O Porto de Santos em dados

Introdução

O Porto de Santos é o principal complexo portuário do Brasil, localizado no Estado de São Paulo, o mais desenvolvido socioeconomicamente do País.

O Brasil adota o modelo landlord port de gestão portuária, sendo o Governo Federal o Poder Concedente.

No sistema portuário brasileiro existem portos públicos (PPs), terminais de uso privado (TUPs), estações de transbordo de cargas (ETCs) e instalações portuárias de turismo (IPTurs).



Vista parcial do complexo portuários e das cidades de Santos (porção insular à

esqueda, e continental à direita, ao fundo) e Guarujá (à direita, abaixo). (Fonte: Autoridade Portuária de Santos – APS).

O complexo portuário de Santos pode ser considerado híbrido, pois é composto por terminais públicos arrendados a operadores privados, localizados no interior da Poligonal do Porto Organizado de Santos (imagem seguinte), e terminais de uso privado.

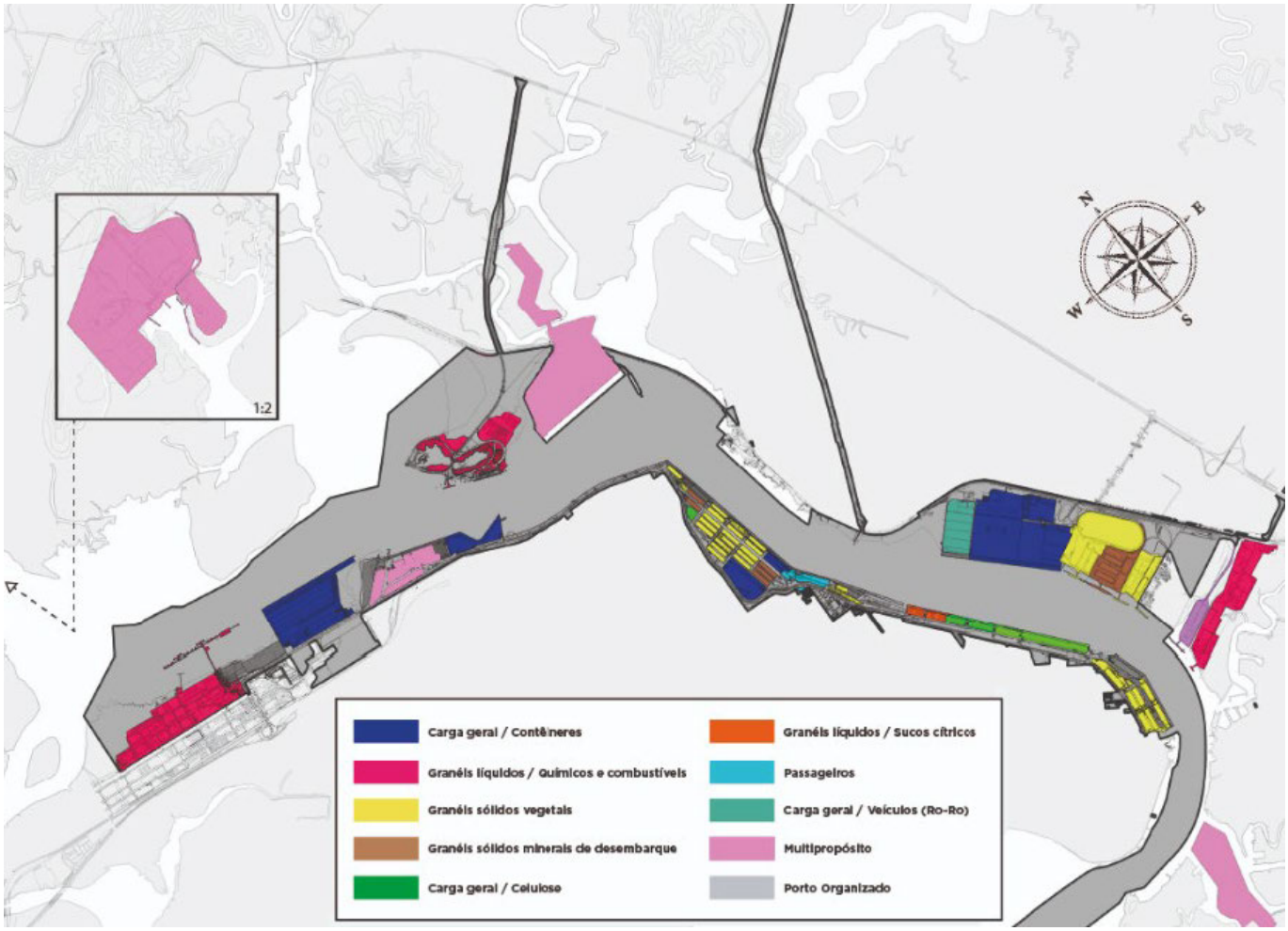
O complexo portuário é estuarino – em águas naturalmente abrigadas, portanto -, abrangendo as cidades de Santos, Guarujá e Cubatão. Também inclui a cidade de Bertioga, onde fica localizada a Usina Hidrelétrica de Itatinga, construída pela Companhia Docas de Santos – CDS (primeira concessionária do Porto Organizado de Santos, entre 1890 e 1980) no início do século 20, a qual produz parte da energia utilizada no porto até a presente data.

