



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Kiko Celeguim - PT/SP

CONVITE

O Presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, deputado Maurício Neves, e o deputado Kiko Celeguim, autor do Requerimento CVT 9/2025, convidam para:

AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A
OPERAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO/SP.

27 de maio de 2025
A partir das 15h30
Anexo II – Câmara dos Deputados

Porto de São Sebastião
CVT: Audiência Pública

Frederico Bussinger
27/MAI/2025

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Apresentação: 26/03/2025 10:02:34.560 - CVT

REQ n.9/2025

- I) Sr. Alex Sandro de Ávila – Secretário Nacional de Portos;
- II) Sra. Natália Resende – Secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo;
- III) Sr. Jorge Bastos – Presidente da Infra SA;
- IV) Sr. Felipe Zangado – Presidente do Comitê de Desenvolvimento do Porto de São Sebastião;
- V) Sr. Robson Ceará – Presidente do Sindicato dos Estivadores do Porto de São Sebastião;
- VI) Sr. Frederico Bussinger – Consultor e ex-presidente da Docas de São Sebastião.

JUSTIFICAÇÃO

Considerando ... Porto de São Sebastião, que configura hoje como uma das mais promissoras áreas portuárias do país, uma vez que é o único porto do Brasil que conta com um **calado de 25 metros de profundidade, o que permite expandir as operações para receber grandes navios, além de contar ainda com a **recente expansão da Rodovia Tamoios**, que teve sua obra de duplicação concluída em 2024, ... é de extrema importância que esta comissão, acompanhada dos representantes dos governos federal e estadual, a classe empresarial portuária, o setor sindical dos trabalhadores portuários e a sociedade civil tenham a oportunidade de **discutir, juntos, sobre o projeto de arrendamento portuário do Porto de São Sebastião.****

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

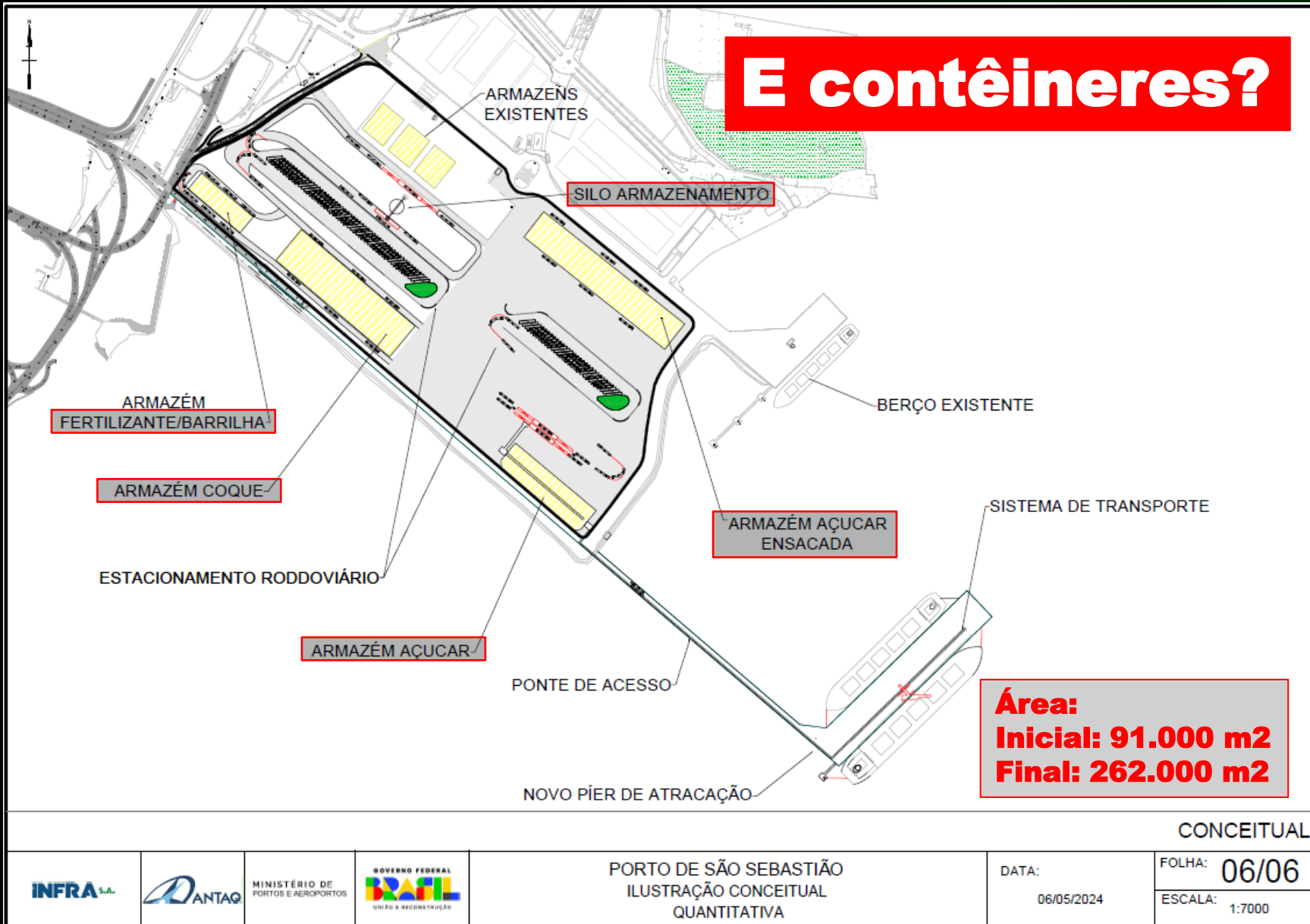
DELIBERAÇÃO DG Nº 92-ANTAQ, DE 17 DE OUTUBRO DE 2024

1. Processo: 50300.014510/2024-33
2. Interessado: Agência Nacional de Transportes Aquaviários
3. Deliberação:

O DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, no uso da competência que lhe é conferida pelo inciso III do art. 12 do Regimento Interno, resolve:

3.1. Estabelecer que a audiência pública presencial ou telepresencial prevista no âmbito do Aviso de Audiência Pública nº 13/2024-ANTAQ, que tem por objetivo obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório para o arrendamento da área denominada SSB01, dedicada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos, vegetais e minerais, carga geral e containerizada, localizada no Porto Organizado de São Sebastião/SP, ocorrerá no modelo virtual no dia 18 de novembro de 2024, com início às 10h e término quando da manifestação do último credenciado.

O que está sendo oferecido (1)



2.11 (Ato Justificatório):
“... há que se destacar que os estudos que embasarão o procedimento licitatório são **referenciais**, sendo que o projeto a ser efetivamente implantado **será definido pelo licitante vencedor** do certame, que tomará como base o **Plano Básico de Implantação (PBI)**, aprovado pelo Poder Concedente, e o **Projeto Executivo**, aprovado pela **Autoridade Portuária**”.

3.8. Destaca-se que o futuro **arrendatário possui liberdade** para implementar as soluções de engenharia que julgar pertinentes, **observadas as capacidades, níveis de serviço projetados e demais obrigações do Edital e Contrato**.

A observar

1) Modelagem 2024 X 2021 (AP de 30/SET/2020):

- Arrendamento X Concessão
- Área: 91 a 262.000 m² X “*aproximadamente 400.000 m²*”
- Granéis X perfil de cargas aberto. **OBS: Granéis não precisam de calado de 25 metros!**
- Determinismo (favelização?) X flexibilidade

2) Como explicar:

- Que, enquanto brande-se a existência de “*restrição de capacidade portuária para CONTÊINERES*” no Sudeste, dificulta-se (praticamente inviabiliza-se) movimentação de CONTÊINERES em São Sebastião?
- Que enquanto os demais portos do Sudeste lutam para ter acessos com profundidades acima de 15m, despreza-se a possibilidade de uso de profundidade NATURAL de 25 metros?
- Que no discurso se defende CONCORRÊNCIA, enquanto na prática a “*aposta*” é solucionar –se tal “*restrição de capacidade*” via ampliação da capacidade em Santos?

3) Mas há demanda potencial de CONTÊINERES em São Sebastião?

A história diz que sim!
(Operações de contêineres da Década de 90)



O estudo de demanda do ILOS (2009) já dizia que sim!

