



# **PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO**

**PORTO DE SÃO SEBASTIÃO**

**FEVEREIRO/2024**

## 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.

Ao longo da existência do Porto Público de São Sebastião foram desenvolvidos diversos planos para sua expansão que por motivos diversos acabaram não sendo implementado. Entretanto, a ampliação do Porto, que será desenvolvida no item 2.10 deste Plano, com a implantação de novo (s) espaço(s) para atracação e armazenamento, é condição fundamental para sua viabilidade econômica e financeira. A Diretoria da CDSS, a partir das experiências anteriores estabeleceu um conjunto de diretrizes para a expansão da atividade portuária, com diversificação e incremento das cargas atualmente movimentadas. Assim o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ passa a ser um documento no qual conste uma proposta de futuro para o Porto, que integre aspectos técnicos, tecnológicos, 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;
- Adequar os espaços internos na área portuária, de modo a atender as necessidades das cargas, do ponto de vista da: navegação (profundidade, quantidade e comprimento dos berços de atracação); movimentação adequada dos diferentes tipos de cargas (dutos, circulação viária interna, esteiras rolantes e equipamentos para elevação de cargas); e áreas de estocagem e acessos terrestres;
- Compatibilizar o desenvolvimento portuário com o Plano Diretor Urbano do Município de São Sebastião;
- Estabelecer uma visão geral das intervenções terrestres e aquaviárias necessárias para a integração com a cidade e para o atendimento das demandas de futuras cargas;
- Interagir com os demais planos e projetos de logística na sua área de influência;
- Transformar o Porto em alternativa logística para o Estado de São Paulo e demais regiões que estejam em sua área de influência;
- Induzir, por meio da atividade portuária, o desenvolvimento regional, respeitando, simultaneamente, o meio ambiente;
- Considerar os estudos de viabilidade técnica, econômica, social e ambiental desenvolvidos pela CDSS para a expansão.

## SUMÁRIO

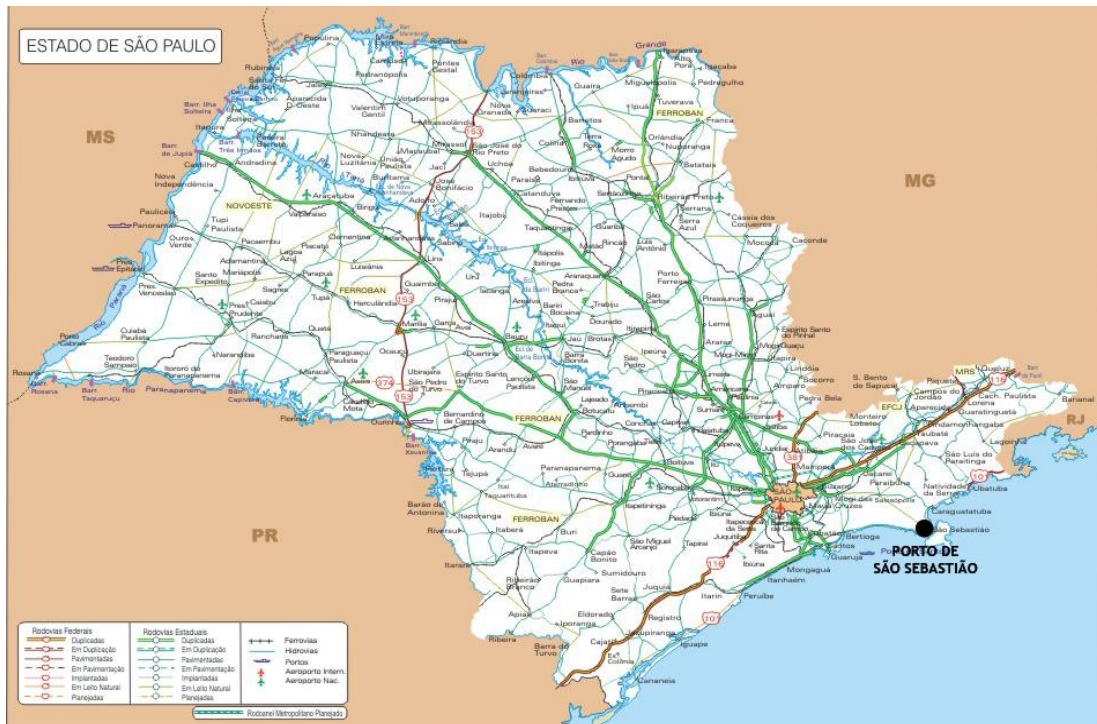
<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>2</b>
<b>1. INFORMAÇÕES GERAIS.....</b>	<b>5</b>
1.1 Localização.....	5
1.2 Dados Cadastrais .....	8
1.3 Marcos Legais .....	9
1.4 Delimitação do Porto Organizado (poligonal).....	9
1.5 Estrutura Administrativa e de Gestão .....	11
<b>2. ZONEAMENTO.....</b>	<b>11</b>
2.1 Áreas e Instalações afetas às operações portuárias.....	11
2.2 Áreas afetas às operações portuárias arrendadas.....	13
2.3 Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento .....	13
2.4 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias .....	14
2.5 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias em exploração indireta.....	15
2.6 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta .....	17
2.7 Terminais de Uso Privado dentro da poligonal do Porto.....	18
2.8 Áreas e instalações Alfandegadas.....	18
2.9 Áreas de interesse portuário fora do porto organizado.....	19
Ampliação do Porto .....	19
<b>3. INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO.....</b>	<b>22</b>
3.1 Energia Elétrica.....	22
3.2 Abastecimento de Água.....	23
<b>4. RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO .....</b>	<b>24</b>
<b>5. LICENCIAMENTO AMBIENTAL.....</b>	<b>24</b>
<b>6. ISPS CODE .....</b>	<b>25</b>
<b>7. VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO .....</b>	<b>25</b>
7.1 Vias de Circulação Rodoviária.....	25
7.2 Vias de Circulação Ferroviária.....	26
<b>8. ACESSOS TERRESTRES.....</b>	<b>26</b>
8.1 Rodoviários .....	26

8.2	Ferrovíários .....	27
8.3	Dutoviários .....	27
9.	<b>ACESSOS AQUAVIÁRIOS</b> .....	<b>27</b>
9.1	Canal de Acesso .....	27
9.2	Bacia de Evolução .....	28
9.3	Áreas de Fundeio .....	29
9.4	Hidrovias.....	31
10.	<b>INTERFERÊNCIA DO PLANO DIRETOR URBANO DO MUNICÍPIO NA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO</b> .....	<b>31</b>
11.	<b>PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS</b> .....	<b>32</b>
11.1	Melhorias Operacionais.....	32
11.2	Investimentos Portuários .....	32
11.3	Acessos ao Porto .....	32
11.4	Gestão Portuária .....	33
11.5	Meio Ambiente.....	33
11.6	Porto – Cidade.....	33
	<b>INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES</b> .....	<b>34</b>
	<b>ANEXO I – Poligonal do Porto Organizado</b> .....	<b>36</b>

## 1. INFORMAÇÕES GERAIS

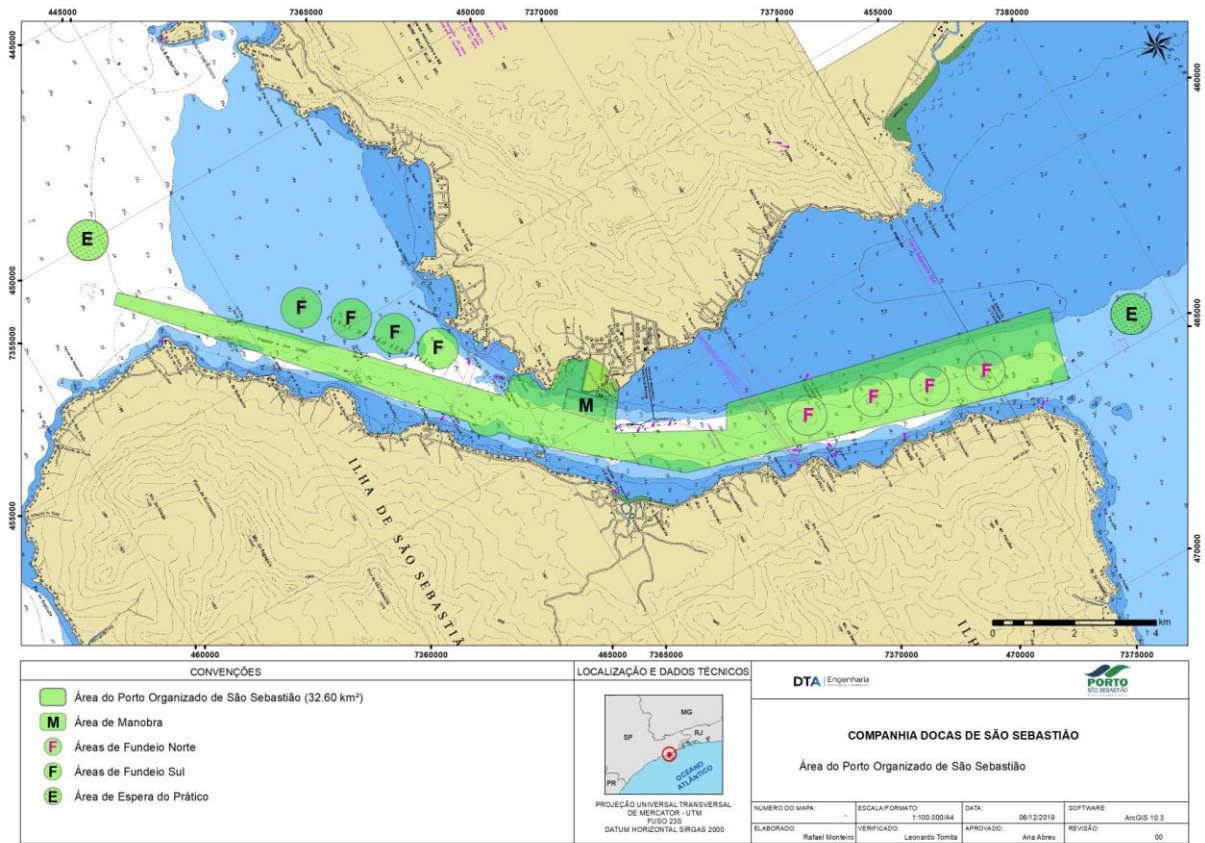
### 1.1 Localização

O Porto de São Sebastião se encontra localizado na Avenida David Allan Mc Neill Antiga Rua do Outeiro s/n°, no município de São Sebastião, litoral norte do Estado de São Paulo, conforme apresentado na figura 1 a seguir, distando cerca de 200 km da cidade de São Paulo, 160 km de Santos e 390 km do Rio de Janeiro.



