

## 1. Introdução

Esta seção aborda informações gerais sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA de instalação portuária destinada à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos (especialmente combustíveis) denominada área **STS08A**, localizada na região da Alamoia no Complexo Portuário de Santos.

Os estudos de viabilidade de arrendamentos portuários objetivam a avaliação de empreendimentos e servem de base para abertura de procedimentos licitatórios, no âmbito do planejamento do 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 **STS08A**, 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 (Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP), por sua própria área técnica.

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 **STS08A** foi selecionado como área prioritária no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários – PAP do Governo Federal lançado em 2013. Contudo, ainda que o certame para a área tenha sido posteriormente suspenso, percebe-se que existem justificativas consistentes para a elaboração e priorização do projeto.

## 2. Estudo

O estudo de viabilidade da área de arrendamento **STS08A** 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 **STS08A**, a versão originalmente disponibilizada estava referenciada na data-base de abril/2019. Após o processo de atualização, o estudo passa a adotar data-base em **setembro/2019**.

Com relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento **STS08A**, cumpre destacar que as atividades a serem realizadas na área visam atender o abastecimento de combustíveis na região metropolitana de São Paulo, sendo produtos essenciais para a população e a indústria local (principalmente o GLP), além de abastecimento de regiões com déficit de produção através de navios de cabotagem.

Vale frisar que o terminal faz parte de um sistema interligado de quatro refinarias, terminais terrestres e mais de 2.000 quilômetros de dutos, onde a produção, o refino e o abastecimento são sincronizados.

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 – PNLP (2017);	Planejamento setorial
Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Santos (2006);	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração do Porto de Santos-REPS (2014);	Regulamento do Porto (REP)
Plano Decenal de Expansão de Energia - PDE 2029, da Empresa de Pesquisa Energética – EPE;	Planejamento setorial
Resolução CNPE nº 09, de 9 de maio de 2019;	Promoção da livre concorrência na atividade de refino no País
Resolução CNPE nº 16, de 24 de junho de 2019.	Promoção da livre concorrência no mercado de gás natural

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

Importante destacar que no Brasil, o abastecimento de combustíveis passou por uma alteração gradual no contexto concorrencial em que o abastecimento de combustíveis ocorre no Brasil, em razão da quebra do monopólio estatal introduzida pela Lei do Petróleo em 1997, permitindo livre concorrência com a extinção dos subsídios e abertura do mercado para as com importações liberadas e subsídios extintos. De acordo com dados do setor, a Petrobras ainda detém posição hegemônica no suprimento de derivados no mercado brasileiro, contudo, sua participação vem se reduzindo ao longo dos últimos anos, fazendo com que haja um maior número de agentes no mercado, tornando-o menos concentrado.

Neste cenário, destaca-se a consolidação de uma política setorial calcada na abertura, desverticalização e promoção da concorrência nos mercados de refino, transporte e distribuição de combustíveis no país. No contexto, por exemplo, da previsão de alienação de diversas refinarias pela Petrobras<sup>1</sup>, conjuntamente com as respectivas infraestruturas de transporte e distribuição associadas.

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

<sup>1</sup> Formalizada por Termo de Compromisso de Cessação (TCC) celebrado com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), mediante o qual a Petrobras “se compromete a vender oito refinarias de petróleo, incluindo os ativos relacionados a transporte de combustível”, disponível em: <http://www.cade.gov.br/noticias/cade-e-petrobras-celebram-acordo-para-venda-de-refinarias-de-petroleo>.

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

---

## Seção A – Apresentação

---

No que diz respeito à demanda do mercado de combustíveis, vale ressaltar que o Brasil é o 10º maior produtor de petróleo do mundo, com produção de 2,7 milhões de barris por dia (2,8% do total mundial). Segundo o Anuário ANP (2019), o Brasil produziu 944,1 milhões de barris em 2018, sendo 521,5 milhões extraídos do pré-sal (55,2% do total). No mesmo ano, a produção brasileira de derivados de petróleo foi de 108,2 milhões de m<sup>3</sup>. Em termos de refino, o Brasil detém a 8º maior capacidade, de 2,3 milhões de barris por dia, 2,3% da capacidade mundial.

