
Seção A – Apresentação

1. Introdução

Esta seção aborda informações gerais sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA de instalação portuária destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, granéis sólidos minerais, e contêineres, localizado no município de São Sebastião-SP, denominada área **SSB01** no âmbito do planejamento do Governo Federal.

Os estudos de viabilidade de arrendamentos portuários objetivam a avaliação de empreendimentos e servem de base para abertura de procedimentos licitatórios. Em linhas gerais, busca-se identificar a estimativa inicial de valores remuneratórios pela exploração do ativo para abertura de licitação, considerando-se, para tanto, diversas variáveis de ordem jurídica, técnica, operacional, econômica, financeira, contábil, tributária e ambiental.

Desse modo, no presente estudo foram definidos os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento do Porto Organizado de São Sebastião, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.

Por meio do Ofício nº 61/2024/SNPTA de 01/02/2024, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários encaminhou solicitação à Infra S.A. para realização do estudo para estruturação do projeto de arrendamento da área **SSB01** localizada no Porto Organizado de São Sebastião. O estudo tem como objetivo subsidiar procedimento licitatório, destinado à movimentação e armazenagem de cargas.

Por meio do e-mail de 06/02/2025, a Secretaria Nacional de Portos solicitou as seguintes diretrizes a serem observadas no estudo: Manter o terminal multipropósito, incluindo a movimentação de contêineres; Todas as áreas operacionais do porto organizado devem ser integradas ao **SSB01**; Todos os berços devem integrar a área do arrendamento.

De maneira geral, o processo de elaboração desse estudo consiste na revisão das informações e premissas anteriormente adotadas em outros terminais com a mesma vocação, em especial as seguintes verificações:

- Atualização da situação jurídica e contratual das áreas/instalações a serem licitadas;
- Atualização da situação atual da área, tais como: dimensão da área, *layout*, tipo de carga, acessos, inventários de bens existentes, operação etc.;
- Atualização das premissas operacionais do estudo: demanda, preços, custos, investimentos, capacidade, câmbio, impostos, valor de arrendamento, licenciamento ambiental etc.;
- Incorporação de determinações/contribuições de órgãos intervenientes ocorridas nas primeiras rodadas de leilões portuários, tais como: TCU, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP entre outros; e
- Incorporação de normas/regras supervenientes à elaboração original dos estudos.

Seção A – Apresentação

2. O Estudo

O estudo de viabilidade do Porto de São Sebastião **SSB01** está estruturado em seções, conforme explicitado a seguir:

- Seção A – Apresentação;
- Seção B – Estudos de Mercado;
- Seção C – Engenharia;
- Seção D – Operacional;
- Seção E – Financeiro; e
- Seção F – Ambiental.

A partir da avaliação de viabilidade baseada em uma multiplicidade de variáveis, é possível obter projeções de comportamento do empreendimento frente ao mercado, possibilitando maior segurança e transparência nas decisões de investimento para os interessados no certame.

A metodologia de avaliação utilizada para precificar os arrendamentos portuários é a do Fluxo de Caixa Descontado (FCD), segundo a qual os fluxos operacionais são projetados para determinado horizonte de tempo, apurando-se dessa estrutura de receitas e despesas a riqueza líquida expressa em moeda atual (presente), por meio da aplicação de taxa de desconto denominada “custo médio ponderado de capital”, do inglês *Weighted Average Capital of Cost – WACC*.

Oportuno esclarecer que no caso do estudo de viabilidade **SSB01**, a versão originalmente disponibilizada está referenciada na data-base de **janeiro/2024**. Após a nova diretriz da SNP o estudo passa a adotar a data base de **julho/2024**. O prazo contratual previsto para a área de arrendamento **SSB01** é de 35 anos, com início da vigência previsto para o ano de 2027 e término em 2061.

No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regimentos e normativos que estabelecem as diretrizes para elaboração de projeto de arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Complexo Portuário de São Sebastião, a seguir especificado.

INTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016;	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução ANTAQ nº 85, de 18 de agosto de 2022;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Plano Mestre do Porto de São Sebastião (2018);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de São Sebastião (2024)	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração do Porto de São Sebastião-REPSS (2023)	Planejamento setorial

Tabela 1 – Dispositivos legais para elaboração de EVTEA do Porto de São Sebastião.
Fonte: Elaboração própria.

Seção A – Apresentação

Assim, de acordo com dados de origem e destino das cargas e conforme informações obtidas dos players durante visita técnica ao Complexo Portuário de São Sebastião observou-se que o Complexo possui como área de influência os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás, com destaque para as regiões do Vale do Paraíba (SP), ABC Paulista (SP) e Região Metropolitana da Grande São Paulo (SP).

Ao analisar apenas os dados referentes ao Porto de São Sebastião, é possível verificar que os granéis sólidos minerais se constituem na principal natureza de carga, seguida pelos granéis sólidos vegetais. Além disso, considerando apenas o Porto Organizado, há o predomínio da navegação de longo curso, com destaque para os desembarques.

Outro fator de grande desenvolvimento para a região se deve a conclusão do trecho da rodovia dos Tamoios que vai terminar na frente do Porto de São Sebastião. Com essa nova opção, os veículos pesados deixarão de circular pela cidade de Caraguatatuba desafogando o trânsito da região e seguirão direto para o Porto de São Sebastião.

Com esta abordagem, a elaboração de estudos de viabilidade visando à abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento **SSB01** mostra-se de relevante interesse público, na medida em que busca garantir o abastecimento nacional e internacional, promovendo, ainda, a maximização da utilização dos ativos públicos.

3. Descrição do Complexo Portuário de São Sebastião

O Complexo Portuário de São Sebastião é composto pelo Porto Organizado de São Sebastião, administrado pela Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), e pelo Terminal de Uso Privativo (TUP) da Transpetro denominado Terminal Almirante Barroso (TEBAR).

3.1. Localização

O Complexo Portuário localiza-se no litoral norte do estado de São Paulo, no município de São Sebastião. Tanto as instalações do Porto Organizado como as do TEBAR estão situadas na margem oeste do canal de São Sebastião, em frente ao município de Ilhabela (SP). Nesse sentido, ressalta-se que algumas análises deste estudo se estendem para os municípios de Caraguatatuba e de Ilhabela, por contemplar o acesso rodoviário ao Complexo Portuário e pela proximidade com a área portuária, respectivamente.

A área de influência do Porto de São Sebastião (primária e secundária) possui como área de influência os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás, com destaque para as regiões do Vale do Paraíba (SP), ABC Paulista (SP) e Região Metropolitana da Grande São Paulo (SP).

