

**OBTENÇÃO DE SUBSÍDIOS REFERENTES AO PLEITO DE PRORROGAÇÃO E  
SUBSTITUIÇÃO DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO PRES/028.98 -  
ECOPORTO SANTOS S/A**

**CONSULTA PÚBLICA Nº 03/2024**

**1. ASSUNTO**

- 1.1 Análise do pleito de prorrogação do Contrato de Arrendamento PRES/028.98, de titularidade da empresa Ecoporto Santos S/A.

**2. DO OBJETIVO**

- 2.1 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 ao pleito de prorrogação Contrato de Arrendamento PRES/028.98.

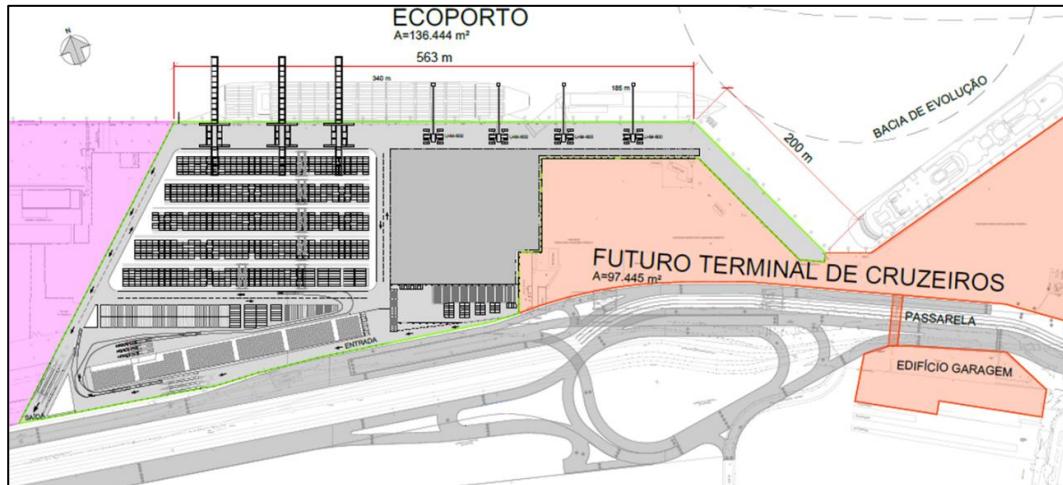
**3. CONTEXTUALIZAÇÃO DA PROPOSTA**

- 3.1 O Terminal Ecoporto Santos se situa na região do Saboó, contemplando área de 136.444<sup>2</sup>, conforme apresentado na **Figura 1**.



**Figura 1 - Terminal Ecoporto. Fonte: Elaboração Própria**

- 3.2 Em síntese, a arrendatária propõe a renovação de seu contrato de arrendamento, prevendo ainda a substituição de área para trecho vizinho, localizado imediatamente à montante da área atualmente arrendada (**Figura 2**).



**Figura 2 - Proposta de layout elaborada pela Ecoponto Santos: Fonte: EVTEA Ecoponto.**

- 3.3 O pleito tem relação direta com a assinatura do Despacho Decisório N° 4/2023/ASSAD-MPOR/GAB-MPOR, assinado em 12 de junho de 2023 pelo Ministro de Portos e Aeroportos, que suspendeu o encerramento da vigência do contrato.
- 3.4 No caso, o MPOR determinou que a SNP<sup>1</sup> realizasse estudos técnicos que pudessem avaliar, no mínimo:

I – as vantagens e desvantagens de todas as formas adimplemento dos valores reconhecidos pela Antaq<sup>2</sup> a título de indenização,

---

<sup>1</sup> Então Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA)

<sup>2</sup> Acórdão ANTAQ 301/2022.

incluindo, mas não se limitando, a prorrogação de vigência para fins de reequilíbrio;

II – as vantagens e desvantagens de manutenção do Contrato e Arrendamento PRES/028.98 em relação às novas diretrizes resultantes da revisão da destinação da área do STS10, ouvida a Autoridade Portuária de Santos;

III – as vantagens e desvantagens de manutenção do Contrato e Arrendamento PRES/028.98 considerando o planejamento portuário, em especial o aumento de capacidade do Porto de Santos e a movimentação de cargas de projetos e veículos movimentados hoje na área do Contrato de Arrendamento PRES/028.98; e