Para a movimentação e armazenagem destes produtos, o Brasil dispunha de 110 terminais autorizados pela ANP em 2018, sendo 61 terminais aquaviários (com 1.471 tanques) e 49 terminais terrestres (com 543 tanques), totalizando 2.014 tanques. A capacidade nominal de armazenamento foi de cerca de 13,9 milhões de m<sup>3</sup>, dos quais 5,4 milhões de m<sup>3</sup> (38,4% do total) destinados ao petróleo, 8,1 milhões de m<sup>3</sup> (58,2% do total) aos derivados e ao etanol, e 476,7 mil m<sup>3</sup> (3,4% do total) ao GLP.

O Complexo Portuário Santista movimentou, em 2018, 10,3 milhões de toneladas de derivados de petróleo, considerando principalmente produtos como óleo diesel, gasolina, óleo combustível e Gás Liquefeito de Petróleo – GLP. Entretanto, há que se enfatizar que as perspectivas do mercado de derivados de petróleo no Brasil apontam para um cenário de aumento das importações, por uma série de fatores, razão pela qual, de acordo com as estimativas dos estudos de demanda para o Porto de Santos, a capacidade para as movimentações de graneis líquidos é deficitária, ensejando ampliação na capacidade portuária para atendimento desse aumento de demanda.

Aliado a esse fato, cabe destacar que a maior parte das movimentações portuárias de combustíveis no Porto de Santos ocorre na região da Alamoia, a qual possuiu, até o momento, poucas condições de expansão de capacidade. A área de arrendamento STS08 está em operação, porém em situação contratual precária, em razão do término do contrato de arrendamento anterior.

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

### 3. Descrição do Complexo Portuário de Santos

O Complexo Portuário de Santos é composto pelo Porto Organizado de Santos, administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), 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 2km 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.