Seção A – Apresentação

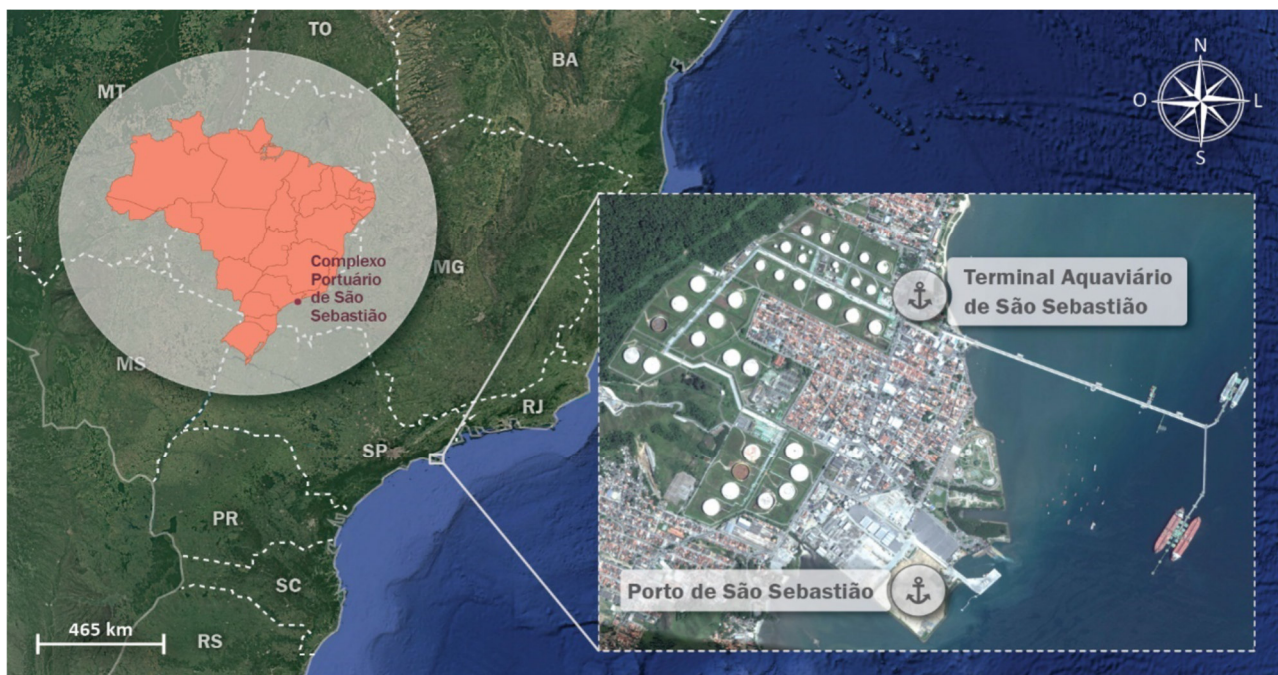


Figura 1 - Localização do Complexo Portuário de São Sebastião.
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de São Sebastião (2018).

3.2. Acessos

3.2.1. Acesso Rodoviário

A hinterlândia do Complexo Portuário de São Sebastião é composta pelas rodovias SP-065 (Rodovia Dom Pedro I), BR-116 (Rod. Presidente Dutra), SP-070 (Rod. Ayrton Senna), SP-099 (Rod. dos Tamoios) e BR-101 (Rod. Rio–Santos), trecho em que é coincidente com a Rod. SP-055. No entorno portuário, a partir do Km 114,5 da Rod. SP-055, os veículos que se destinam ao Complexo margeiam a costa até as proximidades do Porto, onde seguem, preferencialmente, pelas seguintes vias: Av. Guarda-Mor Lôbo Viana, Av. Antônio Januário do Nascimento, Rua do Cais e Av. do Outeiro – vias de São Sebastião. Outra opção de acesso ao Complexo ocorre por meio das avenidas Guarda-Mor Lôbo Viana e Eng. Remo Corrêa Silva, em sequência, até encontrar a Av. do Outeiro, por onde os veículos seguem até acessar a portaria, coincidentes com a Rod. SP-055 –, em que esta última dá acesso direto à portaria do Porto.

Uma parte importante do sistema rodoviário é operada por empresas concessionárias que cobram pedágios em diversos pontos das rodovias. A NovaDutra é responsável pela Rodovia Presidente Dutra, a Rota das Bandeiras administra a Rodovia Dom Pedro I, a Ecopistas administra a Rodovia Ayrton Senna, a Concessionária Tamoios administra a Rodovia dos Tamoios. Por fim a Rodovia Rio-Santos compreende os trechos da BR-101 e da SP-55 entre os municípios do Rio de Janeiro (RJ) e de Santos (SP). É administrada por dois órgãos, responsáveis por trechos distintos deste percurso.

Entre o Rio de Janeiro (RJ) e "Praia Grande" no município de Ubatuba (SP) - altura do km 55 a rodovia é administrada pelo órgão federal DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes), vinculado ao Ministério da Infraestrutura.

Seção A – Apresentação

O trecho entre a "Praia Grande" (Ubatuba - SP) e o trevo de ligação com a Rodovia Cônego Rangoni é administrado pelo DER-SP (Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo) e integra a malha rodoviária do Estado de São Paulo. Este trecho recebe a denominação de SP-55 - Rodovia Manoel Hypólito do Rêgo.

