

PROPOSTA DE SUBSTITUIÇÃO DE ÁREA ARRENDADA REFERENTE AO CONTRATO DE ARRENDAMENTO PRES/022.98, DE TITULARIDADE DA CONCAIS S/A

CONSULTA PÚBLICA Nº 02/2024

1. ASSUNTO

Substituição de área do Contrato de Arrendamento PRES/022.98, de titularidade da empresa Concais S/A.

2. DO OBJETIVO

Com o intuito de assegurar a participação social ampla e irrestrita, o presente procedimento visa obter contribuições para subsidiar a tomada de decisão da Autoridade Portuária de Santos (APS) quanto à substituição da área do terminal de passageiros do Porto Organizado de Santos, relativa ao Contrato de Arrendamento PRES/022.98, atualmente situado na região de Outeirinhos, para a região do Valongo.

3. ASPECTOS LEGAIS E REGULATÓRIOS

3.1. A substituição de área encontra amparo normativo no Decreto nº 8.033/2013, com as alterações dadas pelo Decreto nº 9.048/2017:

“Decreto nº 8.033/2013

Art. 24-A. A área dos arrendamentos portuários poderá ser substituída, no todo ou em parte, por área não arrendada dentro do mesmo porto organizado, conforme o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto, ouvida previamente a autoridade portuária, e desde que: (Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017)

- a medida comprovadamente traga ganhos operacionais à atividade portuária ou, no caso de empecilho superveniente, ao uso da área original; e (Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017)”*
- seja recomposto o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. (Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017)*

§ 1º O poder concedente e o arrendatário são partes competentes para iniciar o processo de substituição de área previsto no caput. (Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017)

- 3.2. Também cabe mencionar a regulamentação estabelecida na Portaria MInfra n.º 530/2019, que definiu as competências do Ministério da Infraestrutura - MInfra, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq e das Autoridades Portuárias quanto das análises de alterações dos contratos de arrendamento portuário.
- 3.3. Por sua vez, os Arts. 37 e 39 da Portaria MInfra n.º 530/2019 tratam, respectivamente, das condições e requisitos necessários para prosseguimento da primeira etapa da avaliação do pleito de substituição de área em contratos de arrendamento.
- 3.4. Desta forma, em atendimento ao artigo 41 da Portaria MInfra nº 530/2019, a Secretaria Nacional de Portos (SNP)¹ deve realizar consulta pública para colher subsídios para sua decisão final. Ressalta-se que a Portaria facultou à Secretaria a possibilidade delegar à administração do porto a competência para realizar a consulta pública.
- 3.5. A delegação de competências do Poder Concedente à esta Autoridade Portuária, formalizada por meio do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2023, celebrado entre a União e a Autoridade Portuária de Santos S.A, publicado no Diário Oficial da União (DOU) em 23 de novembro de 2023, no item 3.4 da Clausula Terceira da referida portaria, dispõe sobre responsabilidade pela gestão dos contratos de arrendamento de instalações portuárias delegada a esta Autoridade Portuária.

¹ Antiga Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA)

4. CONTEXTUALIZAÇÃO DA PROPOSTA

- 4.1. A proposta envolve a substituição de área do Terminal de Passageiros, atualmente localizado na região de Outeirinhos, para a região do Valongo, conforme ilustrado na **Figura 1**.

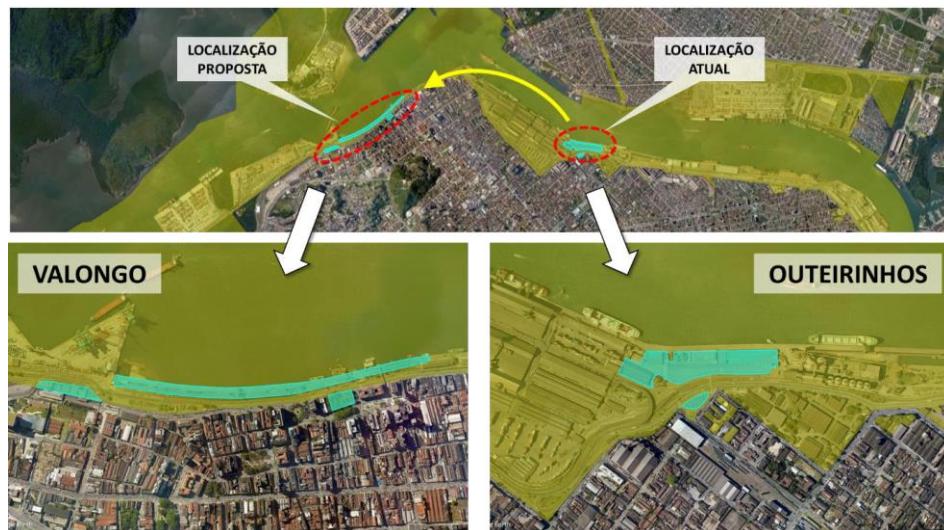


Figura 1 - Proposta da APS da substituição de áreas. Fonte: Elaboração própria.

