

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	4
1 INTRODUÇÃO	4
2 LICENCIAMENTO AMBIENTAL	5
3 GESTÃO AMBIENTAL	6
4 DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO	11
5 PASSIVOS AMBIENTAIS	12
6 CONSIDERAÇÕES	13

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-1: Localização do Porto de São Sebastião.....	5
Figura 3-1: Porto Organizado de São Sebastião.....	9
Figura 5-1: Sobreposição da área do Porto Organizado com emissário de efluentes urbanos.....	12
Tabela 3-1: Potenciais cenários de acidentes identificados pela análise preliminar de riscos.....	6
Tabela 3-2: Programas Ambientais obrigatórios definidos pela LO do Porto de São Sebastião	9

APRESENTAÇÃO

Este RESUMO EXECUTIVO visa a atender, de forma sucinta e complementar, à RFP 01/2020 – AEP/BNDES (SERVIÇOS TÉCNICOS), apresentando de forma resumida o relatório desenvolvido para a frente Socioambiental do Porto de São Sebastião.

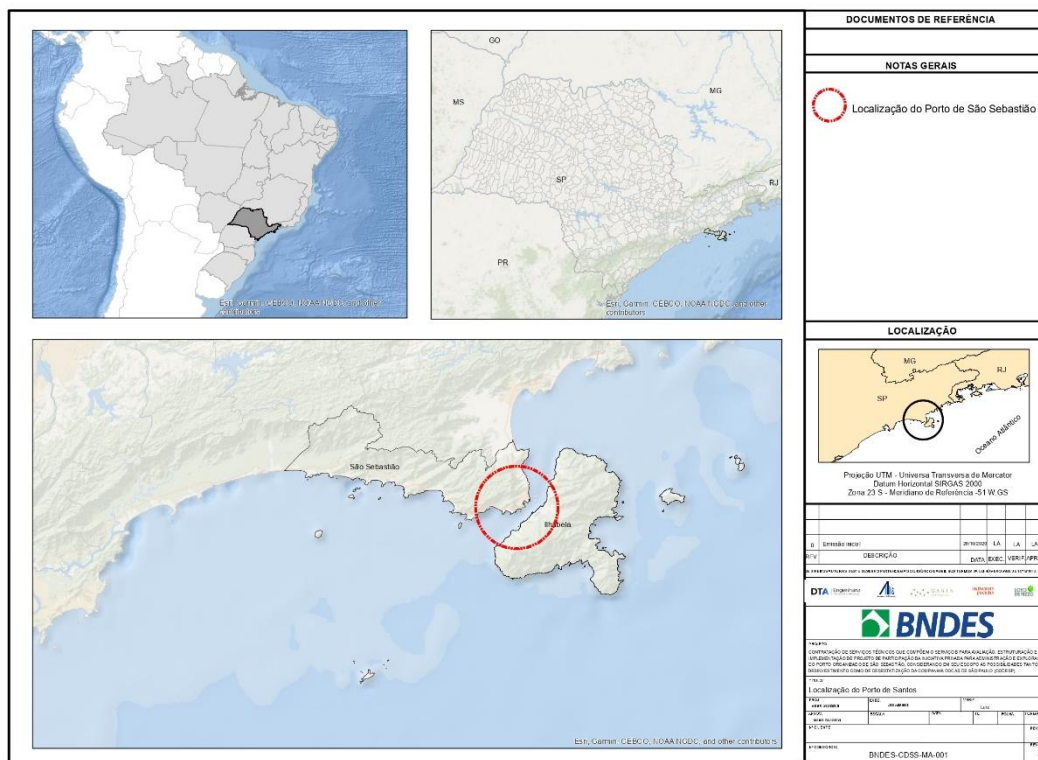
1 INTRODUÇÃO

O Complexo Portuário de São Sebastião localiza-se às margens do Canal de São Sebastião e utiliza-se deste canal para executar suas operações. O Canal de São Sebastião apresenta-se historicamente como local propício para navegação, com registros de uso desde o século XVI, devido à sua proteção, gerada pela posição da Ilha de São Sebastião, hoje município de Ilha Bela, e profundidade natural, que atinge, segundo a CDSS, até 25 metros de profundidade, permitindo o acesso de grandes navios e dispensando dragagens de aprofundamento.