**Figura 1. Localização do Porto de São Sebastião**

A localização do Porto de São Sebastião é indicada pelas coordenadas geográficas 23°48'53"S; 045°23'00"W.



Deve ser ressaltado que o Porto de São Sebastião ocupa uma posição estratégica que se destaca por apresentar diferenciais que justificam estudos para sua ampliação:

- A.** estar em águas suficientemente profundas, abrigadas e com acesso duplo, em um canal natural que não depende de dragagens constantes. Essas características possibilitam a aproximação de navios de grande calado, o que permite a atração pelo Porto de São Sebastião de cargas transcontinentais. Observa-se o crescimento mundial da movimentação de cargas, unitizadas ou não, em navios cada vez maiores, a exemplo dos navios pós Panamax, que pelo seu calado exigem portos com grandes profundidades para sua operação a plena carga. Neste contexto, o Porto de São Sebastião possui posição privilegiada, pois com sua ampliação asseguraria disponibilidade de calado e espaços para fundeio e manobras de grandes navios;
- B.** além da vantagem competitiva natural relativa às características do canal, o Porto de São Sebastião apresenta outras vantagens locais, em relação à sua hinterlândia (figura 2), que o torna extremamente interessante para a logística do comércio exterior brasileiro, quais sejam:



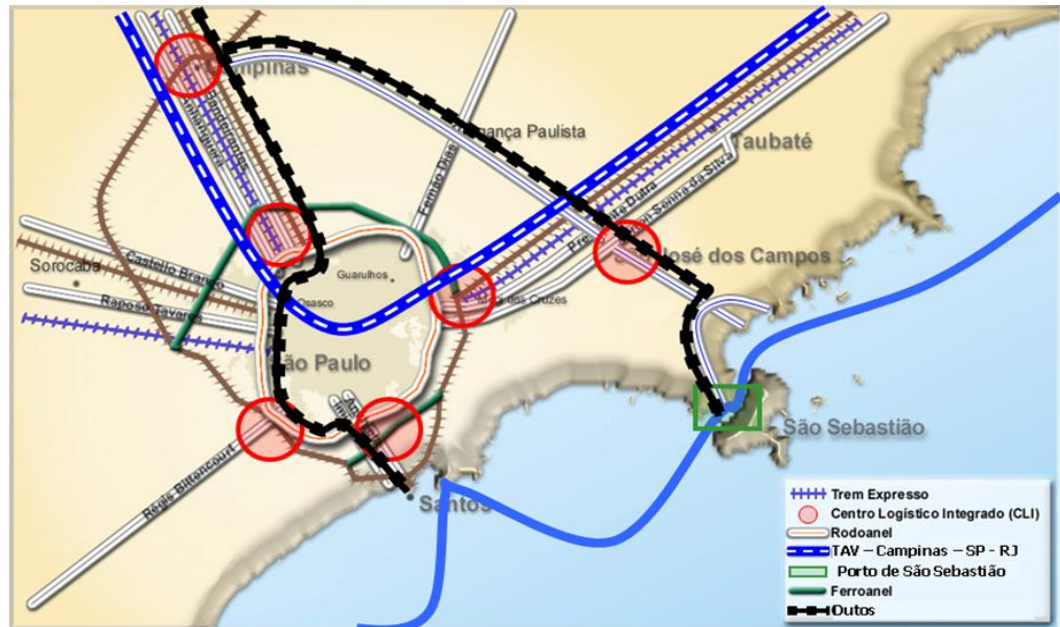


Figura 3. Arcabouço intermodal da macro metrópole

## 1.2 Dados Cadastrais

O Porto de São Sebastião é administrado pela Companhia Docas de São Sebastião - CDSS, CNPJ nº 09.062.893/0001-74, empresa pública estadual, parte integrante da administração indireta do Estado de São Paulo, criada pelo Decreto-Lei nº 63 de 15 de maio de 1969, regulamentado pelo Decreto Estadual nº 52.102, de 29 de agosto de 2007, dotada de personalidade jurídica de direito privado, com patrimônio próprio e autonomia administrativa, regendo-se por Estatuto próprio, pelas Leis Federais nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976 e nº 13.303, de 30 de junho de 2016, e demais disposições legais aplicáveis.

A administração e a exploração do Porto Organizado de São Sebastião, nos termos da Lei nº 12.815/2013 e demais normativos pertinentes, está a cargo da Companhia integrante da administração indireta do Estado de São Paulo em virtude de delegação outorgada pela União, ao amparo da Lei Federal nº 9.277, de 10 de maio de 1996, realizada por meio do Convênio celebrado em 15 de junho de 2007, com vigência de 25 (vinte e cinco) anos, contados a partir de 1º de junho de 2007, prorrogáveis por mais 25 (vinte e cinco) anos.

A administração da Companhia Docas de São Sebastião está situada na Avenida Dr. Altino Arantes, nº 372, Centro, São Sebastião/SP, CEP 11.608-623. Conta com os seguintes canais de comunicação:

**Telefone:** +55 12 3892-1899 | 1524 | 3107 | 1599

**E-mail:** [portoss@portoss.com.br](mailto:portoss@portoss.com.br) | **Site:** [www.portoss.sp.gov.br](http://www.portoss.sp.gov.br)

**Redes sociais:** [Instagram](#) | [Linkedin](#) | [Facebook](#)

## Identidade Organizacional

**MISSÃO** – Exercer as funções de autoridade e administração portuária consolidando o Porto de São Sebastião como alternativa logística de transporte de cargas na região sudeste do país.

**VISÃO** – Ser referência na prestação de serviços portuários, com qualidade, agilidade, segurança e sustentabilidade, atendendo às necessidades da sociedade e do planeta.

#### **VALORES**

- **Integridade:** atuar de forma íntegra, ética e coerente com a missão e visão da Companhia;
- **Qualidade:** adotar e comprometer-se com programas e práticas que promovam o desenvolvimento urbano, econômico e socioambiental da região;
- **Participação:** promover um clima de respeito e confiança recíproca, integrando todas as partes envolvidas no negócio da Companhia – funcionários, clientes, fornecedores, parceiros e a sociedade;
- **Responsabilidade social:** atuar de forma responsável, planejada e sustentável, preservando o meio ambiente, a saúde e de toda a comunidade portuária;
- **Compromisso com resultados:** cumprir sistematicamente com os objetivos da Companhia, garantindo assim a excelência e melhoria contínua do negócio.

#### **1.3 Marcos Legais**

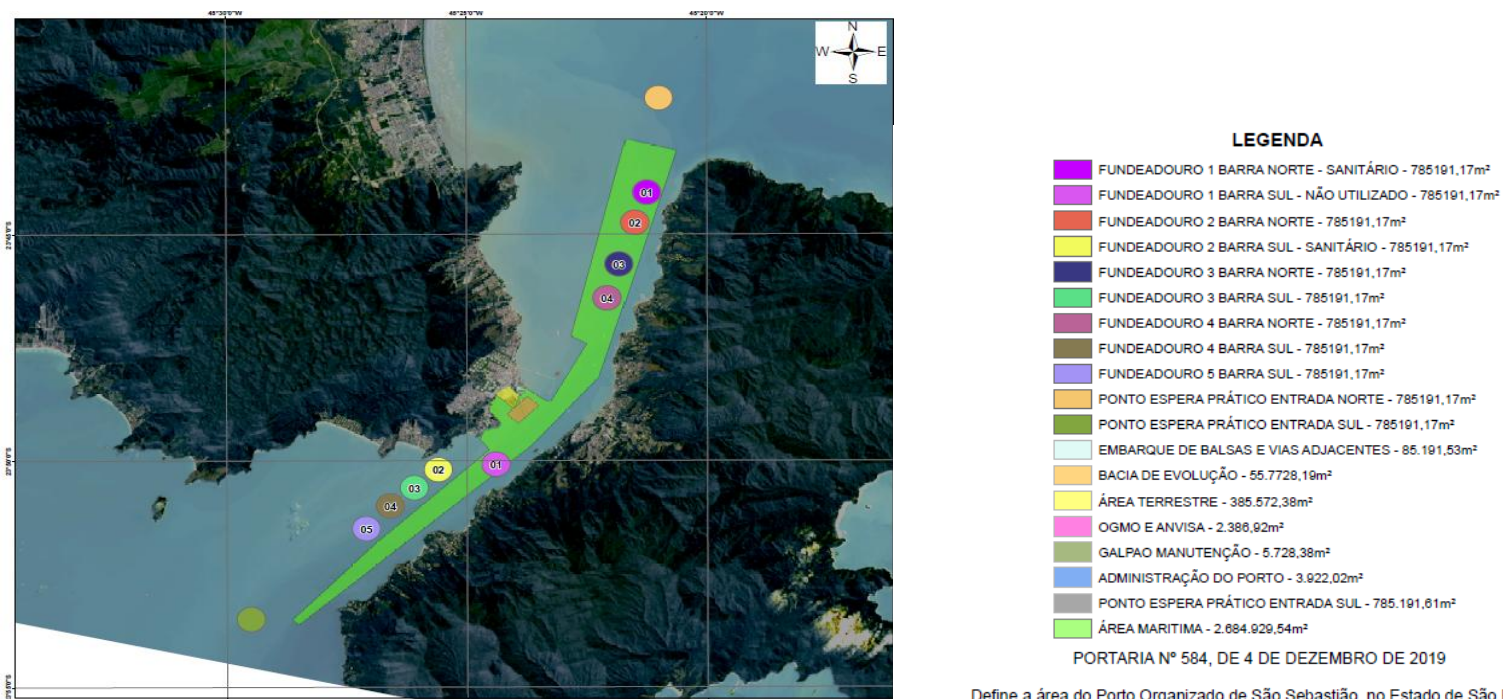
Listamos a seguir a legislação em vigor, que regulamenta a exploração do Porto Organizado:

- Convênio de Delegação s/nº, de 15 de junho de 2007
- Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995
- Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013 e suas alterações
- Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016
- Lei nº 14.133, de 01 de abril de 2021
- Decreto nº 2.184, de 24 de março de 1997 e suas alterações
- Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013 e suas alterações
- Portaria SEP nº 245, de 26 de novembro de 2013
- Portaria MINFRA nº 584, de 4 de dezembro de 2019
- Portaria MINFRA nº 61, de 10 de junho de 2020
- Resolução Normativa ANTAQ nº 7, de 31 de maio de 2016

#### **1.4 Delimitação do Porto Organizado (poligonal)**

A APO - Área do Porto Organizado de São Sebastião foi estabelecida pela Portaria nº 584, de 4 de dezembro de 2019, do Ministério da Infraestrutura - MINFRA e pode ser visualizada na figura 4 abaixo. A referida Portaria, que contém todas as coordenadas geográficas que delimitam a poligonal da APO, consta do Anexo I.

A Área do Porto Organizado - APO definida pela Portaria MINFRA nº 584, de 04/12/2019, figura 4 a seguir.



Define a área do Porto Organizado de São Sebastião, no Estado de São Paulo.

**Figura 4. Área do Porto Organizado de São Sebastião**

## 1.5 Estrutura Administrativa e de Gestão

A figura 5 a seguir apresenta o organograma atual da Companhia Docas de São Sebastião.

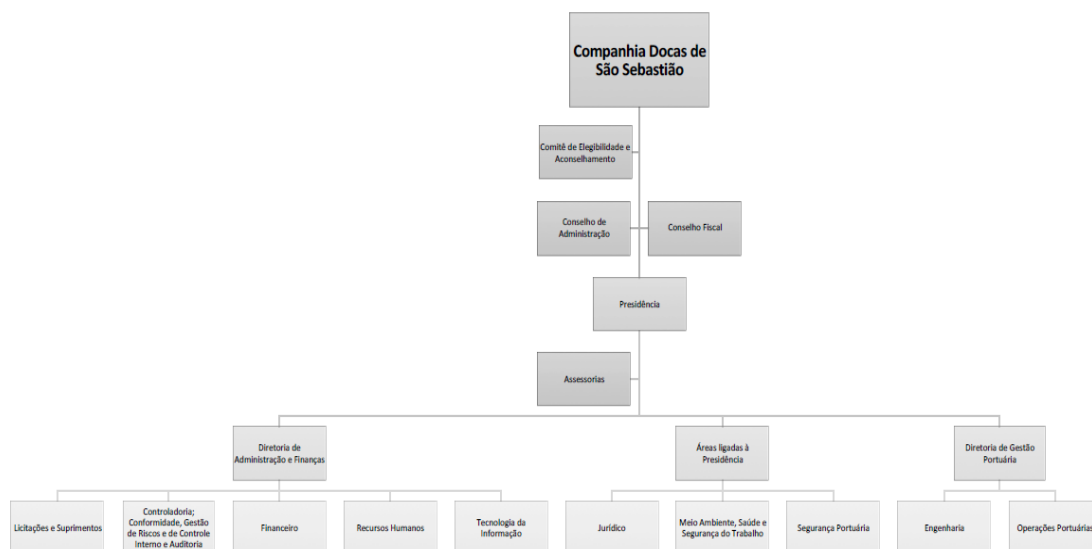


Figura 5. Organograma da CDSS

## 2. ZONEAMENTO

Todas as áreas terrestres da APO se encontram em processo de regularização fundiária, Processo nº 00045.001600/2016-44 encaminhado em 08 de outubro de 2019 pelo Ofício-Circular nº 1200/2019/CGGI/DGMP-SNPTA/SNPTA para providências da SPU, com apoio da CDSS, junto ao Cartório de Registro de Imóveis de São Sebastião. Portanto, ainda não existem registros dos imóveis.

### 2.1 Áreas e Instalações afetas às operações portuárias

A tabela abaixo apresenta as áreas e instalações portuárias atualmente existentes no Porto Organizado de São Sebastião.

Nome	Área (m²)	Descrição	Tipo de Instalação	Perfil de carga
<b>Pátio 1</b>	34.009,66	Área pavimentada	Pátio público	Multipropósito
<b>Pátio 2</b>	33.394,12	Área pavimentada	Pátio público	Multipropósito
<b>Pátio 3A</b>	31.724,48	Área pavimentada com armazéns	Pátio público com três instalações de armazenagem (armazéns)	Multipropósito
<b>Armazém 4</b>	2.000,00	Armazém de alvenaria	Instalação de Armazenagem	Multipropósito
<b>Armazém 5</b>	2.000,00	Armazém de alvenaria	Instalação de Armazenagem	Multipropósito
<b>Armazém 6</b>	2.000,00	Armazém de alvenaria	Instalação de Armazenagem	Multipropósito
<b>Pátio 3B</b>	105.424,38	Terreno parcialmente pavimentado	Pátio público	Multipropósito
<b>Pátio 4A</b>	22.636,48	Terreno sem pavimentação e com vegetação	Pátio público	Multipropósito

<b>Pátio 4B</b>	97.140,52	Aterro sobre a água com vegetação	Pátio público	Multipropósito
<b>Cais</b>	14.180,93	Ponte de acesso aos berços de atracação e dolphins de amarração	Instalação de acostagem	Multipropósito



- Pátio 1
- Pátio 2
- Pátio 3A
- Armazéns de Alvenaria
- Pátio 3B
- Pátio 4A
- Pátio 4B
- Acostagem

**Figura 6. Áreas e Instalações afetas às operações portuárias**

Ressalte-se que a configuração das áreas e o perfil de carga proposto (multipropósito) se aplicam aos **horizontes de curto, médio e longo prazo**. Por sua vez, há a expectativa de mudanças na identificação da área (infraestrutura) - com a realização de investimentos e benfeitorias em pavimentação, sistema de drenagem, etc., bem como no tipo de instalação, que podem se tornar terminais arrendados, novos armazéns, etc., com exceção do Pátio 1 que para todos os cenários deve remanescer como infraestrutura pública de uso comum. Demais reconfigurações do gênero constam da seção 2.3 - Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento.

## 2.2 Áreas afetas às operações portuárias arrendadas

Não existem áreas arrendadas no Porto de São Sebastião. Planeja-se que nos horizontes de curto, médio e longo prazo as áreas disponíveis para arrendamento constantes da seção 2.3 estejam sob exploração indireta – arrendamento e/ou uso temporário.

Ademais, foi assinado em dezembro/2020 um Contrato de Passagem com a empresa Olfar S/A Alimento e Energia, de modo a permitir a ocupação de área do Porto para instalação de dutos e equipamentos interligando o Terminal da Olfar, situado fora da APO, e as instalações públicas de atracação, visando a movimentação de granéis líquidos vegetais. O prazo de duração do contrato é de 25 (vinte e cinco) anos e a área de ocupação estimada de aproximadamente 1.500 (mil e quinhentos) m<sup>2</sup> (área definitiva será obtida após a aprovação do Projeto Executivo), estando estabelecida a movimentação mínima contratual de 120.000 (cento e vinte mil) toneladas ao ano.

## 2.3 Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento

A tabela abaixo apresenta as áreas disponíveis para a celebração de contratos de arrendamento e uso temporário de forma imediata, isto é, no curto e médio prazos. Para o longo prazo, planeja-se que as áreas e instalações portuárias mencionadas a seguir estejam arrendadas.