- 4.2. Na configuração atual, o Terminal de Passageiros operado pela Concais S/A se situa na região do Outeirinhos, contemplando uma área de 41.895m², conforme apresentado na **Figura 2**.

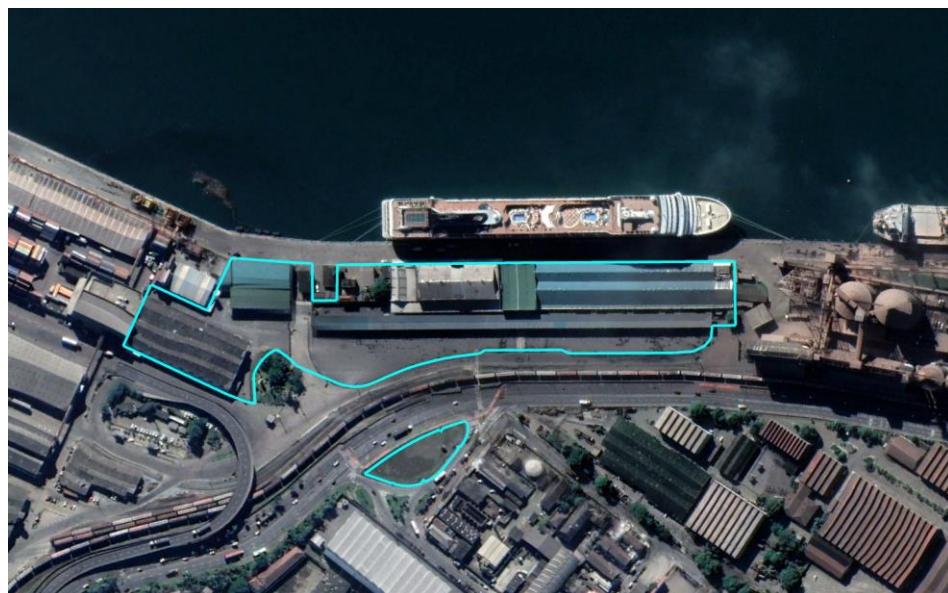


Figura 2 - Terminal de Passageiros (SSZ23). Fonte: Elaboração Própria.

- 4.3. A proposta de substituição de área está alinhada com as diretrizes do planejamento portuário disposto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ), aprovado em julho de 2020 por meio da Portaria MINFRA nº 1.620/2020, uma vez que, além de promover a integração do porto com a cidade, traz ganhos operacionais à atividade portuária.
- 4.4. Com relação ao zoneamento previsto no PDZ, especificamente no que se refere à integração porto-cidade, destina-se o antigo cais do Valongo, na região do Centro Histórico, à movimentação de passageiros em navios de cruzeiro, já a partir do horizonte de planejamento de curto prazo.
- 4.5. Para a região de Outeirinhos, onde se encontra o atual terminal de passageiros (Concais), o PDZ endereça o atendimento de cargas da região de influência do Porto de Santos que atualmente são movimentadas em outros portos, aumentando a capacidade para granéis minerais, com aumento da eficiência logística (ofertando capacidade na margem direita do porto com previsão de atendimento ferroviário, reduzindo, portanto, custos de transportes), consolidando a formação do cluster de granéis sólidos minerais de desembarque (GSMD).
- 4.6. Com efeito, em seu item 2.11.1.5, que resume a destinação da região de Outeirinhos, o PDZ já considera a integração da área atualmente arrendada ao Concais ao cluster de fertilizantes, após o término do contrato, conforme trecho extraído do documento:

"No Outeirinhos, o PDZ prevê o reordenamento dos terminais de contêineres/carga geral que possuem contratos a vencer, com destinação à armazenagem e movimentação de granéis sólidos minerais (preferencialmente fertilizantes).