Importante salientar que o Porto está localizado em área urbanizada, envolvido pela cidade de São Sebastião e próximo de Ilha Bela e Caraguatatuba. Nos aspectos de acesso marítimo, não se encontra isolado, tendo relação de vizinhança com o TEBAR, TUP da Transpetro que movimenta petróleo (principal atividade portuária da região), com a travessia de balsas entre as cidades de São Sebastião e Ilha Bela e também com o turismo náutico.

O Porto Público de São Sebastião teve o início de suas operações em 1955. Em 1952, foi criada a Administração do Porto de São Sebastião, que, em 1989, passou a ser efetuada pela empresa pública DERSA. Em 2007, após a concessão do uso do Porto pelo Governo Federal para o Governo Estadual, foi criada a Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), atual autoridade portuária, empresa pública de economia mista, vinculada à Secretaria Estadual de Logística e Transporte do Governo do Estado de São Paulo.

Figura 1-1: Localização do Porto de São Sebastião



Fonte: DTA Engenharia

2 LICENCIAMENTO AMBIENTAL

A legislação fundamental para regular o processo de licenciamento ambiental no Brasil é a Lei nº 6.938/1981, que “Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente” e que torna obrigatória a licença ambiental para atividades causadoras de impactos ao meio ambiente. O Porto na atualidade possui Licença Ambiental de Operação (LO) nº 1580/2020, obtida junto ao IBAMA, válida por oito anos, com a obrigação de execução e comprovação de 22 programas ambientais e apresentação de relatórios de auditoria bianuais.

A infraestrutura do Porto, objeto da LO é composta por cinco áreas que, somadas, possuem 481.865,10 m² e cinco berços de atracação:

- Área de embarque das balsas e áreas adjacentes (Poligonal Área II, na Portaria), com 85.191,54 m²;
- Área onde se localizam sedes do Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO) e da Anvisa (Poligonal Área III, na Portaria), com 1.853,92 m²;

- Galpão de manutenção (Poligonal Área IV, na Portaria), com 5.325,24 m²;
- Área administrativa do Porto (Poligonal Área V, na Portaria), com 3.922,02 m²;
- Berço 101 – 150 m + 3 *dolphins* de atracação – 125 m, somando 275 m;
- Berço 201 – 50 metros;
- Berço 202 – 75 metros;
- Berço 203 – 85 metros; e
- Berço 204 – 100 metros.

3 GESTÃO AMBIENTAL

A gestão ambiental de São Sebastião tem como território a área do porto organizado. A principal atribuição da estrutura de gestão é o atendimento das condicionantes ambientais, que constam na atual Licença de Operação. Destaca-se na gestão ambiental, além do monitoramento ambiental, o trabalho em situações de risco, nos aspectos de prevenção, combate e remediação. A tabela abaixo apresenta os principais cenários de situação de risco identificados nos estudos específicos.

Tabela 3-1: Potenciais cenários de acidentes identificados pela análise preliminar de riscos