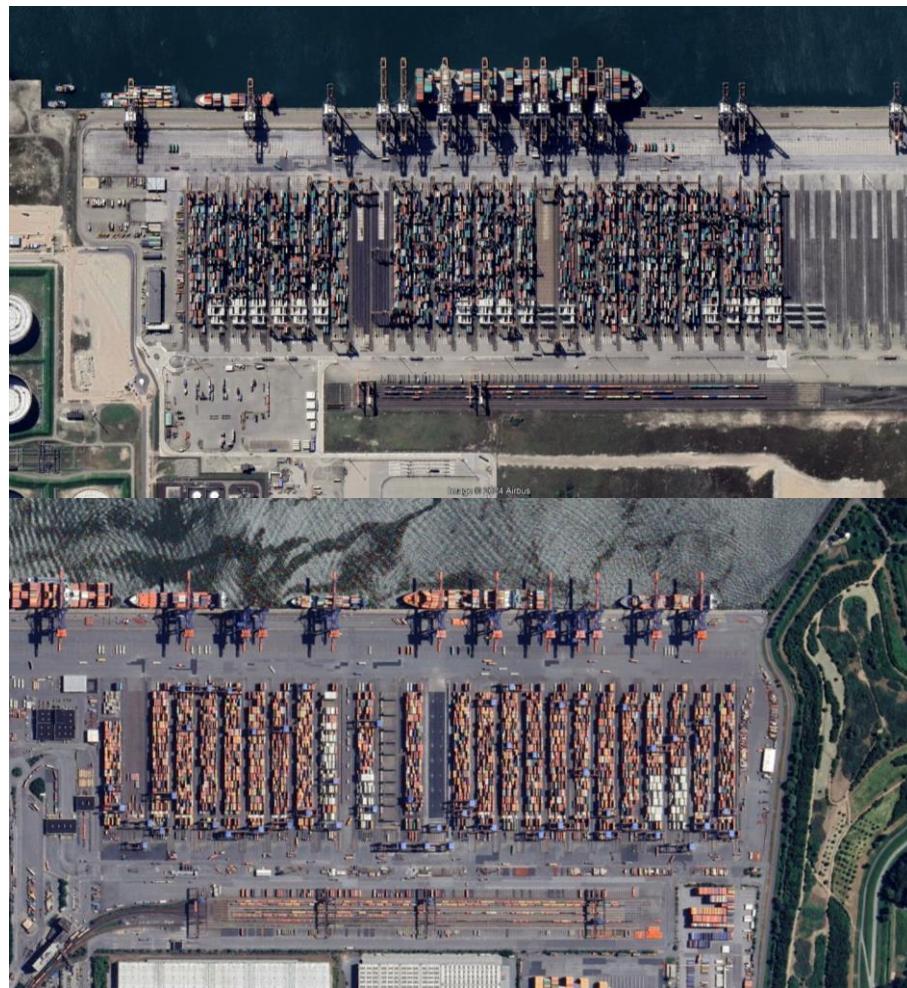
IV – Demais aspectos técnicos que se mostrem relevantes para fundamentar a decisão demérito.

- 3.5 A decisão de suspender o encerramento do contrato de arrendamento, embora não tenha sido uma prerrogativa da Autoridade Portuária, reflete a compreensão de que há questões importantes a serem estudadas antes de se comprometer com o planejamento portuário para os próximos 25 anos, no mínimo. Isso se deve ao fato de que, além dos impactos da destinação das áreas do Saboó, a decisão implica a necessidade de analisar uma série de premissas que não haviam sido estudadas com grande detalhamento anteriormente.
- 3.6 Com a formalização do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2023, celebrado entre a União e a Autoridade Portuária de Santos S.A em 23 de novembro de 2023, a responsabilidade pela gestão de