Esta configuração objetiva aumentar a capacidade de recepção de fertilizantes e promover a consolidação de um cluster na margem direita do porto, adequando a infraestrutura para atendimento ferroviário, incentivando a utilização deste modal para fretes de retorno.

O reordenamento previsto deverá ocorrer de forma faseada, adotando a configuração mais eficiente entre os terminais vizinhos, e dependerá principalmente do traçado dos acessos terrestres, cuja configuração deverá comportar uma pista ferroviária. No horizonte de longo prazo, a área atualmente destinada à movimentação de passageiros deverá ser integrada ao cluster de fertilizantes.”

- 4.7. Em continuidade ao planejamento do PDZ e com intuito de acelerar o desenvolvimento do novo terminal, a substituição de área proposta antecipará as iniciativas de longo prazo previstas no plano, potencializando ao máximo a capacidade do *cluster de granéis sólidos minerais* de desembarque, contribuindo significativamente para o atendimento efetivo da demanda pelo Porto de Santos, aumento da eficiência portuária e redução de custos logísticos.
- 4.8. Nesse contexto, considerando a legitimidade da Autoridade portuária em solicitar ao Poder Concedente que dê início ao processo de substituição de áreas, conforme estabelecido na Portaria MINFRA nº 530/2019², em 14/09/2021, a APS protocolou na então Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) a Carta SPA-DIPRE-GD/279.2021, pormenorizando as vantagens do reordenamento de cargas e áreas alinhadas ao PDZ

² Art. 38. O processo de substituição de área pode ser iniciado por requerimento do arrendatário ou de ofício pelo poder concedente.

Parágrafo único. A autoridade portuária poderá solicitar ao poder concedente que inicie processo de substituição de área de arrendamento portuário (grifo nosso).

(...)

Art. 40. Quando iniciado o procedimento de ofício pelo poder concedente, a decisão de substituição de área deverá estar baseada em análise técnica que:

I - demonstre a presença de algum dos requisitos para a substituição de área, indicados no art. 37;

II - descreva a área para onde deverá ser transferido o arrendamento portuário, justificando a escolha; e

III - indique áreas alternativas, descrevendo as vantagens e desvantagens das opções propostas, quando houver.”

5. JUSTIFICATIVA/BENEFÍCIOS ESPERADOS

- 5.1. Vale observar que a proposta feita pela APS, de modo suscinto, representou a motivação inicial para a discussão sobre a substituição de áreas sugerida, haja vista que, além do atendimento aos requisitos da Portaria MINFRA nº 530/2019, a proposta traria diversos benefícios para o porto e para a cidade.
- 5.2. A destinação do Valongo para a movimentação de passageiros, prevista no PDZ, tem como objetivo principal resolver a limitação de capacidade aquaviária para a atracação de cruzeiros, segregando completamente as operações de cargas com as operações de passageiros, e eliminando conflitos com o tráfego de veículos de carga, graças à possibilidade de uso de rotas alternativas às Avenidas Perimetrais.
- 5.3. A mudança promoverá a concentração da circulação de passageiros nas proximidades do Centro Histórico de Santos, viabilizando a visitação aos locais turísticos e movimentando o comércio local, o que trará benefícios para a cidade, intensificando, como consequência, a revitalização e a valorização do Centro Histórico.
- 5.4. Importante ressaltar que a destinação do cais do Valongo, como ponto de movimentação de passageiros, é um desejo antigo da Prefeitura Municipal de Santos, que busca integrar este segmento do porto aos projetos de reurbanização do Centro Histórico, reforçando o compromisso com o desenvolvimento urbano e a valorização da região.
- 5.5. Neste contexto, cumpre fazer referência à obra de implantação do “Projeto Parque Valongo”, conduzida sob responsabilidade da Prefeitura Municipal de Santos, e que demonstra total sinergia com a proposta de implantação do terminal de cruzeiros no local. A **Figura 3** e **Figura 4** ilustram o conceito do projeto, e o avanço das obras, cuja conclusão é prevista para o início do segundo semestre de 2024.



Figura 3 - Projeto Parque Valongo. Fonte: Prefeitura Municipal de Santos.



Figura 4 - Obras do Parque Valongo. Fonte: Prefeitura Municipal de Santos (24/05/2024)

- 5.6. Do ponto de vista operacional, a transferência proposta aumenta a eficiência de movimentação de passageiros no Porto de Santos, devido a dedicação de berços de atracação, eliminando conflitos entre operações de carga e passageiros.