	Ano	2012	2014	2016	2018	2020	2025	2030	2035
Produtos novos considerados no modelo de otimização	Açúcar ¹	2.098,1	2.293,2	2.503,0	2.712,8	2.922,7	3.352,1	3.844,7	4.409,7
	Etanol ¹	2.136,7	2.740,3	3.390,1	4.040,0	4.689,8	5.379,0	6.169,4	7.076,0
	Fertilizante / Enxofre ¹	364,4	383,4	408,7	433,9	459,1	527,1	605,1	694,7
	Trigo ¹	-	-	-	-	-	-	-	-
	Veículos importação ²	0	0	0	0	0	0	0	0
	Veículos exportação ²	79.315	86.786	94.258	101.731	109.204	117.275	125.349	133.419
	Veículos total²	79.315	86.786	94.258	101.731	109.204	117.275	125.349	133.419
	Contêiner (exportação/dry) ²	163.923	192.024	213.845	233.652	252.852	306.180	370.201	444.437
	Contêiner (importação/dry) ²	78.186	91.589	101.997	111.444	120.602	146.038	176.573	211.981
	Contêiner (exportação/reefer) ²	29.506	34.564	38.492	42.057	45.513	55.112	66.635	79.998
Produtos já movimentados atualmente, considerados através de regressão linear	Contêiner (importação/reefer) ²	4.864	5.697	6.345	6.933	7.502	9.085	10.984	13.187
	Contêiner (cabotagem) ²	67.798	79.421	88.446	96.638	104.579	126.636	153.115	183.819
	Contêiner (total)²	344.277	403.295	449.125	490.724	531.048	643.051	777.508	933.422
	Barrilha a granel ¹	405,5	467,1	528,6	590,1	651,6	805,4	959,2	1.112,9
	Sulfato de Sódio a granel ¹	201,9	230,8	259,6	288,5	317,4	389,6	461,8	534,0
	Cevada a granel ¹	108,5	120,6	132,7	144,8	156,9	187,2	217,5	247,7
	Animais vivos ¹	5,8	7,2	8,5	9,9	11,3	14,7	18,2	21,6
	Ração para animal em sacas ¹	2,7	3,4	4,1	4,7	5,4	7,1	8,8	10,4
	Número de berços	1	1	1	2	3	4	7	8
	Atracações por dia	0,07	0,18	0,47	1,27	1,97	2,52	2,92	3,45
Atividades de apoio offshore	Volume movimentado ¹	17,2	43,8	115,6	312,5	482,8	618,8	947,9	1.219,8
Importação	Rodoviário ¹	2.492	2.856	3.171	3.470	3.763	4.546	5.432	6.417
	Dutoviário ¹	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Exportação	Rodoviário ¹	5.651	6.469	7.180	7.850	8.508	10.078	11.933	14.075
	Dutoviário ¹	1.960	2.514	3.110	3.706	4.302	4.934	5.660	6.491
Total (Importação + exportação)	Rodoviário ¹	8.143	9.325	10.351	11.320	12.271	14.624	17.365	20.493
	Dutoviário ¹	1.960	2.514	3.110	3.706	4.302	4.934	5.660	6.491
Cabotagem	Contêineres² *	67.798	79.421	88.446	96.638	104.579	126.636	153.115	183.819
Importação	Contêiner Seco ²	78.186	91.589	101.997	111.444	120.602	146.038	176.573	211.981
	Contêiner refrigerado ²	4.864	5.697	6.345	6.933	7.502	9.085	10.984	13.187
	Veículos ²	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fertilizantes / Enxofre ¹	364,4	383,4	408,7	433,9	459,1	527,1	605,1	694,7
	Trigo ¹	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Barrilha a granel ¹	405,5	467,1	528,6	590,1	651,6	805,4	959,2	1.112,9
	Sulfato de Sódio a granel ¹	201,9	230,8	259,6	288,5	317,4	389,6	461,8	534,0
	Cevada a granel ¹	108,5	120,6	132,7	144,8	156,9	187,2	217,5	247,7
Exportação	Contêiner Seco ²	163.923	192.024	213.845	233.652	252.852	306.180	370.201	444.437
	Contêiner refrigerado ²	29.506	34.564	38.492	42.057	45.513	55.112	66.635	79.998
	Veículos ²	79.315	86.786	94.258	101.731	109.204	117.275	125.349	133.419
	Açúcar ¹	2.098,1	2.293,2	2.503,0	2.712,8	2.922,7	3.352,1	3.844,7	4.409,7
	Etanol ¹	2.136,7	2.740,3	3.390,1	4.040,0	4.689,8	5.379,0	6.169,4	7.076,0
	Animais vivos ¹	5,8	7,2	8,5	9,9	11,3	14,7	18,2	21,6
	Ração para animal em sacas ¹	2,7	3,4	4,1	4,7	5,4	7,1	8,8	10,4

¹ Previsão em milhares de toneladas por ano

² Previsão em unidades por ano

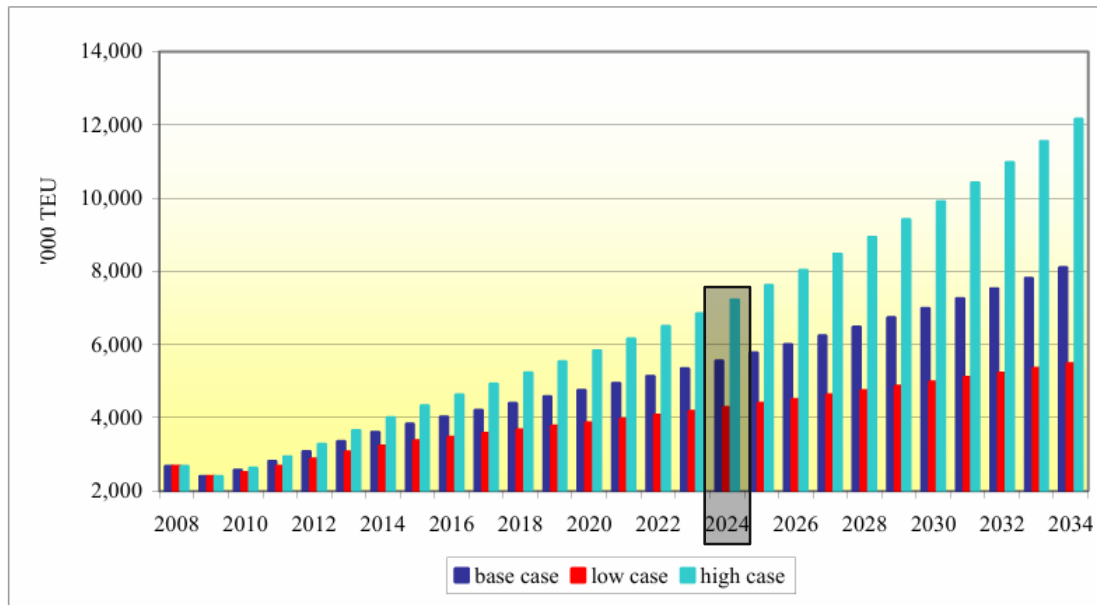
* A Cabotagem de contêineres foi analisada apenas no cenário determinístico, de forma que nos demais cenários aparece volume zero, porém isto não quer dizer necessariamente que não deverá ocorrer cabotagem nos demais cenários.



Também da HPC (*Hamburg Hamburg Port Consulting*) [1]

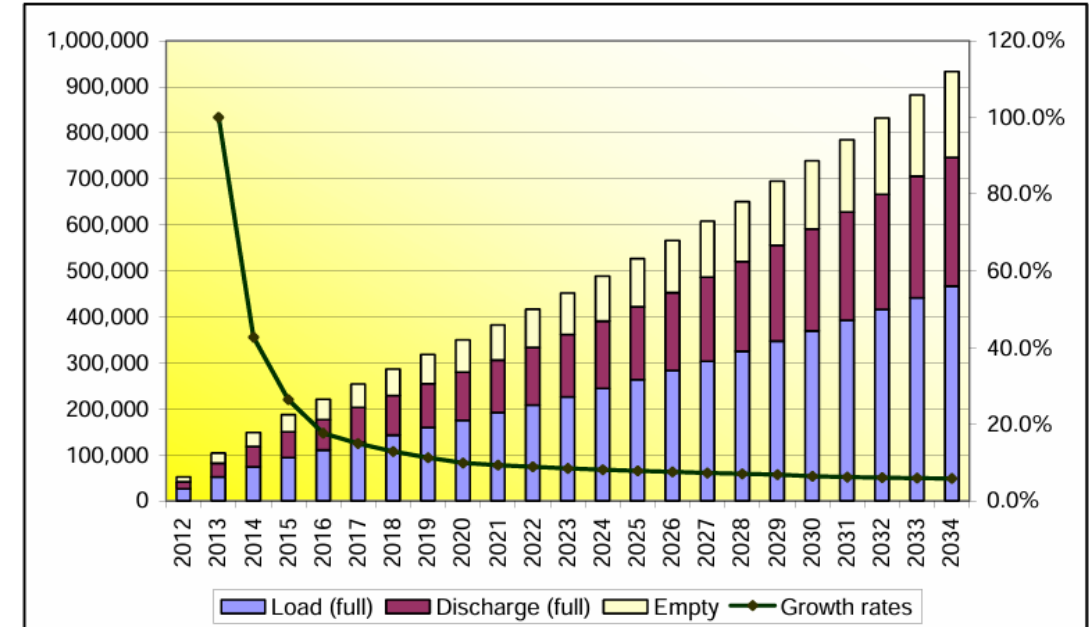


Figure 6: Container Demand Forecast - São Paulo State



Source: HPC, 2009.

