
Seção A – Apresentação

Sumário

1.	INTRODUÇÃO	2
2.	ESTUDO	3
3.	DESCRIÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE SANTOS	5
3.1.	LOCALIZAÇÃO	5
3.2.	ACESSOS.....	6
3.2.1.	Acesso Rodoviário.....	6
3.2.2.	Acesso Ferroviário	8
3.2.3.	Acesso Aquaviário.....	10
3.2.4.	Bacia de Evolução.....	13
3.2.5.	Áreas de Fundeio	15
3.2.6.	Acesso Hidroviário	16
3.2.7.	Acesso Dutoviário	16
4	DESCRIÇÃO DA ÁREA DE ARRENDAMENTO	16

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 e armazenagem de carga containerizada e carga geral, em área localizada no Porto de Santos, município de Santos-SP, denominada área de arrendamento **TECON Santos 10** no âmbito do planejamento do Governo Federal.

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 Governo Federal. 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 **TECON Santos 10**, 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. O estudo foi elaborado originalmente pela Autoridade Portuária de Santos, por sua própria área técnica, seguindo os modelos já consagrados de estudos desenvolvidos pela Infra S.A.

Por meio do Ofício nº 144/2019/DNOP-SNPTA/SNPTA de 22/10/2019 a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários encaminhou à Empresa de Planejamento e Logística-EPL, agora em diante denominada Infra S.A., o estudo para análise da documentação e realização dos ajustes e atualizações necessários.

Após um amplo período de análises e discussões técnicas entre o Ministério de Portos e Aeroportos, Casa Civil e a Autoridade Portuária de Santos, a Secretaria Nacional de Portos encaminhou o Ofício nº 451/2024/SNP-MPOR de 11/10/2024, com as novas diretrizes e premissas para atualização do estudo, assim como renomear o projeto STS10 para “**TECON Santos 10**”.

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;
- Atualização da situação atual 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: 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.

Seção A – Apresentação

Oportuno mencionar que o terminal **TECON Santos 10** foi selecionado como área prioritária no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários – PAP do Governo Federal lançado em 2013.

2. Estudo

O estudo de viabilidade da área de arrendamento **TECON Santos 10** está estruturado em seções, conforme explicitado a seguir:

- 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 of Coast* – WACC.

O estudo original tinha como data-base **setembro/2021**. Posteriormente com as novas premissas e diretrizes do Ofício nº 451/2024/SNP-MPOR de 11/10/2024 o estudo passa a adotar a data base de **julho/2024**. O prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 25 anos, com início da vigência previsto para o ano de 2026 e término em 2050.

Com relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento **TECON Santos 10**, cumpre destacar que as atividades a serem realizadas na área visam atender a movimentação e armazenagem de cargas containerizadas e carga geral com o objetivo de ampliar a oferta de serviços portuários para a hinterlândia de Santos promovendo a competição e a modicidade dos preços, buscando maior disponibilidade e qualidade dos serviços. Destaca-se também a necessidade de investimentos que garantam o aumento da capacidade de movimentação de cargas a fim de garantir o atendimento a crescente demanda no Complexo Portuário de Santos.

Nesse sentido, a elaboração de estudos de viabilidade visando à abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento **TECON Santos 10** mostra-se 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

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.

INTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	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
Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Santos (2020);	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração do Porto de Santos-REPS (2020);	Planejamento setorial
Poligonal do Porto de Santos (2022)	Planejamento setorial

Tabela 1 - Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em Portos Organizados.

Fonte: Elaboração própria.



Figura 1 – Poligonal do Porto Organizado de Santos.

Fonte: Autoridade Portuária (2022).

O transporte de mercadorias por meio de contêineres caracteriza-se por ser amplamente utilizado no transporte de produtos industrializados, de alto valor agregado. Acerca da demanda por esse tipo de carga, ressalta-se que o principal determinante de seu crescimento está relacionado à elevação da renda das regiões e países compradores, bem como questões relativas à oferta de serviços por partes dos terminais portuários.

Seção A – Apresentação

Santos apresenta-se como o maior Complexo Portuário brasileiro na movimentação de cargas containerizadas com 4,78 milhões de TEU em 2023. Nesse mesmo ano, essa natureza de carga representou 27,72% do total movimentado no complexo. Nesse sentido, destaca-se a proximidade de Santos com os maiores centros consumidores e produtores de produtos industrializados, os quais, juntamente com seus insumos, se constituem como o principal tipo de mercadoria transportada em contêineres.

A movimentação de cargas containerizadas no Complexo ocorre nos terminais Tecon (Santos Brasil), Brasil Terminal Portuário (BTP), Cais do Saboó e no TUP DP World Santos. A presença desses terminais confere ao Complexo Portuário de Santos uma intensa conectividade com diversos países e portos brasileiros, por meio dos serviços de navegação dos principais armadores internacionais.

Com relação a carga geral no Complexo de Santos, em 2023 essa natureza de carga representou 5,2% do total movimentado pelo Complexo. Dentre os principais produtos movimentados desse perfil de carga, tem-se celulose (3,8%), produtos siderúrgicos (0,6%), veículos (0,3%) e carga de projeto (0,2%).

Nesse sentido, importante destacar que a celulose atualmente conta com cluster de terminais especializados na região do Macuco e no terminal da DPW. Quanto aos produtos siderúrgicos, esses são atendidos majoritariamente no Terminal Marítimo Privado de Cubatão – TMPC. Os veículos, a movimentação principal ocorre no terminal especializado da margem esquerda, o Terminal de Veículos de Santos – TEV, da ordem de 80%, e o restante ocorre no atual cais da Ecoporto. Por fim, as cargas de projeto, que compreendem principalmente reatores, caldeiras e máquinas, tiveram em 2023 a movimentação portuária distribuída entre cais da Santos Brasil (39%), cais do TEV (27%), cais da BTP (19%), cais da Ecoporto (14%) e cais do Saboó (1%).