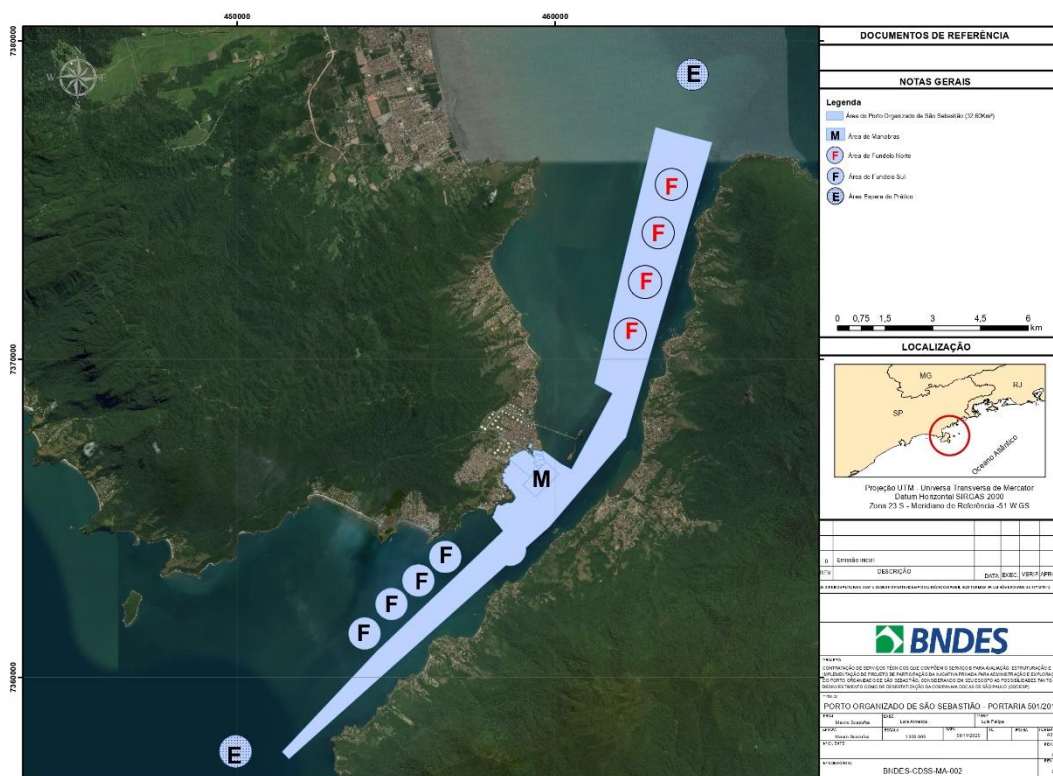
Nº DO CENÁRIO	DESCRIÇÃO DO CENÁRIO
1	Transbordo do sistema de Separação Água Óleo – SAO
2	Incêndio no galpão do CEATE e/ou depósito intermediário de resíduos (resíduos perigosos e recicláveis)
3	Incêndio em área externa
4	Acidente com ferramental.
5	Queda de energia.
6	Queda de colaborador em altura.
7	Queda de colaborador em nível.
8	Homem ao mar.
9	Sabotagem / Vandalismo.
10	Atropelamento de pedestres.
11	Intoxicação alimentar.
12	Infestação de animais sinantrópicos.
13	Choque elétrico

Nº DO CENÁRIO	DESCRIÇÃO DO CENÁRIO
14	Acidentes com animais peçonhentos
15	Intempéries
16	Doenças infectocontagiosas
17	Insolação
18	Incêndio durante serviços à quente
19	Surto Epidêmico
20	Lesões durante operação de manutenção
21	Pequenos vazamentos em equipamentos (gotejamento no solo)
22	Grande vazamentos em equipamentos
23	Colisão de navio com o píer ou guindaste.
24	Colisão do navio rebocador com o píer ou outras embarcações.
25	Colisão da lancha de apoio com o píer ou outras embarcações.
26	Liberação de água de lastro contaminada para o mar.
27	Vazamento de óleo hidráulico dos guindastes no mar
28	Rompimento do cabo mensageiro e/ou cabo de amarração
29	Derrame de resíduos oleosos para o mar
30	Derrame de resíduos de navios.
31	Vazamento de óleo por ruptura no casco no navio
32	Incêndio/Explosão em embarcações
33	Derrame de combustível para o mar durante a operação de abastecimento de Equipamentos
34	Colisão/ abalroamento entre veículos.
35	Ruptura catastrófica do caminhão-tanque
36	Pequenos vazamentos durante a operação de abastecimento (gotejamento no solo)
37	Incêndio/Explosão no caminhão-tanque
38	Queda de bobina de aço durante operação de içamento
39	Queda de bobina de aço durante operação de empilhamento
40	Derrame de óleo de guindaste para o mar
41	Queda de Granéis sólidos durante operação de içamento
42	Queda de Granéis sólidos durante operação de empilhamento
43	Queda de carga siderúrgica durante operação de içamento