Poligonal do Porto Organizado de Santos, em fase de revisão, prevendo ampliação de 7,8 milhões de m2 para cerca de 20 milhões de m2. (Fonte: Autoridade Portuária de Santos – APS).



Trata-se de um porto multipropósito, ou seja, capaz de operar todo tipo de carga (granéis sólidos e líquidos, contêineres, veículos, cargas de projeto etc.), também configurando-se como porto concentrador (*hub port*).

A imagem seguinte mostra a configuração atual do Porto de Santos, tal qual definida pelo PDZ de 2020, em vigor.



Configuração atual do Porto de Santos, com base no PDZ de 2020. (Fonte: Autoridade Portuária de Santos – APS).

Planejamento portuário

No âmbito do planejamento portuário, cabe ao Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos – MPor, elaborar os Planos Mestres dos portos brasileiros, os quais servem de referência para a produção dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZs pelas Autoridades Portuárias locais.

No caso da Autoridade Portuária de Santos, as principais diretrizes de planejamento

são expressas na imagem seguinte.

Principais diretrizes de planejamento do Porto de Santos. (Fonte: Autoridade Portuária de Santos – APS).



O Plano Estratégico – Ciclo 2023-2030 do Porto de Santos é composto por 5 eixos e 16 temas estratégicos, expressos na imagem seguinte.

Planejamento Estratégico – Ciclo 2023-2030 (eixos e temas). (Fonte: Autoridade Portuária de Santos – APS).



Estrutura Administrativa

Resumidamente, a Autoridade Portuária de Santos tem como órgão máximo a Assembleia Geral, e os seguintes órgãos estatutários:

- Conselho de Administração – Consad, composto por representantes do Governo Federal (acionista majoritário), do setor empresarial, do setor laboral (funcionários da APS) e do acionista minoritário (Prefeitura de Santos);
- Diretoria Executiva – Direxe;
- Conselho Fiscal – Confis;
- Comitê de Auditoria – Coaud.

Comitê de Pessoas, Elegibilidade, Sucessão e Remuneração – Copesur.
A Direxe é composta pelos seguintes Diretores:

- Presidente – DIPRE;

- Diretor(a) de Infraestrutura – DIINF;
- Diretor(a) de Desenvolvimento de Negócios e Regulação – DINEG;
- Diretor(a) de Operações – DIOPE;
- Diretor(a) de Administração e Finanças – DIADM.

Estrutura de Governança e Integridade

A estrutura de governança e integridade da Autoridade Portuária de Santos é baseada na norma universal GRI, da *Global Sustainability Standards Board* (GSSB), e é apresentada na imagem seguinte.



Estrutura de Governança e Integridade da Autoridade Portuária de Santos. (Fonte: Autoridade Portuária de Santos – APS).

O Porto de Santos em dados

O canal de acesso ao Porto de Santos possui 25 km de extensão, com profundidade média de -15 metros, no qual foram construídos 16 km de cais, com 60 berços de atracação, que atendem atualmente 53 terminais públicos e privados.