3. Descrição do Complexo Portuário de Santos

O Complexo Portuário de Santos é composto pelo Porto Organizado de Santos, administrado pela Autoridade Portuária de Santos, e por seis terminais de uso privado:

- » TUP DP World Santos;
- » TUP Sucocítrico Cutrale;
- » TUP Dow Brasil Sudeste (Terminal Marítimo Dow);
- » Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (Tiplam);
- » Terminal Marítimo Privativo de Cubatão (TMPC) da Usiminas; e
- » Saipem (Base Logística de Dutos).

3.1. Localização

O Complexo Portuário de Santos está localizado nas cidades de Santos e Guarujá, no Estado de São Paulo, ao longo de um estuário limitado por esses dois municípios, que entra por cerca de 2 km do Oceano Atlântico. Suas instalações se estendem na Margem Direita (Santos) desde a Ponta da Praia até a Alamoia e na Margem Esquerda (majoritariamente, Guarujá) desde a Ilha de Barnabé até a embocadura do Rio Santo Amaro. Além disso, o município de Cubatão também abriga algumas instalações portuárias. A Figura 1 indica a localização das instalações portuárias do Complexo.

Seção A – Apresentação

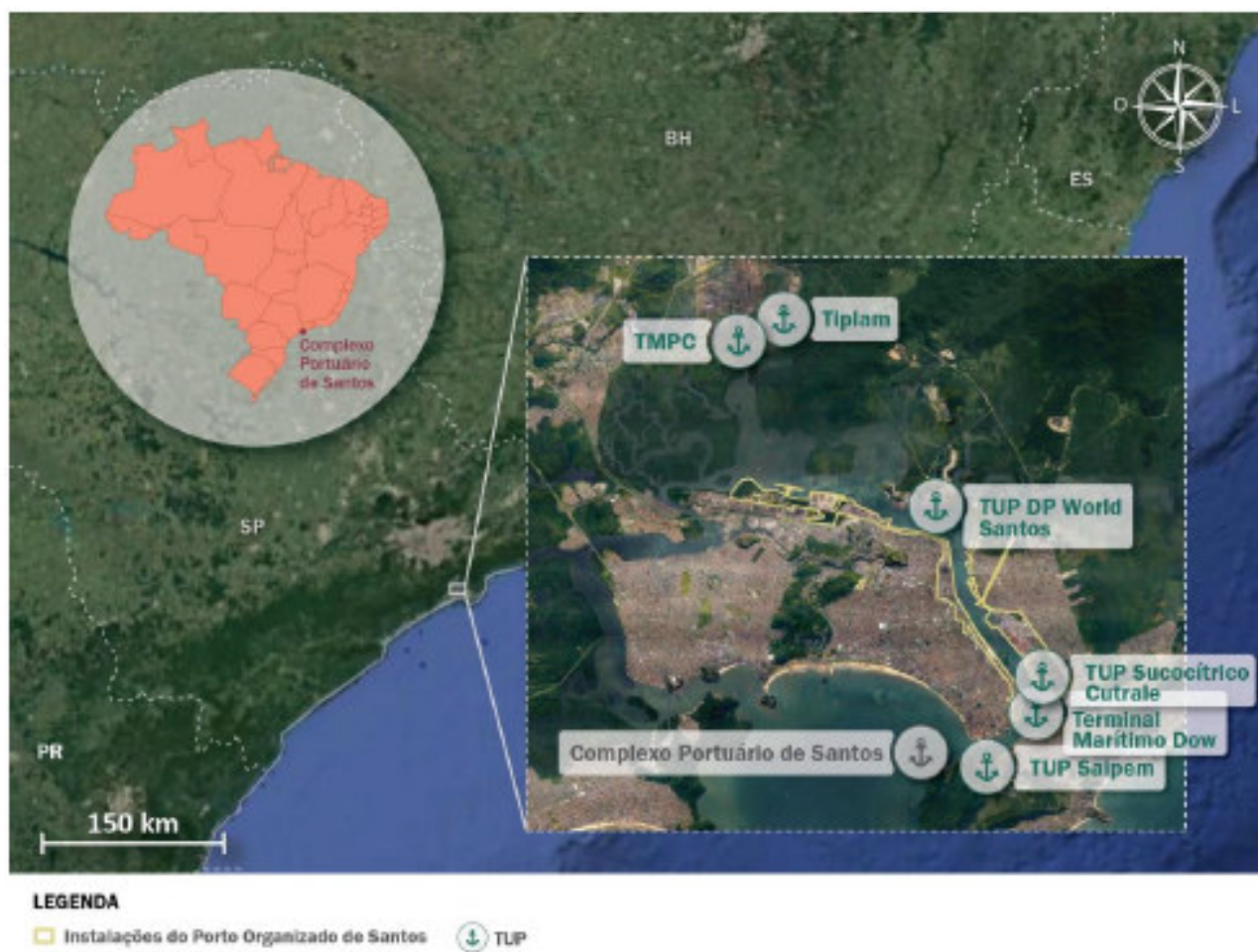


Figura 2 - Localização do Complexo Portuário de Santos.
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos – 2019.

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, a expressiva malha de acessos ao porto, constituída por todos os modais de transportes, inclusive o aéreo.

3.2. Acessos

3.2.1. 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 Hypolito Rego, no trecho leste.

Há a expectativa da entrega da terceira pista da rodovia dos Imigrantes aconteça em meados de 2030, segundo informações do Governo de São Paulo. O projeto da terceira pista, que liga o Planalto à região da

Seção A – Apresentação

Baixada Santista, deverá impactar positivamente a região Portuária. A Ecovias está elaborando os estudos que considera o plano de expansão existente do Porto de Santos.

A figura a seguir apresenta os acessos rodoviários ao Porto de Santos.