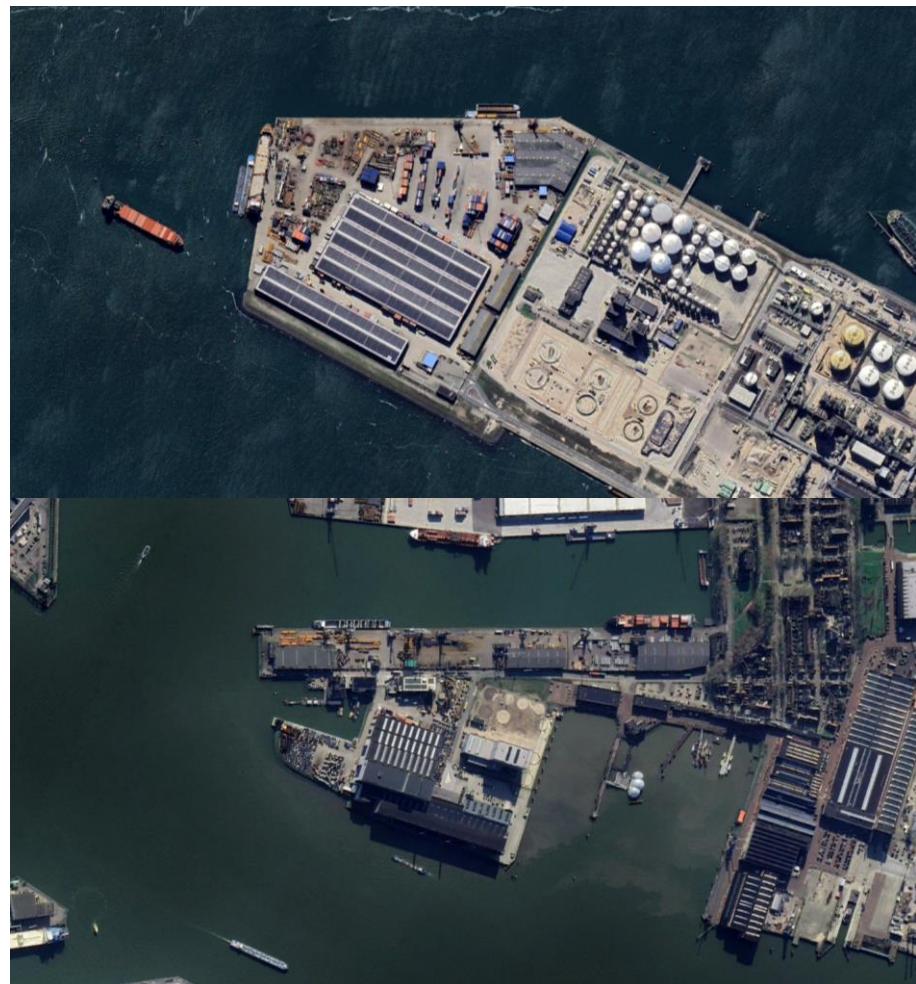
certas competências do Poder Concedente foi formalmente delegada à Autoridade Portuária.

- 3.7 Assim, assumindo a competência para conduzir a gestão dos contratos de arrendamento, incluindo as prorrogações, e de maneira diligente, a APS vem atendendo ao disposto no Despacho Decisório emitido pelo MPOR, atuando na condução dos estudos relacionados à avaliação da vantajosidade do pleito de prorrogação.
- 3.8 Assim, é imprescindível reunir o máximo possível de subsídios para embasar a decisão mais assertiva acerca do pleito de prorrogação. Ressalta-se que o presente procedimento tem como objetivo exclusivamente a obtenção, e não o fornecimento, de subsídios para apoiar a Autoridade Portuária nos estudos elencados no Despacho Decisório Nº 4/2023/ASSAD-MPOR/GAB-MPOR.
- 3.9 A discussão central não envolve somente a possibilidade de renovação e substituição de área do contrato de arrendamento, mas também aborda a importância de que o Porto de Santos disponha de um terminal multipropósito com características específicas, especializado na movimentação de cargas de projeto/break bulk. Este tipo de terminal, que tem como foco as cargas soltas, é comum em grandes portos europeus, sendo considerado crucial para o desenvolvimento econômico, uma vez que estas cargas, geralmente compostas por máquinas e equipamentos, são fundamentais para a Formação Bruta de Capital Fixo.
- 3.10 Importante considerar ainda que o pleito proposto pelo arrendatário não deve ser entendido como solução definitiva, uma vez que estão sendo revisitadas uma série de premissas, em atendimento ao Despacho Decisório do MPOR, sobretudo envolvendo aspectos da vantajosidade de eventual prorrogação contratual.