A localização das rodovias da hinterlândia do Porto de São Sebastião pode ser observada na Figura 2, em que a Rod. dos Tamoios foi dividida em dois trechos em função de peculiaridades que serão apresentadas ao longo dessa seção.



Figura 2 – Visão geral da malha rodoviária – acesso ao Porto de São Sebastião.

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de São Sebastião (2018).

Conforme se observa na Figura 2, os veículos com origem no Vale do Paraíba e nas regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas, após passagem pela Rod. Dom Pedro I e pela Rod. Presidente Dutra ou Rod. Ayrton Senna, convergem para a Rod. dos Tamoios.

Com a conclusão do novo trecho do entorno da Rodovia dos Tamoios, a nova pista deverá chegar até a entrada do Porto de São Sebastião conforme pode ser observado na figura a seguir:

Seção A – Apresentação



Figura 3 – Novo trecho de acesso ao Porto de São Sebastião.

Fonte: Porto de São Sebastião.

3.2.2. Acesso Ferroviário

O Complexo Portuário em estudo não possui acesso ferroviário e não há perspectivas de implantação de vias férreas na região, bem como não existem estudos e projetos ferroviários que contemplem as instalações portuárias do Complexo.

3.2.3. Acesso Aquaviário

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 a seguir:

Seção A – Apresentação



Figura 4 – Canal de acesso do Porto de São Sebastião.
Fonte: PDZ Porto de São Sebastião (2024).

3.2.4. Bacias de Evolução

Bacias de evolução são áreas nas quais as embarcações realizam manobras de giro necessárias para a atracação ou desatracação. A bacia de evolução possui 557.728,19 m², com aproximadamente 380mx720m, sendo que a metade é utilizada como área de manobra na qual a profundidade mínima é de 10 m. A seguir apresenta-se a descrição da bacia de evolução do Porto Organizado de São Sebastião.

Seção A – Apresentação



Figura 5 – Bacia de evolução do Porto de São Sebastião.
 Fonte: PDZ Porto de São Sebastião (2024).

3.2.5. Fundeadouros

Com relação aos fundeadouros do Complexo Portuário de São Sebastião, as informações foram retiradas do questionário on-line, da NPCP-SP (BRASIL, 2016a), do Roteiro da Marinha para Costa Sul (BRASIL, 2016b) e das Cartas Náuticas nº 1643 e 1644, (BRASIL, 2017).

De acordo com o PDZ, o Complexo Portuário de São Sebastião dispõe de nove pontos de fundeio, sendo admitido até quatro embarcações fundeadas na Barra Norte e cinco na Barra Sul. Os pontos de fundeio para as embarcações são apresentados na figura a seguir.