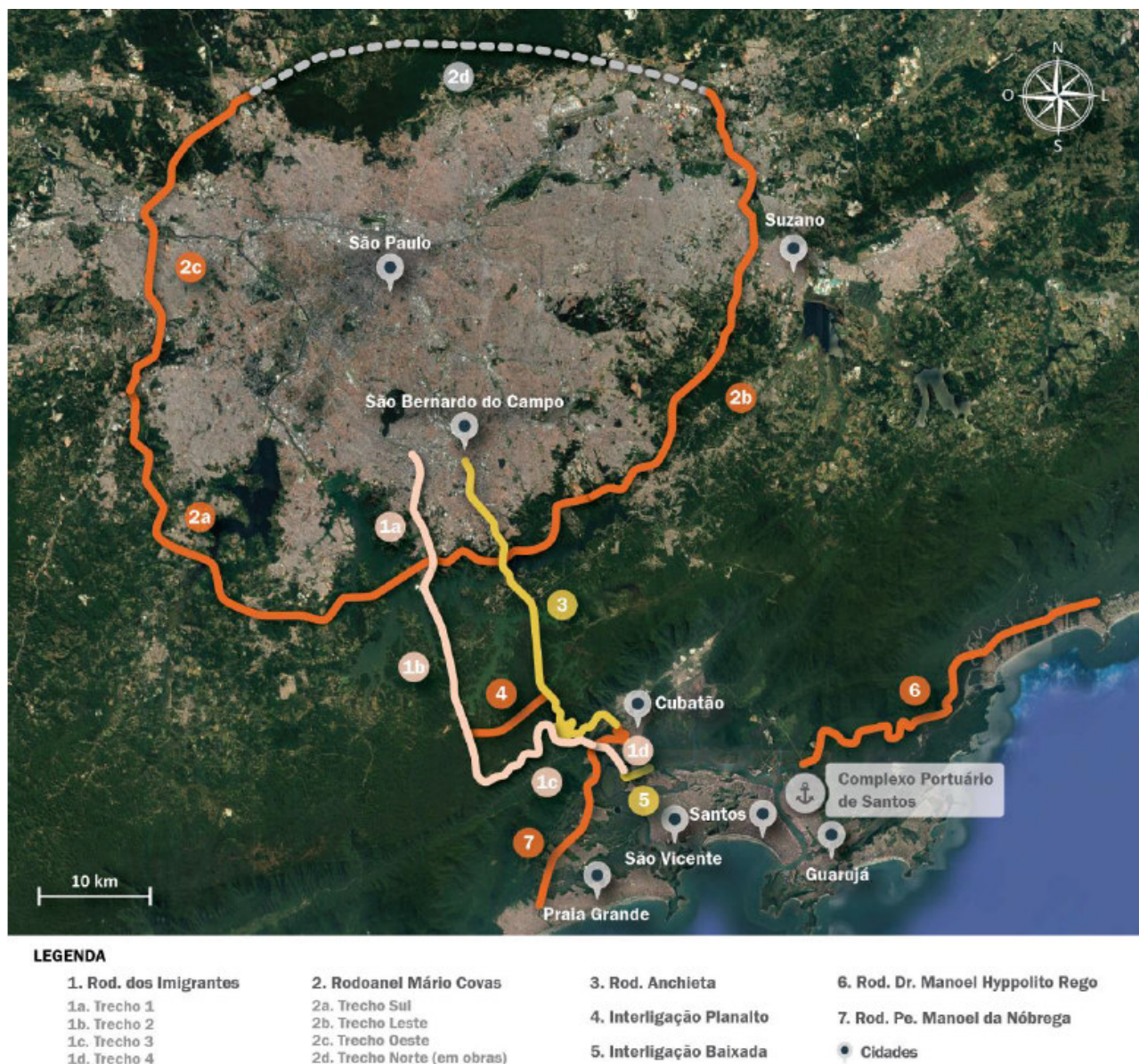


Figura 3 - Visão geral da malha rodoviária – acesso ao Porto de Santos.

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos – 2019.

Detalhamento do Acesso rodoviário no Saboó

Após passar pela região da Alamoia, os veículos com destino às instalações da região do Saboó seguem pela Av. Eng. Augusto Barata que se estende até o Cais do Saboó e as áreas arrendadas às empresas Termares, Ecoporto (Pátios 2 e 3), TMV e Rodrimar. Os veículos com destino às demais regiões utilizam o Trecho

Seção A – Apresentação

Rodoviário Provisório do Saboó localizado paralelamente à Av. Eng. Augusto Barata, entre o Pátio 2 do Ecoporto e a área de armazenagem da Libra Logística, conhecida como Teval.

As duas vias citadas prolongam-se até o encontro com a Av. Eng. Antônio Alves Freire, que em seguida constitui-se como Rua Antônio Prado, via esta que dá acesso ao Pátio 1 do Terminal Ecoporto e ao Teval. Tais acessos são ilustrados na Figura 4.



Figura 4 - Vias do entorno portuário situadas na região do Saboó, Valongo e Paquetá.
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos – 2019.

O Governo do Estado de São Paulo, por meio da pasta de Parcerias em Investimentos, autorizou à concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), a Ecovias, a começar os estudos para elaboração do projeto executivo de obras viárias, que trarão melhorias aos acessos terrestres do Porto de Santos. Nesse sentido estão previstos projetos para 3ª pista da Rodovia dos Imigrantes, 2ª entrada da margem direita de Santos e viaduto de saída do bairro Alemoa. A Seção C – Engenharia, informa mais detalhes a respeito desses projetos.

3.2.2. Acesso Ferroviário

O Sistema ferroviário que serve o Porto de Santos é composto por duas ligações entre o Planalto e a Baixada Santista. A Rumo Malha Paulista S.A. utiliza um sistema de simples aderência em bitola mista (1,00m e 1,60m) para fazer a descida da Serra do Mar. A MRS Logística S.A. utiliza um sistema de cremalheira em bitola larga (1,60m) para conduzir as composições até o porto. A figura a seguir mostra os acessos ao Complexo Portuário de Santos:

Seção A – Apresentação



Figura 5 - Acessos ferroviários convergentes com o Complexo Portuário de Santos.
Fonte: FIPS (2024).

