Porto de São Sebastião:

Vai desperdiçar mais uma oportunidade?

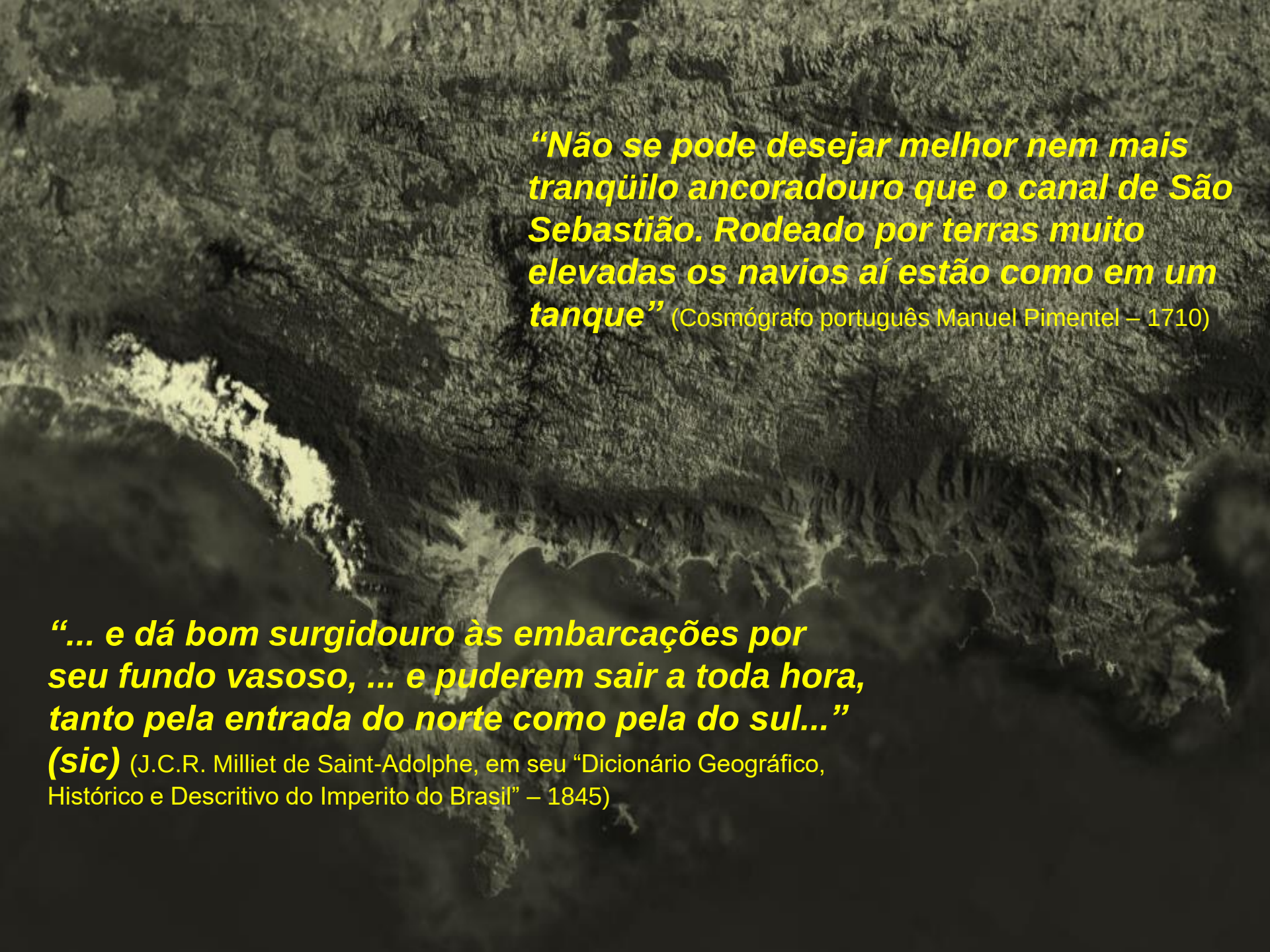
27/JUL/2022

Diz-se que para um PORTO é preciso:

Bom acesso aquaviário

✓ São Sebastião tem !!!
E privilegiado !