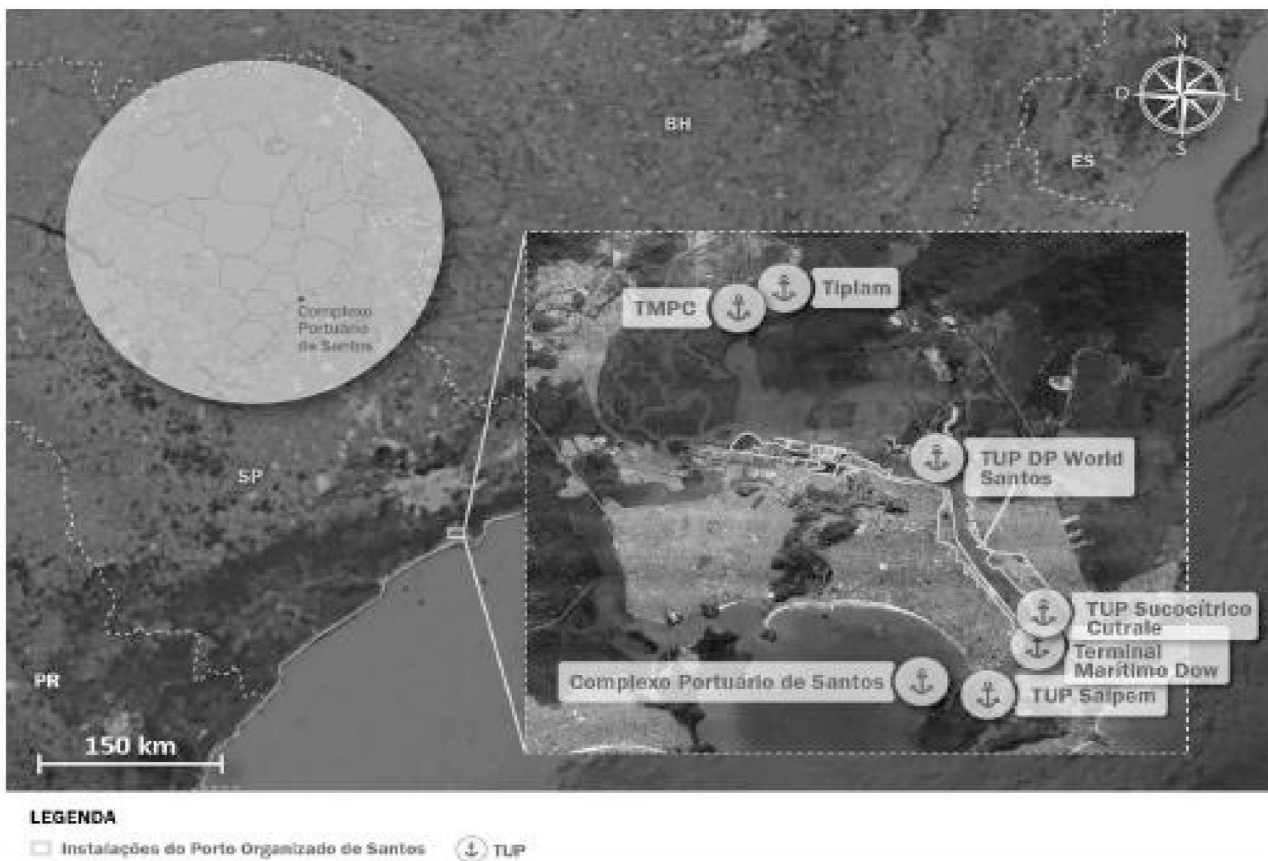


Figura 1: Localização do Complexo Portuário de Santos  
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos - 2019

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

Seção A – Apresentação

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.

