

## 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 cargas conteneurizadas, em área localizada no Complexo Portuário de Santos, município de Santos-SP, denominada área de arrendamento **STS10** 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 **STS10**, 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 Santos Port Authority (SPA), por sua própria área técnica, seguindo os modelos já consagrados de estudos desenvolvidos pela Empresa de Planejamento e Logística – EPL.

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 o estudo para análise da documentação e realização dos ajustes e atualizações necessários.

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.

Oportuno mencionar que o terminal **STS10** 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 **STS10** 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 Cost – WACC*.

Oportuno esclarecer que no caso do estudo de viabilidade **STS10**, a versão originalmente disponibilizada estava referenciada na data-base de março/2020. Após o processo de atualização, o estudo passa a adotar data-base em **setembro/2021**. O prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 25 anos, com celebração de contrato e início das operações previstas em 2023.

Com relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento **STS10**, cumpre destacar que as atividades a serem realizadas na área visam atender a movimentação e armazenagem de cargas conteneurizadas com o objetivo de ampliar a oferta de serviços portuários para a hinterlândia de Santos promovendo a competição e redução de 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 gerais 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 **STS10** 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.

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.

## Seção A – Apresentação

| 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 nº 3.220-ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014;                     | Regulamento de elaboração de EVTEA       |
| Resolução nº 5.464-ANTAQ, de 23 de junho de 2017;                      | Manual de análise de EVTEA               |
| Plano Nacional de Logística Portuária – PNL (2017);                    | Planejamento setorial                    |
| 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 (2014);              | Planejamento setorial                    |
| Comex Stat – Ministério da Economia (2019)                             | Planejamento setorial                    |

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

Fonte: Elaboração própria.

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.

Santos apresenta-se como o maior Complexo Portuário brasileiro na movimentação de cargas conteneurizadas, correspondendo a 36,7% da movimentação de contêineres no País em 2020. Nesse mesmo ano, essa natureza de carga representou 30,8% do total movimentado pelo 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.

No ano de 2020, o Complexo Portuário de Santos movimentou 3,9 milhões de TEU, desconsiderando-se os volumes referentes à remoção de contêineres. O volume transacionado de maior expressão foram as cargas de longo curso, que representaram aproximadamente 82% do total. Por outro lado, as cargas de cabotagem participaram com 18%. No entanto, ao longo do período observado (2013 a 2020), tem-se que as operações de cabotagem foram as que apresentaram maior crescimento, de 161% (20% a.a.), frente a um incremento de 117% (15% a.a.) nas movimentações de longo curso.

A movimentação de cargas conteneurizadas 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, através dos serviços de navegação dos principais armadores internacionais.

O Complexo Portuário de Santos é composto pelo Porto Organizado de Santos, administrado pela Santos Port Authority - SPA, 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);

## Seção A – Apresentação

- » 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.