Seção A – Apresentação

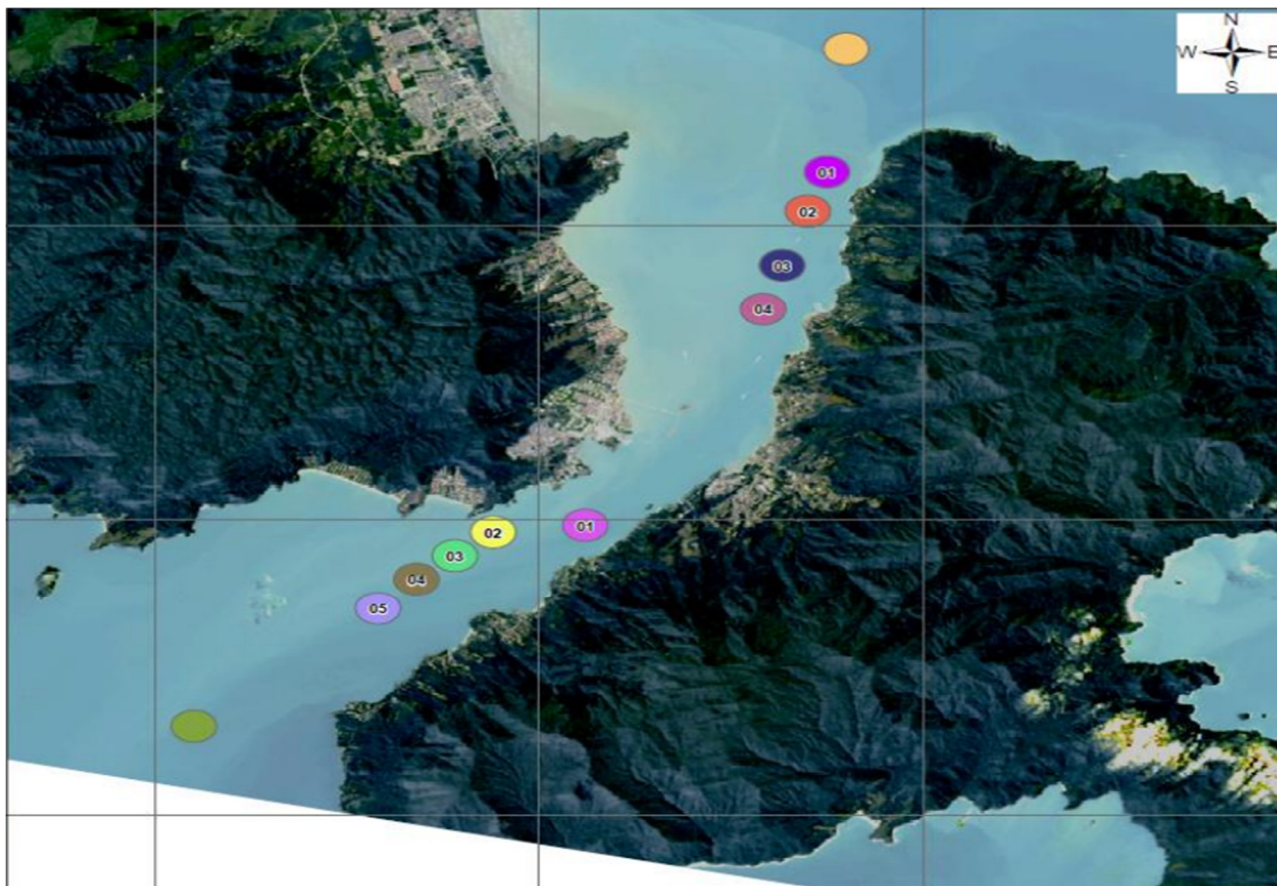


Figura 6 – Fundeadouros do Complexo Portuário de São Sebastião.
Fonte: PDZ Porto de São Sebastião (2024).

LEGENDA



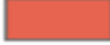








	FUNDEADOURO 1 BARRA NORTE - 785191,17m ²
	FUNDEADOURO 1 BARRA SUL - NÃO UTILIZADO - 785191,17m ²
	FUNDEADOURO 2 BARRA NORTE - 785191,17m ²
	FUNDEADOURO 2 BARRA SUL - SANITÁRIO - 785191,17m ²
	FUNDEADOURO 3 BARRA NORTE - 785191,17m ²
	FUNDEADOURO 3 BARRA SUL - 785191,17m ²
	FUNDEADOURO 4 BARRA NORTE -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

Figura 7 – Legenda das áreas de fundeio do Complexo Portuário de São Sebastião.
Fonte: PDZ Porto de São Sebastião (2024).

Seção A – Apresentação

3.2.6. Acesso Hidroviário

O Porto de São Sebastião tem a peculiaridade, em função da topografia de seu *hinterland*, de não possuir uma via fluvial que flua em sua direção. O rio Tietê, grande eixo hidroviário que corre no Estado de São Paulo, parte da capital e tem seu fluxo em direção ao interior do Estado, impedido de chegar ao litoral pela Serra do Mar.

