RELATÓRIO INTEGRADO 2022

1. INTRODUÇÃO

Em consonância com o disposto no inciso IX, art. 8º da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, este documento tem o objetivo de apresentar à sociedade um balanço do ano de 2022 da Companhia Docas de São Sebastião, com os principais resultados obtidos pela empresa frente às metas e ações estabelecidas para o ano.

2. QUEM SOMOS

2.1 PERFIL DA COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO

A Companhia Docas de São Sebastião (CDSS) é uma sociedade por ações, 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, empresa pública integrante da administração indireta do Estado de São Paulo, regendo-se por seu Estatuto, 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.

Possui como objeto social a administração e a exploração do Porto Organizado de São Sebastião, nos termos da Lei nº 12.815/2013 e demais normativos pertinentes, em virtude de delegação outorgada pela União, ao amparo da Lei Federal nº 9.277, de 10 de maio de 1996, ao Estado de São Paulo, 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.

2.2 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:

(i) **Integridade** – atuar de forma íntegra, ética e coerente com a missão e visão da Companhia;

(ii) **Qualidade** – adotar e comprometer-se com programas e práticas que promovam o desenvolvimento urbano, econômico e socioambiental da região;

(iii) **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;

(iv) **Responsabilidade social** – atuar de forma responsável, planejada e sustentável, preservando o meio ambiente, a saúde e de toda a comunidade portuária;

(v) **Compromisso com resultados** – cumprir sistematicamente com os objetivos da Companhia, garantindo assim a excelência e melhoria contínua do negócio.

RELATÓRIO INTEGRADO	2022

2.3 INFORMAÇÕES

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
Site: www.portoss.sp.gov.br
Redes sociais: Instagram | Linkedin | Facebook

2.4 COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA

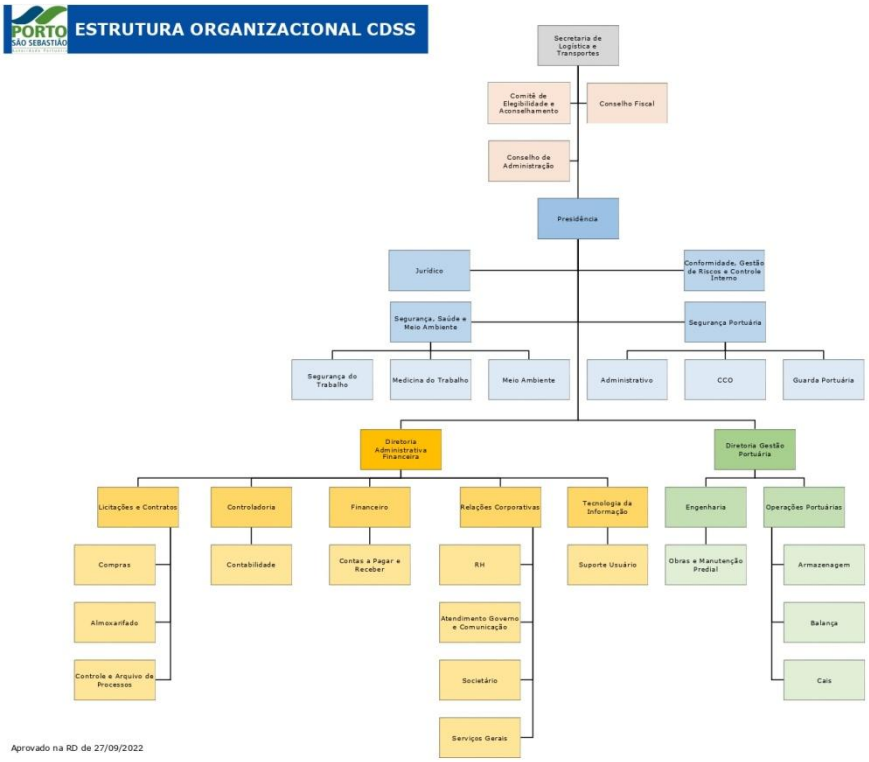
Base: 31 de dezembro de 2022

ACIONISTA	CNPJ	AÇÕES INTEGRALIZADAS	VALOR INTEGRALIZADO (R$)	A INTEGRALIZAR (R$)	%
Estado de São Paulo	46.379.400/0001-50	990.000	17.738.161	286.717.920	99
Dersa – Desenvolvimento Rodoviário S/A	62.464.904/0001-25	10.000	10.000		1
TOTAL		**1.000.000**	**17.748.161**	**286.717.920**	**100**