Processo de derrocagem de 31 afloramentos rochosos existentes no canal permitirá a ampliação da profundidade do canal para até -17 m, sendo que atualmente o complexo já recebe embarcações com 366 metros de LOA. Também encontra-se em estudo pela Autoridade Portuária de Santos a potencial navegação em lama fluida, que poderá otimizar o calado operacional do canal de acesso.

Além de gerar parte da energia elétrica utilizada no complexo, o Porto de Santos também conta com sistema autônomo de abastecimento de água, coleta, tratamento e destinação final de esgoto.

O Porto de Santos possui acessos rodoviários, ferroviários e dutoviários. Ainda em 2025, será inaugurado o Aeroporto Regional do Guarujá, que, além de incrementar o turismo de lazer e empresarial, também tem potencial para atuar no transporte de cargas.

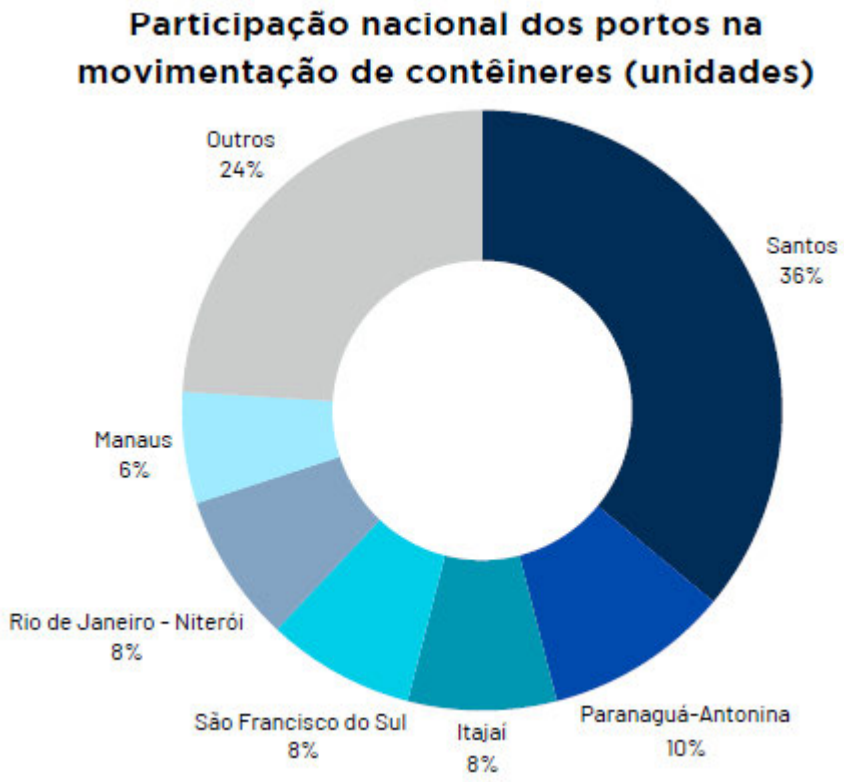
Em 2024, o Porto de Santos, considerando terminais públicos e privados, movimentou 179,8 milhões de toneladas, com crescimento expressivo nas operações com contêineres, agronegócio e combustíveis.

Desse montante, 131,3 milhões de toneladas decorreram de embarques, e 48,5 milhões de toneladas de descarga.

A movimentação de contêineres atingiu a marca de 5,4 milhões de TEUs (TEU = unidade equivalente de contêiner de 20 pés).

A imagem seguinte indica a participação do Porto de Santos na movimentação nacional de contêineres.

Participação do Porto de Santos na movimentação de contêineres do Brasil, em 2024. (Fonte: Autoridade Portuária de Santos – APS).



No segmento de granéis sólidos (90,7 milhões de toneladas), mereceram destaque:

- Açúcar (27,0 milhões de toneladas);
- Soja em grãos (27,8 milhões de toneladas);
- Milho (15,9 milhões de toneladas);

Também merecem menção as exportações de farelo de soja, café em grãos e carnes frigorificadas.

Os granéis líquidos (19,6 milhões de toneladas) participaram significativamente na movimentação de sucos cítricos (2,5 milhões de toneladas), além de gasolina, etanol, óleo diesel e gasóleo.