3.11 O pleito deve considerar a necessidade de um terminal especializado em Santos, que não se limita a movimentar contêineres, mas também cargas de projeto, as quais exigem operações específicas e amplas áreas de pátio. Esses terminais dedicados diferem dos terminais "full container", que geralmente operam no limite de suas capacidades, onde a própria dinâmica de movimentação prioriza a movimentação de cargas conteinerizadas, reduzindo o espaço disponível para operações de cargas de projeto. A **Figura 3** e **Figura 4** ilustram exemplos de terminais full container e terminais multipropósito em portos europeus, respectivamente.



**Figura 3 - Terminais full container. Sup: Terminal Hutchison Ports ECT Euromax (Rotterdam); Inf: Container-Terminal-Altenwerder (Hamburg).**



**Figura 4 – Terminais multipropósito / carga geral. Sup: Rhenus Deep Sea Terminal (Rotterdam); inf: Broekman Services Breakbulk Terminals (Rotterdam).**

3.12 A fim de alinhar entendimentos e robustecer com os trâmites necessários à prorrogação do contrato, estão sendo conduzidos estudos técnicos focados em definir a tipologia das cargas operadas, o tipo de navio a ser atendido, e intervenções como a necessidade de reforço estrutural do cais, dentre outros aspectos. Estes estudos visam assegurar a viabilidade da expansão de capacidade do porto para os próximos anos, compatibilizando, ao mesmo tempo, os demais projetos da região, e que integram as mais recentes diretrizes do Governo Federal.

#### **4. JUSTIFICATIVA/BENEFÍCIOS ESPERADOS**

- 4.1 De acordo com o projeto proposto, a arrendatária elenca as seguintes justificativas:
  - 4.2 A área atual apresentaria limitações que dificultam a expansão e modernização necessárias para atender ao crescimento da demanda por serviços portuários de carga geral, conteinerizada ou não, e veículos.
  - 4.3 A nova área no Saboó ofereceria melhores condições para a implementação de melhorias infraestruturais, como a construção de novo armazém para carga LCL, novo edifício garagem otimizando a operação de veículos, pátios contínuos para operação de carga geral, e acessos rodoviários e ferroviários mais eficientes.
- 4.4 A prorrogação do contrato do Ecoporto, na configuração proposta pela arrendatária, permitiria que o terminal de passageiros, arrendado à empresa Concais S.A., também pudesse ser objeto de substituição de áreas, passando a ocupar parte da área atualmente arrendada à Ecoporto. Tal configuração geraria uma integração mais eficiente das operações portuárias na região do Macuco, viabilizando uma futura licitação para granéis sólidos no Outeirinhos, e aumentando a competitividade do Porto de Santos.
- 4.5 Além disso, a nova localização, de acordo com a arrendatária, traria significantes melhorias no viário local, integrado com obras já contratadas no âmbito da Cessão da FIPS, permitindo uma melhor logística e distribuição das cargas, otimizando o fluxo de veículos e reduzindo tempos de espera.

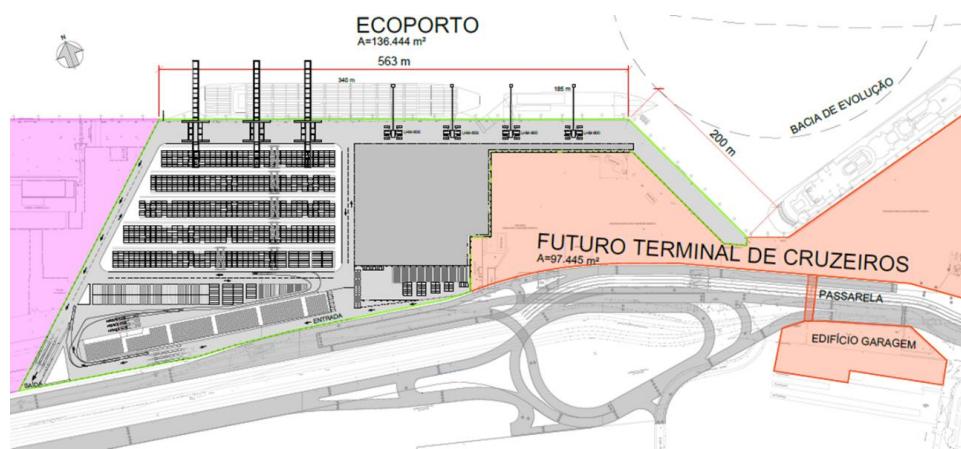
4.6 A modernização das instalações e a adoção de novas tecnologias sustentáveis também são listadas como justificativas para garantir a segurança e a sustentabilidade das operações portuárias.