Litoral Norte de São Paulo



"Não se pode desejar melhor nem mais tranqüilo 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 Imperito 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 ("transhipment") que poderá servir a toda a Costa Atlântica da América do Sul".
(Estudo da Brasconsult – 1972)

Diz-se que para um PORTO é preciso:

Bom acesso aquaviário

Carga

✓ São Sebastião tem !!!

- ✓ (Rico) Vale do Paraíba;
- ✓ Interior de São Paulo
  (via Campinas)
- ✓ Sul Fluminense
- ✓ E até a RMSP;

Carga: Hinterland (primário)

Arcabouço Intermodal da Macrometrópole

Difícil entender...

Resposta da ANTAQ à
1º Contribuição da Consulta Pública

Resposta
A não obrigatoriedade de investimentos para a concessão do Porto de São Sebastião tem como contexto o fato de não ter sido identificada nos estudos de mercado elaborados uma vocação específica para o porto em termos de movimentação de cargas. Dessa forma, optou-se por deixar o mais flexível possível o escopo de investimentos pelo futuro concessionário, buscando criar condições de aumento da competitividade do processo licitatório. Além disso, dada essa falta de uma vocação específica, obrigar um determinado escopo de investimento pode restringir outras opções de operação para o porto, uma vez que a operação de perfis distintos de cargas demanda diferentes tipos de infraestrutura. Os investimentos pretendidos pelo futuro concessionário deverão estar alinhados com os instrumentos de planejamento do porto e serão anuídos pelo Poder Concedente. Ressalta-se, ainda, que está em estudos a obrigação de apresentação pelo licitante vencedor de um Plano Básico de Investimentos (PBI) com os investimentos pretendidos pelo concessionário em seu plano de exploração do Porto a ser aprovado pelo Poder concedente e executado pelo concessionário.

Diz-se que para um PORTO é preciso:

Bom acesso aquaviário

Carga

Área (terrestre)

Limitada

✓ São Sebastião tem !!!

Mas há solução!

Diz-se que para um PORTO é preciso:

Bom acesso aquaviário

↓

Carga

↓

Área (terrestre)