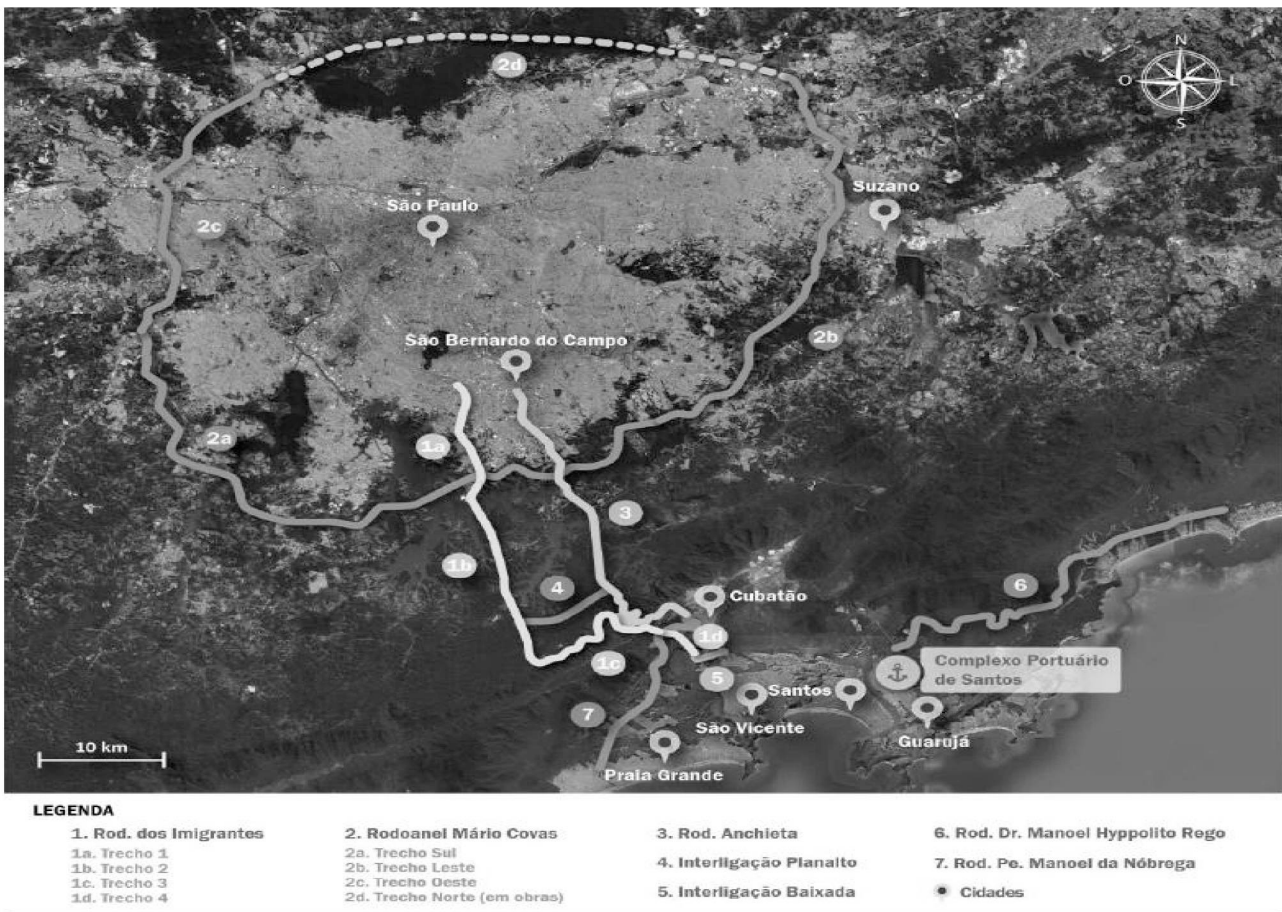


Figura 2: Visão geral da malha rodoviária – acesso ao Porto de Santos  
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos - 2019

### Detalhamento do Acesso rodoviário na Alamoia<sup>3</sup>

Após o Viaduto Dr. Paulo Bonavides, uma conversão simples à direita dá acesso à Av. Eng. Augusto Barata, segmento conhecido como “Retão da Alamoia”, onde se situa a área arrendada ao Terminal BTP. Do outro lado, ao realizar a conversão à esquerda após o referido viaduto, seguido de retorno na rotatória à frente,

<sup>3</sup> Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos 2019

Seção A – Apresentação

chega-se à Rua Augusto Scaraboto (paralela ao viaduto), que leva às áreas das porções oeste e leste da região da Alamoia. A porção oeste, composta por áreas pertencentes atualmente à Transpetro (em caráter jurídico precário), Vopak e Ultracargo, além de outros terminais retroportuários existentes na região, é acessada por meio da Av. Vereador Alfredo das Neves, via que compõe um sistema binário com a Rua Dr. Alberto Schewedtzer, sendo a Rua José Pinto Blandi a interligação entre essas duas vias. A porção leste da Alamoia, constituída por áreas pertencentes à Stolthaven, Ultracargo e Ultragaz, é acessada através da Rua Augusto Scaraboto.

Tais acessos são ilustrados na Figura 3 e Figura 4.