- 5.7. A substituição também permitiria ao futuro terminal STS53, projeto idealizado para o atendimento da alta demanda de GSMD na região do Outeirinhos, maximizar sua capacidade operacional, garantindo a absorção da demanda pelo Porto de Santos e a redução dos custos logísticos para a sociedade.
- 5.8. A fim de alinhar entendimentos e prosseguir com os trâmites necessários à substituição de área, o objetivo da Autoridade Portuária é que a proposta final a ser definida atenda às exigências operacionais, regulatórias e financeiras, além de promover uma integração eficaz com o planejamento urbano e portuário existente.
- 5.9. Em 2023, a Concais submeteu a última versão da proposta relacionada à substituição de áreas, cuja análise foi iniciada pela SNPTA e, atualmente, vem sendo avaliada pela APS no âmbito das atribuições assumidas no Convênio de Delegação de Competências nº 001/2023.
- 5.10. As especificações da proposta serão apresentadas a seguir.

6. DETALHAMENTO DA PROPOSTA E DO PLANO DE INVESTIMENTOS

- 6.1. A arrendatária Concais, por intermédio ofício CONT- 6701/23, apresentou “Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Ambiental e Operacional” com Plano de Investimentos e Recomposição de Equilíbrio de Contrato para substituição total da área de arrendamento portuário da região de Outeirinhos para a região do Valongo no Porto de Santos.
- 6.2. O Plano de Investimentos prevê investimentos em acessos rodoviários, implementação de novas tecnologias para a gestão eficiente do terminal, e operações em 3 (três) berços exclusivos e dedicados à movimentação de passageiros, com a instalação de *fingers* de atracação. A **Figura 5** ilustra o layout proposto pela Arrendatária.

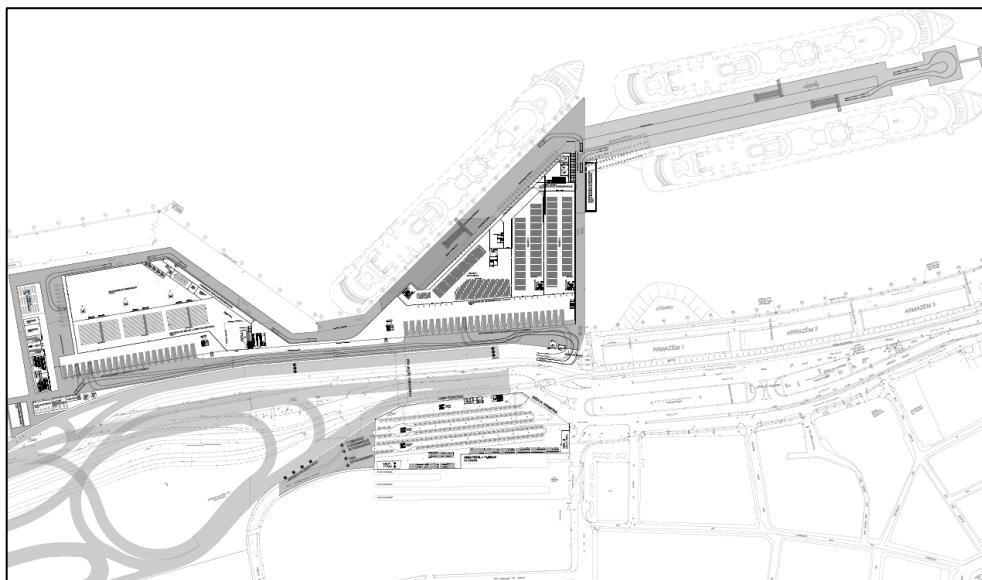


Figura 5 - Layout proposto pelo Concais.

- 6.3. A área pleiteada pela Concais para implantação do novo terminal de passageiros consiste em área *brownfield* entre o Valongo e o Saboó, compreendendo aproximadamente 85 mil m², conforme **Figura 6** e **Figura 7**, abaixo representadas.



Figura 6 - Terminal de Passageiros Valongo - Layout Geral. Fonte: EVTEA Concais.