↓

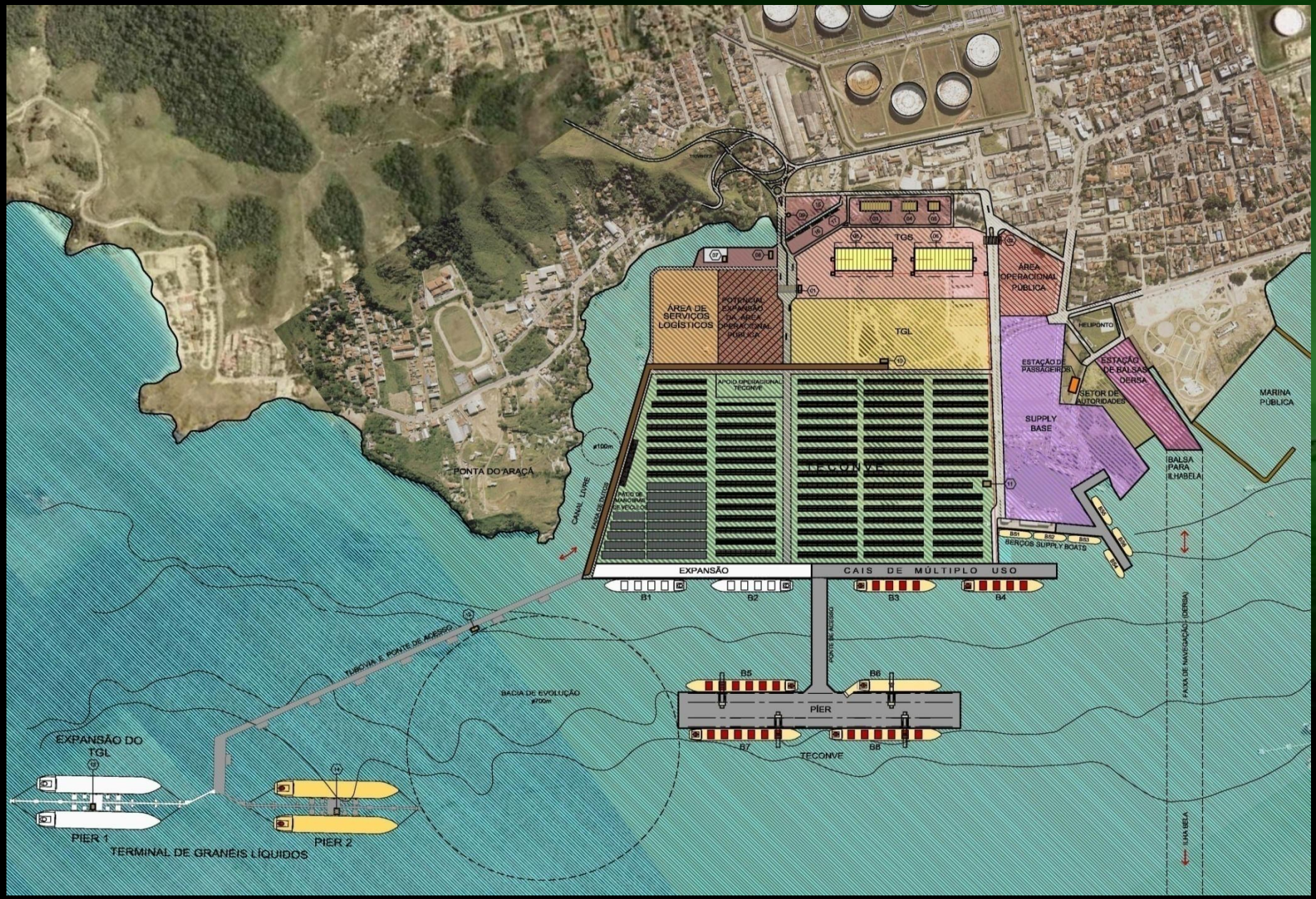
Projeto/Licenciamento

✓ São Sebastião tem !!!