Figure 17: Traffic Forecast São Sebastião



Source: HPC, 2009.

Table 21: Traffic Forecast São Sebastião

		2012	2014	2016	2024	2034
Total Market Potential Sao Sebastiao	TEU	52,000	148,368	220,601	488,526	933,210
Load full	TEU	26,000	74,184	110,300	244,263	466,605
Discharge full	TEU	14,625	43,583	66,180	146,558	279,963
Empty (only discharge)	TEU	11,375	30,601	44,120	97,705	186,642
Reefer	TEU	3,120	8,902	13,236	29,312	55,993

Source: HPC, 2009.

Também da HPC (*Hamburg Hamburg Port Consulting*) [2]

“O gráfico mostra que no longo prazo, principalmente Santos, mas também Itaguaí, vão continuar sendo os líderes de mercado na região. No entanto, São Sebastião tem o potencial de servir sua área de influência com volumes substanciais de contêiner, que fazem dessa operação no novo terminal algo possível e comercialmente atrativo.”

Fonte: HPC - Hamburg Port Consulting – Tradução livre



Inclusive o Plano Mestre (2018) diz que sim!

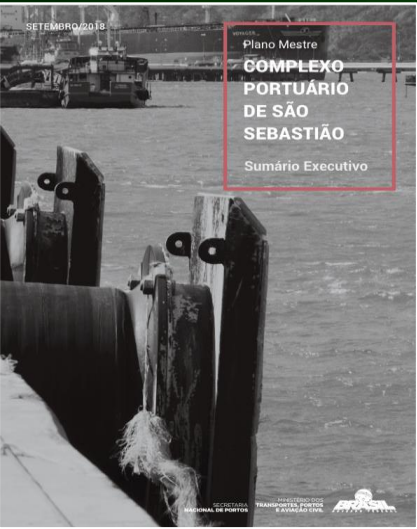


A fim de analisar o potencial de movimentação de **contêineres** no Complexo Portuário de São Sebastião, foi considerada a seguinte premissa a partir do modelo de quatro etapas, o mesmo utilizado no âmbito do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP): a concorrência entre os terminais portuários contidos na hinterlândia do Complexo de São Sebastião, tendo em vista a conclusão das obras de expansão no Complexo e na Rodovia Tamoios. Desse modo, considera-se que o Complexo de São Sebastião faria concorrência direta com o Complexo Portuário de Santos.

Com base no exposto, apresenta-se no Gráfico 5 os resultados da demanda projetada para a movimentação de contêineres no Complexo Portuário de São Sebastião.



Gráfico 5 – Cargas perspectivas: projeção de demanda de contêineres no Complexo Portuário de São Sebastião
Elaboração: SNP/MTPA (2018)



O resultado alternativo projetado para **veículos** leva em consideração a demanda alocada para o Complexo Portuário de São Sebastião num contexto de custos equivalentes aos do Complexo Portuário de Santos. Nesse cenário, **a movimentação de veículos no novo terminal do Porto de São Sebastião deve atingir 626 mil toneladas, cerca de 372 mil unidades, em 2060**, com predomínio das exportações, cuja taxa média de crescimento é de 2,6% ao ano, ao passo que as importações crescerão a uma taxa de 1,9% ao ano.



Gráfico 6 – Cargas perspectivas: Projeção de demanda de veículos no Complexo Portuário de São Sebastião
Elaboração: SNP/MTPA (2018)

Nesse cenário, a movimentação de contêineres no Complexo atinge aproximadamente **1,0 milhão de TEU em 2060**, com uma taxa média de crescimento de 2,2% ao ano.

No caso das operações de apoio *offshore*, de acordo com informações obtidas em visita técnica ao Complexo, há a expectativa de retomada dessas atividades a partir de 2018. Em relação às operações *ship-to-ship*, as expectativas são de que estas sejam realizadas a partir das novas estruturas para graneis líquidos previstas no projeto de ampliação do Porto de São Sebastião, com a transferência do petróleo oriundo das áreas de exploração do pré-sal transportado em embarcações menores para navios de grande porte, sendo essa carga destinada ao mercado externo.

PLANO MESTRE: A referência de demanda!!!



DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 15/06/2020 | Edição: 112 | Seção: 1 | Página: 121

Órgão: Ministério da Infraestrutura/Gabinete do Ministro

PORTARIA Nº 61, DE 10 DE JUNHO DE 2020

Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário - Planos Mestres (PM), Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e Plano Geral de Outorgas (PGO).

<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-61-de-10-de-junho-de-2020-261494737>

Art. 2º São instrumentos de planejamento do setor portuário nacional, de caráter contínuo:

I - Plano Mestre (PM) - instrumento de planejamento de Estado voltado aos complexos portuários que abrangem os portos organizados, considerando as perspectivas do planejamento de transportes em nível estratégico, que visa a direcionar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos portos, na relação porto-cidade e em seus acessos;

Art. 4º Ao Poder Concedente caberá a elaboração e atualização dos Planos Mestres dos portos.

§ 1º A atualização dos Planos Mestres ocorrerá ordinariamente a cada quatro anos.

§ 2º Revisões extraordinárias dos Planos Mestres poderão ocorrer a pedido da Autoridade Portuária, conforme previsto no art. 8º desta Portaria, ou a critério do Poder Concedente.

<https://portoss.sp.gov.br/home/infraestrutura-portuaria/plano-mestre/x>

Art. 5º Ao Plano Mestre compete:

I - projetar a demanda e a capacidade de atendimento das movimentações portuárias no horizonte do planejamento, e, também, aquelas dos acessos terrestres e aquaviários ao porto, tendo caráter orientativo aos demais instrumentos de planejamento; e

Art. 9º Compete à Autoridade Portuária elaborar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos portos organizados sob sua gestão e submetê-los à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, nos termos desta Portaria.

Art. 10. A elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento deve observar as seguintes diretrizes:

VII - o atendimento às projeções de demanda, os cálculos de capacidade e o Plano de Ações e Investimentos estabelecidos no Plano Mestre;

Parágrafo único. Caso a proposta de Plano de Desenvolvimento e Zoneamento não observe o disposto no inciso VII do caput, após a sua aprovação, o respectivo Plano Mestre deverá ser atualizado.