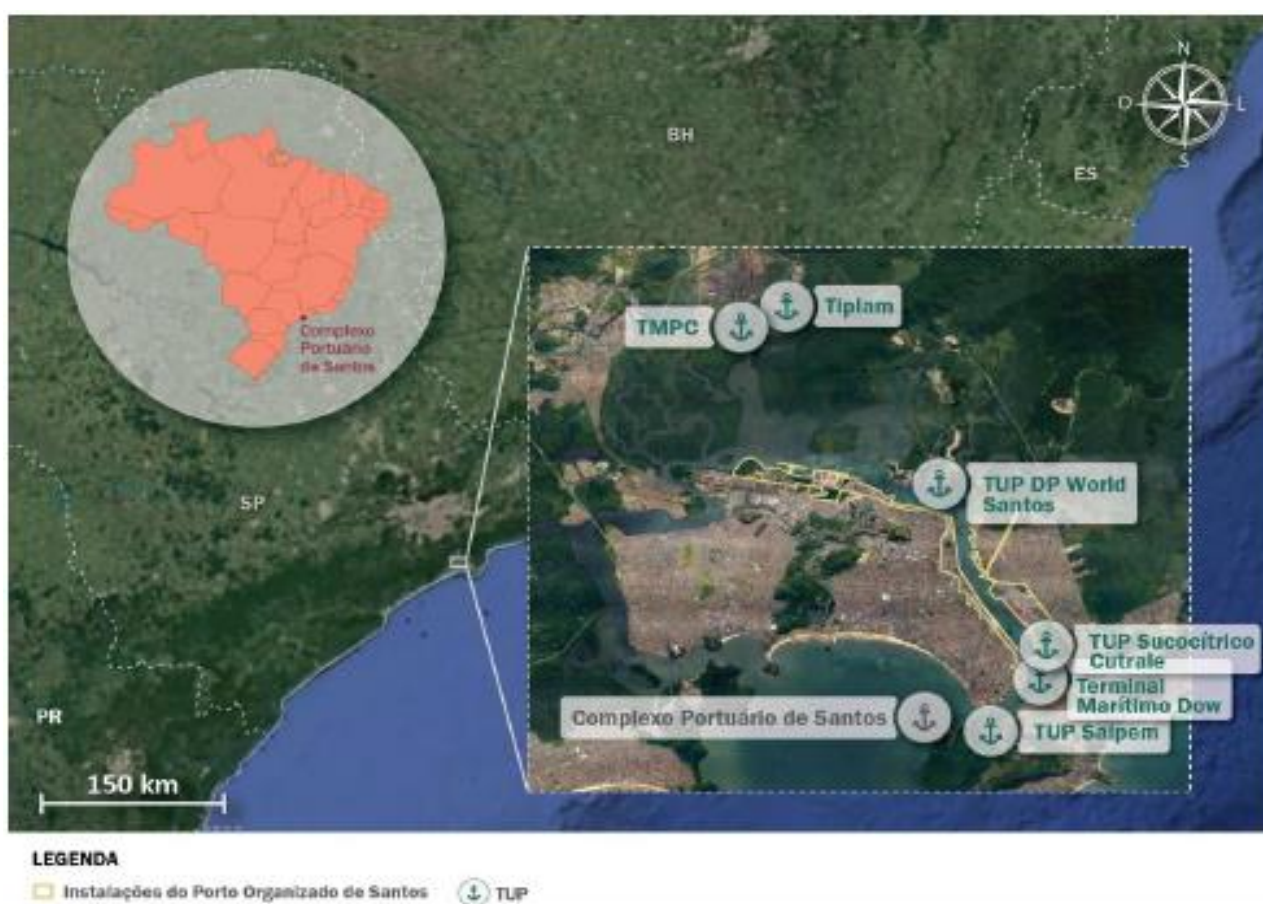


Figura 1 - Localização do Complexo Portuário de Santos.  
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos – 2019.

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 Hyppolito Rego, no trecho leste.

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, o DERSA administra o Rodoanel norte e a Nova Tamoios e o DER-SP administram as outras vias. A figura a seguir apresenta os acessos rodoviários ao Porto de Santos.



Figura 2 - 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,

## Seção A – Apresentação

Ecoporto (Pátios 2 e 3), TMV e Rodrimar. Os veículos com destino às demais regiões utilizam o Trecho 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 3.



Figura 3 - Vias do entorno portuário situadas na região do Saboó, Valongo e Paquetá.

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

### 3.2.2. Acesso Ferroviário

O acesso ferroviário ao Porto de Santos é composto pelas linhas da MRS Logística, FCA e Rumo (antiga ALL Logística) enquanto dentro dos limites do Porto, a operação ferroviária é feita pela PORTOFER.

Seção A – Apresentação



Figura 4 - Acessos ferroviários ao Porto de Santos.  
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos – 2019.

A MRS opera com bitola de 1,60m e utiliza cremalheira para transposição da Serra do Mar. A RUMO MP tem bitola mista e utiliza sistema de simples aderência na Serra do Mar. A PORTOFER atua com bitola mista.



Figura 5 - Malha férrea administrada pela Portofer inserida no Complexo Portuário de Santos.  
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos – 2019.

## Seção A – Apresentação

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.

| TRECHO                     | CONCESSIONÁRIA | PARES DE TRENS P/DIA <sup>1</sup> |
|----------------------------|----------------|-----------------------------------|
| Paratinga-Perequê          | RUMO MP        | 28                                |
| Perequê - Areais           | MRS            | 22                                |
| Arais- Piaçaguera          | MRS            | 13                                |
| Piaçaguera-Conceiçãozinha  | MRS            | 10                                |
| Perequê- Cubatão           | MRS            | 18                                |
| Cubatão – Santos (Valongo) | MRS            | 20                                |

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

Fonte: Declaração de Rede – ANTT- 2018 – Elaboração própria.