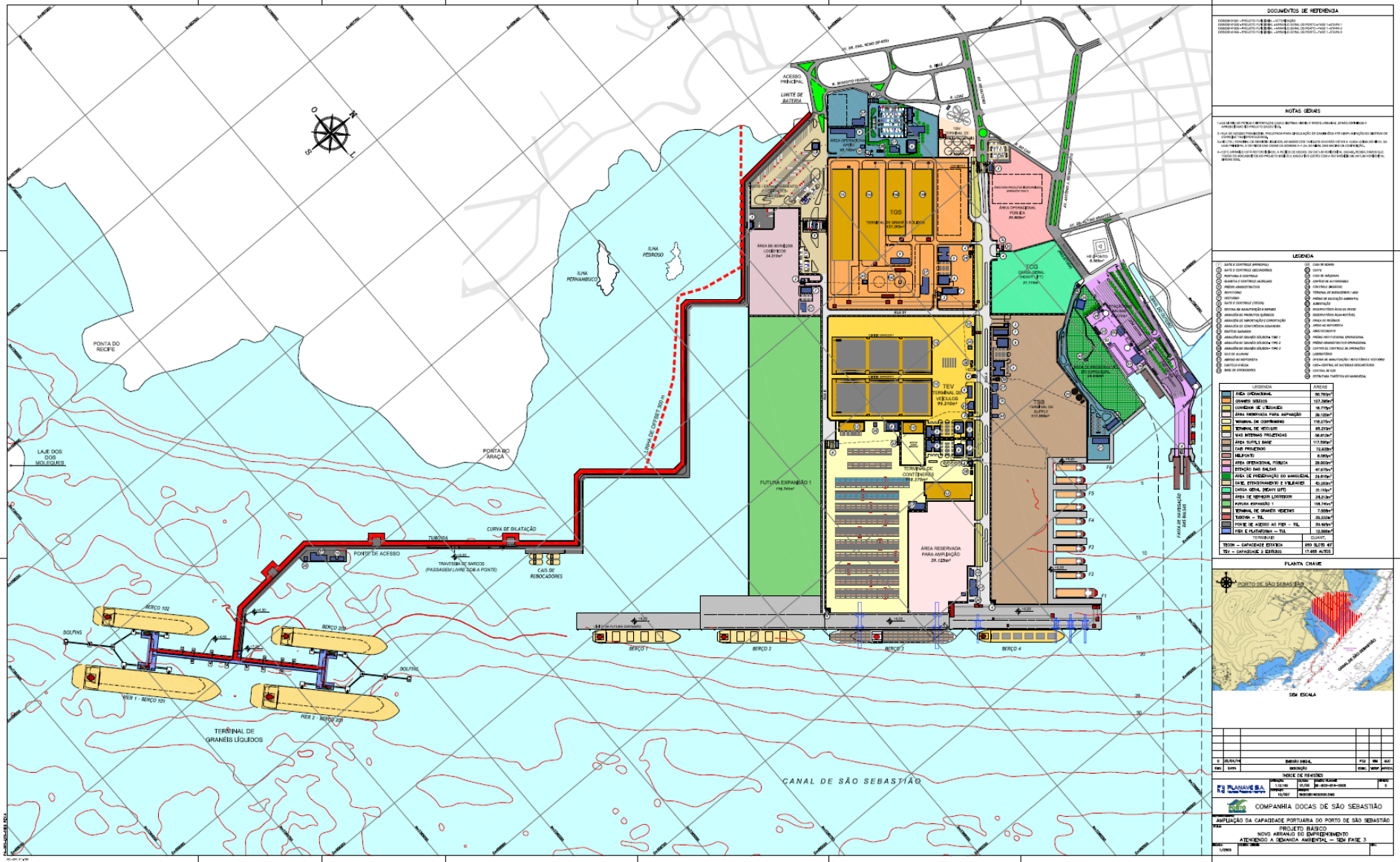
Porto de São Sebastião

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ (Porto Público)

(Base para o EIA-RIMA: OUT/2009 protocolado no IBAMA)



Projeto Ajustado (2014)



PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

(Com expansões do PDZ Implantadas)

