

Santos, 20 de julho de 2021

SPA-DIPRE-GD/222.2021

Senhora
Flávia Morais Lopes Takafashi
Diretora do Departamento de Gestão de Contratos
Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
Ministério da Infraestrutura
Brasília – DF

Ref.: Ofício nº 80/2021/DGCO/SNPTA. Processo nº 50000.061305/2019-84
Assunto: Substituição de área – Contrato de Arrendamento 02/2016 – STS07

Prezada Senhora,

Ao cumprimentá-la, cordialmente, fazemos referência ao Ofício em epígrafe, por meio do qual solicita-se a manifestação desta Autoridade Portuária de Santos acerca da substituição da “Área 2”, prevista no Contrato de Arrendamento 02/2016 celebrado com a empresa Fíbria Terminal de Celulose Santos SPE S/A (“Fíbria ou Arrendatária”), em cumprimento ao Parágrafo único do art. 39, da Portaria nº. 530, de 13 de agosto de 2019, que assim dispõe:

Art. 39. O arrendatário interessado na substituição da área arrendada deverá apresentar requerimento em que constem as seguintes informações, além de outras que sejam consideradas pertinentes:

(...)

Parágrafo único. A administração do porto deverá se manifestar sobre a vantajosidade e o interesse em ver realizada a substituição de áreas, esclarecendo o impacto do pleito na melhoria da logísticas de movimentação em seu mercado relevante e a compatibilidade do pleito com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto – PDZ.

Passa-se, então, ao exame da proposta de substituição das áreas nos moldes propostos, a fim de avaliar se contribuem para proporcionar melhorias operacionais para o setor e para o Porto de Santos, bem como a sua aderência ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ).

I. Compatibilidade da proposta de substituição de áreas com o PDZ

Em síntese, a Arrendatária propõe a substituição da Área 2, prevista no Contrato de Arrendamento 02/2016, pela área arrendada à NST Terminais e Logística S.A. no âmbito do Contrato PRES/019.98, com vigência até 06.05.2028, além da área destinada ao Gate 15.

No entender desta Autoridade Portuária a proposta em exame está alinhada com as diretrizes do planejamento portuário disposto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos, na medida em que consolida o cluster de celulose na região do Macuco.

Como é de conhecimento dessa Secretaria, na região do Macuco, além das operações de celulose realizadas pela própria Fibria, no T32, em um curto espaço de tempo, terão início as operações das empresas Eldorado Brasil Celulose Logística Ltda. e Bracell Celulose Ltda., nos terminais STS14 e STS14A, respectivamente.

E as operações de três grandes terminais de celulose no cluster na região do Macuco revertem-se em melhoria da logísticas de movimentação do mercado de celulose, na medida em que propiciam o aumento do volume de cargas movimentadas na ferrovia, em benefício do Porto de Santos como um todo.

Assim, a substituição de área nos moldes propostos está alinhada ao planejamento estratégico do Porto de Santos, sempre buscando o atendimento da carga de toda a região de influência do Porto.

II. Vantajosidade operacional da substituição das áreas

A substituição de áreas nos moldes pleiteados revela-se vantajosa também sob aspecto operacional porque viabilizará a expansão da ferrovia interna do Porto de Santos, onde estaria originalmente localizada a Área 2.

A obras de expansão preveem o remanejamento do layout ferroviário atual, substituindo-o por 7 novas vias ferroviárias a serem construídas ao lado da Av. Mario Covas, no trecho entre o encontro do Canal 4 (na Bacia do Macuco) e a região do Gate 18 (na região da Ponta da Praia), sendo 4 dedicadas a operação de graneis vegetais e 3 dedicadas a operação de celulose. A figura abaixo ilustra o traçado ferroviário atual e aquele será implantado após a conclusão das obras:

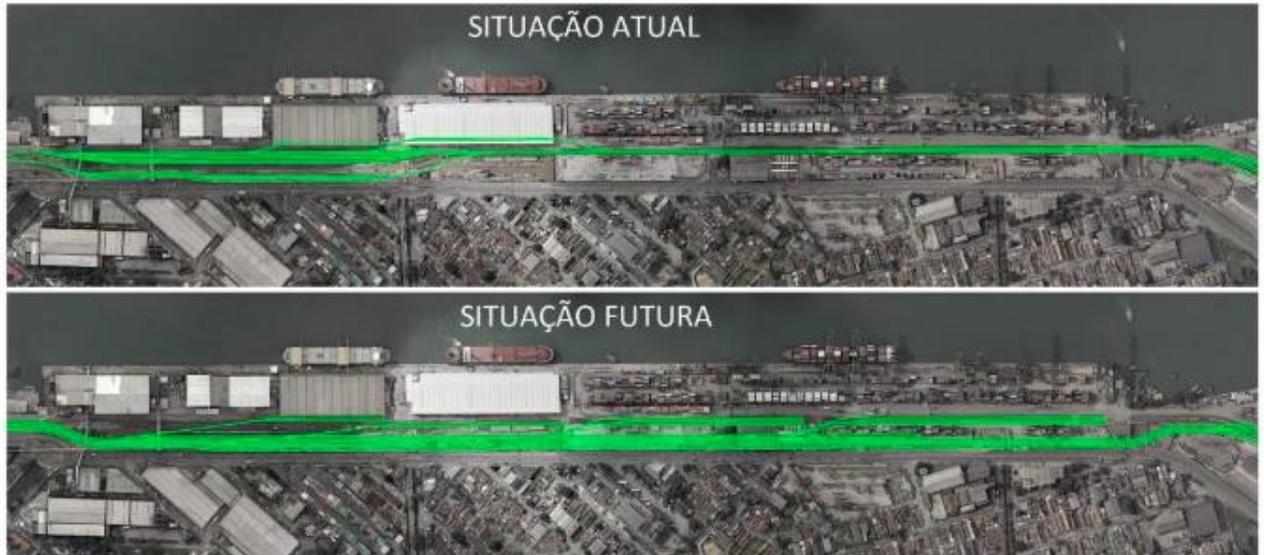


Figura 1: Obras ferroviárias região do Macuco. Fonte: SPA

Com essas intervenções, as composições ferroviárias que transportam celulose, ao chegarem à região do Porto de Santos, poderão ser direcionadas imediatamente ao Terminal ou poderão ser posicionadas em pátio externo para espera.

Para além disso, simulações realizadas pela Portofer¹ à época dos leilões dos terminais STS14 e STS14A indicaram redução de tempo de ciclo (e fila de entrada das composições) e, conseqüentemente, o aumento da capacidade de atendimento ferroviário na região do Macuco com a operação integrada dos Terminais 32 e 31.

Naquela ocasião, a simulação não contemplou o cenário de um único terminal (T31+T32), todavia, pressupõe-se que os ganhos de capacidade esperados serão ainda maiores.

Ao fazer o atendimento integrado (identificado como “Misto” na Figura 2) é possível reduzir o tempo de giro em aproximadamente 5h30 para encostes de 16 vagões e 4h30 para encostes de 24 vagões, segundo as simulações realizadas pela Portofer. Ressalta-se que sem a operação integrada não é possível fazer encostes superiores a 16 vagões no T31, o que reduziria, portanto, a capacidade do sistema ferroviário.