Nome/Identificação	Área (m <sup>2</sup> )	Descrição	Tipo de Instalação	Perfil de carga
<b>Pátio 2</b>	33.394,12	Área pavimentada	Pátio público	Multipropósito
<b>Pátio 3A</b>	31.724,48	Área pavimentada com armazéns	Pátio público com três instalações de armazenagem (armazéns)	Multipropósito
<b>Armazém 4</b>	2.000,00	Armazém de alvenaria	Instalação de Armazenagem	Multipropósito
<b>Armazém 5</b>	2.000,00	Armazém de alvenaria	Instalação de Armazenagem	Multipropósito
<b>Armazém 6</b>	2.000,00	Armazém de alvenaria	Instalação de Armazenagem	Multipropósito
<b>Pátio 3B</b>	105.424,38	Terreno parcialmente pavimentado	Pátio público	Multipropósito
<b>Pátio 4A</b>	22.636,48	Terreno sem pavimentação e com vegetação	Pátio público	Multipropósito
<b>Pátio 4B</b>	97.140,52	Aterro sobre a água com vegetação	Pátio público	Multipropósito



- Pátio 2
- Pátio 3A
- Armazéns de Alvenaria
- Pátio 3B
- Pátio 4A
- Pátio 4B

**Figura 7. Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento**

## 2.4 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias

As áreas não afetas às operações portuárias do Porto de São Sebastião estão relacionadas na tabela abaixo:

Nome	Área (m <sup>2</sup> )	Destinação atual	Destinação Pretendida	Disponibilidade cessão
<b>Travessia (balsa)</b>	28.492,70	Travessia São Sebastião – Ilhabela	–	Não
<b>Área de Preservação Permanente</b>	20.862,41	Manguezal (bioma)	Preservação	Não
<b>Futuro local da travessia (realocação da balsa)</b>	47.538,05	Sem destinação	–	Não
<b>Administração</b>	3.633,62	Sede da CDSS	–	Não
<b>Galpão de Manutenção</b>	4.820,08	Sem destinação	Cessão onerosa – atividades de comércio, hotelaria, restaurantes,	Sim

			lazer, apoio logístico, etc.	
<b>OGMO</b>	2.386,92	Sede do OGMO	–	Não
<b>Área de apoio</b>	5.727,32	Instalações e armazenagem de equipamentos para atendimento de emergências	–	Não

A apresentação do reordenamento espacial das referidas áreas para os diferentes cenários consta, de acordo com a especificidade de cada uma, nas subseções que tratam das áreas e instalações não afetadas às operações portuárias em exploração indireta (2.5) ou disponíveis para exploração indireta (2.6).



**Figura 8. Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias**

## 2.5 Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias em exploração indireta

As áreas não afetadas às operações portuárias em exploração indireta do Porto de São Sebastião estão relacionadas na tabela abaixo:

Nome	Área (m <sup>2</sup> )	Atividade desenvolvida	Responsável	Modalidade Contratação	Início (Data)	Término (Data)
<b>Travessia (balsa)</b>	28.492,7 0	Travessia São Sebastião – Ilhabela	Departamento Hidroviário (DH) do Estado de São Paulo	Não onerosa	Não possui contrato	Não possui contrato

<b>OGMO</b>	2.386,92	Sede do OGMO	do OGMO	Não onerosa	Não possui contrato	Não possui contrato
-------------	----------	--------------	---------	-------------	---------------------	---------------------

Para a área do porto organizado atualmente utilizada para a travessia da balsa, espera-se um reordenamento, no médio ou longo prazo, para a área classificada como "futuro local da travessia (realocação da balsa)" dentre as áreas não afetadas às operações portuárias. No entanto, isso depende de tratativas com o Departamento Hidroviário do Governo do Estado de São Paulo, órgão responsável pela gestão do serviço, e não apenas de planejamento desta CDSS. Ademais, não estão previstas mudanças de curto, médio ou longo prazo no reordenamento da área utilizada pelo OGMO.



**Figura 9. Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias em exploração indireta – Travessia**

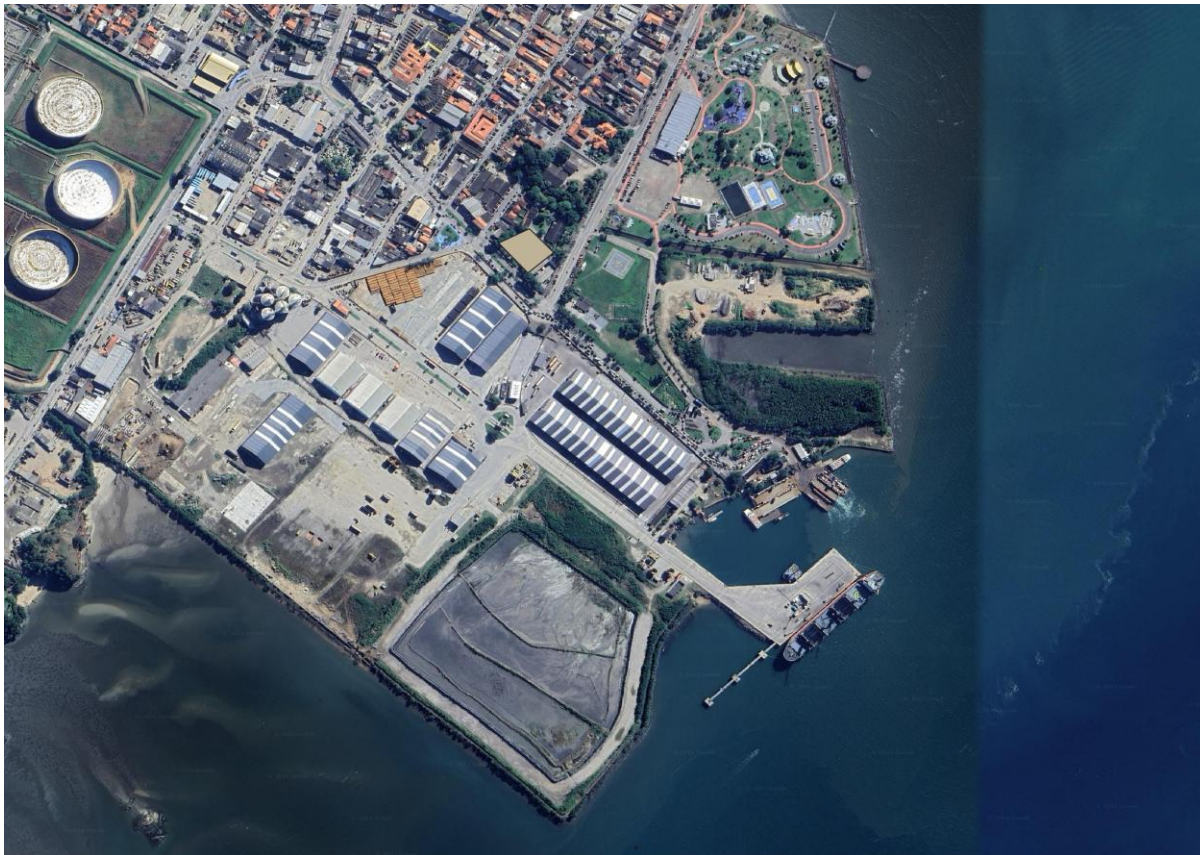


Figura 10-A. Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias em exploração indireta – OGMO

## 2.6 Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta

As áreas não afetadas às operações portuárias em exploração indireta do Porto de São Sebastião estão relacionadas na tabela abaixo:

Nome	Área (m <sup>2</sup> )	Destinação atual	Destinação Pretendida
Galpão de Manutenção	4.820,08	Sem destinação	Cessão onerosa

Para os cenários de curto ou médio prazos, devem se iniciar os encaminhamentos necessários à exploração imediata da área classificada como "Galpão de Manutenção" por terceiros, por meio de cessão de uso onerosa ou instituto similar previsto em regulamento. No longo prazo, espera-se que o local esteja com a destinação supramencionada.

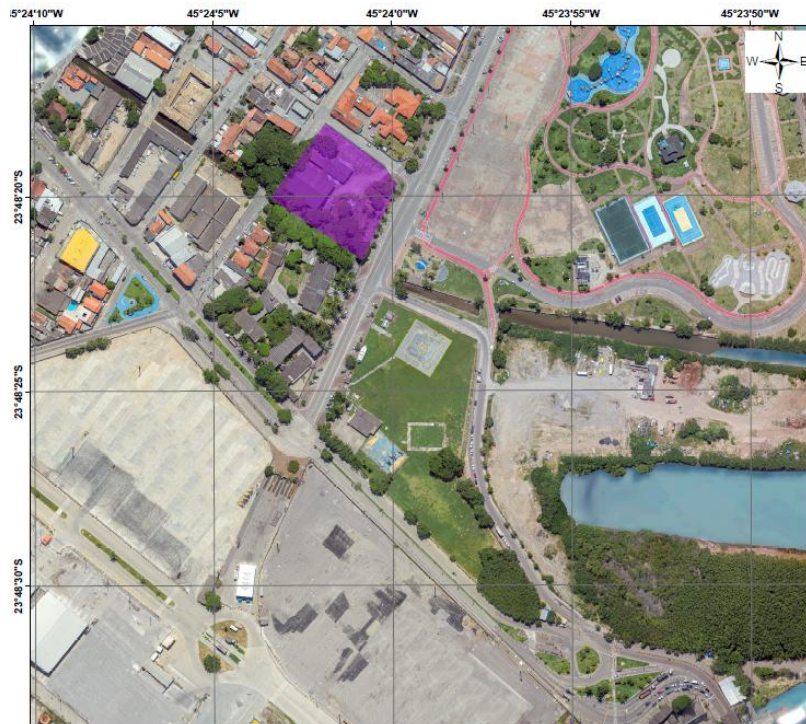


Figura 11. Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta

## 2.7 Terminais de Uso Privado dentro da poligonal do Porto

Não existe TUP na Área do Porto Organizado (APO).

## 2.8 Áreas e instalações Alfandegadas

No Porto Organizado de São Sebastião, encontram-se alfandegados os pátios 01 e 02, além dos armazéns de alvenaria 4, 5 e 6 situados no Pátio 3A e as instalações de acostagem do cais principal.

Denominação	Área (m <sup>2</sup> )	Obs.
Pátio 1	34.009,66	
Pátio 2	33.394,12	
Armazéns no Pátio 3A	6.000,00	2.000 m <sup>2</sup> cada armazém
Cais	14.180,93	



- Pátio 1
- Pátio 2
- Armazéns 4, 5 e 6 - Pátio 3A
- Acostagem

**Figura 12. Áreas e instalações Alfandegadas**

## 2.9 Áreas de interesse portuário fora do porto organizado

Não identificamos áreas para tal finalidade.