Figura 7 - Terminal de Passageiros Valongo - Layout Geral. Fonte: EVTEA Concais

- 6.4. De acordo com a proposta apresentada pela arrendatária, o projeto para o Terminal de Cruzeiros é estruturado da seguinte forma:
- 6.5. **Terminal de Passageiros** O terminal deverá possuir a capacidade para atracar e operar simultaneamente até 3 navios com capacidade unitária de até 6.000 passageiros (18.000 embarcando + 18.000 desembarcando). Com uma área de construção de 34.340 m², o terminal será equipado com diversas facilidades, incluindo uma portaria principal, refeitórios e vestiários para funcionários diretos e terceirizados, áreas de manutenção, almoxarifado, subestação elétrica, sala de geradores e tanques de combustível, além de sistemas avançados de segurança e conforto como ar-condicionado, detecção de metal e escaneamento de bagagens.
- 6.6. **Edifício Garagem:** Localizado hoje em área municipal, estimada em estimada de 11.995 m², fora da poligonal do Porto Organizado, que atualmente é utilizada como garagem de bondes na região do Valongo, no antigo Armazém 12-A, tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos (Condepasa). Este edifício foi projetado para conter cinco pavimentos, incluindo o térreo e mais quatro pavimentos, proporcionando um total de 1.353 vagas de estacionamento.

6.7. **Píer de Atracação:** O projeto contempla 3 (três) berços de atracação (**Figura 8**) com capacidade de operação simultânea sendo dois deles para a operação da “embarcação de projeto”. A “embarcação de projeto” possuirá as seguintes características:

- Comprimento Total (LOA) – 350 metros
- “Boca” – 51 m
- Calado – 10 m
- Peso Bruto – 190.000 (DWT)
- Quantidade de Passageiros – 6.000
- Quantidade de Tripulantes – 2.000
- Quantidade de Cabines – 2.800

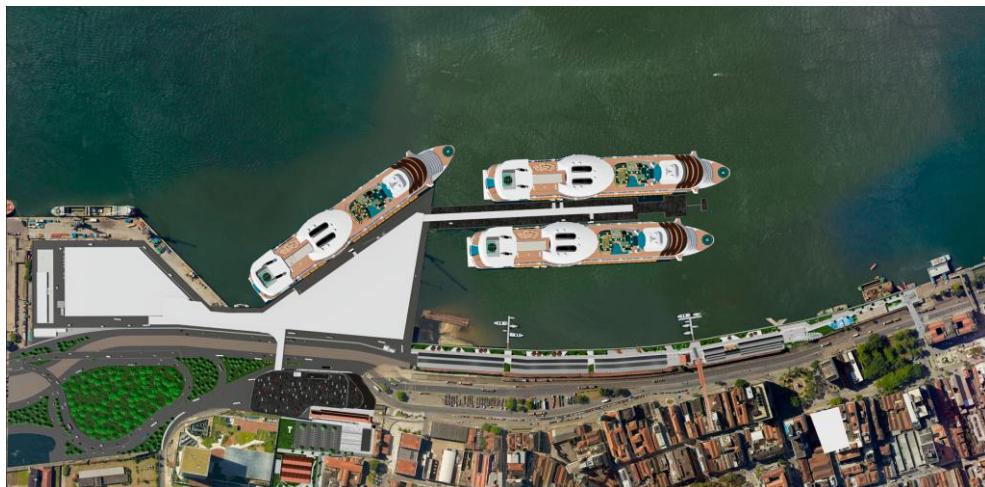


Figura 8 - Píer de atracação. Fonte: EVTEA Concais.

6.8. **Passarela de Embarque:** Partindo do pavimento superior do terminal de cruzeiros, a passarela de embarque terá a função de interligar o terminal de cruzeiros com as 3 pontes de embarque (*fingers*) dispostas no píer de atracação (dois na face externa e um na face interna). Com uma largura total de 28 metros e uma extensão de 550 metros, a passarela será construída com materiais pré-moldados similares aos usados no edifício garagem, e será equipada com ar-condicionado e transportadores horizontais, facilitando o movimento de passageiros e bagagens.