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 na Malha Paulista (ii) pela subconcessão de trecho da Ferrovia Norte-Sul, (iii) a 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 Interno ao Porto de Santos de, atualmente, cerca de 30 milhões de toneladas/ano para cerca de 85 milhões de toneladas/ano em 2023. Incremento dessa magnitude na procura pelo acesso ferroviário santista demandará a realização de intensivos investimentos para a expansão da malha integrante do Porto de Santos, seja pela Portofer Transporte Ferroviário Ltda. (atual operadora do sistema, por força do Contrato DP/25.2000) ou por eventual novo operador.

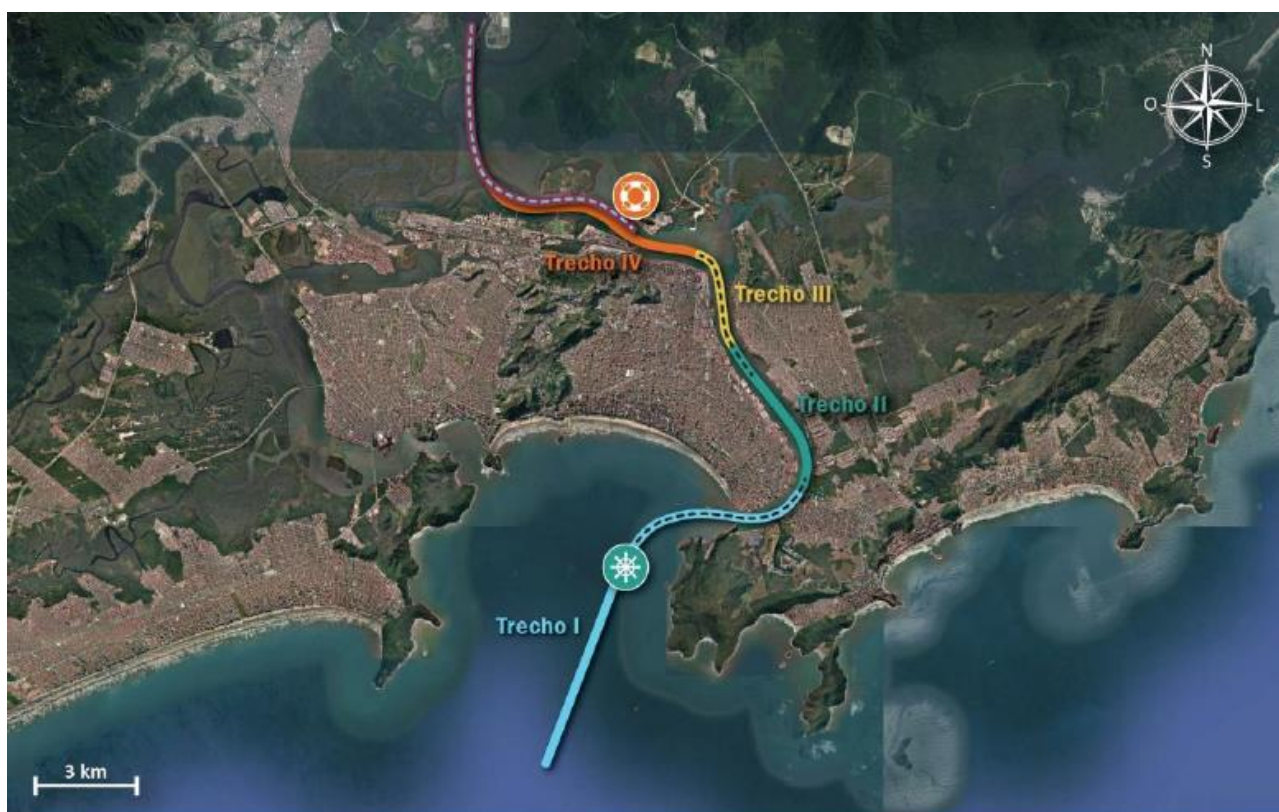
### 3.2.3. Acesso Aquaviário

De acordo com informações obtidas nas Normas e Procedimentos para as Capitania dos Portos de São Paulo (NPCP-SP), no roteiro da Marinha para a Costa Sul, nas Cartas Náuticas e informações fornecidas pela Santos Port Authority - SPA, 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.