No âmbito da carga geral (9,6 milhões de toneladas), o Porto de Santos se configurou como principal exportador de celulose (8,1 milhões de toneladas). A movimentação de veículos, equipamentos e cargas de projeto também foi consistente.

A operação de cruzeiros marítimos pelo Porto de Santos é a maior do Brasil. Na temporada 2023-2024, mais de um milhão de passageiros circulou por seu terminal especializado.

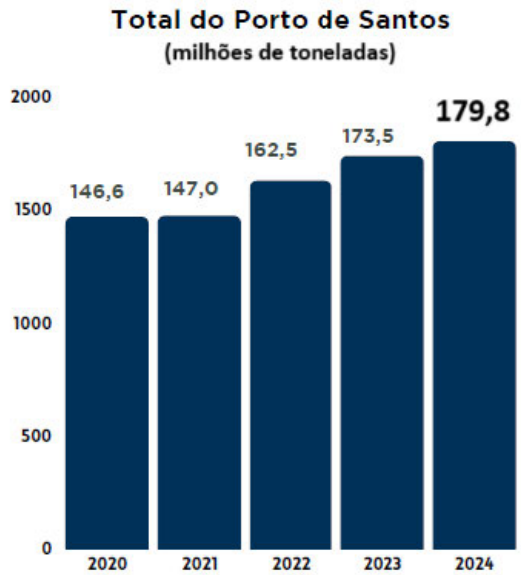
Estão sendo feitas gestões para a transferência de local do terminal de cruzeiros para o Centro Histórico de Santos. Além de contar com instalações modernas, no estado da arte das operações internacionais de cruzeiros, a nova localização permitirá aos visitantes conhecer os atrativos turísticos, históricos e culturais existentes na região onde o porto e a cidade se estabeleceram, no século 16.

Essa expressiva movimentação de cargas ampliou a participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira, de 28,5% para 29%, representando US$ 174,43 bilhões, com a China como principal parceiro comercial (27% das transações), e o Estado de São Paulo como responsável pelas principais operações internacionais (53,7%).

Nesse âmbito, a imagem seguinte mostra que a participação do porto de Santos na corrente comercial do Brasil é superior à soma dos portos que ocupam do segundo ao quinto lugar nesse ranking.

Porto	corrente US$ bi	part%
PORTO DE SANTOS	174,4	29%
PORTO DE PARANAGUA	46,3	8%
PORTO DE ITAGUAI	32,6	5%
IRF SAO LUIS	30,0	5%
PORTO DE VITORIA	28,0	5%
OUTROS	288,6	48%
TOTAL	599,9	100%

23%



Participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira e a evolução da movimentação de carga entre 2020 e 2024. (Fonte: APS, adaptada pelos autores).

Em 2024, circularam 5.557 embarcações pelo complexo portuário.

É importante destacar que investimentos em expansão de terminais existentes e arrendamentos de novos terminais devem aumentar significativamente a capacidade operacional para movimentação de contêineres e granéis em geral.

Considerando a licitação em andamento para arrendamento de um novo terminal de contêineres, denominado TECON Santos 10 (3,5 milhões de TEUs), e as capacidades dinâmicas previstas para os terminais da BTP (2,1 milhões de TEUs), da DP World (2,1 milhões de TEUs) e da Santos Brasil (3 milhões de TEUs), o Porto de Santos terá condições de operar até 10,7 milhões de TEUs num prazo máximo de 7 anos. Além disso, encontra-se em processo a utilização da Ilha dos Bagres para implantação de um Terminal de Uso Privado – TUP multipropósito, que poderá ampliar ainda mais essa capacidade.

Para além dos dados operacionais

A sustentabilidade está presente no planejamento e atuação da Autoridade Portuária de Santos – APS.