3.2.7. Acesso Dutoviário

O Complexo Portuário de São Sebastião possui ligações dutoviárias que estão inseridas dentro do TUP da Transpetro, onde o terminal recebe petróleo pelo navio petroleiro e abastece quatro refinarias no estado de São Paulo por meio dos oleodutos São Sebastião-Guararema-Paulínea e Santos-São Sebastião. Os derivados entram e saem pelo oleoduto Guararema-Paulínea.

O modal dutoviário é responsável, unicamente, pela movimentação de derivados de petróleo (exceto GLP), os quais representam a totalidade desse modal.

4. Descrição da Área do Porto de São Sebastião

Com área de aproximadamente 385.572,38 m² conforme PDZ 2024, o Porto de São Sebastião é limitado pela Rua do Cais, Avenida do Outeiro, Avenida Antônio Januário do Nascimento, o Canal de São Sebastião, trecho da costa de São Sebastião e o Córrego Mãe Isabel. Integra-se à área do Porto, uma porção do mar, dragada para permitir a adequada profundidade para as embarcações, circunscrita no entorno do cais e bacia interna.

A infraestrutura de acostagem do Porto de São Sebastião consiste em um píer discreto com cinco berços de atracação, denominados 101, 201, 202, 203 e 204. O Berço 101, localizado na parte externa do píer, é utilizado para a movimentação de todas as principais cargas do Porto. Essa estrutura possui uma extensão de 150 m de cais, estendido na direção sul por mais 125 m através de três dolphins, perfazendo o total de 275 m de comprimento acostável. Nos demais berços, atracam embarcações de menor porte, as quais operam carga geral e de apoio. Importante informar que a portaria nº 006/2024-DIPRE, atualizou a redução temporária do calado operacional do Berço 101 nas seguintes condições: 8,70m (oito metros e setenta centímetros) para qualquer situação de maré e Até 9,10m (nove metros e dez centímetros), inclusive, em condições de enchente de maré.

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 2 – Infraestrutura de acostagem do Porto de São Sebastião.
Fonte: PDZ Porto de São Sebastião (2024).

Seção A – Apresentação

A área do Porto de São Sebastião é caracterizada como uma instalação de movimentação e armazenagem de carga geral, granéis sólidos vegetais e granéis sólidos minerais, assim definidos:



Figura 8 – Pátios do Porto de São Sebastião.

Fonte: Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Governo do Estado de São Paulo.

NOME	ÁREA (m ²)
Pátio 1	34.009,66
Pátio 2	33.394,12
Pátio 3A	31.724,48
Armazém 4	2.000,00
Armazém 5	2.000,00
Armazém 6	2.000,00
Pátio 3B	105.424,38
Pátio 4A	22.636,48
Pátio 4B	97.140,52

Tabela 3– Pátios do Porto de São Sebastião por m².

Fonte: Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Governo do Estado de São Paulo.

Seção A – Apresentação

O Porto de São Sebastião, atualmente, conta com apenas uma portaria de acesso em funcionamento, na Av. do Outeiro, conhecida como Portaria Principal. Todavia, com a conclusão das obras do Trecho Contornos da Rod. Nova Tamoios, que irá moldar-se ao sistema viário da região e, através de uma alça, permitirá o acesso direto ao Porto, a CDSS verificou a necessidade de construir uma nova portaria para conformar melhor a chegada e a saída dos caminhões à área portuária.

Além da nova portaria, está prevista a implantação de uma área de estacionamento, que deve dispor de infraestrutura de apoio para atendimento aos motoristas e familiares, bem como a reestruturação da atual portaria.

Os armazéns estruturados existentes são reversíveis e serão disponibilizados ao vencedor do certame licitatório, que poderá utilizá-los ou substituí-los, de acordo com a solução de engenharia que vier a ser adotada.