<sup>1</sup> Foram utilizadas as capacidades mais restritivas observadas quando mais de um subtrecho compõe o trecho.



Seção A – Apresentação



LEGENDA

Canal de Piaçaguera    Monovia    Restrição de Cruzamento    Local de embarque de práticos    Boia 1

Figura 6 - 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.

| CALADOS MÁXIMOS DE OPERAÇÃO NO CANAL DE NAVEGAÇÃO (ZERO DHN) |                    |                      |  |
|--|--------------------|----------------------|--|
| TRECHO   | CALADOS DOS NAVIOS |                      |  |
|  | BAIXAMAR           | PREAMAR <sup>1</sup> | DOCUMENTO                                  |
| Barra até Entrepósito de Pesca (Trecho I)                    | 13,50m             | 14,50m               | SPA-DIPRE-GD/273.2020 – Agosto <b>2020</b> |
| Entrepósito de Pesca à Torre Grande (Trecho II)              | 13,50m             | 14,50m               | DIPRE-GD/301.2018 – Julho <b>2018</b>      |
| Torre Grande até Armazém 06 (Trecho III)                     | 13,50m             | 14,50m               | DIPRE-GD/301.2018 – Julho <b>2018</b>      |
| Armazém 06 até o Terminal Alamoá (Trecho IV-a)               | 13,50m             | 14,50m               | DIPRE-GD/301.2018 – Julho <b>2018</b>      |
| Terminal Alamoá até o final do Trecho IV (Trecho IV-b)       | 12,70m             | 13,70m               | DIPRE-GD/492.2017 – Setembro <b>2017</b>   |

Tabela 3 - Canal de acesso - Especificações técnicas.

Fonte: Santos Port Authority (<http://www.portodesantos.com.br>)

A Figura 7 ilustra o trecho IV do canal, localizado na frente dos terminais da Alamoá e do Saboó.



Figura 7 - Trecho IV e Canal de Piaçaguera.

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

De acordo com a Portaria nº 100/CPSP de 20 de dezembro de 2018, 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 estuário apresente profundidade de 15 m, os calados operacionais por trecho do canal/bacia de evolução,

## Seção A – Apresentação

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 8 – 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 (m <sup>2</sup> ) | DIMENSÕES DOS NAVIOS<br>(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 4 – Bacias de evolução Porto de Santos.  
Fonte: PDZ (2020).