- 6.9. **Passarela de Interligação Edifício Garagem-Terminal:** Uma passarela climatizada será construída para interligar o Edifício Garagem ao Terminal de Cruzeiros. Esta passarela, com aproximadamente 280 metros de extensão, será dividida em dois trechos, garantindo um acesso seguro e confortável para os passageiros que se deslocam do estacionamento ao terminal.
- 6.10. **Subestação para Cold Ironing:** O sistema terá como finalidade prover energia elétrica aos navios atracados, reduzindo a necessidade de uso de geradores a diesel dentro do navio e minimizando a emissão de poluentes na área portuária.
- 6.11. Quanto ao sistema viário, cumpre observar que o projeto da Concais assume a implantação do acesso viário a ser implementado pela FIPS - Ferrovia Interna do Porto de Santos **Figura 9**), conforme as obrigações contratuais estabelecidas no contrato de cessão DIPRE/01.2022, celebrado entre a Autoridade Portuária e a Ferrovia-Centro Atlântica S.A., MRS Logística e Rumo S.A., que envolve a gestão, operação, manutenção e expansão da (FIPS).

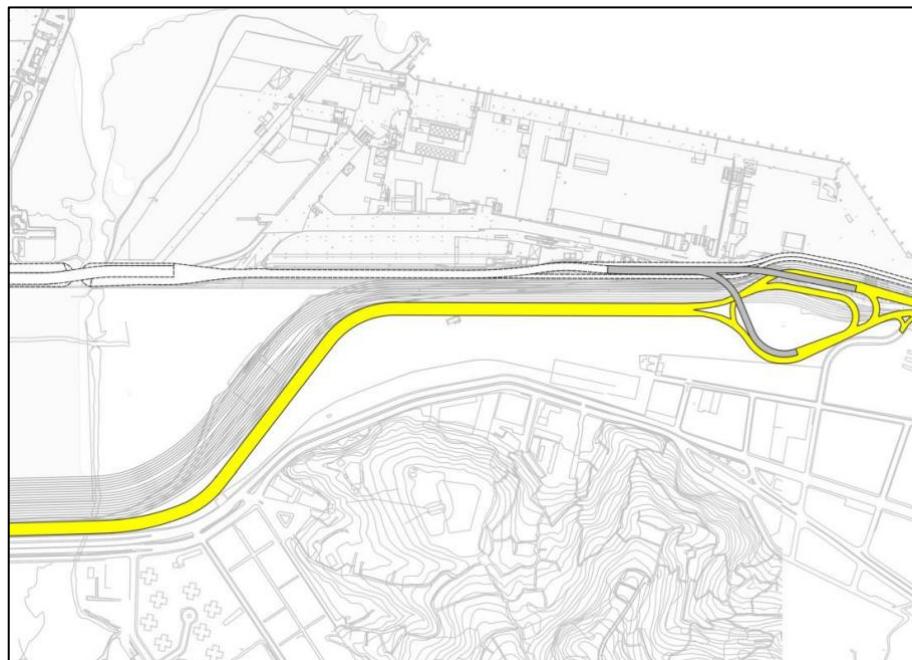


Figura 9 - Viário Rodoviário da Segunda Entrada de Santos a ser implementado pela FIPS. Fonte: Contarto de Cessão.

- 6.12. O projeto da Concais prevê que será vedada a entrada de veículos de passageiros na área do terminal – exceto ônibus, e a critério do empreendedor. Todas as demais conexões rodoviárias deverão dar-se no edifício-garagem com os passageiros encaminhando-se para o terminal a pé através da passarela de interligação devidamente fechada e climatizada.
- 6.13. Quanto à estimativa de investimentos, considerando-se as características das instalações propostas, o projeto total foi estimado em R\$ 1.410.084.223,00 (data base: jun/2023), conforme apresentado na **Tabela 1** abaixo:

Tabela 1 - Estimativa de Investimentos. Fonte: EVTEA Concais.