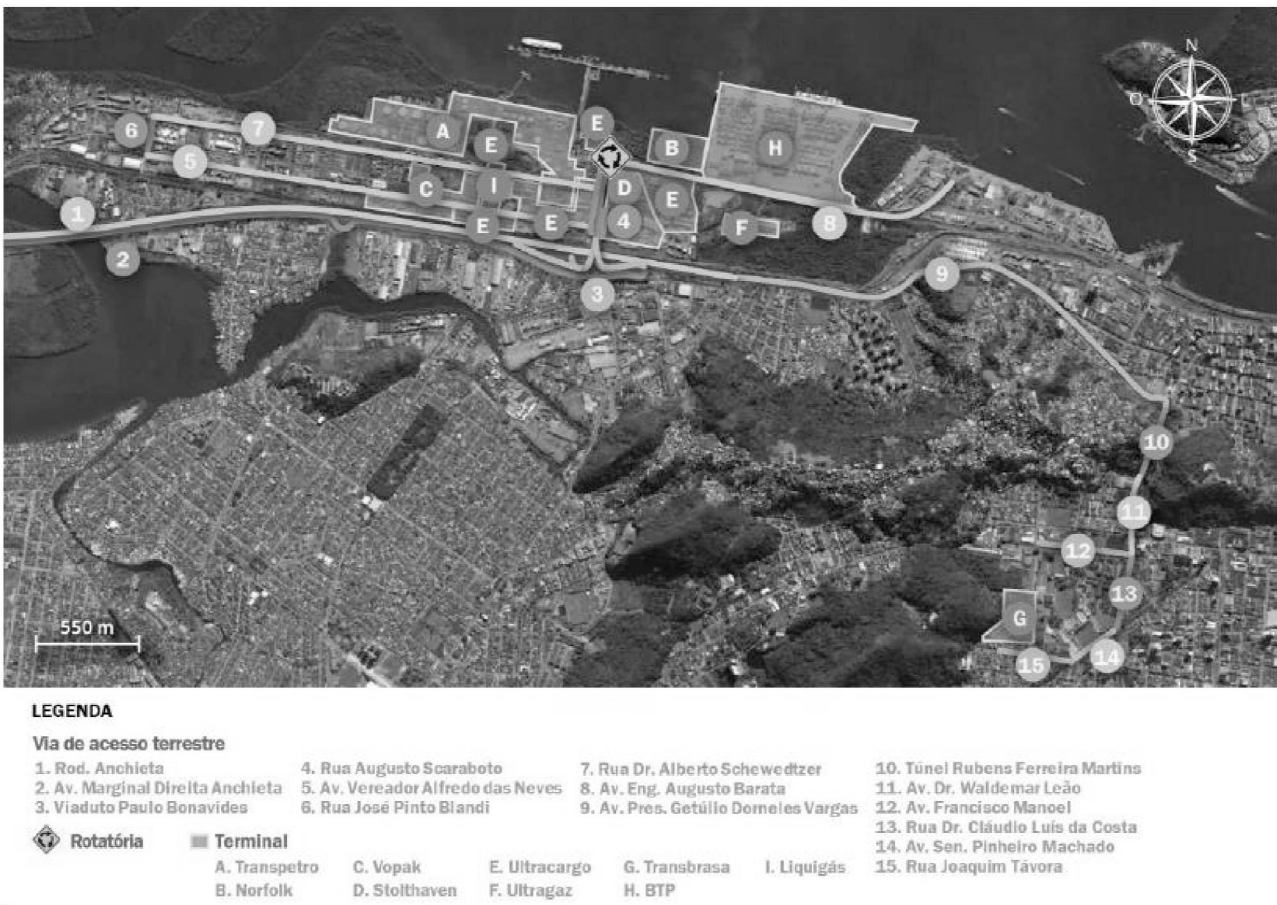


Figura 3: Vias do entorno portuário situadas na região da Alamoia e do bairro Jabaquara  
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos - 2019

Seção A – Apresentação



Figura 4: Vias de acesso na região da Alamoia  
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos – 2019

3.2.1. 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.



<b>LEGENDA</b>	<b>■ Pátio ferroviário</b>		
— RMN	1. Alrosa Galvão	13. Fernandópolis	25. Parque Industrial
— RMP	2. Alto Araguaia	14. Fosfago	26. Paulínia
— RMS	3. Aparecida do Taboado	15. Guarã	27. Pedemeiras
— RMO	4. Arará	16. Itiquira	28. Pradópolis
— FCA	5. Araraquara	17. Itirapina	29. Ribeirão Preto
— MRS	6. Boa Vista Velha	18. Ituverava	30. Rio Preto Paulista
● Capital	7. Brejo Alegre	19. Jupia	31. Rondonópolis
● Cidade	8. Campo Grande	20. Lafaiete Bandeira	32. São Caetano do Sul
	9. Curupituba	21. Manoel Feio	33. São Silvestre
	10. Cruzeiro	22. Mato Seco	34. Sarzedo
	11. Edmar Alves	23. Ouro Branco	35. Sarzedo Novo
	12. Eng. Neiva	24. Ouro Fino	36. Siderúrgica do Atlântico
			37. Suzano Novo
			38. Terminal Integrador Uberaba
			39. Triagem Paulista
			40. Tutóia
			41. Uberlândia
			42. Utanga
			43. Valerópolis
			44. Várzea Paulista
			45. Votuporanga