Art. 11 O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento deverá:

I - conter previsão de planejamento para os horizontes de curto, médio e longo prazos, aderente ao respectivo Plano Mestre;



INTRODUÇÃO

Preliminarmente cabe esclarecer que o Plano Mestre vigente foi elaborado para o Complexo Portuário de São Sebastião que envolve o Porto Público de São Sebastião, administrado pela Companhia Docas de São Sebastião - CDSS, e o Terminal Aquaviário de São Sebastião, um TUP - Terminal de Uso Privado administrado pela TRANSPETRO. Este Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ se restringe à Área do Porto Organizado de São Sebastião, cuja delimitação é definida Portaria MINFRA nº 584, de 4 de dezembro de 2019 e que se encontra sob responsabilidade da Autoridade Portuária - CDSS.

logísticos, urbanísticos, econômicos e socioambientais. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ, portanto, deve contemplar todos esses propósitos e será concebido a partir das diretrizes abaixo:

- Atender todas as projeções de demanda, os cálculos de capacidade e o Plano de Ações e Investimentos definidos no Plano Mestre. Eventuais atualizações serão destacadas;

A observar

1) Modelagem 2024 X 2021 (AP de 30/SET/2020):

- Arrendamento X Concessão
- Área: 91 a 262.000 m² X “*aproximadamente 400.000 m²*”
- Granéis X perfil de cargas aberto. **OBS: Granéis não precisam de calado de 25 metros!**
- Determinismo (favelização?) X flexibilidade

2) Como explicar:

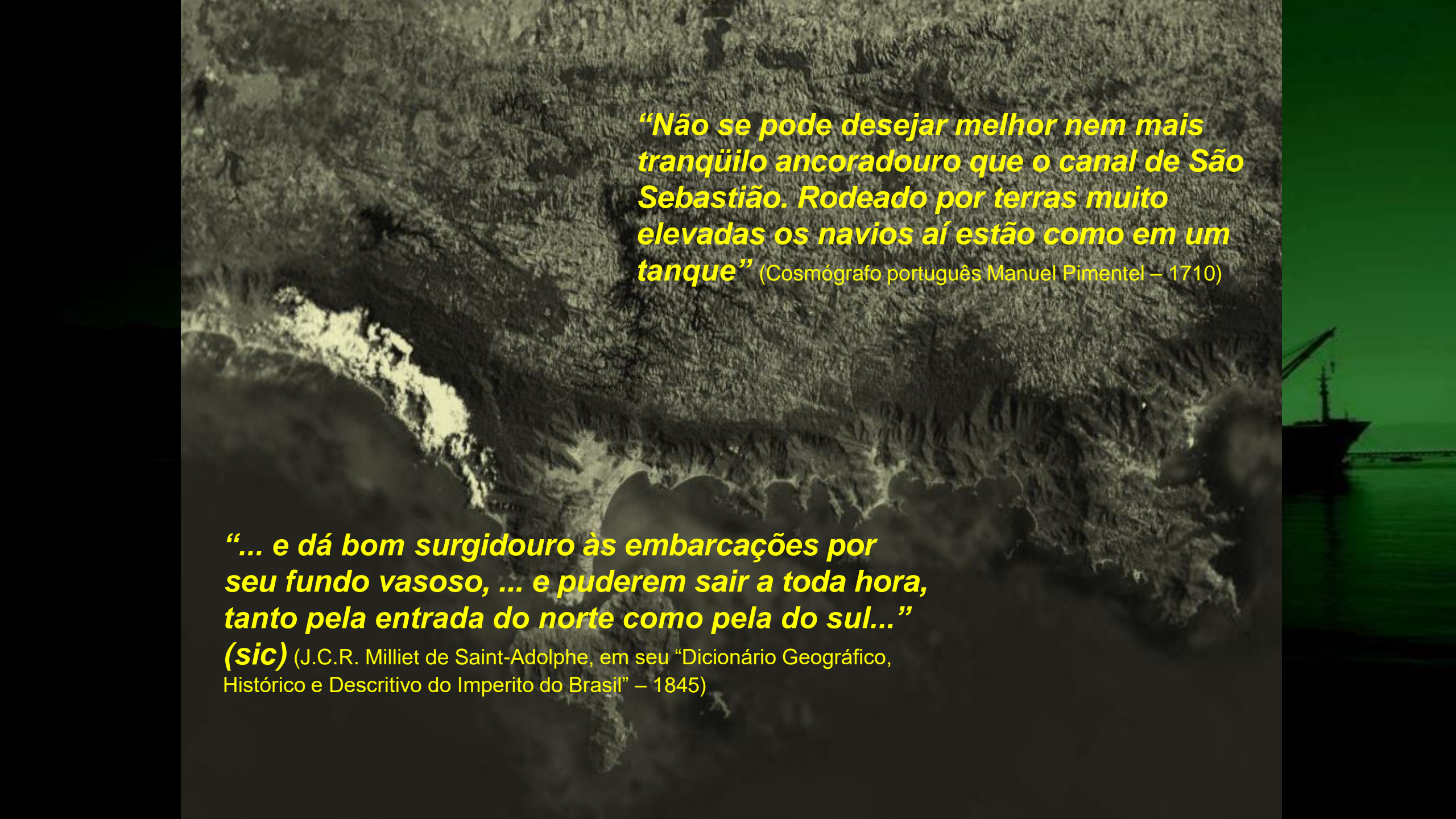
- Que, enquanto brande-se a existência de “*restrição de capacidade portuária para CONTÊINERES*” no Sudeste, dificulta-se (praticamente inviabiliza-se) movimentação de CONTÊINERES em São Sebastião?
- Que enquanto os demais portos do Sudeste lutam para ter acessos com profundidades acima de 15m, despreza-se a possibilidade de uso de profundidade NATURAL de 25 metros?
- Que no discurso se defende CONCORRÊNCIA, enquanto na prática a “*aposta*” é solucionar –se tal “*restrição de capacidade*” via ampliação da capacidade em Santos?

3) Mas há demanda potencial de CONTÊINERES em São Sebastião?

4) E isso é explicável, primeiro, porque São Sebastião é um dos melhores sítios portuários do mundo (como diz a justificativa de convocação desta Audiência Pública):

Litoral Norte de São Paulo



An aerial photograph of a rugged coastline. The land is covered in dense, dark vegetation. A narrow, light-colored channel or bay cuts into the land, surrounded by steep, rocky cliffs. The water in the channel is calm. On the right side of the image, a portion of a ship is visible, partially obscured by a green vertical bar.

***“Não se pode desejar melhor nem mais
tranquilo ancoradouro que o canal de São
Sebastião. Rodeado por terras muito
elevadas os navios aí estão como em um
tanque”*** (Cosmógrafo português Manuel Pimentel – 1710)

***“... e dá bom surgidouro às embarcações por
seu fundo vasoso, ... e puderem sair a toda hora,
tanto pela entrada do norte como pela do sul...”***

(sic) (J.C.R. Milliet de Saint-Adolphe, em seu “Dicionário Geográfico,
Histórico e Descritivo do Imperio do Brasil” – 1845)

“Em toda a costa do Brasil, poucas localidades reunirão melhores atributos naturais que São Sebastião para a construção de um excelente porto de mar”

(Engenheiro Fonseca Rodrigues – professor da Poli/USP e coordenador de estudos do Governo Federal para o Porto - 1892)

“O Porto de São Sebastião atende a todas as condições para ser um porto de excelência, pois conta com um canal largo e profundo, protegido da ação violenta do mar, acessível tanto do lado oceânico quanto terrestre, com capacidade para abrigar navios de grande tonelagem... Estas vantagens naturais são encontradas em poucos pontos do globo e somente neste local em todo o litoral leste da América Latina. Possibilita a implantação de um grande centro de redespacho (“transshipment”) que poderá servir a toda a Costa Atlântica da América do Sul”.

(Estudo da Brasconsult – 1972)



A observar

1) Modelagem 2024 X 2021 (AP de 30/SET/2020):

- Arrendamento X Concessão
- Área: 91 a 262.000 m² X “*aproximadamente 400.000 m²*”
- Granéis X perfil de cargas aberto. **OBS: Granéis não precisam de calado de 25 metros!**
- Determinismo (favelização?) X flexibilidade

2) Como explicar:

- Que, enquanto brande-se a existência de “*restrição de capacidade portuária para CONTÊINERES*” no Sudeste, dificulta-se (praticamente inviabiliza-se) movimentação de CONTÊINERES em São Sebastião?
- Que enquanto os demais portos do Sudeste lutam para ter acessos com profundidades acima de 15m, despreza-se a possibilidade de uso de profundidade NATURAL de 25 metros?
- Que no discurso se defende CONCORRÊNCIA, enquanto na prática a “*aposta*” é solucionar –se tal “*restrição de capacidade*” via ampliação da capacidade em Santos?

3) Mas há demanda potencial de CONTÊINERES em São Sebastião?

4) E isso é explicável, primeiro, porque São Sebastião é um dos melhores sítios portuários do mundo (como diz a justificativa de convocação desta Audiência Pública):

5) Depois, porque ele pode atender o “*rico*” Vale do Paraíba + “*pujante*” interior SP, sem necessitar cruzar a RMSP!