### Ampliação do Porto

A partir das projeções do Plano Mestre, preparamos um projeto conceitual para a ampliação do Porto nos horizontes de curto, médio e longo prazo. O detalhamento e os cronogramas de implantação serão desenvolvidos de acordo com a evolução prevista da movimentação de cargas (atratividade) e o andamento das obras de acesso rodoviário, que são de responsabilidade do Governo do Estado. A implantação das obras portuárias será de responsabilidade da iniciativa privada, mediante assinatura de contratos de arrendamento.

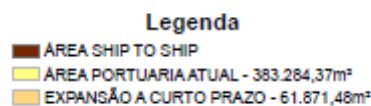
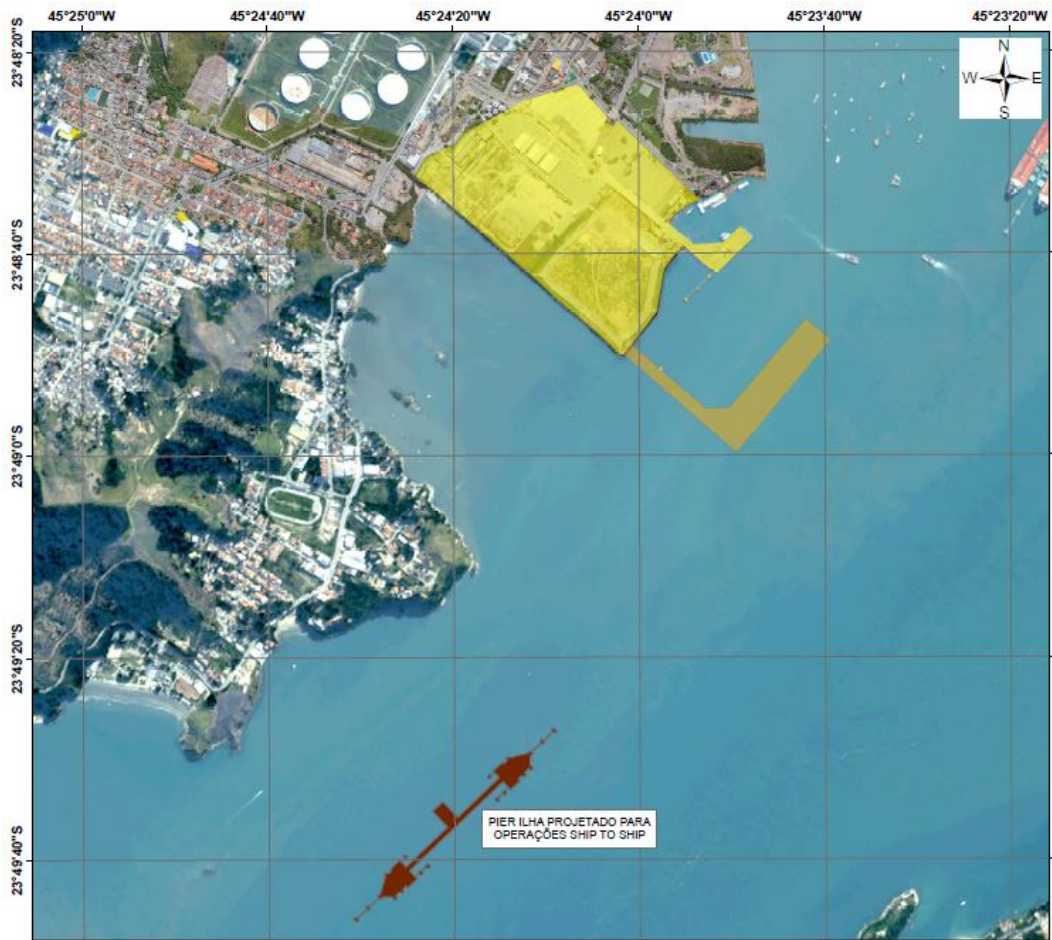
#### A. Curto prazo

A construção de 500 m cais com profundidade mínima de 16 m, seria a maior prioridade do Porto. O cais seria acessado por uma ponte, de aproximadamente 500m de comprimento e largura suficiente para permitir duplo sentido. Teríamos um “L”, sendo possível o aproveitamento da face interna com mais 400 m para atracação, conforme figura 12. Neste horizonte, se for necessária mais área para armazenamento de cargas, pode ser utilizado o atual Pátio 4 na sua totalidade.

Dessa forma, seria possível dispor de até 3 berços e mais 100.000 m<sup>2</sup> para a realização das operações portuárias. As instalações atuais permaneceriam com a destinação atual e as novas instalações se destinariam para carga geral, unitizadas ou não. Como as projeções indicam a possibilidade de cargas *off shore*, se tal necessidade ocorrer uma parte do Pátio 2 poderá ser destinada para tal finalidade. O projeto básico e o executivo estabelecerão todas

as características dessa fase da ampliação, definindo inclusive se algum dos berços será especializado.

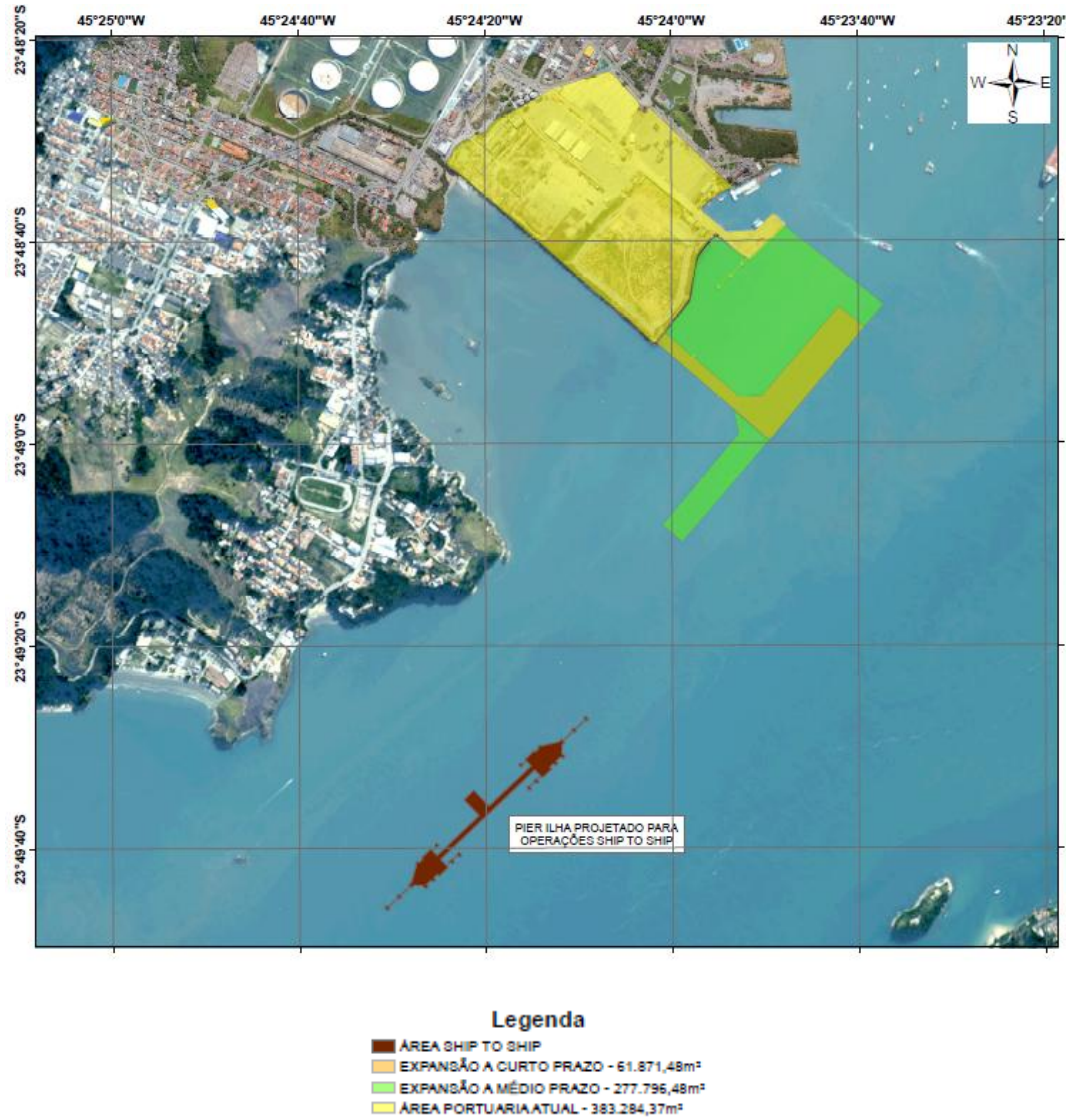
Neste horizonte, inserimos a implantação de um píer (estrutura de atracação) ilha, constituída por dolphins, para operações de transferência de granéis líquidos, petróleo e derivados diretamente entre navios.



**Figura 13. Expansão a curto prazo**

## B. Médio prazo

Para esta fase seria importante rever previamente o zoneamento do Porto. Em função da evolução da movimentação e/ou característica das cargas seria implantado mais um cais de 400 m, semelhante, contíguo e no sentido oposto ao construído inicialmente. Caso necessário, poderá ser ocupada uma área de 270.000 m<sup>2</sup> sobre pilotis, com o fechamento gradativo do espaço entre o atual berço 101 e o berço interno do cais implantado inicialmente, conforme pode ser verificado na figura 13.