Figura 5: Acessos ferroviários ao Porto de Santos  
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos - 2019



Seção A – Apresentação

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 6: Malha férrea administrada pela Portofer inserida no Complexo Portuário de Santos  
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos - 2019

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

TRECHO	CONCESSIONÁRIA	PARES DE TRENS P/DIA <sup>4</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

<sup>4</sup> Foram utilizadas as capacidades mais restritivas observadas quando mais de um subtrecho compõe o trecho.

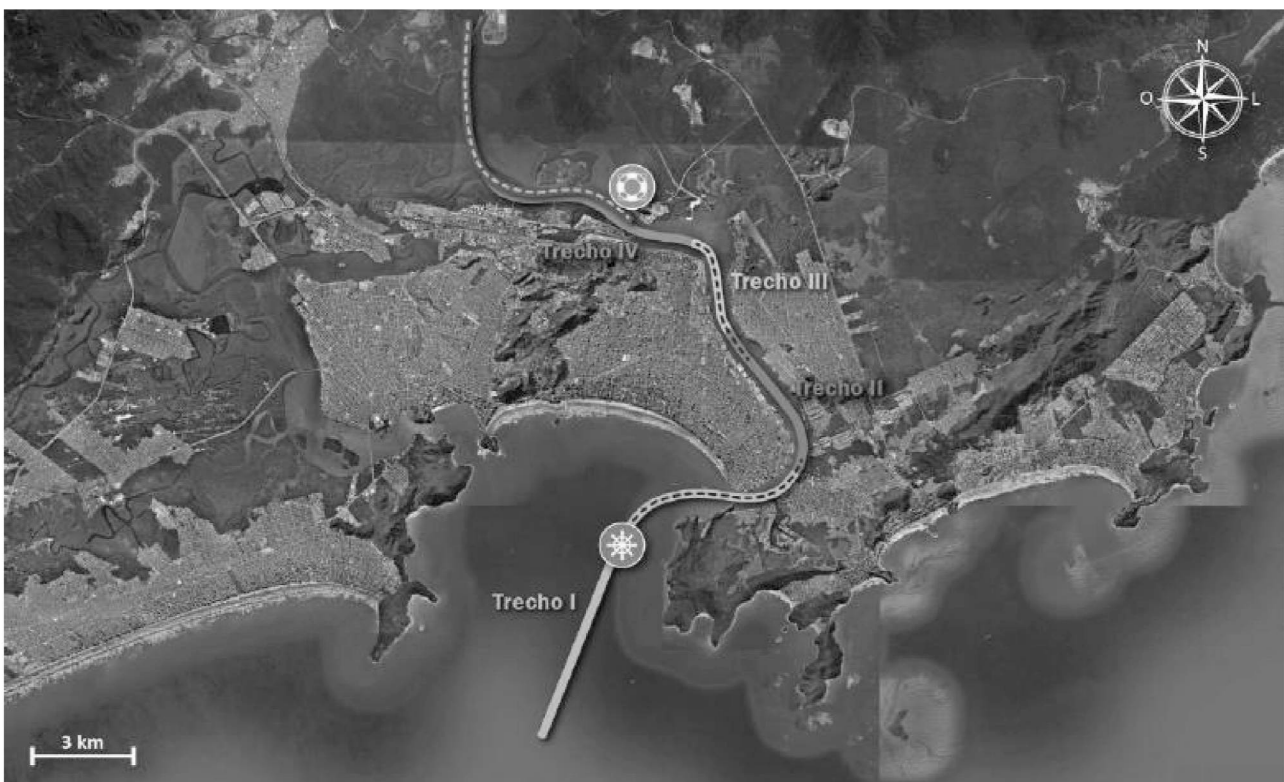
## Seção A – Apresentação

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.