## 5. DETALHAMENTO DA PROPOSTA E DO PLANO DE INVESTIMENTOS

- 5.1 A arrendatária Ecoporto apresentou novo plano de investimentos, incluindo as premissas para a prorrogação do contrato de arrendamento.
- 5.2 O Plano de Investimentos do ECOPORTO SANTOS S.A. prevê uma série de melhorias e investimentos que são cruciais para o desenvolvimento do Porto de Santos. Entre as principais ações, estão:
- 5.3 Expansão da capacidade de armazenamento com a construção de novo armazém LCL e edifício garagem para veículos. A ampliação dos armazéns permitirá o aumento da capacidade de estocagem de cargas, reduzindo o tempo de espera e melhorando a eficiência das operações.
- 5.4 Melhoria dos acessos rodoviários para facilitar o transporte de cargas, principalmente as de grandes dimensões atendidas exclusivamente pelo Ecoporto Santos S.A. no Porto de Santos. Investimentos em infraestrutura de transporte são essenciais para garantir a fluidez no tráfego de cargas, otimizando a logística e reduzindo custos operacionais.
- 5.5 Implementação de novas tecnologias para a gestão eficiente do porto, como sistemas de gestão portuária e automação de processos, contribuirá para a melhoria da eficiência, sendo as operações realizadas em 2 berços exclusivos e dedicados para a operações de contêineres, recebendo navios de 366 metros, e carga geral e veículos.

O Plano de Investimentos prevê investimentos em equipamentos, edificações e estruturas de apoio necessárias para implantação do novo terminal.

- 5.6 A área pleiteada pela Ecoporto para implantação do novo terminal consiste em área *brownfield* entre o Valongo e o Saboó, compreendendo aproximadamente 136 mil m<sup>2</sup>, incluindo a área de cais, conforme **Figura 5**.