FACILIDADE / EDIFICAÇÃO	VALOR-BASE	CÍVIL + ELÉTRICA + HIDRÁULICA	EQUIPAMENTOS	SERVIÇOS	CUSTOS NÃO-ANUAIS (SEGUROS)	CONTINGÊNCIAS (CIVIL/EQUIP.)	
INSTALAÇÕES ON-SHORE	R\$ 736.988.624	R\$ 408.126.525	R\$ 186.672.082	R\$ 83.000.233	R\$ 6.953.389	R\$ 30.382.942	R\$ 21.853.453
EDIFÍCIO GARAGEM(1)	R\$ 87.268.036	R\$ 41.671.947	R\$ 13.548.933	R\$ 24.160.684	R\$ 929.846	R\$ 3.609.651	R\$ 3.346.975
PASSARELA DE INTERLIGAÇÃO	R\$ 21.853.353	R\$ 7.721.066	R\$ 8.939.102	R\$ 3.280.813	R\$ 225.476	R\$ 645.856	R\$ 1.041.039
TERMINAL DE PASSAGEIROS	R\$ 504.567.480	R\$ 252.594.591	R\$ 164.184.046	R\$ 46.292.444	R\$ 4.871.316	R\$ 19.770.163	R\$ 16.854.919
COLD IRONING	R\$ 123.299.755	R\$ 106.138.921		R\$ 9.266.292	R\$ 926.751	R\$ 6.357.271	R\$ 610.520
INSTALAÇÕES OFF-SHORE	R\$ 673.095.599	R\$ 466.317.155	R\$ 95.868.920	R\$ 54.341.569	R\$ 6.652.996	R\$ 37.890.529	R\$ 12.024.430
PASSARELA DE EMBARQUE	R\$ 48.373.830	R\$ 9.668.688	R\$ 31.199.702	R\$ 4.215.929	R\$ 398.570	R\$ 614.552	R\$ 2.276.389
PIER	R\$ 362.080.731	R\$ 245.070.318	R\$ 64.669.219	R\$ 22.232.628	R\$ 3.534.484	R\$ 19.410.998	R\$ 7.163.084
REFORÇO DO CAIS	R\$ 116.130.095	R\$ 93.134.857	R\$ -	R\$ 12.737.392	R\$ 1.204.182	R\$ 7.874.858	R\$ 1.178.806
DRAGAGEM	R\$ 146.510.943	R\$ 118.443.291	R\$ -	R\$ 15.155.619	R\$ 1.515.760	R\$ 9.990.122	R\$ 1.406.151
TOTAL	R\$ 1.410.084.223	R\$ 874.443.680	R\$ 282.541.002	R\$ 137.341.802	R\$ 13.606.385	R\$ 68.273.471	R\$ 33.877.883
		62,01%	20,04%	9,74%	0,96%	4,84%	2,40%

NOTAS:

(1) Inclui a relocação do antigo armazém 12A
CONTINGÊNCIAS (já incluídas individualmente nos valores de cada facilidade/edificação) **102.151.354** 7,24%

- 6.14. Tendo em vista o estudo de viabilidade realizado pela arrendatária, a Concais identificou que, devido ao alto valor de CapEx para os investimentos necessários, a empresa poderá assumir apenas uma parte dos custos totais. Neste contexto, a Concais estima que sua participação nos investimentos totais será de aproximadamente 47%.
- 6.15. A **Tabela 2** abaixo indica distribuição proposta das responsabilidades de implantação.

Tabela 2 - Estimativa de investimentos atribuídas a cada responsável. Fonte: Elaboração Própria, com dados do Evtéa Concais.

Concais	
Edifício garagem	R\$ 87.268.036,00
Passarela de interligação	R\$ 21.853.353,00
Terminal de passageiros	R\$ 504.567.480,00
Passarela de embarque	R\$ 48.373.830,00
Total	R\$ 662.062.699,00
Autoridade Portuária	
Cold Ironing	R\$ 123.299.755,00
Píer	R\$ 362.080.731,00
Reforço do cais	R\$ 116.130.095,00
Dragagem	R\$ 146.510.943,00
Total	R\$ 748.021.524,00

7. CONCLUSÃO

- 7.1. Tendo em vista o cenário descrito ao longo do presente documento, que viabiliza uma série de alterações consideradas benéficas para a movimentação de cargas e passageiros no Porto Organizado, trazendo benefícios simultâneos para o município no quesito integração Porto-Cidade, publica-se a presente Consulta Pública.
- 7.2. O objetivo principal é assegurar, diligentemente, a participação social ampla e irrestrita, visando obter contribuições para subsidiar a tomada de decisão da Autoridade Portuária de Santos (APS) quanto à substituição da área do terminal de passageiros do Porto Organizado de Santos,

relativa ao Contrato de Arrendamento PRES/022.98, atualmente situado na região de Outeirinhos, para a região do Valongo.

- 7.3. Considerando a delegação de competências do Poder Concedente a esta Autoridade Portuária, efetivada pelo Convênio de Delegação de Competências nº 001/2023, a responsabilidade pela implementação da substituição da área arrendada foi formalmente atribuída a esta Autoridade Portuária.
- 7.4. Desta forma, permite-se avançar com o pleito de substituição de áreas, subsidiando da forma mais assertiva possível a tomada de decisão da Autoridade Portuária em função do EVTEA apresentado pela arrendatária Concais.