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

(Com expansões do PDZ Implantadas – Vista do Morro do Araça)

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

(Com expansões do PDZ Implantadas: Mangue do Araçá Preservado)

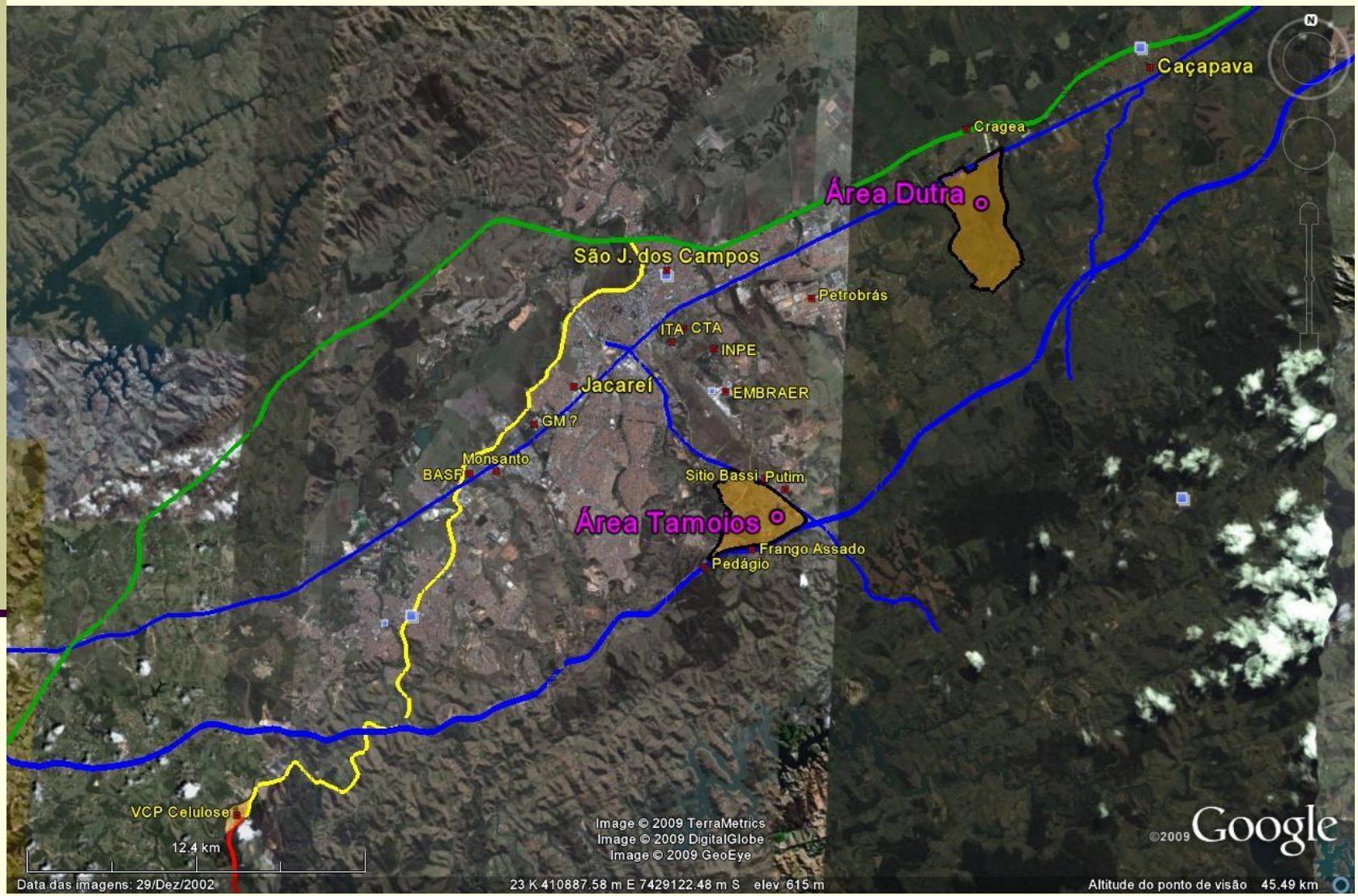
Porto "Split"