### 3.2.2. Acesso Aquaviário

De acordo com informações obtidas nas Normas e Procedimentos para as Capitânicas dos Portos de São Paulo (NPCP-SP), no roteiro da Marinha para a Costa Sul, nas Cartas Náuticas e informações fornecidas pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), o canal de acesso do Porto de Santos tem extensão de cerca de 25km e largura mínima de 220m, com traçado conforme figura a seguir.

**LEGENDA**

— Canal de Piaçaguera    - - - Monovia    - - - Restrição de Cruzamento    ☼ Local de embarque de práticos    ⊗ Boia 1

Figura 7: Canal de acesso do Porto de Santos  
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos - 2019

Seção A – Apresentação

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

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

Tabela 3: Canal de acesso - Especificações técnicas

Fontes: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos – 2019 - e CODESP (<http://www.portodesantos.com.br/calado.php>)

A Figura 8 ilustra o trecho IV do canal, localizado na frente dos terminais da Alamoia.



Figura 8: Trecho IV e Canal de Piaçaguera  
Fonte: 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.

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.

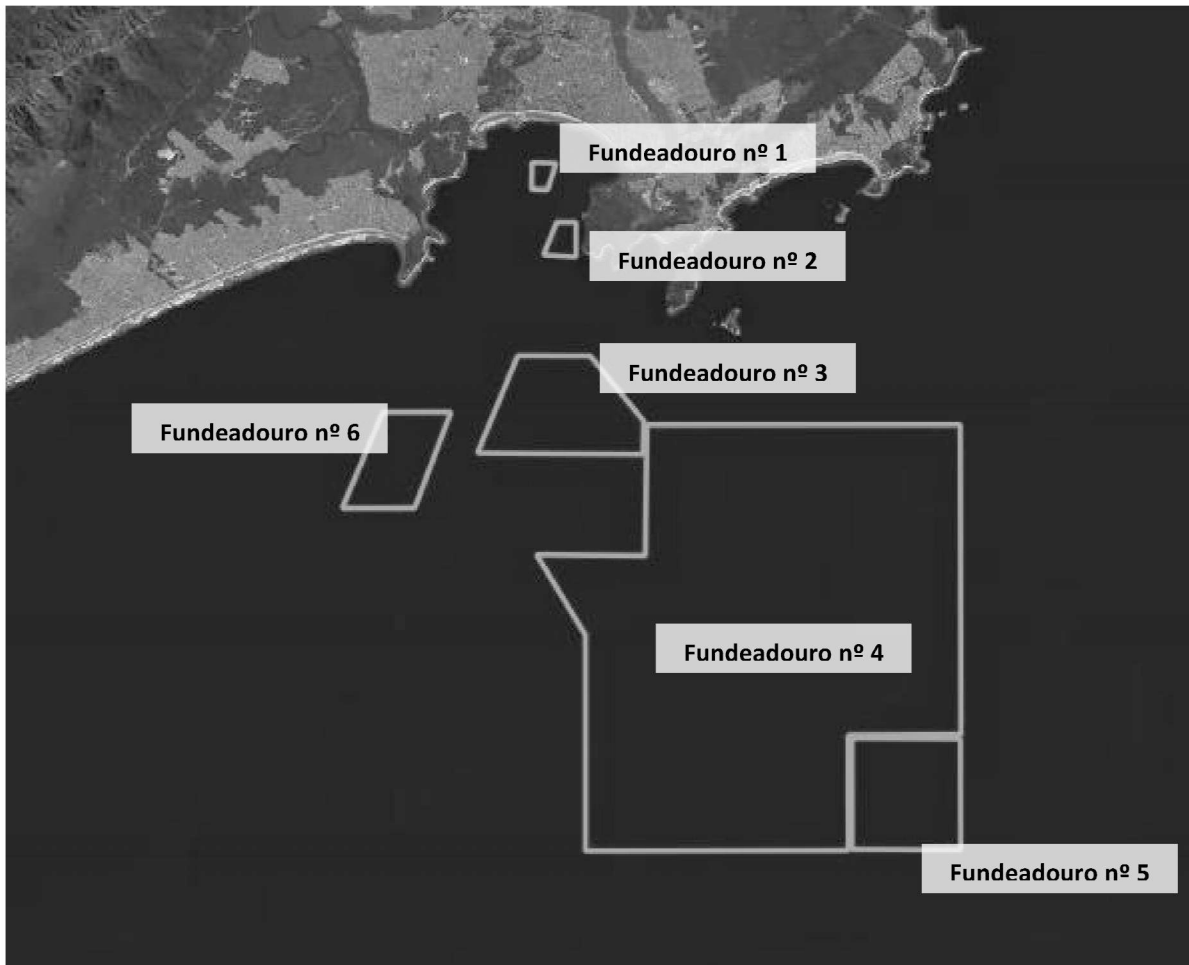


Figura 9: Fundeadouros do Complexo Portuário de Santos  
Fonte: CODESP (2019)

O Complexo Portuário conta com equipamentos modernos e de alta qualidade, coordenados pelo Centro de Coordenação, Comunicações e Operações de Tráfego (C3OT), que operará com o *Vessel Traffic Management Information System* (VTMIS), sendo esse um sistema constituído por câmeras estrategicamente situadas ao longo do acesso aquaviário, equipamentos meteorológicos e oceanográficos de última geração para a medição da altura e do período das ondas, da direção e intensidade das correntes marinhas e de vento, e da variação da altura de maré e visibilidade. Esses equipamentos permitem o monitoramento, em tempo real, de todo o canal navegável do Porto, sendo eles constituídos de quatro estações remotas e um centro de controle.