Mega-Metrópole de São Paulo

Situação e Acesso



Acessos Rodoviários



A observar

1) Modelagem 2024 X 2021 (AP de 30/SET/2020):

- Arrendamento X Concessão
- Área: 91 a 262.000 m² X “*aproximadamente 400.000 m²*”
- Granéis X perfil de cargas aberto. **OBS: Granéis não precisam de calado de 25 metros!**
- Determinismo (favelização?) X flexibilidade

2) Como explicar:

- Que, enquanto brande-se a existência de “*restrição de capacidade portuária para CONTÊINERES*” no Sudeste, dificulta-se (praticamente inviabiliza-se) movimentação de CONTÊINERES em São Sebastião?
- Que enquanto os demais portos do Sudeste lutam para ter acessos com profundidades acima de 15m, despreza-se a possibilidade de uso de profundidade NATURAL de 25 metros?
- Que no discurso se defende CONCORRÊNCIA, enquanto na prática a “*aposta*” é solucionar –se tal “*restrição de capacidade*” via ampliação da capacidade em Santos?

3) Mas há demanda potencial de CONTÊINERES em São Sebastião?

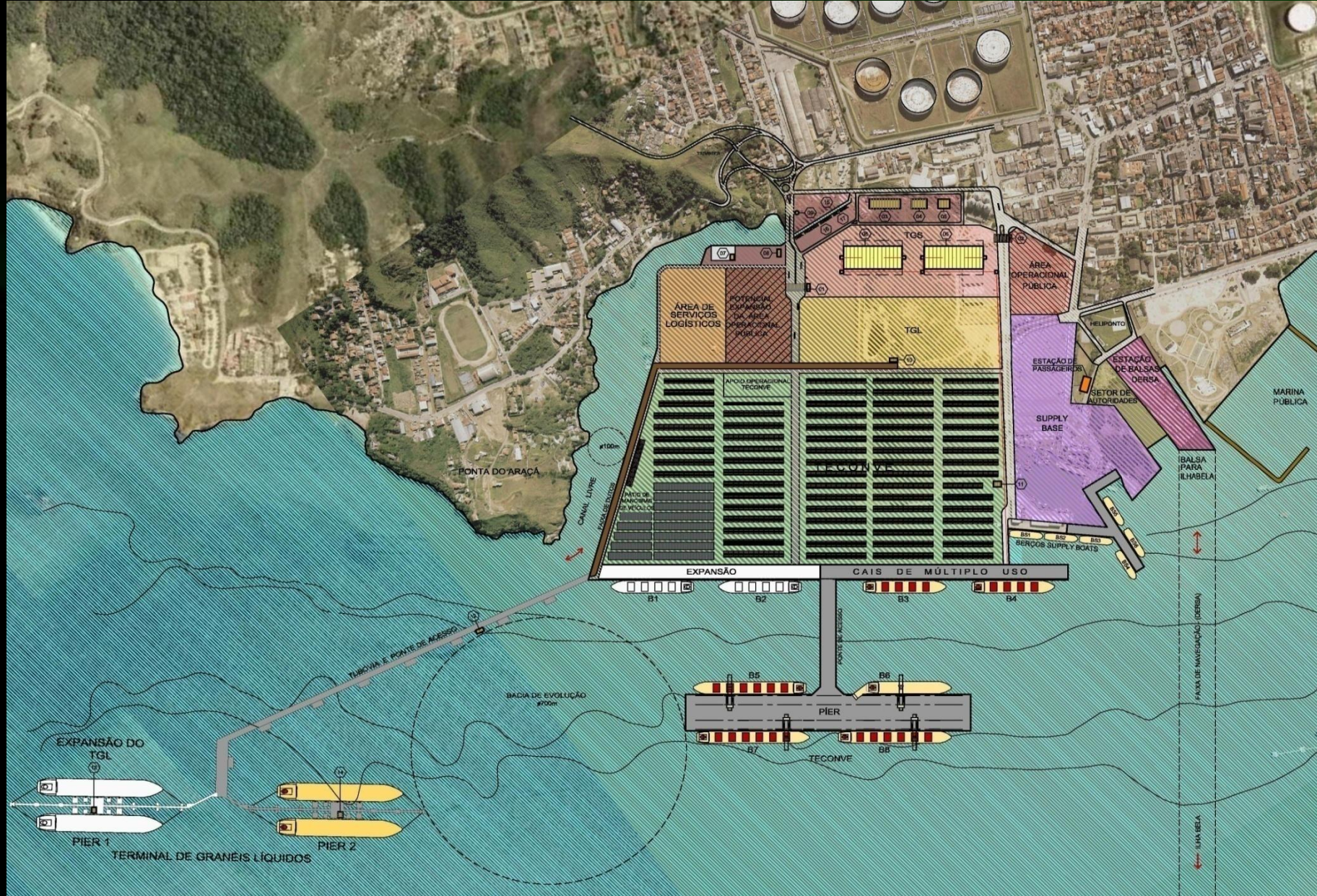
4) E isso é explicável, primeiro, porque São Sebastião é um dos melhores sítios portuários do mundo (como diz a justificativa de convocação desta Audiência Pública):

5) Depois, porque ele pode atender o “*rico*” Vale do Paraíba + o “*pujante*” interior SP, sem necessitar cruzar a RMSP!

6) E mais: há projeto e, até, Licenciamento ambiental do Projeto de Expansão!

Porto de São Sebastião

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (Porto Público)





**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS**

LICENÇA PRÉVIA Nº 474/2013

O PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, nomeado por Decreto de 16 de maio, publicado no Diário Oficial da União de 17 de maio de 2012, no uso das atribuições que lhe conferem o art.22º, parágrafo único, inciso V do Decreto nº 6.099, de 26 de abril de 2007, que aprovou a Estrutura Regimental do IBAMA, publicado no Diário Oficial da União de 27 de abril de 2007; **RESOLVE:**

Expedir a presente Licença Prévia a:

EMPRESA: Companhia Docas de São Sebastião

CNPJ: 09.062.893/0001-74

CADASTRO TÉCNICO FEDERAL CTF/IBAMA: 2.885.106

ENDEREÇO: Av. Dr. Altino Arantes, nº 410 - Centro

CEP: 11600-000

CIDADE: São Sebastião

UF: SP

TELEFONE: (12) 3892-1899

FAX: (12) 3892-1899

REGISTRO NO IBAMA: Processo nº 02001.005403/2004-01

Referente ao empreendimento denominado "Porto de São Sebastião: ampliação", proposto para ser implantado em São Paulo, município de São Sebastião. Estão inseridas no escopo desta licença as denominadas "Fase 1" e "Fase 2" do Projeto Integrado Porto-Cidade, as quais abrangem as seguintes estruturas gerais: Fase 1: Berços 3 e 4 de cais de múltiplo uso, berços 6 e 8 do píer de contêineres, portão de acesso interno com conexão ao contorno de São Sebastião, setor de autoridades, fases 1 e 2 do TECONVE e terminal de passageiros; Fase 2: complementação do Gate e serviços auxiliares, complementação do TGS, complementação do Terminal de Graneis Líquidos, fase 3 do TECONVE, complementação e adequação do viário de acesso aos berços 3 e 4, módulo 2 do terminal de *off-shore* e estruturação dos berços de *off-shore*. Também são abrangidos: Estação de tratamento de efluentes, Sistema de escoamento dutoviário de álcool e derivados – SEDA, Heliporto e Museu do mar. A carga prevista para ser operada será constituída por graneis líquidos, graneis sólidos, veículos, contêineres, etanol, carga viva, carga geral e carga de projeto.

Esta Licença Prévia é válida pelo período de 02 (dois) anos a partir desta data, observadas as condições discriminadas neste documento e nos demais anexos constantes do processo que, embora não transcritos, são partes integrantes deste licenciamento.

DATA DA EMISSÃO:

Brasília/DF,

16 JAN 2014

VOLNEY ZANARDI JÚNIOR
PRESIDENTE DO IBAMA

PORTO (Expansões do PDZ Implantadas)



A observar

1) Modelagem 2024 X 2021 (AP de 30/SET/2020):

- Arrendamento X Concessão
- Área: 91 a 262.000 m² X “*aproximadamente 400.000 m²*”
- Granéis X perfil de cargas aberto. **OBS: Granéis não precisam de calado de 25 metros!**
- Determinismo (favelização?) X flexibilidade

2) Como explicar:

- Que, enquanto brande-se a existência de “*restrição de capacidade portuária para CONTÊINERES*” no Sudeste, dificulta-se (praticamente inviabiliza-se) movimentação de CONTÊINERES em São Sebastião?
- Que enquanto os demais portos do Sudeste lutam para ter acessos com profundidades acima de 15m, despreza-se a possibilidade de uso de profundidade NATURAL de 25 metros?
- Que no discurso se defende CONCORRÊNCIA, enquanto na prática a “*aposta*” é solucionar –se tal “*restrição de capacidade*” via ampliação da capacidade em Santos?