5. Área de Arrendamento SSB01

A configuração final do Arrendamento **SSB01** passará a contar com uma área de 364.789 m² *on shore* e uma área de *off shore* de 62.160 m². A imagem a seguir mostra a delimitação da área:

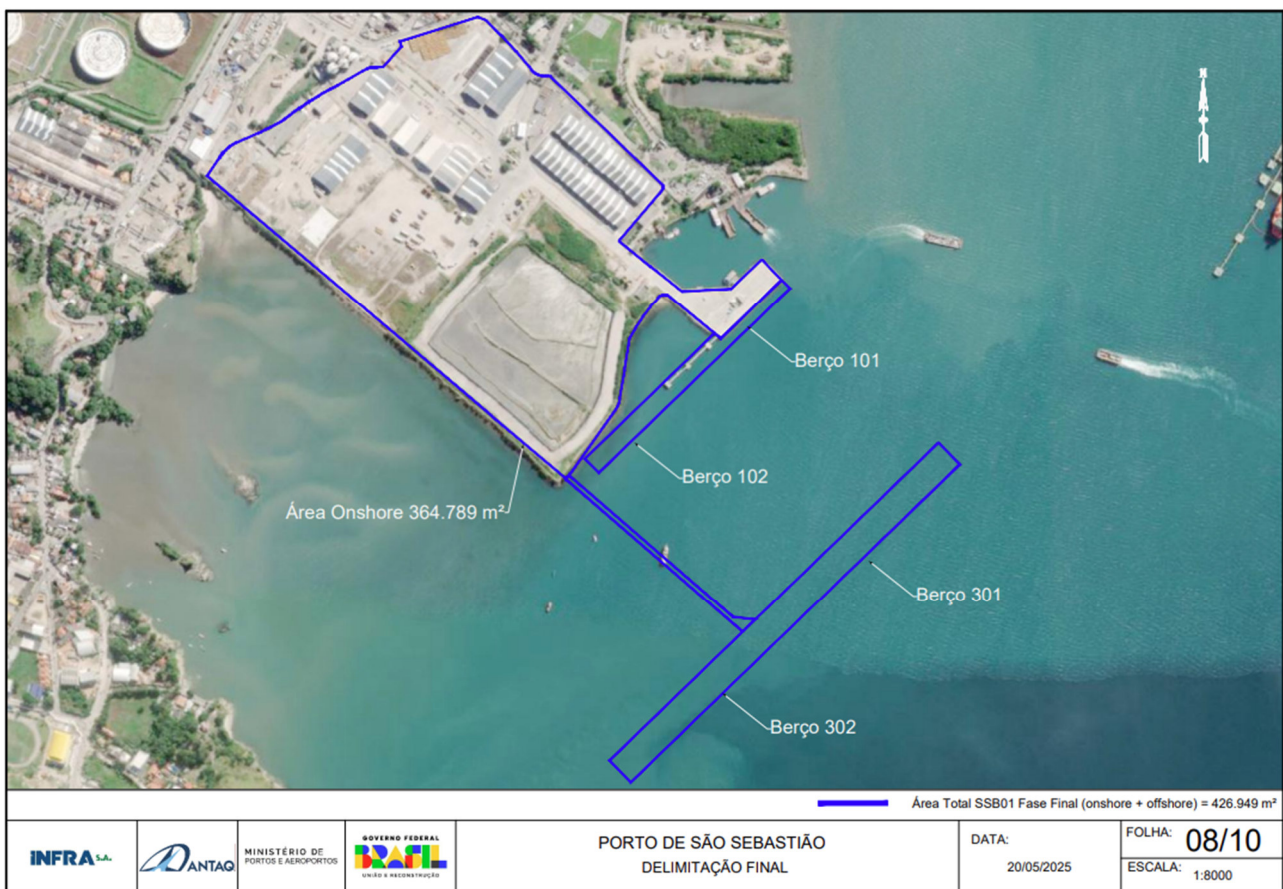


Figura 9 – Delimitação da área do arrendamento **SSB01** do Porto de São Sebastião.
 Fonte: Elaboração própria.

Seção A – Apresentação

A figura a seguir apresenta o desenho conceitual final com a disposição das áreas e equipamentos que irão movimentar contêineres, grânéis vegetais, grânéis minerais e os novos berços de atracação.