(Ilustração sobre a 1ª versão do projeto)

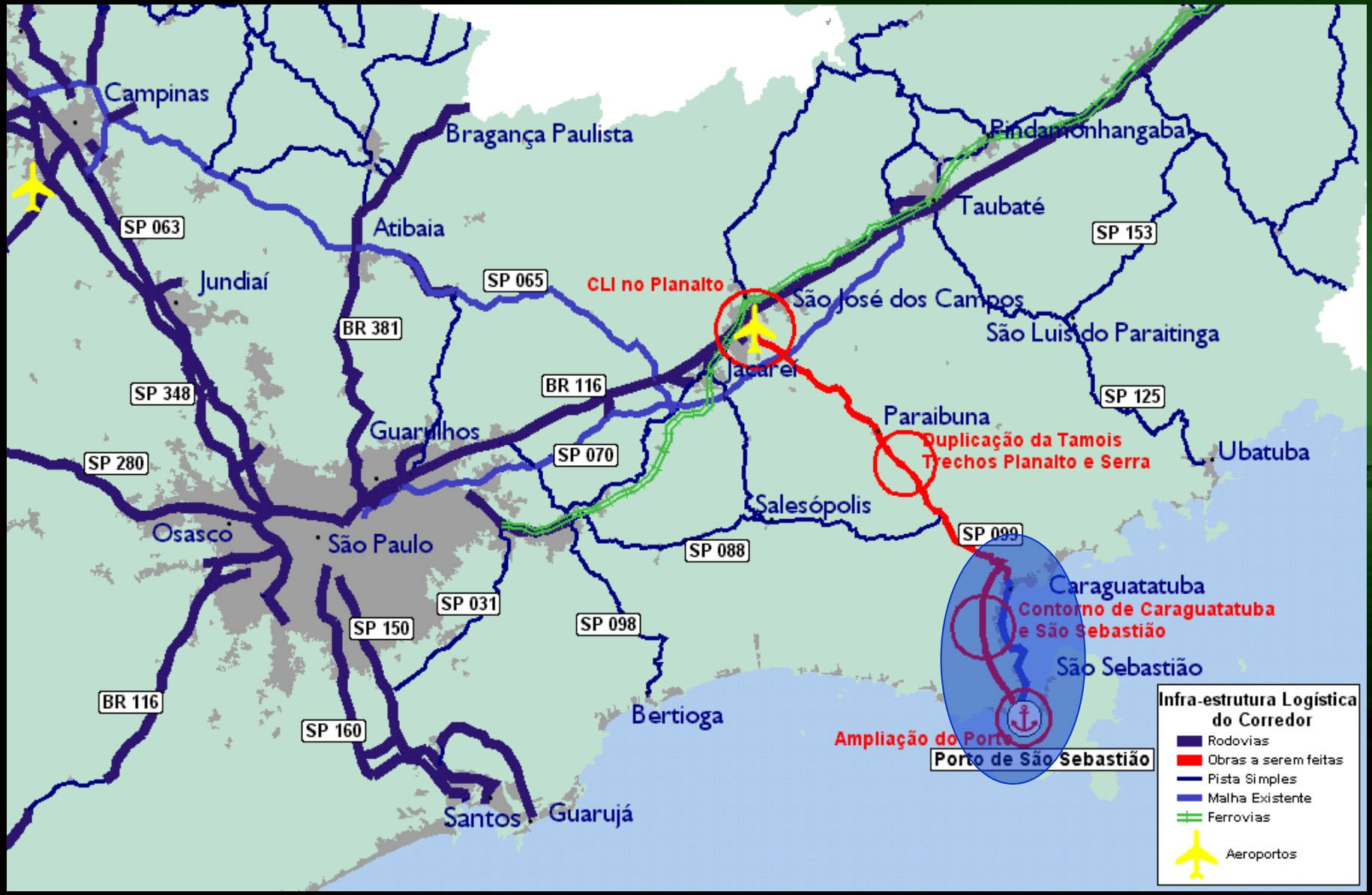
RETRO – ÁREA REMOTA

Localização Regional das Áreas de Estudo

Do Relatório Final do GT (GESP-PMSJC-Docas SS): JUN/2010



Acessos Rodoviários



Contorno Caraguatatuba – São Sebastião

Projetado
Existente

Contorno de Caraguatatuba

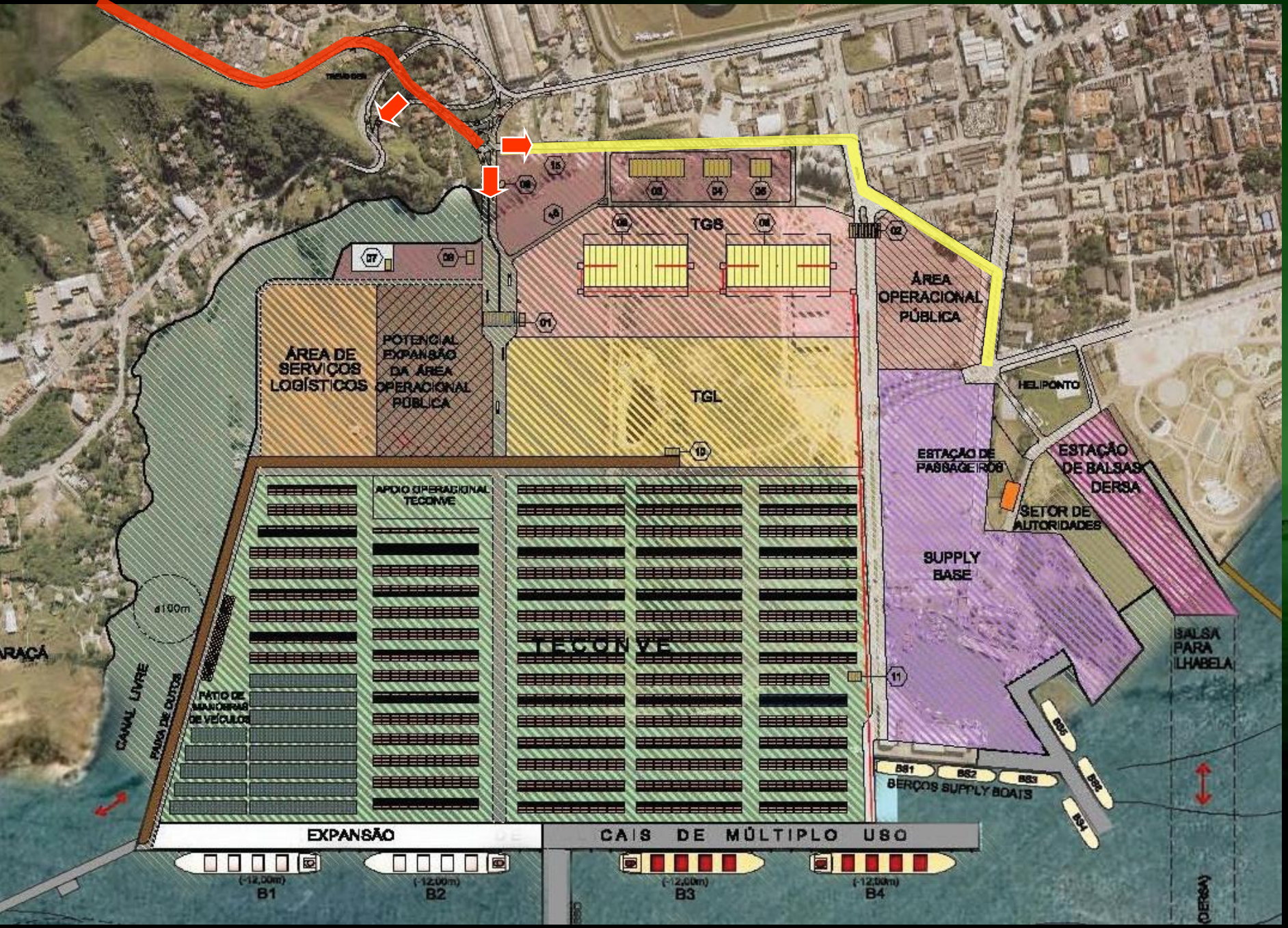
Contorno de São Sebastião

Acesso ao Porto

Baraqueçaba

Contorno de São Sebastião

(Alternativas estudadas)


TGS
TGL
ÁREA OPERACIONAL PÚBLICA
ÁREA DE SERVIÇOS LOGÍSTICOS
POTENCIAL EXPANSÃO DA ÁREA OPERACIONAL PÚBLICA
HELIPONTO
ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS
ESTAÇÃO DE BALSAS DERSA
SETOR DE AUTORIDADES
SUPPLY BASE
APOIO OPERACIONAL TECONVE
TECONVE
PÁTIO DE MANOBRAS DE VEÍCULOS