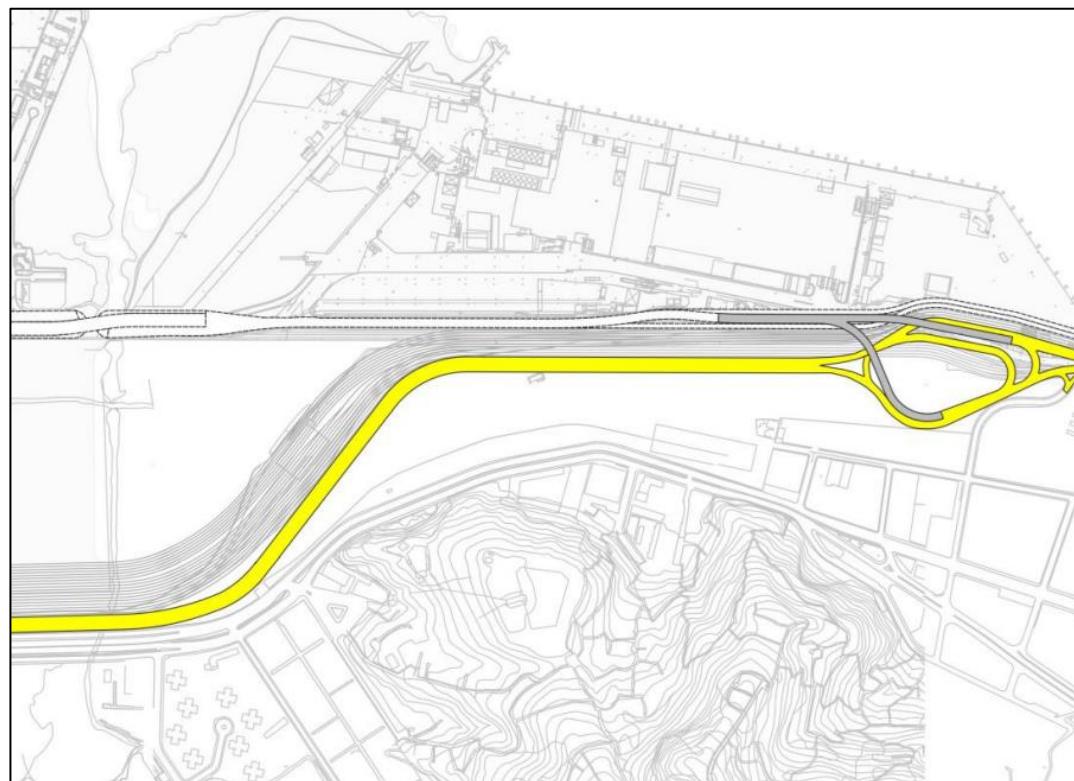


**Figura 5 - Layout proposto pela arrendatária. Fonte: Ecoporto Santos.**

- 5.7 De acordo com a proposta apresentada pela arrendatária, o projeto para o terminal apresenta as principais características operacionais da capacidade de armazenagem para a movimentação projetada:

- 5.7.1 **Pátio de Contêineres:** Projetado para acomodar pelo menos 1.200 TEUs em ground slots, com operação efetuada por Rubber Tyred Gantry Cranes (RTGs) movidos a diesel.
- 5.7.2 **Pátio para Cargas Gerais, Carga de Projeto e Especiais:** Disponibilizará uma área total livre de pelo menos 23.000 m<sup>2</sup> para operação e armazenagem.
- 5.7.3 **Armazenagem de Veículos:** Capacidade planejada para armazenar pelo menos 3.000 veículos do tipo SUV, ocupando uma área total de pelo menos 40.000 m<sup>2</sup>.

- 5.7.4 **Armazém para Paletes:** Este espaço terá capacidade para no mínimo 10.000 posições-pallet, com uma área total mínima de 3.500 m<sup>2</sup>. A área adjacente destinada a operações de OVA/Desova/Inspeção deverá suportar pelo menos 35 contêineres de 40 pés, estendendo-se por aproximadamente 1.400 m<sup>2</sup>.
- 5.7.5 **Gates de Entrada e Saída:** Projetados para atender pelo menos 300.000 veículos de carga por ano, incluindo balanças exclusivas e gate com capacidade para 120 toneladas e rodotrem.
- 5.8 Quanto ao sistema viário, cumpre observar que o projeto proposto pela Ecoporto assume como premissa a implantação do acesso viário a ser implementado pela Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS) (**Figura 6**), 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 6 - Viário Rodoviário da Segunda Entrada de Santos a ser implementado pela FIPS. Fonte:  
Contarto de Cessão**

- 5.9 No contexto do projeto proposto e considerando as especificações das instalações, a estimativa total de investimento é de R\$ 492.916.055,63. Deste montante, aproximadamente R\$ 104 milhões estão previstos para a construção de estruturas, enquanto cerca de R\$ 305 milhões são destinados à aquisição de equipamentos. Esses valores estão detalhados na **Tabela 1** e **Tabela 2**.

**Tabela 1 - Capex estimado - Infraestruturas. Fonte: Plano de Investimentos Ecoponto.**

ECOPORTO - CAPEX ESTIMADO						
#	DESCRÍÇÃO	CARACTERIZAÇÃO FÍSICA		CUSTO UNIT		CUSTO TOTAL (R\$)
		QUANTIDADE	UNIDADE	VALOR	UNIDADE	
<b>A EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS</b>						
1	CIVIL					R\$ 103.895.171,89
1	Edifício Garagem	44.580	m <sup>2</sup>	535,40	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 23.868.207,43
2	Edifício Administrativo	4.500	m <sup>2</sup>	2.652,85	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 11.937.804,74
3	Manutenção	700	m <sup>2</sup>	1.303,59	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 912.513,55
4	Gate de entrada	274	m <sup>2</sup>	1.303,59	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 357.183,87
5	Gate de saída	274	m <sup>2</sup>	1.303,59	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 357.183,87
6	Reforços de calis para os equipamentos	3.514	m	6.536,16	R\$/m	R\$ 22.968.066,24
7	Demolições	23.000	m <sup>2</sup>	168,63	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 3.878.399,70
8	Instalação de trilhos para os Porteiros	1.080	m	1.438,48	R\$/m	R\$ 1.553.562,30
9	Portaria	215	m <sup>3</sup>	170,85	R\$/m <sup>3</sup>	R\$ 36.732,62
10	Cercamento	1.500	m	1.213,51	R\$/m	R\$ 1.820.265,37
11	Obra civil - Balança rodoviária	7	unid.	161.036,32	R\$/unid.	R\$ 1.127.254,21
12	Reforços de calis para dragagem	563	m	57.014,18	R\$/m	R\$ 32.098.985,92
13	Obra civil - Scanners	2	unid.	1.489.506,03	R\$/unid.	R\$ 2.979.012,06