Observações:

1. O valor do Capital Social está representado por ações ordinárias, de classe única, nominativas, sem valor nominal; a cada ação ordinária corresponderá um voto nas deliberações da Assembleia Geral.
2. Consta, no Balanço Patrimonial, conta “Adiantamento para Futuro Aumento de Capital Social”, o montante de R$ 286.717.920,00, referente às transferências de recursos efetuados pelo Governo do Estado de São Paulo. Refere-se à coluna “A INTEGRALIZAR”.

2.5 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL



2.6 O COMPLEXO PORTUÁRIO

Complexo Portuário de São Sebastião – Visão Geral

O Complexo Portuário de São Sebastião é constituído pelo porto organizado homônimo e o Terminal Aquaviário de São Sebastião, também conhecido como Terminal Almirante Barroso

(Tebar), um Terminal de Uso Privado (TUP) operado pela Transpetro, subsidiária da Petrobras. Segundo dados do Anuário Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em 2022, as instalações portuárias que compõem o complexo movimentaram aproximadamente 60 milhões de toneladas. A tabela abaixo apresenta a estatística de movimentação do ano passado de acordo com o perfil de carga e sentido da navegação:

Estatística de Movimentação no Complexo Portuário (em toneladas)

Nome da Instalação	Perfil da Carga	Embarque	Desembarque	Total
São Sebastião	Carga Geral	164.964,00	13.866,30	178.830,30
São Sebastião	Granel Sólido	43.433,10	682.541,70	725.974,80
São Sebastião	**Total**	**208.397,10**	**696.408,00**	**904.805,10**
Terminal Almirante Barroso	Granel Líquido	7.853.135,40	51.036.164,00	58.889.299,40
Complexo Portuário	**Total**	**8.061.532,50**	**51.732.572,00**	**59.794.104,50**

Fonte: Anuário Estatístico da ANTAQ.

No ano passado, a movimentação de petróleo e derivados (graneis líquidos) no TUP da Transpetro representou 98,5% do Complexo. Por sua vez, no porto organizado, houve embarque e desembarque de um volume superior a 900 mil toneladas dentre as quais predominaram o granel sólido como principal perfil de carga.

2.6.1 O PORTO ORGANIZADO

Porto Organizado de São Sebastião – Visão Geral

O Porto de São Sebastião se encontra localizado na Avenida David Allan Mc Neill, antiga Rua do Outeiro s/nº, 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.

Localização do Porto de São Sebastião

O Porto ocupa uma posição estratégica que se destaca por apresentar como diferenciais:

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 atracação pelo Porto de São Sebastião 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 locacionais, em relação à sua hinterlândia, que o torna extremamente interessante para a logística do comércio exterior brasileiro, quais sejam:

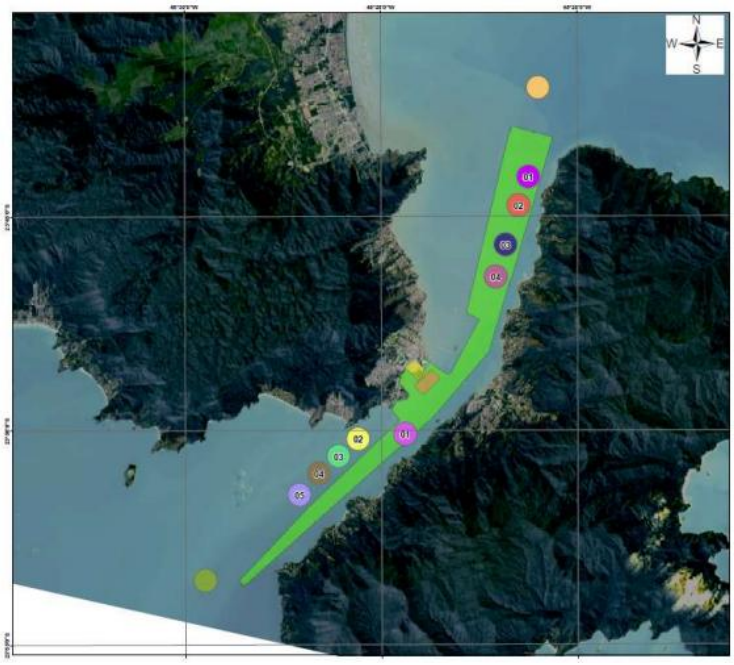
Hinterlândia do Porto de São Sebastião

- Estar próximo ao Vale do Paraíba, região caracterizada pela produção de bens de alto valor agregado tais como: aviões, automóveis, produtos eletrônicos, etc.
- A Via Dutra e o complexo Ayrton Senna-Carvalho Pinto, que cruzam todo o Vale do Paraíba, permitem acesso direto à Rodovia dos Tamoios e daí a São Sebastião, atendem:
  - (i) Aos municípios de Guarulhos, Arujá e Mogi das Cruzes, todos com forte presença de indústria, bem como à zona leste do município de São Paulo, sem precisar entrar na cidade;
  - (ii) À região do ABC paulista, nessa mesma situação;
  - (iii) À região sul do estado do Rio de Janeiro, que também possui polos industriais;
  - (iv) À região metropolitana de Campinas, centro logístico do estado de São Paulo, pela interligação em Jacareí, com a Rodovia Dom Pedro I. Acesso à região com toda a produção paulista e brasileira que se utiliza da Rodovia Washington Luiz e do Sistema Anhaguera-Bandeirantes, que passam por Campinas;
  - (v) Ao estado de Minas Gerais (inclusive Belo Horizonte) pela interligação entre a Rodovia Fernão Dias e Rodovia Dom Pedro I, na altura da cidade paulista de Atibaia.

2.6.2 INFRAESTRUTURA

A área do porto organizado de São Sebastião foi estabelecida pela Portaria nº 584, de 4 de dezembro de 2019 do Ministério da Infraestrutura e pode ser visualizada na figura abaixo.

RELATÓRIO INTEGRADO	2022



Área do Porto Organizado de São Sebastião

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, a 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.

INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM

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

Berço	Extensão (m)	Profundidade (m)
101	150 + 125	10,0
201	51,1	7,0
202	75,1	7,0
203	86,0	7,0
204	100,0	7,0 – 2,5

ÁREAS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

As áreas e instalações integrantes da poligonal podem ser divididas em afetas e não afetas às operações portuárias. Na tabela abaixo, constam aquelas que estão atualmente disponíveis para operação:

Denominação	Área (m²)	Perfil da Carga
Pátio 1	34.009,66	Multipropósito
Pátio 2	33.394,12	Multipropósito
Pátio 3A	31.724,48	Multipropósito
Pátio 3B	105.424,38	Multipropósito
Pátio 4A	22.636,48	Multipropósito
Armazéns – Pátio 3A		
Armazém 4	2.000,00	Granel Sólido
Armazém 5	2.000,00	Granel Sólido
Armazém 6	2.000,00	Granel Sólido

No Porto de São Sebastião, há também aquelas áreas que não são diretamente destinadas ao exercício das atividades movimentação ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, conforme imagem abaixo:

Legenda

- ÁREA DA BALSA - FUTURA ÁREA DE EXPANSÃO - 28.492,70m²
- ÁREA APP - 20.862,41m²
- ÁREA FUTURA BALSA - 47.538,05m²
- ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO - 3.633,62m²
- GALPAO MANUTENÇÃO B - 4.820,08m²
- OGMO - 2.386,92m²

3. ANÁLISE DE CENÁRIO

Processo de desestatização. As atividades da Companhia Docas de São Sebastião tiveram como principal pano de fundo os encaminhamentos inerentes ao processo de desestatização do porto organizado em curso desde o ano de 2019. Iniciado com o advento do Decreto Federal nº 9.972/2019, que qualificou a iniciativa no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI), aquele processo culminou na realização de audiência pública pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) entre 27/12/2021 e 09/02/2022 – Audiência Pública ANTAQ nº 20/2021. Nesse processo, a destinação (liquidação ou reaproveitamento com mudança do objeto social) da Companhia Docas de São Sebastião não estava contemplada.