### 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.

Seção A – Apresentação

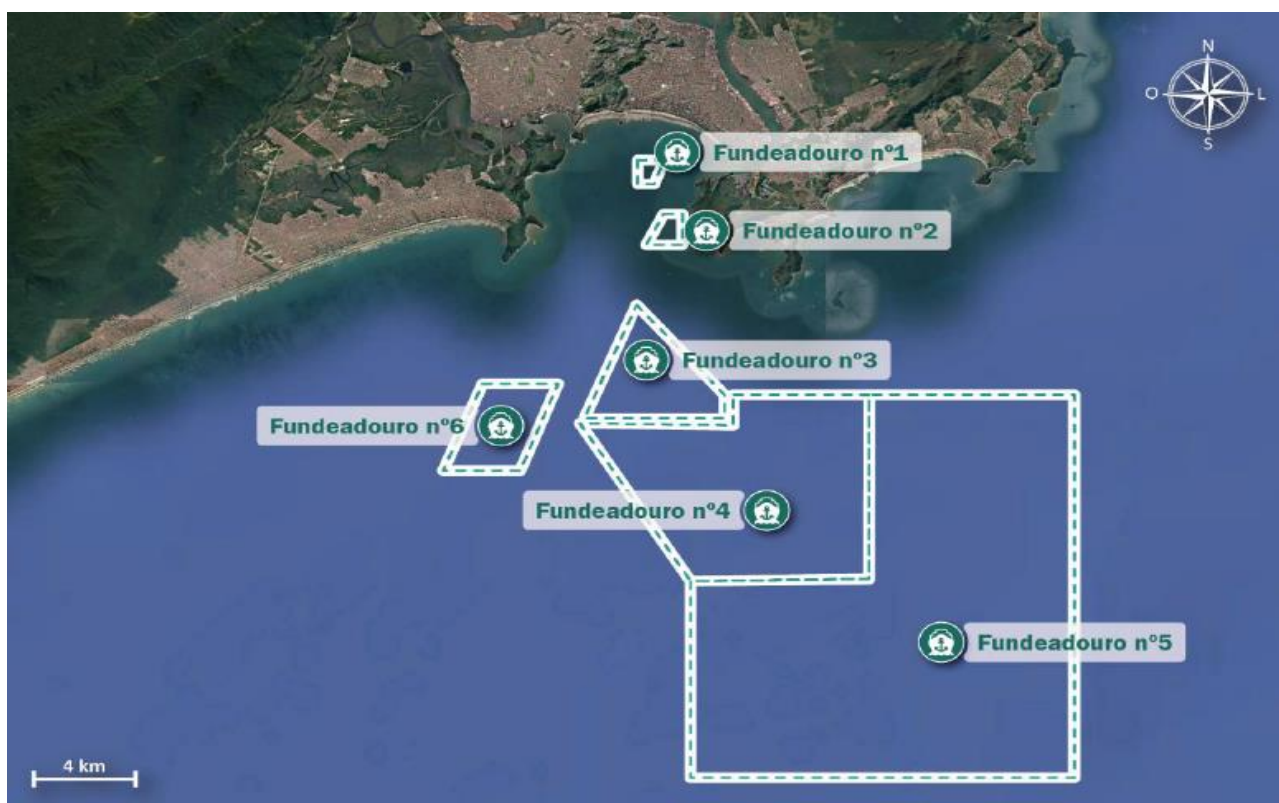


Figura 9 - Fundeadouros do Complexo Portuário de Santos.  
Fonte: Santos Port Authority.

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

| FUNDEADOURO      | PROFUNDIDADE (m)         | FINALIDADE   |
|------------------|--------------------------|--|
| Fundeadoiro Nº 1 | Mín.: 7,7<br>Máx.: 10,4  | Para navios de guerra  |
| Fundeadoiro Nº 2 | Mín.: 11,8<br>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 |
| Fundeadoiro Nº 3 | Mín.: 16,8<br>Máx.: 22   | Para navios com programação definida de atracação para as próximas 24 horas  |
| Fundeadoiro Nº 4 | Mín.: 22,5<br>Máx.: 33   | Para navios com ou sem programação de atracação  |
| Fundeadoiro Nº 5 | Mín.: 31<br>Máx.: 37     | Para navios com cargas inflamáveis ou explosivas   |
| Fundeadoiro Nº 6 | Mín.: 18<br>Máx.: 20     | Para navios de quarentena e embarcações com suspeita de avaria no embalado e/ou vazamento de material radioativo   |

Tabela 5 – Áreas de Fundeio Porto de Santos  
Fonte: PDZ (2020)

### 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 inadequada e 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 (exceto GLP), sucos e GLP.

## 4 Descrição da Área de Arrendamento

A área a que se refere este estudo de viabilidade, denominada **STS10**, está localizada na região do Saboó, na margem direita do Porto de Santos, sob jurisdição da Santos Port Authority - SPA, vinculada ao Ministério da Infraestrutura.

A área do Saboó foi tradicionalmente ocupada por diferentes arrendatários que movimentam contêineres, veículos e outras cargas gerais. Hoje, é entendido que tal subdivisão do Saboó prejudica a produtividade geral do terminal. Sendo assim, decidiu-se pela consolidação dessa área sob a denominação de **STS10**.

Atualmente, a área possui aproximadamente 423 mil m<sup>2</sup> metros quadrados e 1,3 km de cais.

## Seção A – Apresentação

Ainda, fundamental que se determine um regime de transição capaz de assegurar que a assunção da área por eventuais novos arrendatários não implique qualquer descontinuidade nas operações dos terminais.

As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento **STS10** envolvem armazenagem e movimentação de carga conteneurizada.

A imagem a seguir mostra a ilustração das áreas de arrendamento do cais Saboó.