3) Mas há demanda potencial de CONTÊINERES em São Sebastião?

4) E isso é explicável, primeiro, porque São Sebastião é um dos melhores sítios portuários do mundo (como diz a justificativa de convocação desta Audiência Pública):

5) Depois, porque ele pode atender o “*rico*” Vale do Paraíba + interior, sem necessitar cruzar a RMSP!

6) E mais: há projeto e, até, Licenciamento ambiental do Projeto de Expansão!

7) E uma articulação LOGÍSTICA também foi estudada: PLSJC

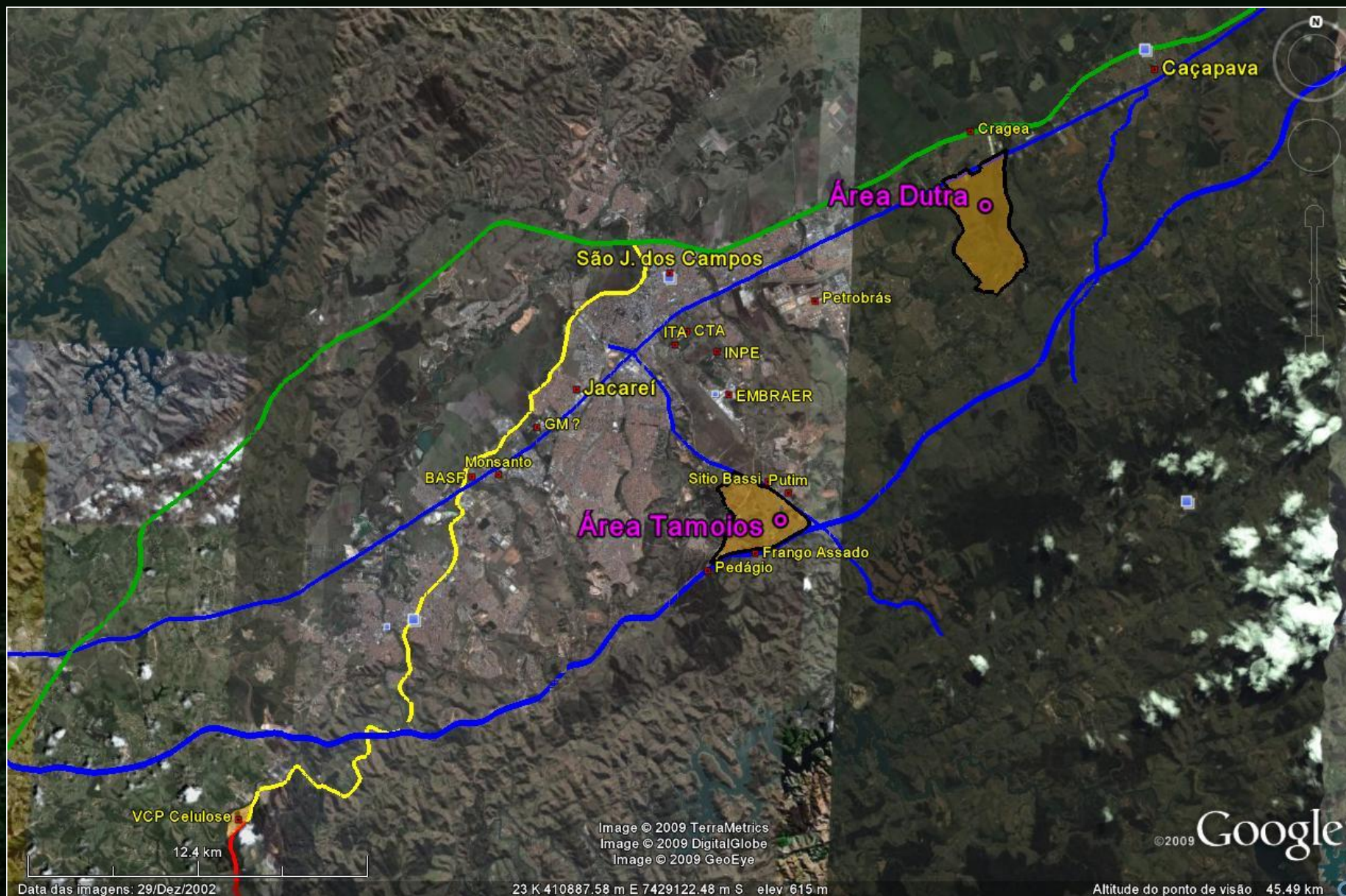
PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

Grupo Executivo criado no âmbito do Protocolo de Intenções entre o Estado de São Paulo e Prefeitura do Município de São José dos Campos.

*Concepção, Modelagem e Atribuições dos Agentes Envolvidos para
Implantação da Plataforma Logística de São José dos Campos*

Relatório do Grupo Executivo

Localização Regional das Áreas de Estudo

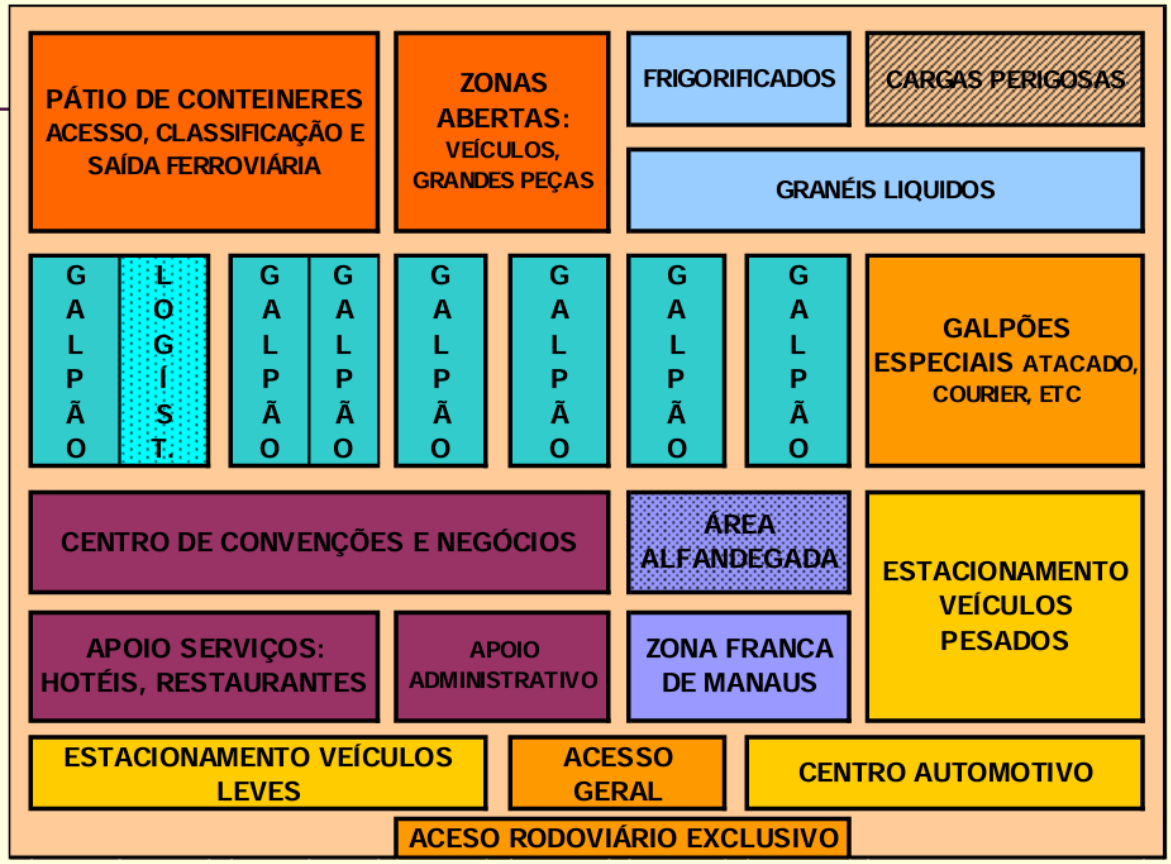


Plataforma Logística de São José dos campos (Vale do Paraíba) [1]