Desempenho Operacional. Em 2022, atracaram 55 navios no berço principal do Porto e 1056 embarcações de menor porte (apoio marítimo e portuário) nos demais berços internos. Além disso, em relação ao uso do canal de acesso do Porto Organizado, 765 navios-tanque transportando petróleo e derivados atracaram no TEBAR - Terminal Almirante Barroso, operado pela TRANSPETRO, além do fundeio de 50 navios de turismo, cujo desembarque de passageiros ocorre por embarcações próprias destinadas ao Município de Ilhabela. O Plano Plurianual (PPA) 2020-2023 estabeleceu como meta para 2022 a movimentação de 911.000 toneladas de carga no Porto de São Sebastião, tendo ocorrido, com a retomada das exportações de açúcar, interrompidas em 2021, uma movimentação de 918.880 toneladas, resultando em crescimento de 30,3% em relação a 2021 e acima da meta do PPA em 0,9%. As principais cargas movimentadas foram os granéis sólidos, sendo: barrilha, malte, cevada e silicato de vidro; e carga geral: açúcar e gado bovino vivo. A participação percentual dos grupos de cargas movimentadas em 2022 ficou assim definida: granéis sólidos – 79,32%; carga geral – 20,68%. Por outro lado, a Companhia obteve uma receita operacional de R$ 29.915.545,00 que representou um acréscimo de 35,8% em relação aos R$ 22.027.592,00 de 2021. A receita de 2022 apresentou em crescimento de 103,5% em relação a 2017, primeiro exercício após a empresa ter se tornado dependente do Governo do Estado de São Paulo. O valor total das cargas movimentadas registrou, em 2022, US$ 77.897.917, sendo US$ 40.088.566 de importação e US$ 37.809.351 de exportação.

Administração Portuária e Infraestrutura: Coronavírus: Em virtude da pandemia do coronavírus e visando manter a operação em sua totalidade, a Companhia adotou todas as medidas sanitárias, recomendadas pelas autoridades, como a obrigatoriedade do uso de máscaras; disponibilização de álcool gel em diversos pontos; higienização de banheiros, refeitórios e locais de descanso; distanciamento de mesas e bancos dos refeitórios; medição de temperatura das pessoas no acesso ao Porto e orientações através de quadros de avisos e e-mails.

PDZ - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento: A Companhia revisou o PDZ - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, tendo como parâmetros o Plano Mestre do

Complexo Portuário de São Sebastião, publicado em 2018. Iniciativas já foram adotadas, em 2023, no sentido de que a SNPTA priorize a aprovação do PDZ, haja vista que se trata de um instrumento de planejamento que deve ser utilizado em qualquer cenário de administração do Porto de Sebastião.

Regularização fundiária: Foi dada continuidade, junto à SPU - Secretaria do Patrimônio da União, as medidas necessárias para regularização fundiária das áreas do Porto de São Sebastião, porém, ainda sem conclusão em 2022. Nesse sentido, encontra-se em andamento na Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União o Processo SEI nº 10154.102789/2020-94 que trata da caracterização de imóveis do Porto de São Sebastião, para o fim da Regularização Imobiliária do Porto Organizado. Este Processo visa atender à demanda da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. Além disso, por ocasião da retomada da execução das obras do Contorno Sul da Nova Tamoios, a Companhia Docas deu conhecimento ao SPU sobre a sobreposição do projeto da rodovia com área da União em cerca de 1.313,05 m², cujas tratativas para regularização estariam sendo encaminhadas junto à União pelo Governo do Estado de São Paulo.