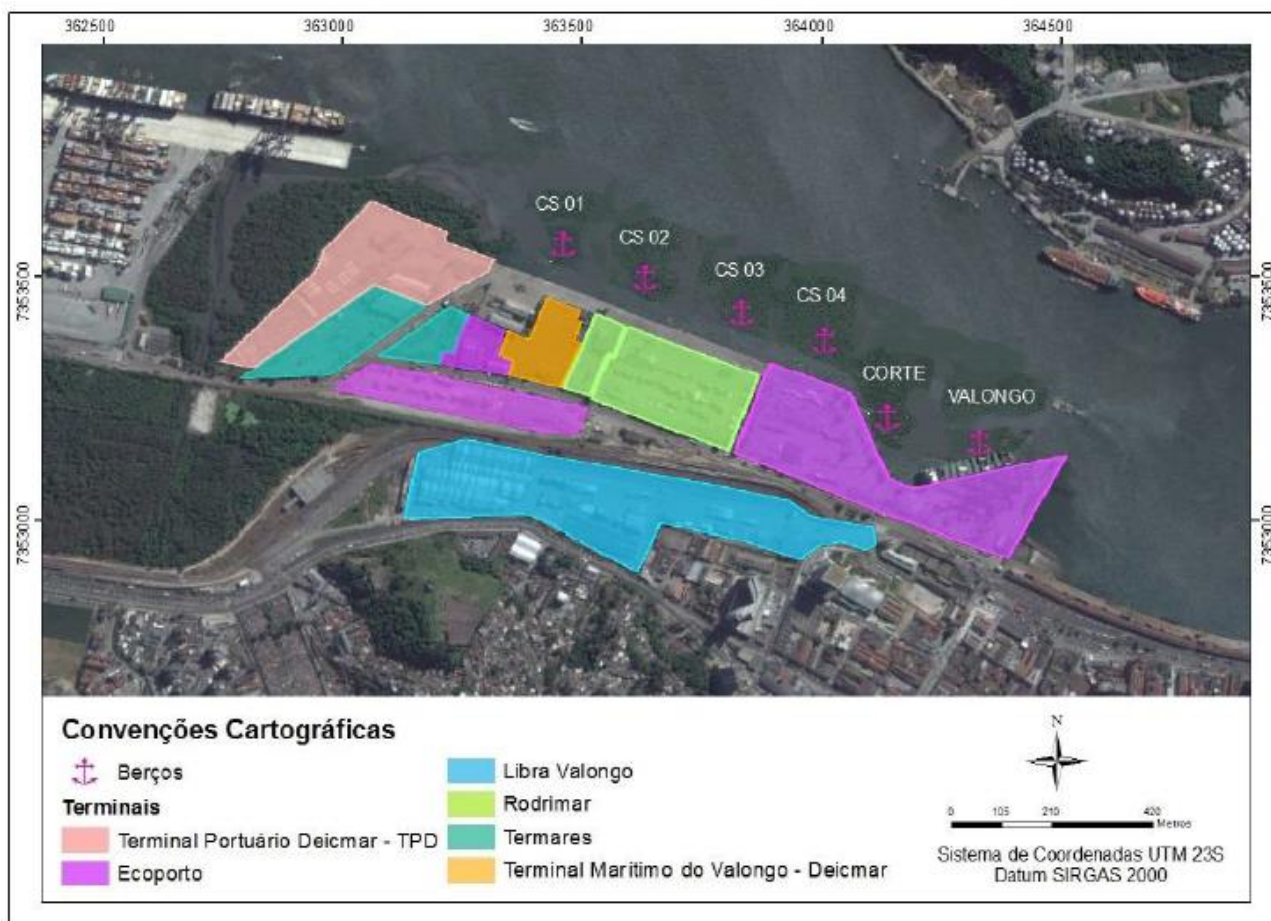


Figura 10 – Imagem aérea dos terminais do Cais Saboó **STS10**.

Fonte: Plano Mestre 2019.

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. Desse modo, o único arrendatário atual cujo contrato ainda estará vigente durante o período de construção será o Ecoporto, com autorização para operar até a metade de 2023.