Nº DO CENÁRIO	DESCRIÇÃO DO CENÁRIO
44	Queda de carga siderúrgica durante operação de empilhamento
45	Queda de carga/feno durante operação de içamento
46	Queda de carga durante operação de empilhamento
47	Doenças provocadas pelo contato com animais
48	Fuga / Queda de carga viva
49	Queda de produto químico
50	Derramamento de produto químico
51	Vazamento de produto químico
52	Incêndio/ explosão com produto químico
53	Contaminação com produto químico na derme
54	Colisão de Veículos dentro da área portuária
55	Vazamento de óleo diesel durante transferência Navio / Caminhão

Fonte: CDSS

Figura 3-1: Porto Organizado de São Sebastião



Fonte: Portaria nº 501/2019, publicada no Diário Oficial da União

A tabela abaixo apresenta os programas ambientais cuja execução é definida como condicionante para manutenção da LO.

Tabela 3-2: Programas Ambientais obrigatórios definidos pela LO do Porto de São Sebastião

PLANOS E PROGRAMAS DA LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 1580/2020	
Nº	DEFINIÇÃO DA CONDICIONANTE NA LO
2.2.1	Programa de Gestão Ambiental
2.2.2	Programa de Monitoramento da Bioacumulação
2.2.3	Programa de Monitoramento de Organismos Demersais
2.2.4	Programa de Monitoramento de Comunidade Bentônica de Substrato Inconsolidado (Componente I – Infra-litoral e Componente II – Entremarés)
2.2.5	Programa de Monitoramento da Comunidade Bentônica de Substratos Consolidados
2.2.6	Programa de Monitoramento da Comunidade Planctônica (Componente I – Fitoplâncton; Componente II – Zooplâncton)
2.2.7	Programa de Controle e Monitoramento de Espécies Invasoras
2.2.8	Programa de Monitoramento dos Manguezais

PLANOS E PROGRAMAS DA LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 1580/2020	
Nº	DEFINIÇÃO DA CONDICIONANTE NA LO
2.2.9	Programa de Monitoramento de Avifauna
2.2.10	Programa de Monitoramento de Emissões Atmosféricas
2.2.11	Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos
2.2.12	Programa de Monitoramento de Ruídos
2.2.13	Programa de Monitoramento de Efluentes
2.2.14	Programa de Monitoramento da Qualidade das Águas
2.2.15	Programa de Monitoramento da Qualidade dos Sedimentos
2.2.16	Programa de Monitoramento das Águas Subterrâneas
2.2.17	Programa de Gerenciamento de Riscos
2.2.18	Plano de Ação de Emergências
2.2.19	Plano de Emergência Individual
2.2.20	Programa de Educação Ambiental
2.2.21	Programa de Comunicação Social
2.2.22	Programa de Monitoramento e Gestão de Tráfego Rodoviário

Fonte: IBAMA

A CDSS implementou há dez anos a Política Ambiental Interna, que principiou o Sistema de Gestão Ambiental (SGA). A empresa foi a primeira gestora de porto público organizado brasileiro a receber a certificação internacional ISO 14001. De acordo com a política de gestão, há duas estruturas internas que conduzem e condicionam a gestão ambiental do Porto de São Sebastião: a estrutura de recursos humanos e a estrutura de normas, procedimentos e diretrizes do SGA organizadas em documentações de referência.

Quanto à estruturação dos recursos humanos, a Gerência de Meio Ambiente é ligada diretamente ao Diretor Presidente. Esse é o setor da Companhia que aloca a equipe responsável pelos processos relacionados ao SGA, especialmente àqueles referentes à licença de operação e sua regularidade, às atividades potencialmente poluidoras e acidentes, e à saúde e segurança do trabalhador. Ainda, de acordo com o Plano Mestre do Complexo Portuário de São Sebastião de 2018, esta gerência deve ser composta por um profissional da área de engenharia, um biólogo, um técnico de meio ambiente, um técnico de

segurança e saúde do trabalho, além de um estagiário. Deve-se destacar que a mesma conta com serviços terceirizados especializados.

A composição documental e normativa que baliza o SGA compreende os seguintes documentos:

- Manual do SGA;
- Política do sistema de gestão integrada;
- Registros do SGA;
- Documentos externos administrativos;
- Diretrizes de gestão ambiental para obras de infraestrutura;
- Procedimentos de gestão.