**Tabela 2 -Capex estimado - Equipamentos. Fonte: Plano de Investimentos Ecoponto.**

ECOPORTO - CAPEX ESTIMADO						
#	DESCRÍÇÃO	CARACTERIZAÇÃO FÍSICA		CUSTO UNIT		CUSTO TOTAL (R\$)
		QUANTIDADE	UNIDADE	VALOR	UNIDADE	
<b>EQUIPAMENTOS</b>						
1	LHM	1	un.	35.265.380,83	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 35.265.380,83
14	Relocação dos Porteiros	3	un.	4.683.470,28	R\$/unid.	R\$ 14.050.410,84
15	Defensas	38	un.	429.744,53	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 16.129.744,84
16	Gancho de Desengate Rápido Duplo - Trelleborg - Panamax	8	un.	827.972,33	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 6.623.778,65
17	Scanner de caminhões	2	un.	13.290.101,76	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 26.580.203,52
18	Scanner de Carga	1	un.	1.378.879,08	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 1.378.879,08
19	Scanner de Bagagem para Portaria principal	1	un.	341.804,38	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 341.804,38
15	Balança de caminhões	7	un.	179.000,00	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 1.253.000,00
18	Subestação	136.444	m <sup>2</sup>	81,14	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 11.070.758,50
19	Remanejamento das redes de saneamento	136.444	m <sup>2</sup>	41,99	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 5.728.979,24
20	Armazém autoportante	10.000	pallets	2.022,25	R\$/pallet	R\$ 20.222.456,38
21	Rede drenagem, melhorias pavimento, rede elétrica, iluminação e combate a incêndio	136.444	m <sup>2</sup>	629,20	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 85.850.926,95
22	Implantação de plataformas com tomadas reefer	175	unid.	32.176,32	R\$/unid.	R\$ 5.630.856,43
23	Sistema Foto-voltaico	12.430	m <sup>2</sup>	912,09	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 11.337.254,71
24	Sistema de água de reuso	12.430	m <sup>2</sup>	19,37	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 240.829,62
25	RTG	2	un.	15.000.000,00	R\$/unid.	R\$ 30.000.000,00
26	Reach Stacker	5	un.	2.548.525,14	R\$/unid.	R\$ 12.742.625,70
27	TUG	2	un.	1.154.550,00	R\$/unid.	R\$ 2.309.100,00
28	Semi-reboque	33	un.	379.071,70	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 12.509.366,11
29	EGP 30 ton	1	un.	2.422.440,21	R\$/unid.	R\$ 2.422.440,21
30	EGP 7 Ton	2	un.	565.000,00	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 1.130.000,00
31	Gooseneck	2	un.	169.299,62	R\$/unid.	R\$ 338.599,25
32	OCR	9	un.	158.100,00	R\$/m <sup>2</sup>	R\$ 1.422.900,00

5.10 É importante salientar que o projeto proposto está em desenvolvimento, com ajustes contínuos sendo feitos nas premissas iniciais, e, portanto, ainda não constitui o layout definitivo.

## 6. CONCLUSÃO

- 6.1 Tendo em vista o cenário descrito ao longo do presente documento, que viabiliza uma série de alterações no planejamento do Porto Organizado, publica-se a presente Consulta Pública.
- 6.2 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 ao pleito de prorrogação do Contrato de Arrendamento PRES/028.98 (Ecoponto Santos S/A), situado na região do Saboó.
- 6.3 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 gestão de certas competências do Poder Concedente foi formalmente delegada a esta Autoridade Portuária
- 6.4 Desta forma, permite-se avançar com trâmites em linha aos encaminhamentos dispostos no Despacho Decisório Nº 4/2023/ASSAD-MPOR/GAB-MPOR do Ministro de Portos e Aeroportos, subsidiando da forma mais assertiva possível a tomada de decisão da Autoridade Portuária em função do EVTEA apresentado pela arrendatária Ecoponto.