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 Santos Port Authority - SPA, conforme podemos observar na imagem a seguir:

Seção A – Apresentação

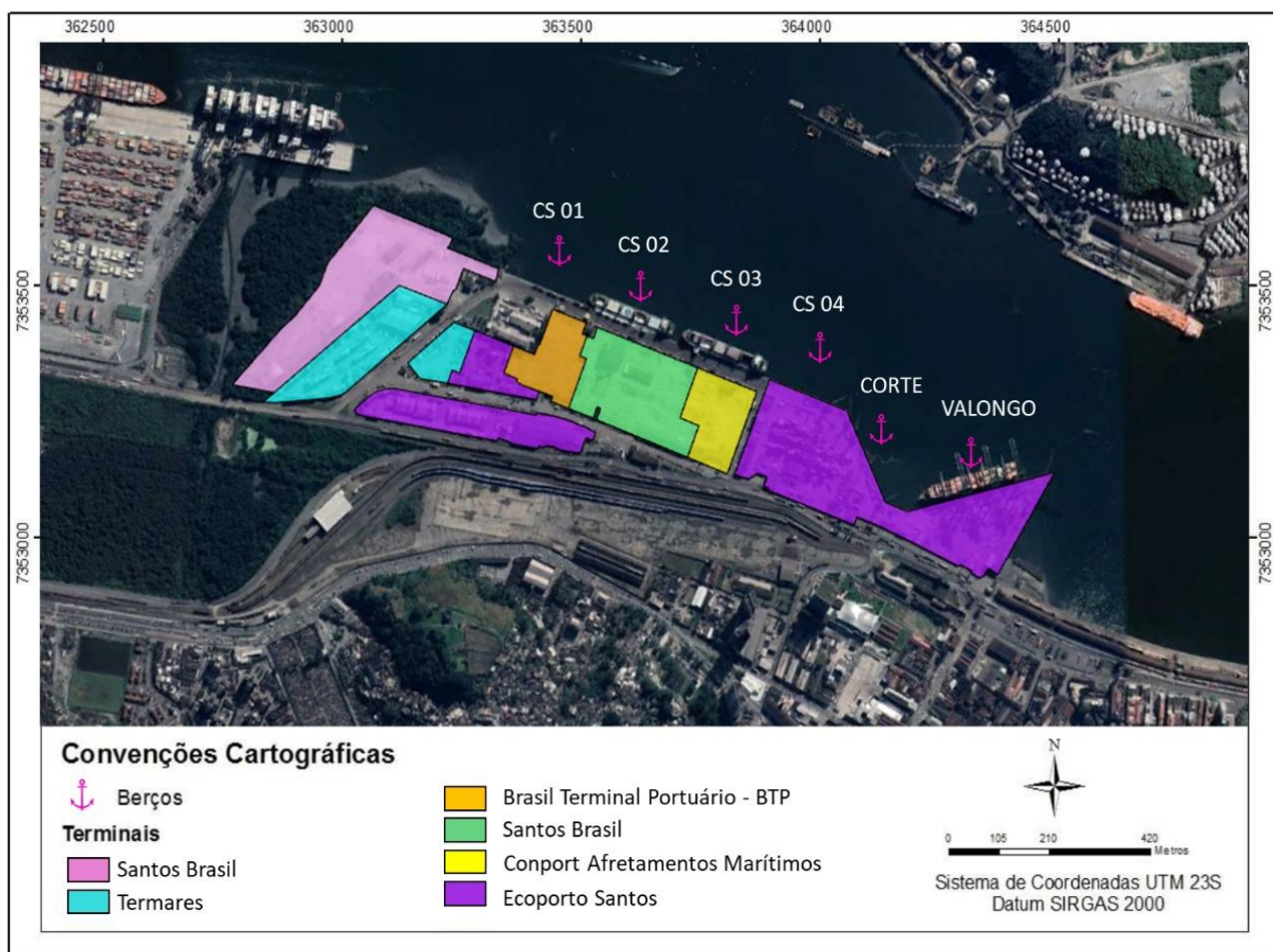


Figura 11 – Imagem aérea atual dos terminais do Cais Saboó **STS10**.  
Fonte: Santos Port Authority 2021.