Dentro do Complexo Portuário de Santos, a FIPS (Ferrovia Interna do Porto de Santos) iniciou a operação e administração da antiga malha da Portofer em 2023. A FIPS foi criada em 16 de dezembro de 2022 por meio de um contrato associativo de cessão assinado entre o Ministério da Infraestrutura e as empresas ferroviárias MRS, Rumo e VLI, e esse pool de empresas é responsável pela gestão, operação, manutenção e expansão dentro do Porto de Santos pelo prazo de 35 anos.

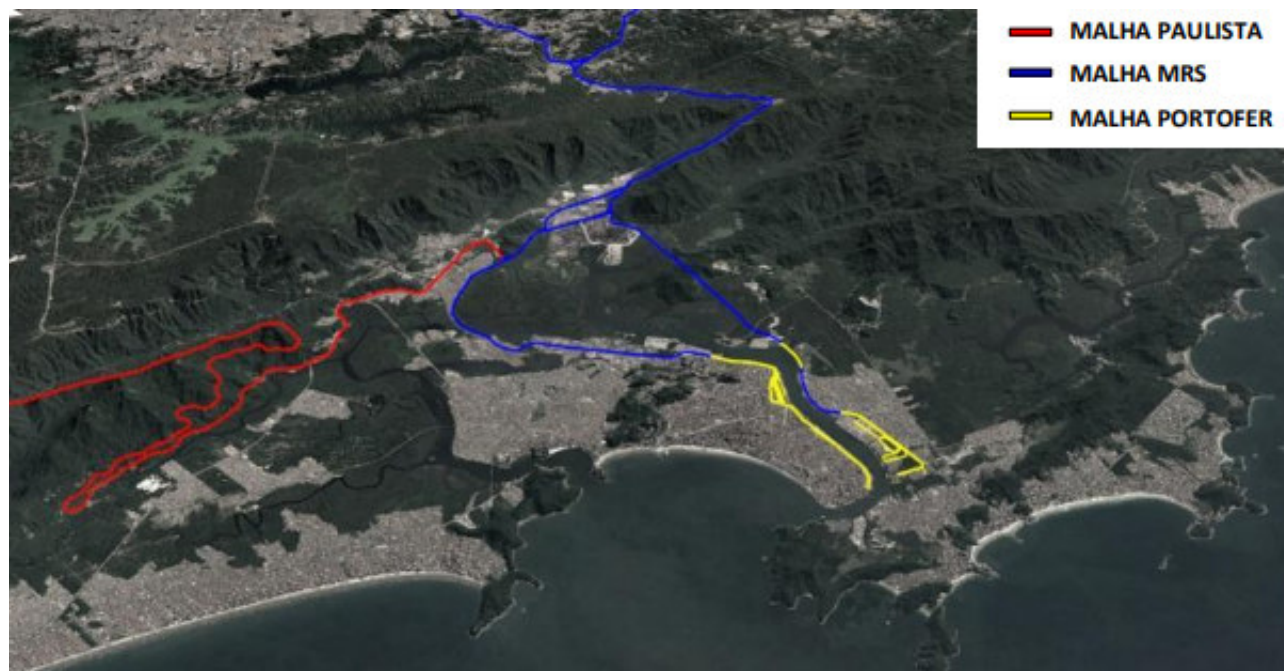


Figura 6 – Malha da FIPS e a Ferradura ferroviária no Porto de Santos.
Fonte: PDZ Porto de Santos (2020).

Seção A – Apresentação

A FIPS deve investir, no mínimo, R\$ 891 milhões nos primeiros cinco anos para ampliar a capacidade de ferroviária local. Entre as futuras obras previstas pela FIPS, destacam-se: o pátio ferroviário entre o Canal 4 e a Ponta da Praia, dotado de 3 vias férreas para atendimento aos terminais de celulose; viadutos para a eliminação de passagens em nível; passarelas de pedestres; e uma pera ferroviária. A imagem a seguir mostra a malha ferroviária dentro do Complexo Portuário:



Figura 7 - Malha férrea administrada pela FIPS inserida no Complexo Portuário de Santos.
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos – 2019.

3.2.3. Acesso Aquaviário

De acordo com informações obtidas nas Normas e Procedimentos para as Capitânicas dos Portos de São Paulo (NPCP-SP, 2024¹), nas Cartas Náuticas nº 1711, 1712 e 1713 (2024²) e informações fornecidas pela Autoridade Portuária de Santos - APS, o canal de acesso do Porto de Santos tem extensão de cerca de 25 km e largura mínima de 220 m, com traçado conforme figura a seguir.

¹ Disponível para download no site <https://www.marinha.mil.br/cpsp/inicio> (consulta realizada dia 05/12/2024).

² Disponível para download no site <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav/cartas-raster> (consulta realizada dia 05/12/2024).

Seção A – Apresentação



Figura 8 - Canal de acesso do Porto de Santos.

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos – 2019.

A tabela a seguir apresenta os limites de calado para o canal de acesso.

Seção A – Apresentação

TRECHO	CALADOS DOS NAVIOS			
	BAIXAMAR	PREAMAR ¹	DOCUMENTO	
			HOMOLOGAÇÃO	LEVANTAMENTO HIDROGRÁFICO ATUAL
Trecho I – Barra até Entrepósito de Pesca	13,50m	14,50m	SPA-DIPRE-GD/273.2020 de 06/08/2020	20240614_TRECHO1A_SPECTRAH_MON_BAT1 e 2 – 14/06/2024 20240729_TRECHO1B_SPECTRAH_FIN_BAT1 e 2 – 29/07/2024 20240802_TRECHO1C_SPECTRAH_FIN_BAT1 e 2 – 02/08/2024 20240819_TRECHO1D_SPECTRAH_FIN_BAT1 e 2 – 29/07/2024
Trecho II – Entrepósito de Pesca à Torre Grande	13,50m	14,50m	DIPRE-GD/301.2018 de 13/07/2018	20240813_TRECHO2_SPECTRAH_FIN_BAT1 – 13/08/2024 20240813_TRECHO2_SPECTRAH_FIN_BAT2 – 13/08/2024
Trecho III – Torre Grande até Armazém 06	13,50m	14,50m	DIPRE-GD/301.2018 de 13/07/2018	20240719_TRECHO03_SPECTRAH_FIN_BAT_1 – 19/07/2024 20240719_TRECHO03_SPECTRAH_FIN_BAT_2 – 19/07/2024
Trecho IV – Armazém 06 até o Terminal Alamoá	13,50m	14,50m	DIPRE-GD/301.2018 de 13/07/2018	20240627_TRECHO4_SPECTRAH_MON_BAT1 – 27/06/2024
Trecho IV-b – Terminal Alamoá até o final trecho IV	12,70m	13,70m	DIPRE-GD/492.2017 de 28/09/2017	20240627_TRECHO4_SPECTRAH_MON_BAT2 – 27/06/2024

Tabela 2 - Canal de acesso - Especificações técnicas.
Fonte: Autoridade Portuária de Santos³

A Figura 9 ilustra o trecho IV do canal, localizado na frente dos terminais da Alamoá e do Sabóó.