Localização Regional das Alternativas Locacionais

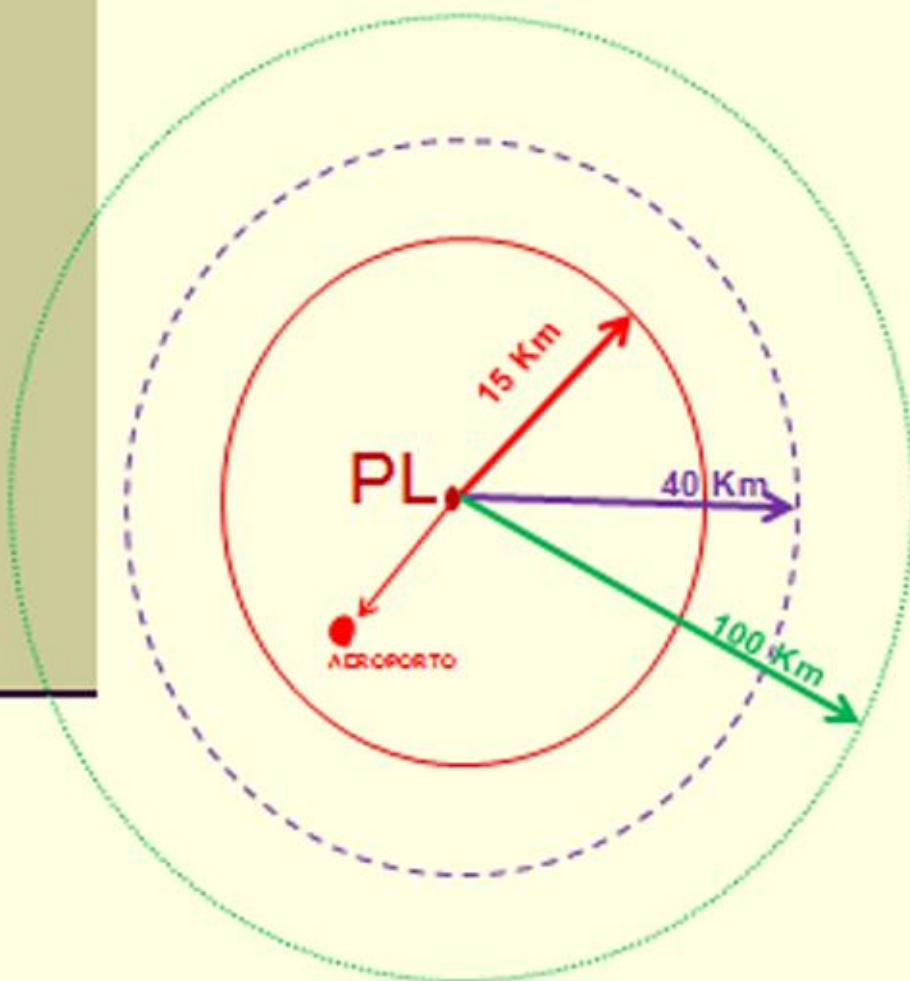


Para ambas as alternativas foram estudados ramais ferroviário internos e estabelecido um zoneamento de atividades:



Plataforma Logística de São José dos campos (Vale do Paraíba) [2]

PAPEL ESTRATÉGICO E OPERACIONAL DA PL DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS



Menos de 30 Minutos (15 Km)

EXCELENTE INTERESSE LOGÍSTICO E ESTRATÉGICO

- Embraer
- GM
- Johnson & Johnson
- Inds. Metalúrgicas
- Ind. Militar

Menos de 30 Minutos (15 Km)

CONEXÃO MODAL EXTRAORDINÁRIA

- Aeroporto de Carga

Menos de 1 Hora (40 Km)

BOM INTERESSE LOGÍSTICO E ESTRATÉGICO

- Samsung
- LG

2 Horas (100 Km)

BOA CONEXÃO MODAL

- Porto de São Sebastião

A observar

1) Modelagem 2024 X 2021 (AP de 30/SET/2020):

- Arrendamento X Concessão
- Área: 91 a 262.000 m² X “*aproximadamente 400.000 m²*”
- Granéis X perfil de cargas aberto. **OBS: Granéis não precisam de calado de 25 metros!**
- Determinismo (favelização?) X flexibilidade

2) Como explicar:

- Que, enquanto brande-se a existência de “*restrição de capacidade portuária para CONTÊINERES*” no Sudeste, dificulta-se (praticamente inviabiliza-se) movimentação de CONTÊINERES em São Sebastião?
- Que enquanto os demais portos do Sudeste lutam para ter acessos com profundidades acima de 15m, despreza-se a possibilidade de uso de profundidade NATURAL de 25 metros?
- Que no discurso se defende CONCORRÊNCIA, enquanto na prática a “*aposta*” é solucionar –se tal “*restrição de capacidade*” via ampliação da capacidade em Santos?

3) Mas há demanda potencial de CONTÊINERES em São Sebastião?

4) E isso é explicável, primeiro, porque São Sebastião é um dos melhores sítios portuários do mundo (como diz a justificativa de convocação desta Audiência Pública):

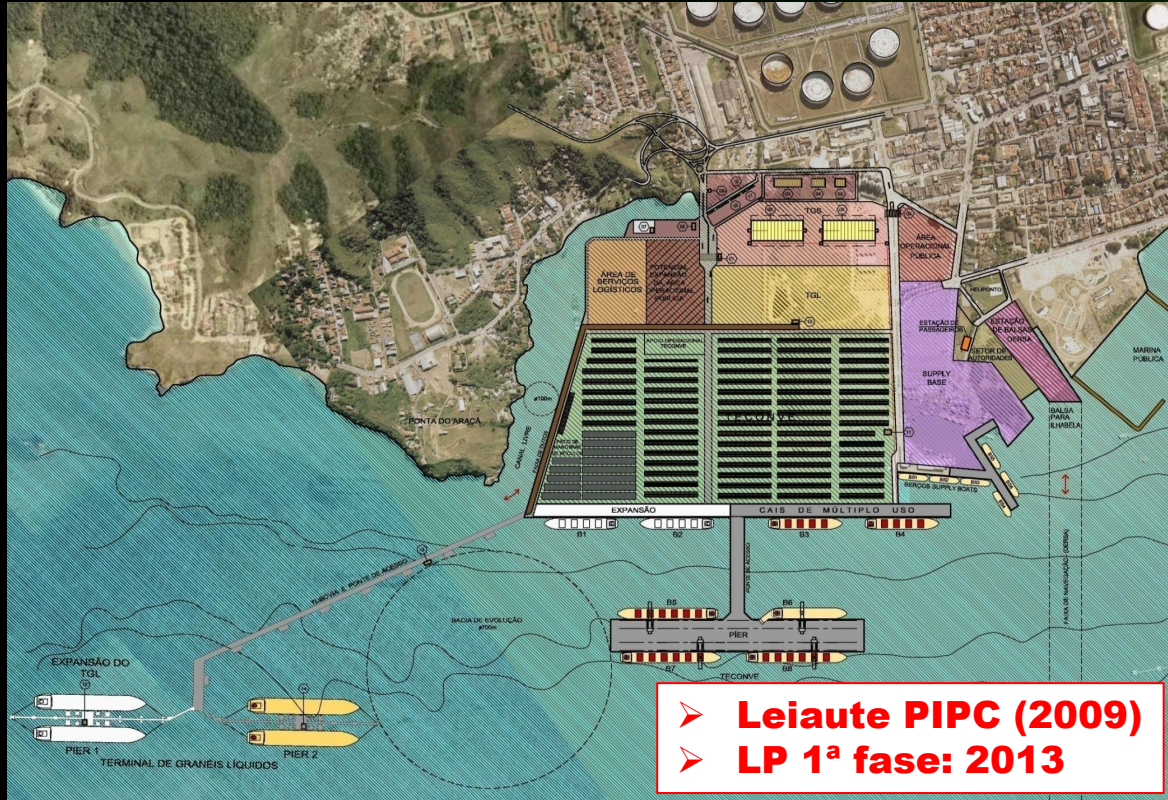
5) Depois, porque ele pode atender o “*rico*” Vale do Paraíba + interior, sem necessitar cruzar a RMSP!

6) E mais: há projeto e, até, Licenciamento ambiental do Projeto de Expansão!