CANAL LIVRE
FAIXA DE CUTOS
BALSA PARA ILHABELA
BERÇOS SUPPLY BOATS
EXPANSÃO
CAIS DE MÚLTIPLO USO
B1
B2
B3
B4

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

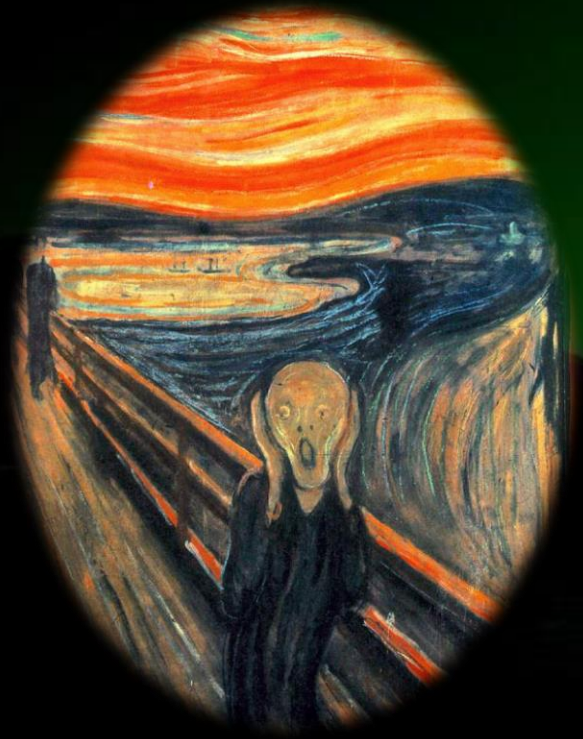
Prazo vencido: Necessário atualizar LP

Em síntese

- ✓ **Acesso aquaviário privilegiado**
- ✓ **Carga**
- ✓ **Área terrestre limitada... mas com solução possível: "*porto split*".**
- ✓ **Projeto e Licenciamento Ambiental**

"Insanidade é continuar fazendo sempre a mesma coisa e esperar resultados diferentes"

(Albert Einstein)



"Para todo problema complexo existe sempre uma solução simples, elegante, plausível e completamente errada"

(H.L.Mencken).

FREDERICO BUSSINGER
fbussinger@idelt.org.br
Tel: 11-3068.6868

Obrigado!