³ Disponível no site <https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacionais/operacoes-portuarias/calados-operacionais-dos-bercos-de-atracacao/> (consulta realizada dia 05/12/2024).

Seção A – Apresentação



Figura 9 - Trecho IV e Canal de Piaçaguera.

Fontes: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos – 2019.

De acordo com a Portaria CPSP nº 100/2023⁴, a velocidade máxima permitida limita-se a 9 nós ao longo do acesso ao Complexo Portuário de Santos, podendo ser reduzida em alguns trechos por questões de segurança.

3.2.4. Bacia de Evolução

As bacias de evolução são as áreas de manobras onde as embarcações realizam os giros necessários para a atracação ou desatracação. O canal de navegação do porto apresenta bacias de evolução ao longo dos trechos 2, 3 e 4 do canal interno, com capacidades de giro de navios destinados ou oriundos dos berços adjacentes em cada respectiva região, variáveis em dimensões e profundidades.

Em trechos não contemplados com a existência de bacias de evolução declaradas, as manobras dos navios são realizadas defronte ao respectivo berço com a avaliação que todo o trecho de água fronteira apresenta raio de giro e profundidades compatíveis com o dimensionamento dos navios destinados a esses mesmos cais. Este conceito amplia-se ao longo do porto em função do aumento da profundidade do canal interno e de seu talude, sobretudo nos trechos retilíneos.

Tanto para as bacias de evolução definidas quanto para os trechos isentos desse conceito, as restrições físicas e de navegação tornam-se os limitadores das embarcações e de suas manobras. Embora o canal do

⁴ Disponível para download no site <https://www.marinha.mil.br/cpsp/portaria> (consulta realizada dia 05/12/2024).

Seção A – Apresentação

estuário apresente profundidade de 15 m, os calados operacionais por trecho do canal/bacia de evolução, além de poderem ser acrescidos em até 1 m em função de maré, serão os mesmos descontados em 10% para efeito da folga abaixo da quilha (FAQ).

A figura a seguir mostra as bacias de evolução do porto.



Figura 10 – Bacias de evolução do Porto de Santos.
Fontes: PDZ (2020).

A tabela a seguir descreve as características das bacias de evolução do porto organizado.

LOCALIZAÇÃO	ÁREA (m²)	DIMENSÕES DOS NAVIOS (Ø DHN)
Defronte ao terminal da Santos Brasil	196.000	LOA: 340m / Calado: 13,5m
Defronte ao terminal da DP World	196.000	LOA: 340m / Calado: 13,5m
Defronte ao cais do Saboó	114.000	LOA: 300m / Calado: 13,5m
Defronte ao terminal da BTP	196.000	LOA: 340m / Calado: 13,5m

Tabela 3 – Bacias de evolução Porto de Santos.
Fonte: PDZ (2020).

Por meio da Portaria nº 10/CPSP, de 5 de janeiro de 2023 ficam estabelecidos os procedimentos operacionais para entrada em operação, em caráter preliminar de navios porta contêiner, com LOA entre 340 e 366 metros (New Panamax), em complementos ou substituição, no que couber, ao previsto nas NPCP.

Seção A – Apresentação

3.2.5. Áreas de Fundeio

Com relação aos fundeadouros do Complexo Portuário de Santos, de acordo com a Autoridade Portuária, Santos dispõe de seis fundeadouros numerados de 1 a 6, conforme ilustração a seguir.