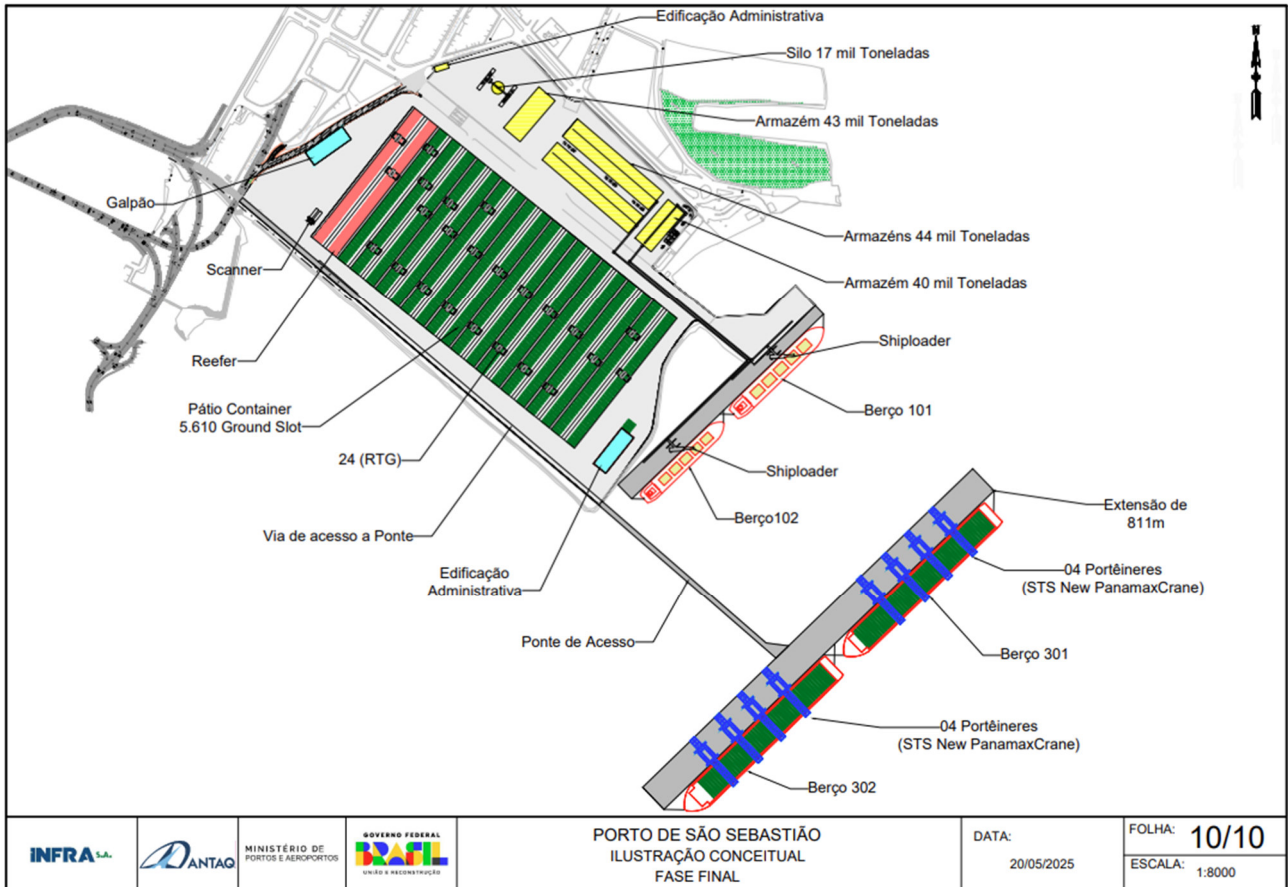


Figura 10 – Ilustração conceitual da área do arrendamento **SSB01** do Porto de São Sebastião.
Fonte: Elaboração própria.

Para maiores informações sobre o projeto conceitual proposto para o arrendamento **SSB01** consultar a Seção C – Engenharia que detalha as premissas consideradas para a configuração futura do terminal pelo vencedor da licitação.