### 3.2.3. 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.

### 3.2.4. 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, os quais representam cerca de 62%, 17% e 13%, respectivamente, da totalidade desse modal.

As áreas do terminal **STS08A** conecta-se atualmente ao sistema de dutos que interliga a Alamoá à rede da Transpetro/Petrobras, e estará sujeito a regramento específico para seu uso como já exposto neste documento.

## 4. Descrição da Área de Arrendamento

A área a que se refere este estudo de viabilidade, denominada **STS08A**, está localizada na região da Alamoá, na margem direita do Porto de Santos, sob jurisdição da Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, vinculada ao Ministério da Infraestrutura.

A área da Alamoá foi tradicionalmente ocupada por um grande terminal, dotado de 255.569 m<sup>2</sup>, dedicado à movimentação de combustíveis líquidos e GLP. Com o presente leilão, associado ao arrendamento da área denominada **STS08A**, o terminal original passa a ser dividida em dois terminais distintos, com área total expandida para 443.007m<sup>2</sup>, dos quais 137.319 m<sup>2</sup> pertencentes a STS08 e 305.688 m<sup>2</sup> pertencentes a **STS08A**.

As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento **STS08A** envolvem recepção, armazenagem e distribuição de derivados de petróleo. Para maiores informações, consultar Seção B – Estudo de Mercado e Seção D – Operacional.

Atualmente, a área possui 15 tanques e 6 esferas destinados ao armazenamento de granéis líquidos e gasosos. Tratam-se de bens não reversíveis ao arrendamento. Para maiores detalhes, consultar Seção B – Estudos de Mercado e Seção C – Engenharia.

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

Como referido, a área de superfície do arrendamento é de 305.688 m<sup>2</sup>, possuindo conexões com dutovias, rodovias e o pier, conforme figura a seguir. O acesso ao terminal se dá por uma estrada que o liga às estradas Rua Augusto Scaraboto e Avenida Eng. Antônio Alves Freire.

Seção A – Apresentação



Figura 10 – Área de arrendamento STS08A  
Fonte: Elaboração própria

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