Toda a questão ambiental do Porto é avaliada anualmente pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). A CDSS tem mantido posição de destaque nesta avaliação, com exceção da situação dos últimos anos, quando por atraso na contratação de consultorias ambientais (2017 e 2018), acabou por tendo dificuldades para renovar a sua LO, fato que já está superado.

O orçamento para gestão ambiental da LO, para a realização simultânea de 18 dos 22 Programas Ambientais, divididos entre os meios físico, biótico e socioeconômico, tem previsão de desembolso anual de R\$ 1,1 milhão. Simultaneamente realiza com recursos próprios os programas voltados para as questões que envolvem situações de risco e também o Programa de Comunicação Social.

4 DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO

A configuração do Canal de São Sebastião permite que o complexo portuário não necessite de dragagem de aprofundamento para executar suas atividades, diminuindo os custos de suas operações e minimizando os impactos ambientais deste tipo de dragagem. O Plano Mestre do Complexo Portuário de São Sebastião (Brasil, 2020) indica que o Porto de São Sebastião necessita apenas de dragagens de manutenção quinquenais, a fim de garantir a profundidade natural às margens do seu cais, o que é suficiente para comportar os navios que ali operam.

O Plano de Dragagem do Porto de São Sebastião (CDSS, 2020b) dispõe que a área que necessita de dragagem de manutenção engloba o berço 101 (berço principal), os berços internos (dársena) e a bacia de evolução. A área total a ser submetida às dragagens de manutenção quinquenais totaliza 115.265 m² e o volume previsto é de aproximadamente 116.000 m³ (cento e dezesseis metros cúbicos). É importante

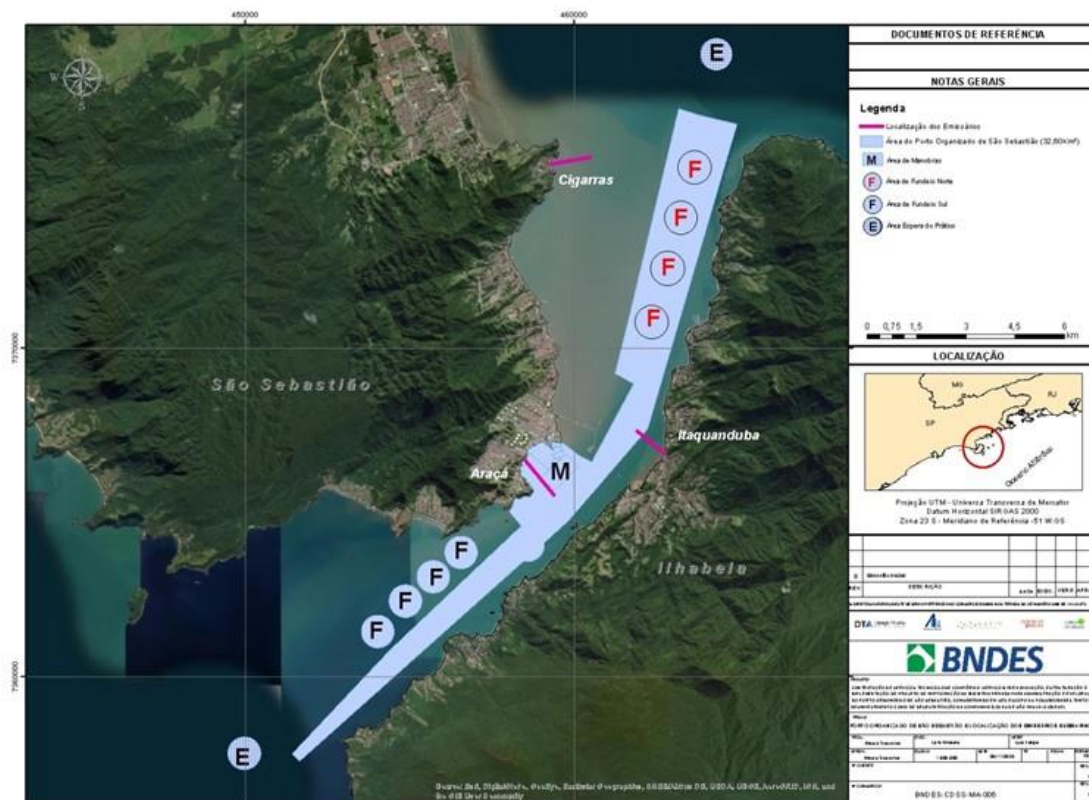
destacar que a dragagem de manutenção está em andamento e a mesma está detalhada no Relatório Técnico Operacional.

