveis à área.

Como referido, a área de superfície do arrendamento é de 152.324 m², possuindo conexões com dutovias, rodovias e com o píer da Alamoá, conforme ilustrado na Figura 12. O acesso ao terminal se dá por uma estrada que o liga à Rua Dr. Albert Schweitzer.

Seção A - Apresentação



Figura 12 - Área de arrendamento STS08. Fonte: Elaboração própria

Para maiores informações, a Seção C - Engenharia detalha as premissas consideradas para a futura recomposição do terminal pelo vencedor da licitação.