Meio Ambiente

A APS dispõe de vários programas e subprogramas ambientais, a saber:

- Programa de Monitoramento da Qualidade da Água;
- Programa de Monitoramento da Qualidade do Sedimento;
- Programa de Monitoramento da Biota Aquática;
- Subprograma de Monitoramento de Quelônios;
- Subprograma de Monitoramento da Macrofauna Bentônica e Comunidades Fito e Zooplanctônica;
- Programa de Monitoramento do Perfil Praial;
- Programa de Monitoramento da Dragagem;
- Subprograma de Gestão Ambiental e Controle da Dragagem;
- Subprograma de Monitoramento Ambiental do Polígono de Disposição Oceânica;

- Programa de Educação Ambiental;
- Subprograma de Educação Ambiental voltado para Comunidades Afetadas;
- Subprograma de Educação Ambiental para Trabalhadores;
- Subprograma de apoio à Pesca Artesanal;
- Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos;
- Programa de Monitoramento das Espécies Exóticas Marinhas;
- Programa de Monitoramento da Avifauna;
- Programa de Comunicação Social;
- Programa de Monitoramento e Controle dos Ruídos Ambientais;
- Programa de Monitoramento e Controle de Vibrações;
- Programa de Monitoramento de Efluentes;
- Programa de Monitoramento e Controle de Fauna Sinantrópica Nociva (Vetores e Reservatórios);
- Programa de Controle e Monitoramento da Qualidade do Ar;
- Programa de Regularização de Passivos Ambientais;
- Programa de Monitoramento da Atividade Pesqueira;
- Programa de Mitigação das Interferências Viárias;
- Programa de Acompanhamento de Ações de Regularização Fundiária;
- Programa de Gerenciamento de Risco;
- Programa de Monitoramento da Dragagem a partir dos Sensores da Draga;
- Auditoria Ambiental, Licenciamento ambiental e Plano de Ação.

A mudanças do clima também estão sendo consideradas de forma objetiva, com a Autoridade Portuária de Santos atuando na manutenção e ampliação da obra de proteção costeira implantada na região da Ponta da Praia, em Santos, destinada a conter o processo erosivo constatado no local, e assegurar condições adequadas para a dragagem de aprofundamento do canal de acesso ao porto.

Integração porto-cidades

Segundo o Relatório Integrado 2024 da APS:

A APS busca a manutenção de relacionamento com os diferentes stakeholders (partes interessadas), buscando a colaboração e a sinergia em projetos de interesse das comunidades locais e ações voltadas à população, educando, apoiando e colaborando com a comunidade em busca de um desenvolvimento portuário ambiental, cultural e social sustentável.

Na prática, esse processo tem resultado em parcerias com as prefeituras de Santos e Guarujá, e operadores portuários, resultando em amplos benefícios à população.

Alguns destaques dessa evolução na relação porto-cidade são o Parque Valongo, no Centro Histórico de Santos, e a transferência de habitações em palafitas situadas em área do Porto Organizado, em Guarujá, para conjunto habitacional com residências dignas, no mesmo município.

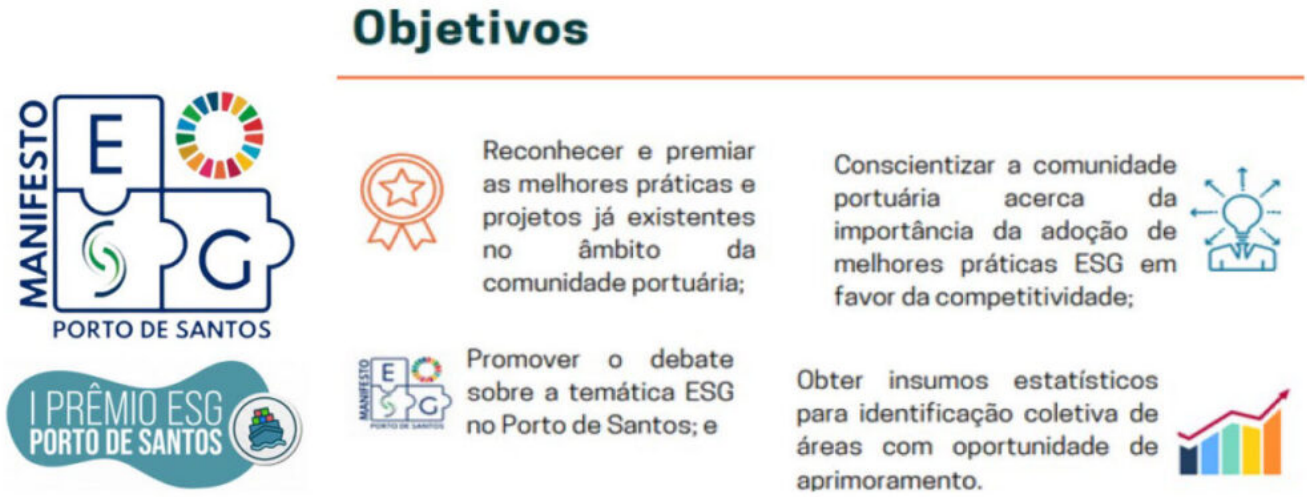
O patrocínio a eventos e atividades mercadológicas, culturais e esportivas também está no rol de atuações da APS.