¹ Arrendatária responsável pela gestão e operação da malha ferroviária interna do Porto de Santos

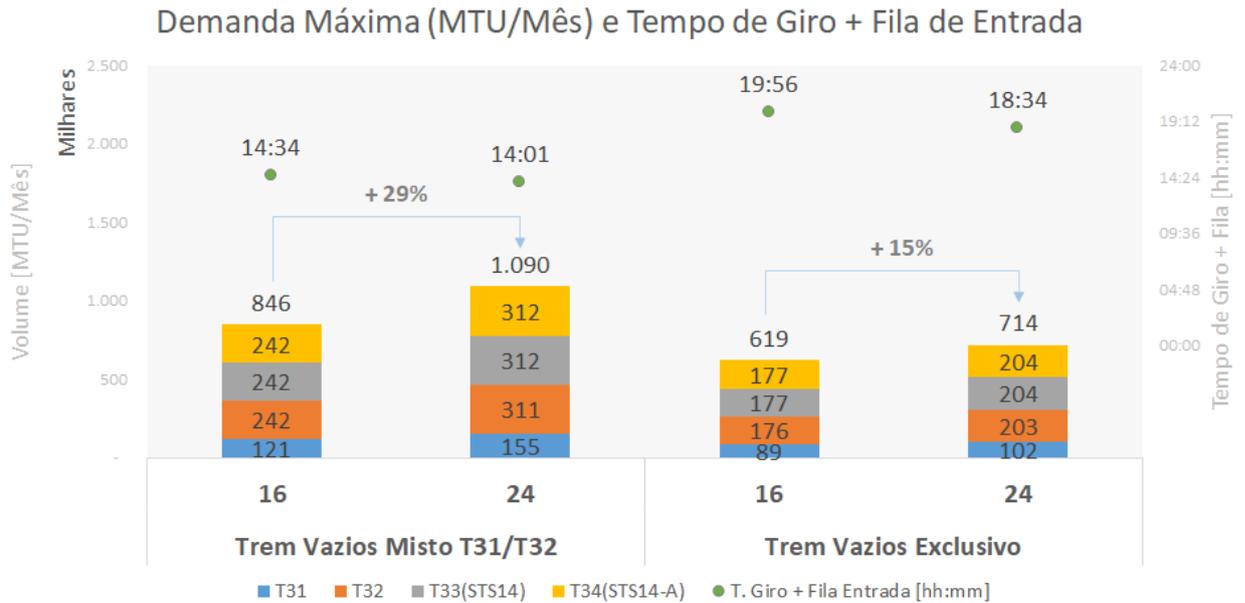


Figura 2: Simulações de atendimento ferroviário no cluster de celulose do Macuco/Porto de Santos (Fonte: Portofer)

A possibilidade de encostes de 24 vagões em operação integrada (“Misto”) resultaria em acréscimo de capacidade de, no mínimo, 2,9 M ton/ano ([1.090 – 846 = 244] * 12) quando se compara os cenários de encostes de 16 e 24 vagões. Ressalta-se ainda, que a operação adensada resultará na possibilidade de encoste maiores no novo T32, com impacto positivo na capacidade ferroviária.

As obras ferroviárias na região do Macuco ofertarão 3 linhas para o cluster de celulose, ou seja, com o adensamento, seria possível alocar quase que exclusivamente uma linha por terminal.

Dessa forma, também, sob esse aspecto a SPA manifesta-se favoravelmente ao pleito de substituição de áreas em exame.

III. Do Plano de Reestruturação e Investimentos

Depreende-se do Plano de Reestruturação e Investimentos apresentado pela Fibria, anexado ao Processo nº 50000.061305/2019-84, que com a reestruturação das áreas a capacidade estática resultante “será de cerca de 101.000 t, assim subdividida: → Capacidade do T32 com a perda de espaço pela introdução de mais dois ramais ferroviários, 56.000 t; → Capacidade ocupada no armazém T31 para a reposição do contrato inicial do T32 (75.000 t), 19.000 t; → **Capacidade estática adicional, 26.000 t.**” (grifamos).

A esse respeito, é importante ressaltar que a capacidade estática do T31 apresentada pela Fíbria no Plano de Reestruturação e Investimentos diverge dos dados constantes no sítio eletrônico da empresa Gearbulk², operadora da arrendatária NST, de acordo com o qual **a capacidade estática atual do T31 é de 55.000 toneladas**, considerando os equipamentos e modelo operacional adotado.