Dragagem: desde 2019, o calado máximo operacional para o berço 101, único para navio cargueiro, foi reduzido em função de assoreamento no local. A Companhia realizou procedimento licitatório e contratou, no final de 2020, empresa para realizar a dragagem, objetivando restabelecer a profundidade de 10 metros. Após longo processo para sanar pendências ambientais e administrativas, foi iniciada a dragagem em dezembro de 2021 e concluída em outubro de 2022, aguardando a formalização, após batimetria final contratada pela Companhia, para a divulgação do novo calado máximo operacional. Em 02/02/2023, foi homologado o novo calado máximo operacional, após a manifestação da Marinha do Brasil, e em conformidade com o Nível de Redução (NR) estabelecido pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), sendo: • 9,10m (nove metros e dez centímetros) para qualquer situação, desde que a Praticagem realize a aproximação para atracação a partir do norte do cais; ao desatracar, o navio deverá se afastar, utilizando o mesmo percurso, em sentido inverso; e • até 9,50m (nove metros e cinquenta centímetros), inclusive em condições de enchente de maré, mantida uma folga sob a quilha de, no mínimo, 0,70m (setenta centímetros) e com a Praticagem obedecendo à mesma rota supracitada.

Estrutura Tarifária. A Resolução Normativa ANTAQ nº 32/2019 estabeleceu uma estrutura tarifária padronizada a ser adotada por todas as Administrações Portuárias. A Companhia entregou sua proposta e estudos em novembro de 2020 e a ANTAQ aprovou por intermédio do Acórdão nº 207, de 20 de abril de 2021, que também estabeleceu os valores teto para os itens tarifários. A nova estrutura foi implantada a partir de 1º de julho de 2021. Em 2022, ainda foram praticados alguns valores, nas tabelas II, III, V e VIII, abaixo do teto máximo autorizado pela ANTAQ, por meio de aplicação de descontos específicos e devidamente justificados. Essas

tarifas, ainda abaixo do teto autorizado pela ANTAQ, tiveram os valores de desconto revisados em janeiro de 2023, a fim de se adequarem à realidade econômico-financeira da Companhia.

SISLOG. A Companhia concluiu a implantação do novo sistema de controle de acesso de pessoas e veículos na Área Primária do Porto de São Sebastião, para atendimento ao Ato Declaratório Executivo COANA/COTEC nº 2 de 26/09/2003, que "especifica os requisitos técnicos, formais e prazos para implantação de sistema informatizado de controle aduaneiro domiciliar e de recintos alfandegados ou autorizados a operar com mercadorias sob controle aduaneiro". O sistema, denominado SISLOG, possibilitou, sob prévio agendamento das empresas responsáveis usuárias do Porto, agilizar o processo de identificação e acesso de pessoas e veículos com o apoio tecnológico, aproveitando de melhor forma a infraestrutura do Porto, bem como facilitando a gestão da logística e controle das áreas primárias, no que se refere às operações de carga e descarga, armazenamento, retirada de mercadorias e movimentação de carga em geral, trazendo mais confiabilidade e segurança. Ainda em 2022, foram iniciados os processos para desenvolvimento de informatização dentro do SISLOG, para integrar as áreas operacional e financeira do Porto, com a automação do faturamento, objetivando promover agilidade e segurança.

Movimentação de Gado Vivo. Em atendimento ao art. 7º da Instrução Normativa nº 39 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA, o Porto de São Sebastião requereu em 2020 e obteve em 2021 sua habilitação para garantir que a realização das atividades relacionadas ao comércio e ao trânsito internacional de produtos de interesse agropecuário, seja conduzida em espaços físicos que disponham de condições adequadas para as referidas atividades. Entende-se por habilitação, a autorização concedida pelo MAPA e, para tanto, houve a necessidade de adequação da estrutura operacional do Porto. Em 2022, foi retomada a movimentação de gado vivo, tendo embarcado 26.523 animais vivos da espécie bovina nos meses de novembro e dezembro.