ESG e ODS

A preocupação com temas inerentes à governança ambiental e social, e com os objetivos de desenvolvimento sustentável da Plataforma 2030 da ONU, também está presente na atuação da APS.

O Manifesto ESG da APS objetiva unir esforços para engajar lideranças no sentido de difundir e consolidar esses conceitos, por meio do compartilhamento de práticas, informações e conhecimento entre todos os entes signatários, públicos e privados. O saldo em 2024 foi de 34 signatários e 5 apoiadores, com viés de crescimento.

O Manifesto inclui atividades, eventos e premiações. Em 2024, o I Prêmio Excelência em ESG – Porto de Santos, iniciativa da APS, teve como objetivos os expressos na imagem seguinte.



Objetivos do I Prêmio Excelência em ESG – Porto de Santos. (Fonte: APS, adaptada pelos autores).

Detalhes da III Jornada ESG Porto de Santos, e da entrega o I Prêmio ESG Porto de Santos, disputado em categorias. (Fonte: APS, adaptada pelos autores).





A diversidade e a inclusão social também estão presentes, em programas específicos e práticas de recursos humanos.

Inovação

A inovação é indispensável na busca pela eficiência e competitividade do Porto de Santos, sendo que desde 2021 a APS tem implementado várias iniciativas nesse âmbito. Uma delas foi a criação da Norma da Autoridade Portuária – NAP da Inovação, destinada a empresas e instituições que tenham projetos inovadores, contando com a expertise de seu corpo técnico e os mais de 130 anos de dados disponíveis na APS.

Também foi criado o Programa de Estágio em Inovação, que permite identificar e fomentar a participação imersiva de jovens no ambiente portuário.

A parceria da APS com a Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos – CENEP disponibilizou 70 bolsas de iniciação científica e pesquisa aplicada para universidades e pesquisadores independentes.

Ainda no campo da inovação, eficiência, competitividade, segurança de dados e desenvolvimento sustentado, a APS participa do processo de elaboração de *Port Community System* – PCS, em parceria com operadores, usuários e autoridades públicas que atuam no Porto de Santos.

Recentemente, a APS contratou a elaboração de "gêmeo digital" do Porto de Santos, modelo que permitirá simulações para otimização das operações portuárias.

A implantação do *Vessel Traffic Management Information System* – VTMIS do Porto de Santos está em andamento, além de investimentos na rede 5G de comunicação.

Considerações finais

Por tudo isso, associado à expansão de atividades portuárias e retroportuárias, melhoria de acesso rodoferrovário em vários projetos, aprofundamento do canal de navegação e soluções de mobilidade urbano-portuária, que tem na ligação Santos-Guarujá via túnel subaquático (primeiro do tipo no Brasil); e a potencial implantação de uma Zona de Processamento de Exportação – ZPE na área continental de Santos, o Porto de Santos continuará a ser protagonista no sistema portuário brasileiro e na economia nacional.

IMAGEM INICIAL | *Porto de Santos. Vista do Terminal de Contêineres do Brasil Terminal Portuário – BTP. (Fonte: Autoridade Portuária de Santos – APS).*



REFERÊNCIAS

APS, Autoridade Portuária de Santos. Conheça o Porto de Santos. Santos, SP – Brasil. Disponível em: portodesantos.com.br. Acesso em: 23 Mar. 2025.

APS, Autoridade Portuária de Santos. Relatório Integrado 2024. Santos, SP – Brasil.

PMS, Prefeitura Municipal de Santos. Portal. Santos, SP. Brasil. Disponível em: www.santos.sp.gov.br. Acesso em: 23 Mar.2025.