Ainda em relação a dragagem de manutenção, o Relatório Técnico Operacional indica a necessidade de uma nova area para descarte do material a ser dragado nas futuras campanhas, devendo esta nova área passar por um processo de licenciamento ambiental (EIA RIMA), a um custo de R\$ 3.262.561,23, conforme estimado no item 1.6 do Relatório Socioambiental.

5 PASSIVOS AMBIENTAIS

Atualmente, não há identificação e oficialização de passivos ambientais de responsabilidade da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS). Conforme dados de monitoramento ambiental, existem alterações de aspectos ambientais na área do Porto Organizado e seu entorno, como por exemplo qualidade da água.. Estas podem ser originadas de operações portuárias, ou de outros fatores, como urbanização e/ou a presença do TEBAR, que carecem da atenção e controle da Autoridade Portuária, pois, essas situações podem ser potencialmente geradoras de novos passivos no futuro.

Figura 5-1: Sobreposição da área do Porto Organizado com emissário de efluentes urbanos



Fonte: DTA Engenharia

Do ponto de vista de passivos de origem administrativa e jurídica, que podem vir a ser executados no futuro, pode-se destacar:

- Inquérito civil instaurado pelo MP SP nº 1407010000030/2012-7, relativo a Licenciamento Ambiental. Possíveis falhas no EIA-RIMA da ampliação do Porto.
- Inquérito Civil nº 14.0701.0000044/2018-8, em trâmite perante o GAEMA/Litoral Norte, que tem por objeto verificar o efetivo cumprimento das condicionantes da LO 908/2010, bem como sua eventual renovação.
- Auto de Infração Ambiental nº 9144578-E, de 24.4.2018, no valor de R\$ 700.500,00 (setecentos mil e quinhentos reais), por “deixar de atender a 10 (dez) condicionantes estabelecidas na Licença de Operação nº 908/2010, conforme Pareceres Técnicos nº SEI 1697565 e 1698056”. A CDSS recorreu e até o presente o processo não foi julgado.
- Auto de Infração Ambiental nº 9141958, de 31.1.2019, no valor de R\$ 30.500,00 (trinta mil e quinhentos reais), em virtude de novo descumprimento de condicionante de Licença (não ter requerido a renovação da LO com 120 dias de antecedência).

6 CONSIDERAÇÕES

Em passado recente (2017, 2018), dificuldades de gestão acabaram por gerar um auto de infração por parte do IBAMA e colocar em risco a renovação da LO, o que reforça a necessidade de manutenção e aperfeiçoamento constante do SGA, mantendo estrutura adequada para atendimento às condicionantes ambientais.

Na atualidade, do ponto de vista das demandas para o enfrentamento da frente ambiental, o Porto de São Sebastião tem uma situação de atendimento às necessidades de manutenção da LO, visto a gestão adequada dos programas ambientais, utilizando-se de consultorias externas, da existência de uma estrutura interna para o enfrentamento de sinistros e situações de risco e mesmo da pequena demanda para situações de maior movimentação de aspectos ambientais, como as dragagens, ou a existência de passivos.

Sendo assim, considerando os aspectos abordados nessa avaliação, a CDSS pode ser vista como potencial referência na gestão e monitoramento ambiental e atendimento às emergências. Para isso, apresenta-se a demanda indispensável de manter, suportar e aprimorar o SGA, as estruturas e equipamentos existentes, e os planos e programas indicados na LO, a fim de atender às necessidades do empreendimento, assegurar as condições ambientais e de segurança na região e satisfazer as determinações do órgão fiscalizador, que implicam a sua regularização e autorização de funcionamento.