A partir dos dados da Gearbulk e tendo em vista a expansão da área original do atual T31 até o limite do viário interno e linhas férreas (semelhante a área do T32), a capacidade estática do T31 poderia atingir o total de 71.000 toneladas, aproximadamente.

Isso correspondente a um aumento de cerca de 69% da capacidade estática prevista originalmente no Contrato de Arrendamento 02/2016 (incluindo a Área 2). Conseqüentemente, a Fíbria terá condições de aumentar a sua capacidade de movimentação nos próximos anos, de modo a atender a demanda projetada pela empresa.

A produção de celulose das fábricas da Suzano localizadas no município de Três Lagoas (MS), é da ordem de 3,8 milhões de toneladas/ano. A nova fábrica anunciada pela empresa, a ser implantada no município de Ribas do Rio Pardo (MS), terá capacidade de produção de 2,3 milhões de toneladas/ano, com início das operações previsto para 2024. Desta forma, a expectativa é que as fábricas da Suzano, localizadas no Mato Grosso do Sul produzam cerca de 6 milhões de toneladas de celulose por ano.

Atualmente, a Suzano possui capacidade para movimentar 3 milhões de toneladas de celulose na DPW e 1,6 milhão de toneladas no Terminal 32, conforme previsto no contrato de arrendamento. Assim restará a capacidade 1,4 milhão de toneladas para atendimento à Suzano.

Em face do exposto, verifica-se que a substituição das áreas nos moldes em exame, propiciará, o aumento da capacidade estática e produtiva da Arrendatária e, por conseguinte, superará os volumes mínimos contratuais da Fíbria pactuados através do Contrato de Arrendamento 02/2016, considerando as duas áreas.

² <https://www.gearbulk.com/terminal-services/terminals-logistics/nst-terminais-brazil/>

A partir dessas premissas, a SPA não se opõe à proposta apresentada pela Arrendatária. Ressalta, contudo, que serão necessários investimentos adicionais, na infraestrutura comum do Porto de Santos, para viabilização do projeto como um todo.

Isso porque, com o adensamento da área onde está o T-31, a Fíbria ocupará a área do Gate 15, que está classificado no Plano de Segurança do Porto de Santos como indispensável para segurança portuária.

Em função disso, será necessária a reconstrução do Gate 14 (contíguo ao T-30), para então promover a desativação do Gate 15.

Também na área do Gate 15 (que será adensada ao terminal da Arrendatária), há uma estação elevatória que precisará ser remanejada para o Gate 17, localizado em área contígua ao terminal T-32.

Para além dessas intervenções, no trecho entre a Marinha e o Gate 14, para a integração ao novo viário interno, entre as regiões do Macuco e da Ponta da Praia, será necessário que a Arrendatária efetue as obras, conforme ilustrado em verde na Figura 3.



Figura 3: Detalhamento do Escopo de Investimentos adicionais em áreas comuns

Em síntese, a Arrendatária deverá reconstruir o viário interno em área ocupada pela Marinha até o Gate 14 (detalhado em verde na Figura 3 – viário interno – resp. Suzano), além de construir uma passarela de pedestres para acesso ao Gate 14 (detalhado em roxo na Figura 3 – Passarela a ser construída).

Além das intervenções descritas acima, a SPA sugere o adensamento da faixa de berços do 31 ao 32, que totalizam, aproximadamente, 500 metros lineares, comportando 2 navios de 250m para atendimento à movimentação de celulose, visando o atendimento total das fábricas da Suzano, no Porto de Santos, conseqüentemente, aumentando a área total do contrato em, aproximadamente 10.000m².

Por fim, destacamos que todas e quaisquer interferências apontada pela SPA, durante a fase das obras, deverão ser executadas por conta e risco da Arrendatária.

Sendo essas as informações que nos cumpria prestar, permanecemos à disposição.

Atenciosamente,

Fernando Biral
Diretor-Presidente

Bruno Stupello
**Diretor de Desenvolvimento de
Negócios e Regulação**

Min.GEREG – SDD nº 11103/2021