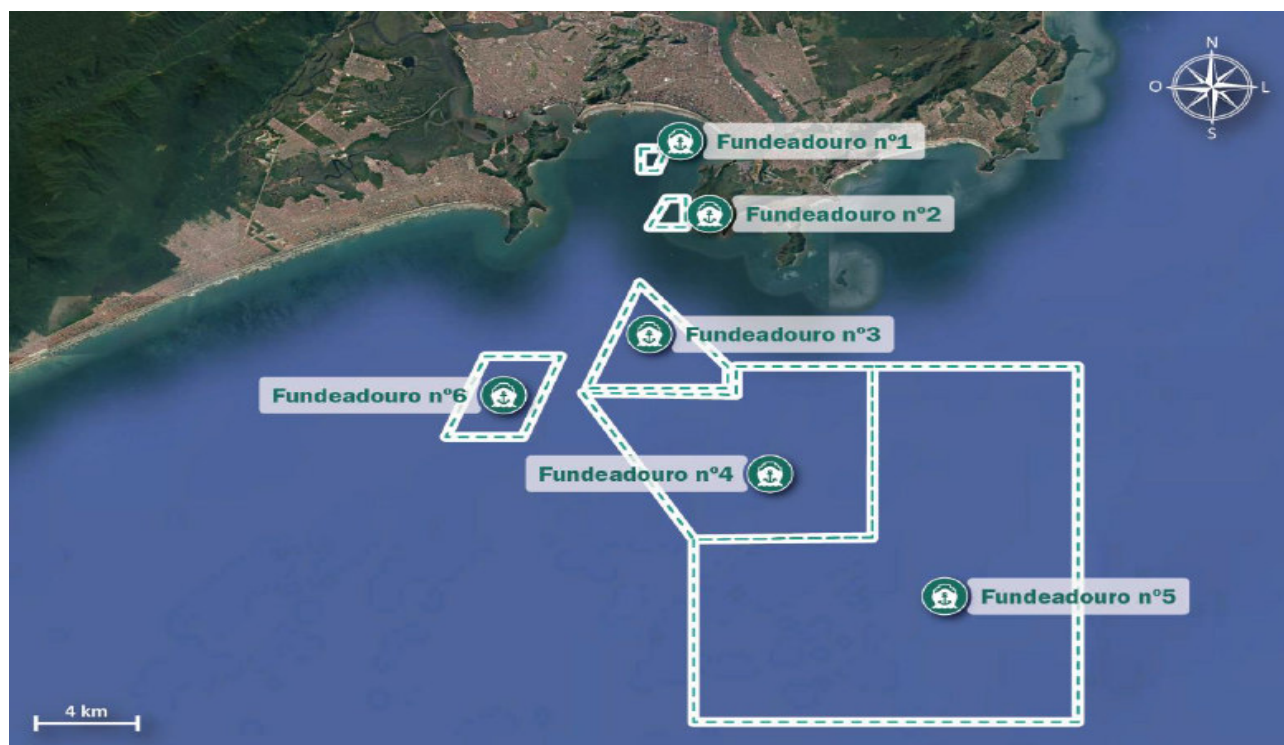


Figura 11 - Fundeadouros do Complexo Portuário de Santos.
Fonte: Autoridade Portuária de Santos.

A tabela a seguir detalha as profundidades e finalidades das áreas de fundeio.

FUNDEADOURO	PROFUNDIDADE (m)	FINALIDADE
Fundeadouro Nº 1	Mín.: 7,7 Máx.: 10,4	Para navios de guerra
Fundeadouro Nº 2	Mín.: 11,8 Máx.: 13,9	Para navios que aguardam inspeção sanitária ou desembarço (desembarque e embarque de tripulante, serviços de oficina e movimentação de material), com permanência não superior a 3 horas
Fundeadouro Nº 3	Mín.: 16,8 Máx.: 22	Para navios com programação definida de atracação para as próximas 24 horas
Fundeadouro Nº 4	Mín.: 22,5 Máx.: 33	Para navios com ou sem programação de atracação
Fundeadouro Nº 5	Mín.: 31 Máx.: 37	Para navios com cargas inflamáveis ou explosivas
Fundeadouro Nº 6	Mín.: 18 Máx.: 20	Para navios de quarentena e embarcações com suspeita de avaria no embalado e/ou vazamento de material radioativo

Tabela 4 – Áreas de Fundeio Porto de Santos.
Fonte: PDZ (2020).

Seção A – Apresentação

3.2.6. Acesso Hidroviário

O Porto de Santos, em função da topografia de seu *hinterland*, não possui uma via fluvial que flua em sua direção. As cargas da região sudeste e centro-oeste, que utilizam a hidrovia Tietê-Paraná, em direção ao porto de Santos fazem transbordo em terminais localizados em Pederneiras (para ferrovia) ou Anhembi (rodovia), para realizar o transporte final até o porto.

O modal hidroviário, no caso da Tietê-Paraná, é importante e necessário para o desenvolvimento do Porto de Santos. No entanto, a situação atual é insuficiente para que haja um bom aproveitamento desse modal. O uso de hidrovias como acesso ao Porto de Santos depende das rodovias e ferrovias, já que seus cursos não chegam à Baixada Santista.

A hidrovia Tietê-Paraná permite a navegação numa extensão de 1.100 km entre Conchas no rio Tietê (SP) e São Simão (GO), no rio Paranaíba, até Itaipú, atingindo 2.400 km de via navegável. Essa hidrovia já movimenta mais de um milhão de toneladas de grãos/ano, a uma distância média de 700 km. Se computarmos as cargas de pequena distância como areia, cascalho e cana de açúcar, a movimentação no rio Tietê aproxima-se de 2 milhões de toneladas.

Há cerca de 30 terminais de carga instalados ao longo da hidrovia, sendo os principais os de Pederneiras – SP (com capacidade para movimentar 6 milhões de toneladas/ano de grãos); Anhembi – SP; e São Simão – GO.

3.2.7. Acesso Dutoviário

O Complexo Portuário de Santos possui dutovias conectando as cidades de Santos (refinaria RPBC, em Cubatão), Capuava (Refinaria RECAP e polo petroquímico) e Paulínia (Refinaria REPLAN, a maior da Petrobras, e polo petroquímico). O modal dutoviário é responsável, principalmente, pela movimentação de derivados de petróleo e sucros.

4 Descrição da Área de Arrendamento

A área a que se refere este estudo de viabilidade, denominada **TECON Santos 10**, está localizada na região do Saboó, na margem direita do Porto de Santos, sob jurisdição da Autoridade Portuária de Santos, vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos.

A área do Saboó foi tradicionalmente ocupada por diferentes arrendatários que movimentam principalmente contêineres, veículos e outras cargas gerais. Atualmente, a área possui aproximadamente 423 mil m² metros quadrados e 1,3 km de cais. A imagem a seguir apresenta a disposição do Cais Saboó no Plano Mestre (2019).