**Figura 14. Expansão a médio prazo**

### C. Longo prazo

Nesta fase, poderia ser ampliado mais 200 m de berço no sentido Norte e existe a possibilidade de expansão de área para armazenagem de mais 45.000 m<sup>2</sup>, com a ocupação e fechamento dos berços internos atualmente existentes, associado ao deslocamento da balsa para a área indicada (ver figura 14).

Nesta figura, está demarcada uma área indicada pela letra B, que é uma área de interesse para expansão portuária. A demarcação respeita o distanciamento de 300 m dos costões rochosos, estabelecidos pelo IBAMA. Sua eventual ocupação depende da efetiva necessidade e de discussões com a comunidade linceira.



**Legenda**

ÁREA DE EXPANSÃO	- 28.492,70m <sup>2</sup>
ÁREA APP	- 20.862,41m <sup>2</sup>
ÁREA AFETA BALSA	- 47.538,05m <sup>2</sup>
ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO	- 3.633,62m <sup>2</sup>
ÁREA TERRESTRE	- 385.572,38m <sup>2</sup>
ÁREA SHIP TO SHIP	
EXPANSÃO A CURTO PRAZO	- 61.871,48m <sup>2</sup>
EXPANSÃO A MÉDIO PRAZO	- 27.7796,48m <sup>2</sup>
EXPANSÃO A LONGO PRAZO	- 45.903,54m <sup>2</sup>

Figura 15. Expansão a longo prazo

### 3. INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO

#### 3.1 Energia Elétrica

A Cabine Primária do Porto está conectada à rede de energia elétrica da EDP São Paulo Distribuição de Energia S.A. concessionária responsável pelo fornecimento na região. É recebida em 13,8 kv e a distribuição interna é realizada por Subestações (figuras 15 e 16) e rede própria, sendo fornecida em baixa tensão aos operadores portuários e demais usuários para viabilizarem a operação de seus equipamentos, mediante solicitação e posterior pagamento em função do uso.



Cabine Primária



Subestação 3



Subestação 4



Subestação 5

Figura 16. Imagens Cabine Primária e das Subestações



Figura 17. Localização da Cabine Primária e das Subestações

### 3.2 Abastecimento de Água

O Porto está ligado à rede da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (Sabesp), concessionária do Estado. A distribuição é efetuada por intermédio de rede própria da CDSS, sendo fornecida aos operadores portuários e demais usuários, mediante solicitação e posterior pagamento em função da utilização. Especificamente o

abastecimento de água potável para embarcações é fornecido em pontos localizados nos berços de atracação (101, 201, 202, 203 e 204) conforme figuras 17 e 18.



**Figura 18. Pontos de abastecimento localizados nos berços de atracação**



**Figura 19. Berços de atracação**

#### **4. RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO**

O Porto não dispõe de sistemas de apoio operacional para o tráfego aquaviário, rodoviário e ferroviário.

#### **5. LICENCIAMENTO AMBIENTAL**

O Porto possui a Licença de Operação - LO nº 1580, de 16 de julho de 2020 emitida pelo IBAMA com validade de 8 (oito) anos. A LO, os respectivos programas ambientais e condicionantes podem ser consultados no link <http://portoss.sp.gov.br/home/meio-ambiente/>.

Pelo *link* também podem ser acessados a Agenda Ambiental, o Sistema de Gestão Ambiental, os dados e imagens do Monitoramento Ambiental, a Certificação ISO 14001/2015, entre outras informações relativas à gestão ambiental.

Número	Data de emissão	Órgão emissor	Data de validade
1580/2020	16/07/2020	IBAMA	8 (oito) anos

## 6. ISPS CODE

O *ISPS Code* passou a ser obrigatório a partir da publicação do Decreto 9988 em 26/08/2019 e a CDSS está adotando as providências para obtenção da Certificação do *ISPS Code* para o Porto de São Sebastião.

## 7. VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO

### 7.1 Vias de Circulação Rodoviária

O Porto possui dois *gates* de acesso (um de entrada e outro de saída), uma via principal que dá acesso direto ao píer e a parte das instalações de armazenagem, bem como vias secundárias que possibilitam o acesso às demais instalações. As vias principal e secundárias possuem uma largura de 24 m e 10 m, respectivamente. Não há áreas destinadas a estacionamento.

As vias de circulação rodoviária interna podem ser observadas na figura 19.



**Figura 20. Acessos rodoviários internos**

Não há perspectiva para reorganização das vias de circulação interna e estacionamento nos horizontes temporais de curto, médio e longo prazos. Por sua vez, a autoridade portuária está realizando estudos técnicos para a implantação de uma nova portaria com novos *gates* de entrada e saída do porto.

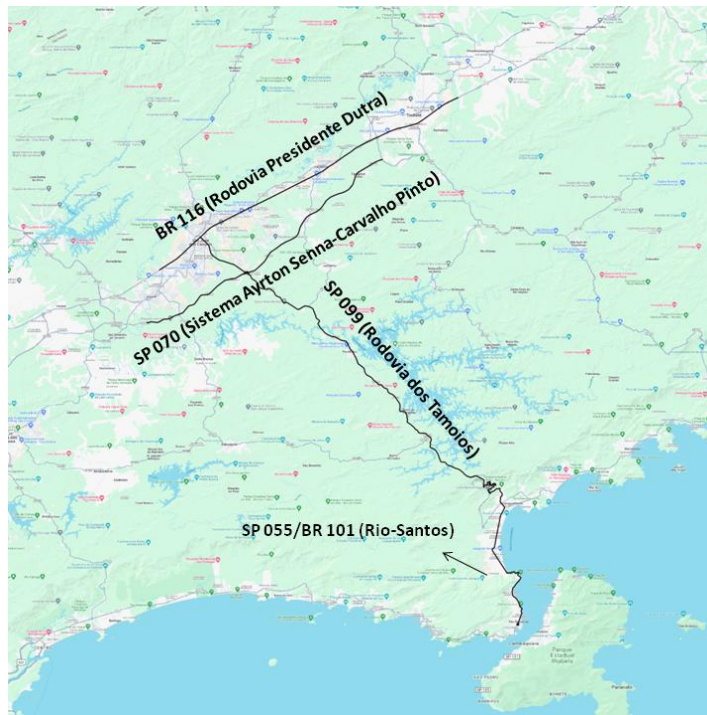
## 7.2 Vias de Circulação Ferroviária

A ferrovia não chega até o Município de São Sebastião e, conseqüentemente, o Porto não possui vias internas para circulação ferroviária, tampouco acessos para tal finalidade.

## 8. ACESSOS TERRESTRES

### 8.1 Rodoviários

O acesso rodoviário ao Porto se dá pela zona urbana do Município de São Sebastião, através das avenidas Guarda Mor Lobo Viana, Remo Correa da Silva e da Avenida David Allan Mc Neill (antiga Rua do Outeiro). O Município é alcançado pela rodovia SP-055/BR-101 Rodovia Dr. Manuel Hypólito do Rego (Rio - Santos), que encontra a SP-099 – Rodovia dos Tamoios (São José dos Campos – Caraguatatuba), em Caraguatatuba, a qual dá acesso ao Vale do Paraíba interligando-se à BR-116 – Rodovia Presidente Dutra (Rio – São Paulo) e SP-070 – Sistema Ayrton Senna Carvalho Pinto (São Paulo-Taubaté), que se conectam com a SP-065 – Rodovia D. Pedro I (Jacareí – Campinas).





## 8.2 Ferroviários

Não existem ferrovias que acessem o Porto de São Sebastião.

## 8.3 Dutoviários

Não existem dutovias que acessem o Porto de São Sebastião. No entanto, encontra-se em desenvolvimento um projeto de dutovia na área do porto (contrato de passagem) que irá interligar o cais externo (berço 101) ao parque de tancagem da Olfar Alimentos e Energia a ser implantado em área particular contígua a área do porto.

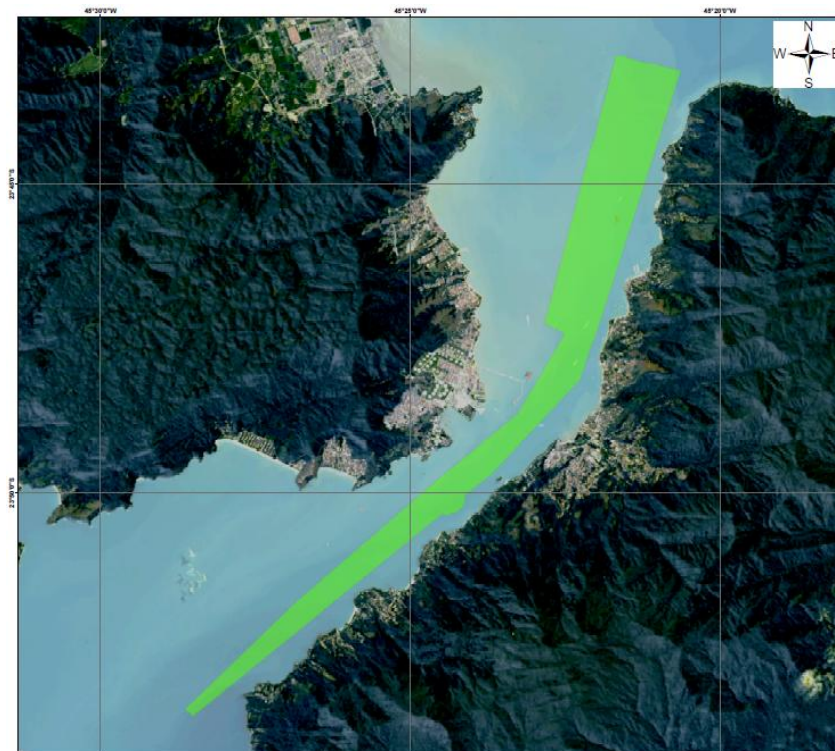
# 9. ACESSOS AQUAVIÁRIOS

## 9.1 Canal de Acesso

O Porto Organizado de São Sebastião oferece duas barras de entrada demarcadas pelos faróis da Ponta das Canas, ao norte, e da Ponta da Sela, a sudoeste da ilha de São Sebastião. A primeira, barra norte possui 550 m de largura e profundidade de 18 m; a segunda, barra sul, apresenta largura de 300 m, com profundidade de 25 m, num total de 22,8 km de extensão.