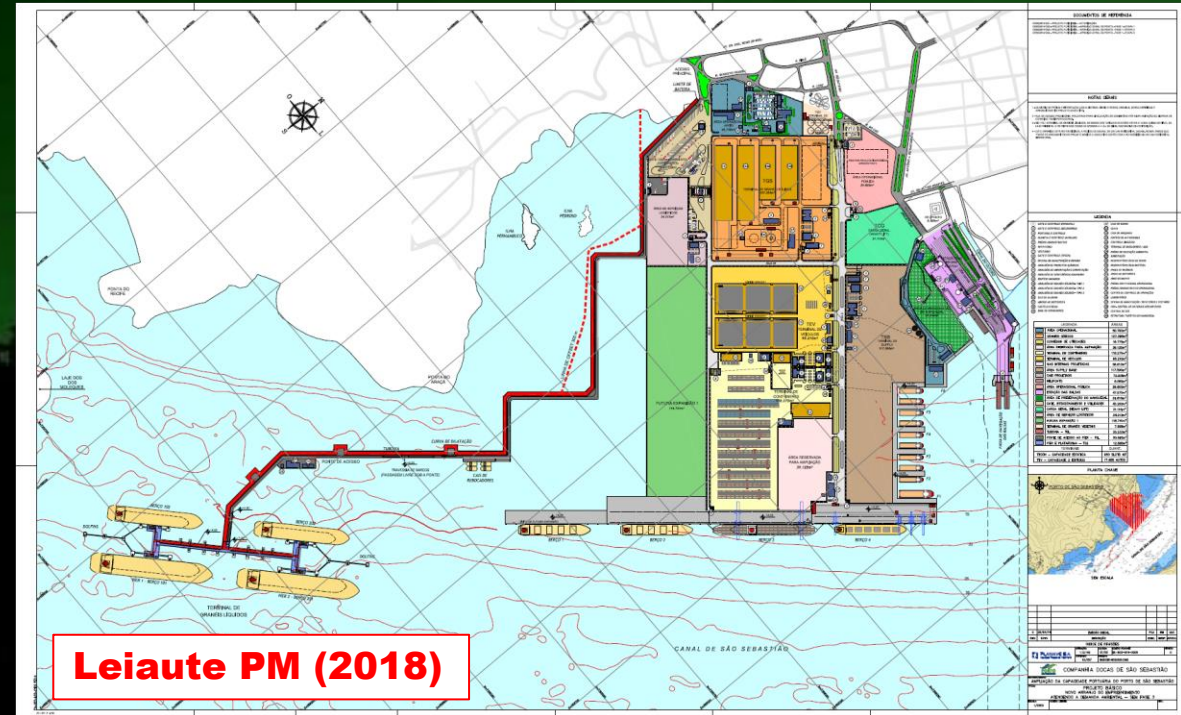
7) E uma articulação LOGÍSTICA também foi estudada: PLSJC

8) É possível compatibilizar as cargas consolidadas com as novas cargas: PIPC (2009) e PM (2018)!

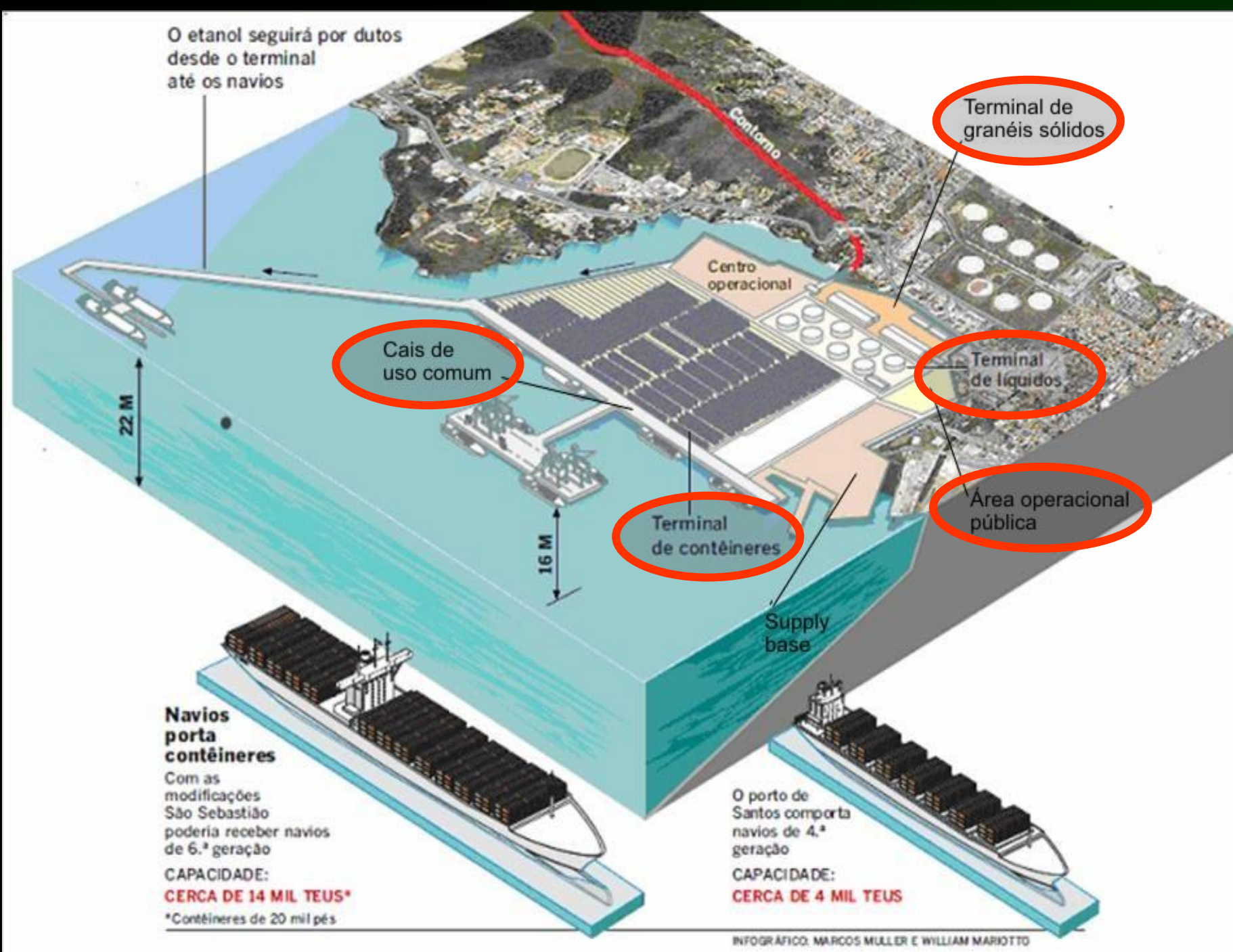
Leiaute: PIPC (2009) X PM (2018)



≈ 1 milhão m²



≈ 650 mil m²



Conclusões e sugestões

- 1) Sem prejuízo de infraestrutura operacional para cargas já consolidadas, CONTÊINERES deveria ser o carro-chefe da expansão do Porto de São Sebastião:
 - Seja para criar uma nova alternativa logística para o Sudeste: concorrência INTER-PORTUÁRIA!
 - Seja para “*aliviar*” o fluxo de cargas pela RMSP;
 - Seja para não desperdiçar profundidade de 25 metros: profundidade natural, independente de dragagem!
- 2) Sim! Uma alternativa LOGÍSTICA, e não meramente PORTUÁRIA. Por conseguinte, associada a uma PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTIMODAL (“*Freight Village*”) no Vale do Paraíba (articulando porto-rodovias-ferrovia-aeroporto)
- 3) Sim! CONTÊINERES como carro-chefe.
 - Mas não como uma “*possibilidade*”, uma “*faculdade*”, uma “*opção*” do arrendatário. Mas como uma definição de POLÍTICA PÚBLICA. Portanto, “*obrigação*” do arrendatário.
 - Sem prejuízo de instalações para graneis (sólidos e líquidos): é possível compatibilizá-los no leiaute
 - Eventualmente, até, fazendo arrendamentos separados. Só que uns não devem inviabilizar os outros; razão pela qual há que fazê-los estabelecido o plano geral de/para arrendamentos.
- 4) Avaliar-se realizar leilões em paralelo: PSS e STS-10 (evidentemente, com modelo revisado para incluir acesso ferroviário ao terminal como “obrigação” dos licitantes (Mpor, APS ou concessionárias ferroviárias).

A 3D-rendered scroll of aged, yellowed parchment with frayed edges, unrolled to reveal a quote. The scroll is held by two brown, conical wooden pegs at each end. The background is a solid dark green.

*“O ótímo não sempre
é ínímigo do bom!”*



FREDERICO BUSSINGER
fbussinger@katalysis.com.br

Obrigado!