A futura área do terminal **STS10** agrega as áreas descritas na região do Saboó e acrescenta a expansão de pátio até a nova estrutura de cais, que será construída na antegarda do cais atualmente existente, avançando o terminal na direção norte. A figura abaixo apresenta o novo cais com extensão de 1.209 metros e o novo pátio integrado, incluindo a expansão referenciada de 97.310 m<sup>2</sup>. Observa-se também que a delimitação inferior do novo terminal foi deslocada na direção nordeste, possibilitando a ampliação do acesso rodoviário. Considerando as mudanças citadas acima, o novo terminal terá uma área total de cerca de 601.101 metros quadrados.

Seção A – Apresentação

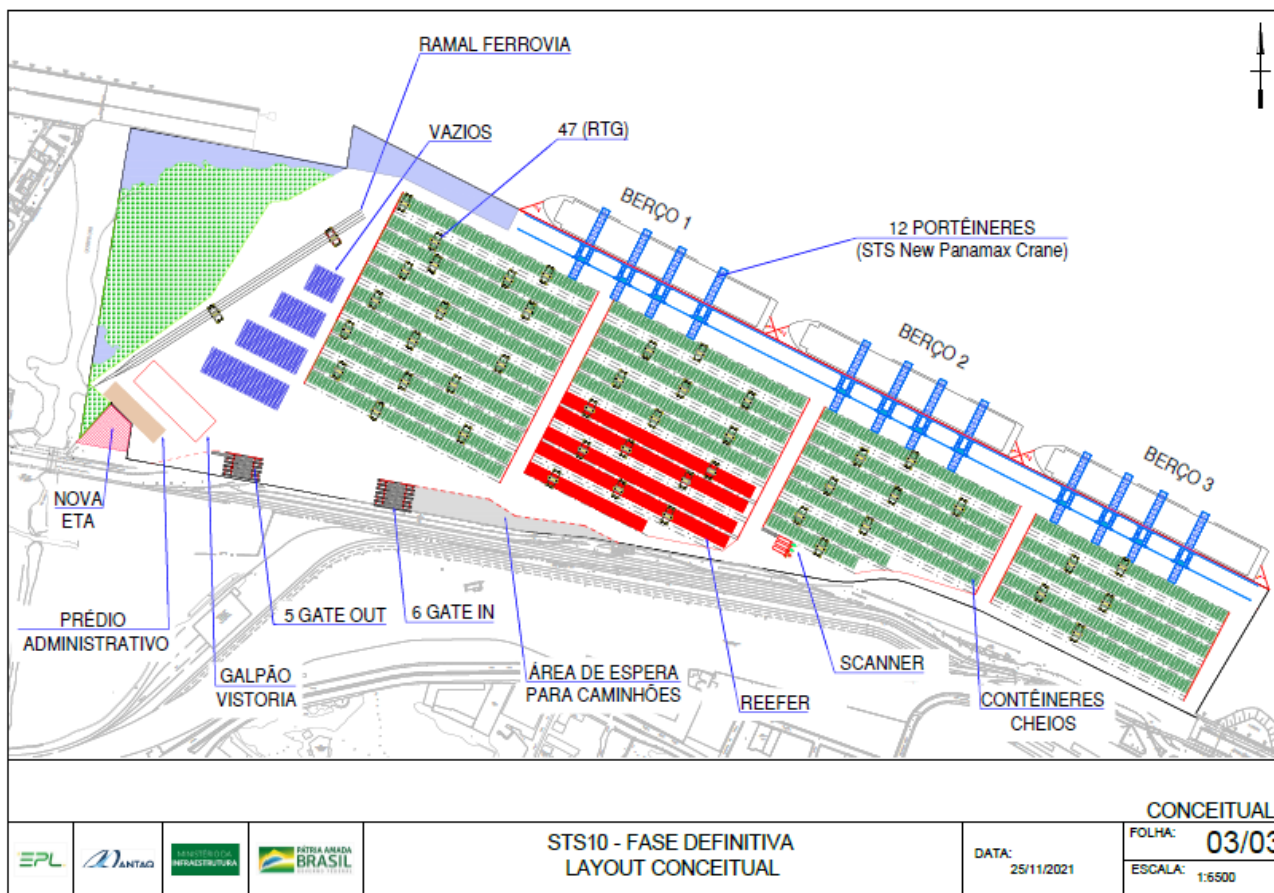


Figura 12 – Imagem aérea do futuro terminal STS10.  
Fonte: Elaboração própria.

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