O Canal de São Sebastião tem uma forma curva cuja orientação com o norte verdadeiro varia entre NE e N nas suas entradas sul e norte, respectivamente. Essas entradas, com a configuração afunilada, têm larguras aproximadas de 7,2 e 5,6 km, sendo a parte mais estreita, com aproximadamente 1,9 km, localizada na Ponta do Araçá. A região mais profunda do canal está localizada no lado insular, onde a profundidade varia em torno de

20 m, nas entradas norte e sul, até uma profundidade máxima de 50 m, na parte central. A forma do Canal de São Sebastião é apresentada na figura 26.



**Figura 21. Canal de acesso**

## **9.2 Bacia de Evolução**

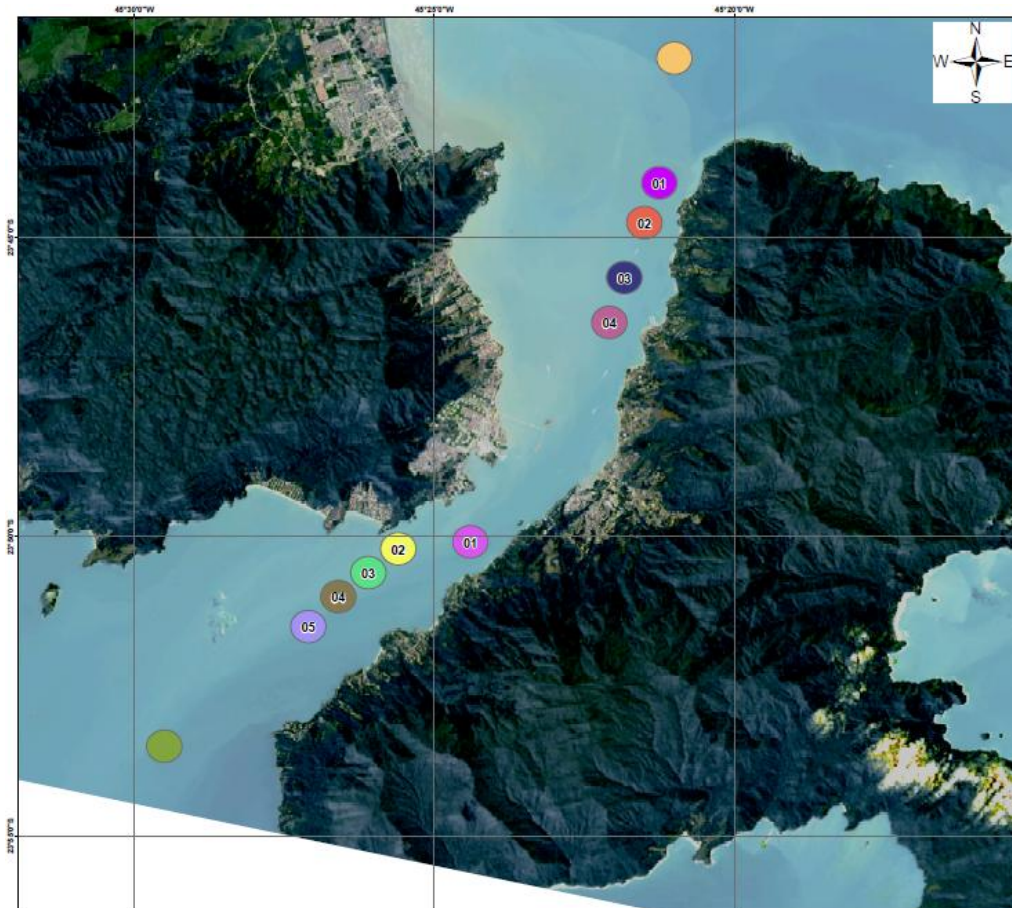
A bacia de evolução possui 557.728,19 m<sup>2</sup>, com aproximadamente 380mx720, sendo que a metade é utilizada como área de manobra na qual a profundidade mínima é de 10 m, conforme se observa na figura 27.







Figura 22. Bacia de evolução

### 9.3 Áreas de Fundeio

As áreas de fundeio, 5 na barra Sul e 4 na barra Norte, são mostradas na figura 28. Na figura também podem ser observados os pontos de espera do práctico. Todos esses espaços ocupam individualmente área de 785.191,17 m<sup>2</sup> e possuem profundidade suficiente para atender todas as embarcações que acessam o canal. As áreas de fundeio 2 da barra Sul e a 4 da barra Norte são destinados para inspeção sanitária e/ou quarentena. As áreas de fundeio Norte são reservadas para navios de porte superior a 100.000 TPB. O fundeadouro 1 da barra Sul não está disponível para uso.



### LEGENDA

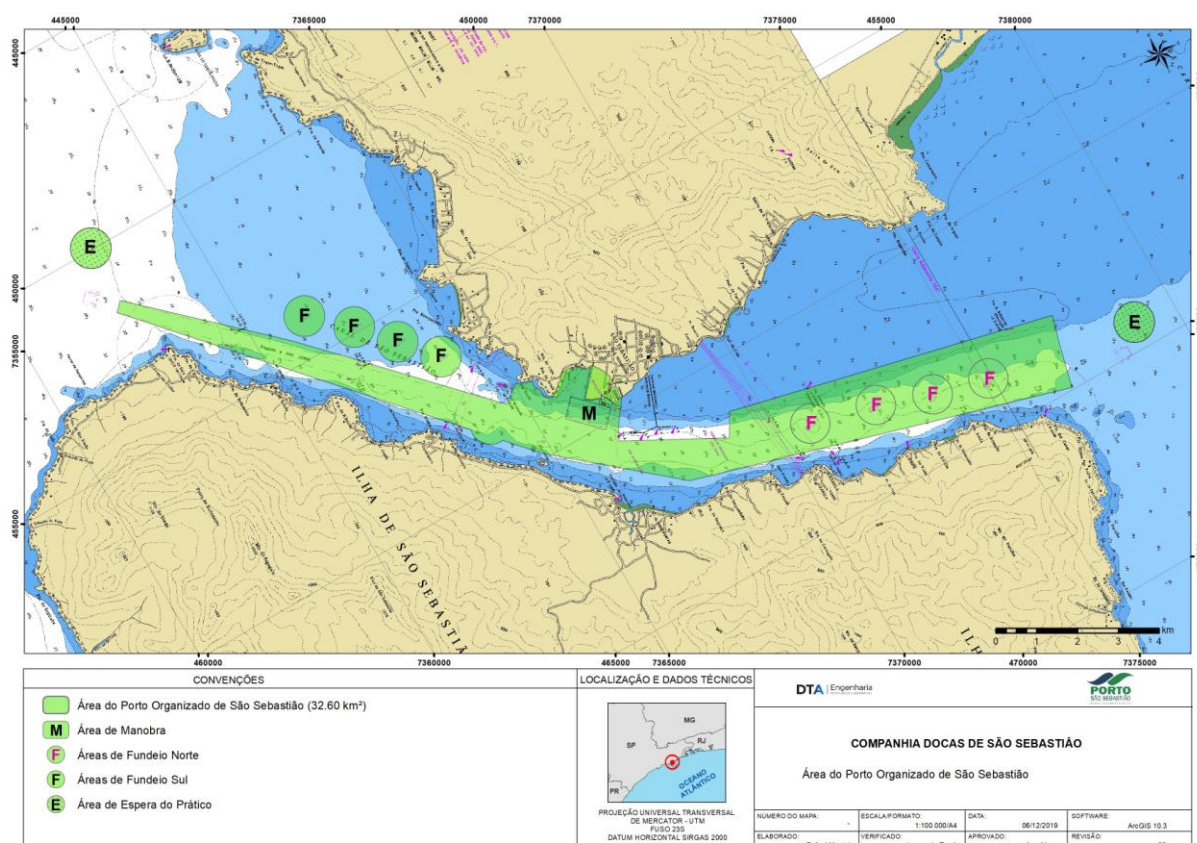
	FUNDEADOURO 1 BARRA NORTE - 785191,17m <sup>2</sup>
	FUNDEADOURO 1 BARRA SUL - NÃO UTILIZADO - 785191,17m <sup>2</sup>
	FUNDEADOURO 2 BARRA NORTE - 785191,17m <sup>2</sup>
	FUNDEADOURO 2 BARRA SUL - SANITÁRIO - 785191,17m <sup>2</sup>
	FUNDEADOURO 3 BARRA NORTE - 785191,17m <sup>2</sup>
	FUNDEADOURO 3 BARRA SUL - 785191,17m <sup>2</sup>
	FUNDEADOURO 4 BARRA NORTE - SANITÁRIO - 785191,17m <sup>2</sup>
	FUNDEADOURO 4 BARRA SUL - 785191,17m <sup>2</sup>
	FUNDEADOURO 5 BARRA SUL - 785191,17m <sup>2</sup>
	PONTO ESPERA PRÁTICO ENTRADA NORTE - 785191,17m <sup>2</sup>
	PONTO ESPERA PRÁTICO ENTRADA SUL - 785191,17m <sup>2</sup>

**Figura 23. Áreas de fundeio**

As áreas de fundeio podem ser observadas no quadro abaixo.