Seção A – Apresentação

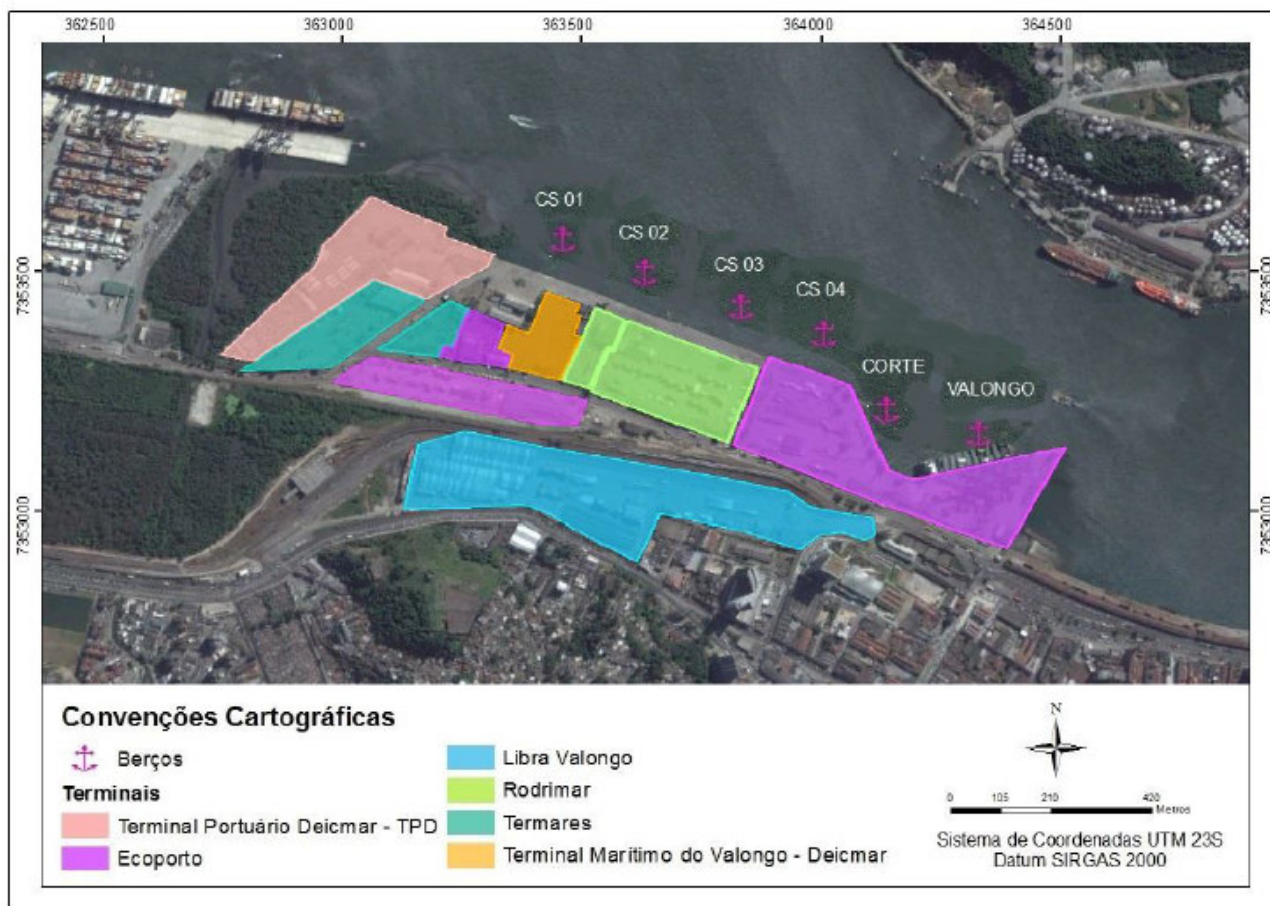


Figura 12 – Imagem aérea dos terminais do Cais Saboó.
Fonte: Plano Mestre 2019.

Sendo assim, decidiu-se pela consolidação em um único terminal dos diversos terminais da região do Saboó, localizados dentro da poligonal do porto organizado, sob a denominação de **TECON Santos 10**. As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento envolvem armazenagem e movimentação de carga containerizada e carga geral.

Destaca-se que o novo terminal a ser licitado não compreende as áreas fora do porto organizado. Na imagem acima, a área da Libra é de uso privado e não está incluída nos cálculos desse estudo. Ressalta-se também que, as antigas áreas que eram da Rodrimar, Deicmar e da Termares foram relicitadas em regimes de transição.

Após a regularização em caráter transitório das novas áreas e dos respectivos contratos, as áreas de arrendamento do cais Saboó passaram a ter uma nova configuração e foram atualizadas pela Autoridade Portuária de Santos (2021), conforme podemos observar na imagem a seguir:

Seção A – Apresentação

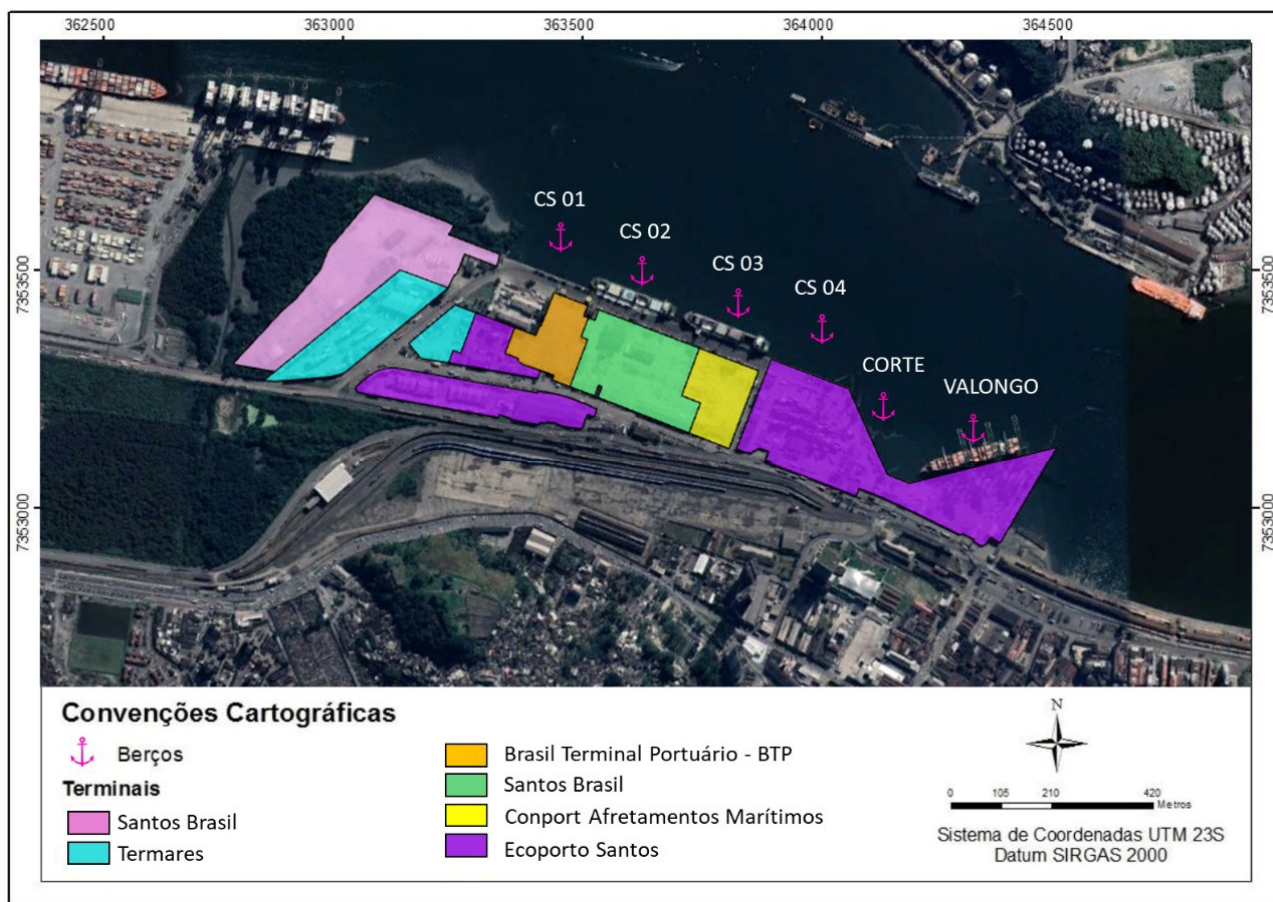


Figura 13 – Imagem aérea atual dos terminais do Cais Saboó.
Fonte: Autoridade Portuária de Santos 2021.

A futura área do terminal **TECON Santo 10** agrega as áreas descritas na região do Saboó e acrescenta a expansão de pátio até a nova estrutura de cais, que será construída na anteguarda do cais atualmente existente, avançando o terminal na direção norte.

A figura abaixo apresenta a nova delimitação de área a qual caberá ao futuro arrendatário os investimentos necessários para operação do terminal. Considerando as mudanças citadas acima, o novo terminal terá uma área total de 621.975 metros quadrados.

Seção A – Apresentação

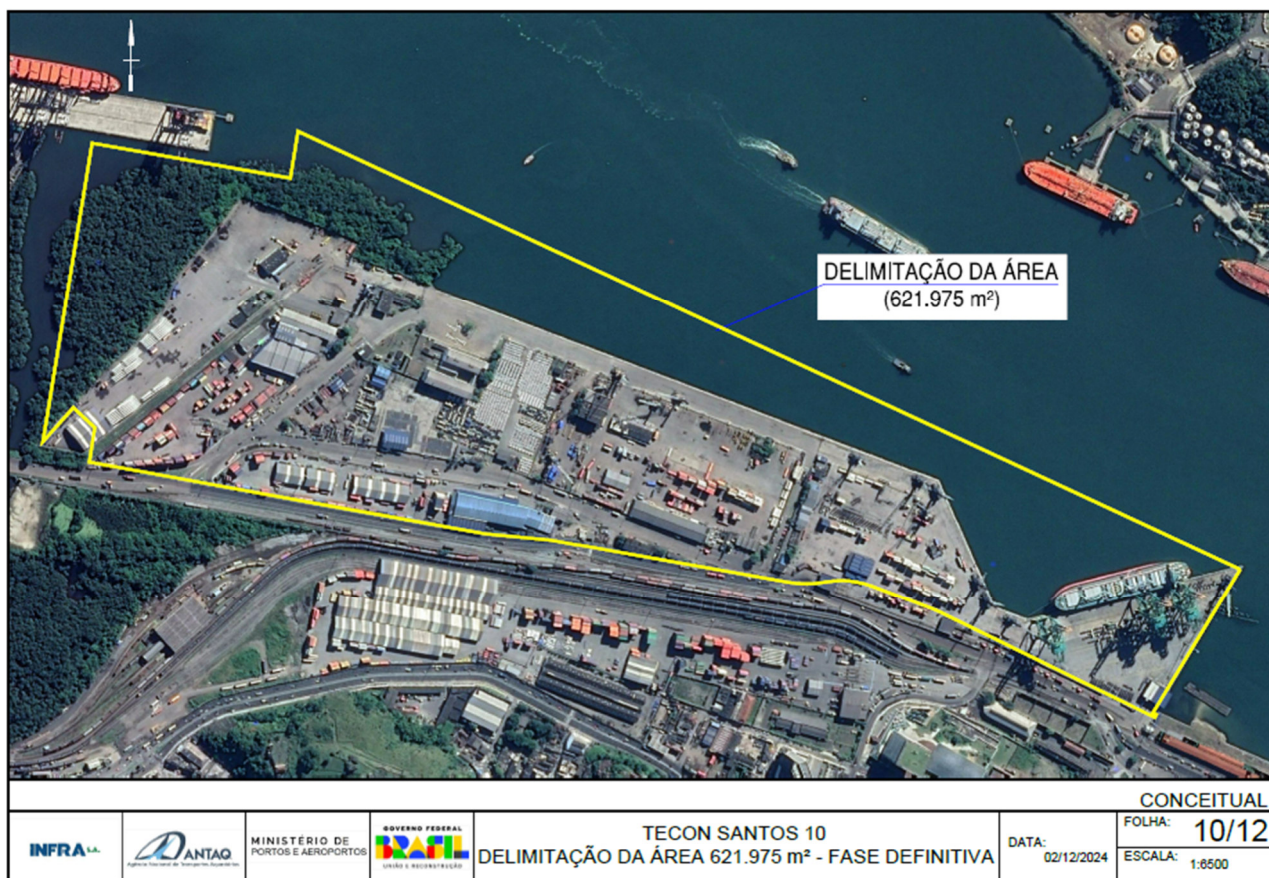


Figura 14 – Imagem aérea do futuro terminal **TECON Santos 10**.
Fonte: Elaboração própria.

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