Nome	Área (m <sup>2</sup> )	Calado (m)	Função
Fundeadoiro 1 – Barra Norte	785.191,1 7	20	Espera – navios com porte superior a 100.000 TPB
Fundeadoiro 2 – Barra Norte	785.191,1 7	20	Espera – navios com porte superior a 100.000 TPB
Fundeadoiro 3 – Barra Norte	785.191,1 7	20	Espera – navios com porte superior a 100.000 TPB
Fundeadoiro 4 – Barra Norte	785.191,1 7	20	Sanitário (quarentena)

<b>Ponto de Espera Prático – Barra Norte</b>	785.191,1 7	10	Espera de práctico
<b>Fundeadouro 1 – Barra Sul</b>	785.191,1 7	Indisponível 	Não utilizado
<b>Fundeadouro 2 – Barra Sul</b>	785.191,1 7	13	Sanitário (quarentena)
<b>Fundeadouro 3 – Barra Sul</b>	785.191,1 7	13	Espera – navios com porte inferior a 100.000 TPB
<b>Fundeadouro 4 – Barra Sul</b>	785.191,1 7	13	Espera – navios com porte inferior a 100.000 TPB
<b>Fundeadouro 5 – Barra Sul</b>	785.191,1 7	13	Espera – navios com porte inferior a 100.000 TPB
<b>Ponto de Espera Prático – Barra Sul</b>	785.191,1 7	22	Espera de práctico



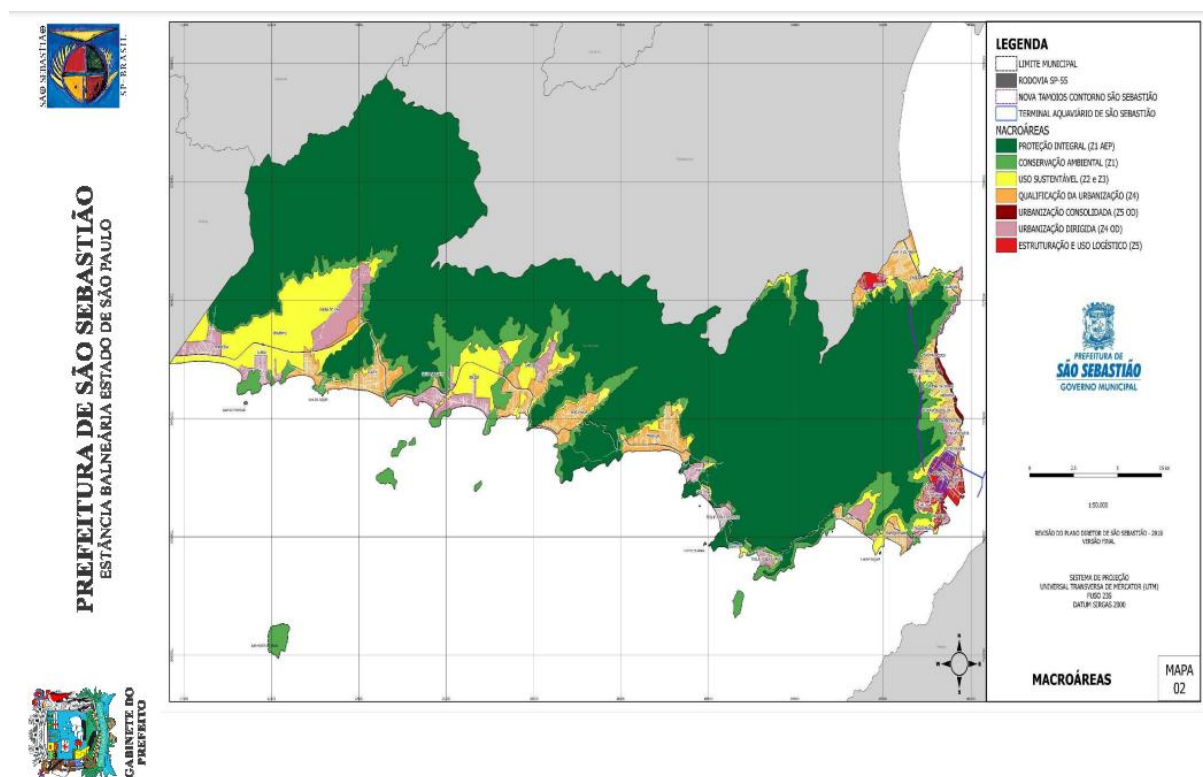
## 9.4 Hidrovias

Não há hidrovía que acesse diretamente o Porto.

## 10. INTERFERÊNCIA DO PLANO DIRETOR URBANO DO MUNICÍPIO NA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

No âmbito do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de São Sebastião, Lei Complementar nº 263/2021, a região central da cidade - que inclui a área do Porto Organizado de São Sebastião - está na macroárea Z5 que está destinada à “estruturação e

uso logístico” comportando as mais diversas destinações do zoneamento urbano, como se verifica na imagem abaixo.



Portanto, não há incompatibilidade entre a atividade portuária e os instrumentos de planejamento urbano do Município em que está inserido o Porto Organizado.

## 11. PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS

O Plano de Ações a seguir atualiza o que consta no Plano Mestre. Os novos itens e/ou atualizações se encontram destacadas em negrito e os prazos devem ser considerados a partir do mês de emissão deste relatório.

### 11.1 Melhorias Operacionais

DESCRIÇÃO	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO
<b>Construção de nova portaria e readequação da portaria existente</b>	Não iniciado	CDSS	3 anos
<b>Adoção de sistema de agendamento integrado</b>	Em andamento	CDSS	1 ano
<b>Dragagem de manutenção do berço 101 e da bacia de evolução</b>	Finalizado	CDSS	6 meses

### 11.2 Investimentos Portuários

DESCRIÇÃO	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO
<b>Resolução de déficit de capacidade dos cais prevista</b>	Não iniciado	CDSS	7 anos
<b>Resolução de déficit de capacidade de armazenagem prevista</b>	Não iniciado	CDSS	6 anos

### 11.3 Acessos ao Porto

DESCRIÇÃO	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO
Adequação da capacidade da Rodovia dos Tamoios SP-99	Em andamento	DER	18 meses
Implantação do trecho Contornos de São Sebastião	Em andamento	DER	3 anos
Fomento à implantação de área de triagem no Bairro Jaraguá	Não iniciado	CDSS	3 anos
Construção de novo terminal para a Travessia de Balsas entre São Sebastião e Ilhabela	Não iniciado	Prefeituras de São Sebastião e de Ilhabela, DH, CDSS	Sem previsão

#### 11.4 Gestão Portuária

DESCRIÇÃO	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO
Aprimoramento da gestão de RH	Em andamento	CDSS	2 anos
Melhorias do planejamento e gestão da Autoridade Portuária	Não iniciado	CDSS	2 anos
Busca de equilíbrio financeiro	Em andamento	CDSS	2 anos
Arrendamento de áreas no Porto de São Sebastião	Em andamento	CDSS e SNPTA/MINFRA	3 anos
Implantação de uma sistemática de custeio da Autoridade Portuária	Não iniciado	CDSS	2 anos
Readequação do organograma	Concluído	CDSS	-
Implantação de indicadores gerenciais e de um plano de metas de desempenho empresarial	Não iniciado	CDSS	2 anos

#### 11.5 Meio Ambiente

DESCRIÇÃO	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO
Manutenção do atendimento à legislação quanto ao gerenciamento de riscos, atendimento a emergências e de saúde e segurança do trabalho	Em andamento	CDSS	Ação contínua
Continuidade dos planos e programas de monitoramento ambiental	Em andamento	CDSS	Ação contínua
Avaliação da possibilidade de implementação de estudos de monitoramento ambiental complementar	Em andamento	CDSS	1 ano

#### 11.6 Porto – Cidade

DESCRIÇÃO	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO
-----------	--------	-------------	-------

<b>Fomento e participação do processo de atualização do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de São Sebastião</b>	Em andamento	CDSS e PMSS	Ação contínua
<b>Fortalecimento da comunicação e ações conjuntas entre a Autoridade Portuária, Empresas Privadas e o Poder Público</b>	Em andamento	CDSS, Prefeituras de São Sebastião, Caraguatatuba e Ilhabela e GESP	Ação contínua
<b>Acompanhamento, fomento e realização de iniciativas socioambientais com as comunidades do entorno do Porto de São Sebastião</b>	Em andamento	CDSS, Prefeituras de São Sebastião, Caraguatatuba e Ilhabela e GESP	Ação contínua
<b>Realização de estudos socioambientais necessários para o projeto de ampliação do Porto</b>	Não iniciado	CDSS E IBAMA	18 meses

## INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

### Instalações de Atracação

O Porto de São Sebastião possui um berço de atracação externo (berço 101), associado a três dolphins que permitem a extensão de mais 125 m, e quatro internos, conforme pode ser observado na tabela abaixo e figura 29.

Berço	Extensão (m)	Profundidade de projeto(m)
101	150,0	10,0
201	51,1	7,0
202	75,1	7,0
203	86,0	7,0
204	100,0	7,0 – 2,5
Rampas	5,0	2,5

**Tabela 3. Extensão e Profundidade dos Berços de Atracação**





## **ANEXO I – Poligonal do Porto Organizado**

PORTARIA Nº 584, DE 4 DE DEZEMBRO DE 2019 - Define a área do Porto Organizado de São Sebastião, no Estado de São Paulo.