Movimentação de Óleo Vegetal. Encontra-se em fase de implantação, a instalação de dutos e equipamentos em área interna do Porto, interligando o Terminal de Armazenagem de Óleo Vegetal, situado em área contígua à Área do Porto Organizado, ao cais de atracação, conforme estabelecido no Contrato de Passagem firmado com a empresa Olfar S/A Alimento e Energia. O prazo de duração do contrato é de 25 (vinte e cinco) anos, estando estabelecida a movimentação mínima contratual de 120.000 (cento e vinte mil) toneladas ao ano de granéis líquidos vegetais.

Montagem de Componentes *Offshore*. Em dezembro de 2021, a empresa RC Technica Caldeiraria e Montagem Industrial Ltda, com sede no município de Taubaté/SP, formalizou o pleito de locação temporária de espaço dentro da Área Portuária, ao amparo da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016, com o propósito de concluir a montagem de módulos de medição para navio-plataforma *offshore* e posterior *loadout* pelo cais do Porto. Em 1º de

fevereiro de 2022, foi assinado entre a RC TECHNICA e a Companhia Docas de São Sebastião, contrato de uso temporário de área e instalações localizadas no Porto, com um total de 2.412 m², entre área descoberta - 1.881 m² e coberta - 531 m², o que já perfaz uma remuneração mensal à CDSS de R$ 52.037,55, representando apenas o uso da área. Sua exploração, após toda a montagem do parque, prevê a movimentação de materiais pré-fabricados, máquinas e equipamentos para a montagem de módulos de medição e outros componentes para plataformas *offshore*, o que implicará em arrecadação pelo Porto de demais tarifas envolvendo a movimentação terrestre e marítima desses equipamentos. Em dezembro de 2022 foram embarcados os três primeiros módulos.

Investimentos: A LOA 2022 contemplou a Companhia com o valor de R$ 8.247.298,00 para investimento no Porto, para a realização de obras e aquisição de equipamentos para os sistemas de segurança de monitoramento por câmeras e de controle de acesso, visando à obtenção da certificação internacional do ISPS-CODE, necessária a partir de 2023 para continuidade das atividades portuárias. Dos recursos orçamentários para investimento disponibilizados, após a finalização dos certames, foram empenhados R$ 7.133.603,00. Do montante empenhado, foram executados R$ 29.811,00 em 2022. A disponibilidade orçamentária não executada em 2022, R$ 7.103.792,00 foi inscrita em Restos Pagar (RAP 2022), sendo executados, até 28/02/2023, R$ 589.456,00 com previsão de finalização da execução orçamentária de R$ 6.514.336,00 até agosto de 2023.

Ampliação e Modernização do Porto de São Sebastião. O Projeto de Expansão do Porto, conforme projeto de 2013, encontra-se paralisado, pois a Licença Prévia nº 474/ 2013 emitida pelo IBAMA em 17/12/2013, para suas fases 1 e 2 e que possibilitaria o incremento da área portuária para 800 mil m² e a construção de até 1.500 m de berços com 40 m de largura e profundidade mínima de 16 m, foi suspensa por ação impetrada pelos Ministérios Públicos Federal e Estadual, permanecendo ainda *sub judice*. Em 28/05/2014, foi proposta ação civil pública (Processo nº 0000398-59.2014.403.6135) pelos Ministérios Públicos, Federal e Estadual, em face do IBAMA e da Companhia, com trâmite perante a 1ª Vara da Justiça Federal de Caraguatatuba/SP. O pedido liminar de suspensão do processo de licenciamento ambiental foi deferido em 11/07/2014. Após diversos trâmites na Justiça, em 07/03/2019 foi juntado o recurso de apelação dos Ministérios Público Estadual e Federal, razão pela qual a Companhia Docas de São Sebastião protocolou no dia 05/04/2019 as contrarrazões do recurso de apelação. Após permanecer longo prazo na Primeira Instância - Vara de Caraguatatuba - o processo foi, finalmente, remetido para o 2º Tribunal Regional Federal da 3ª Região, em 06 de outubro de 2021, estando os autos no Gabinete do Relator, conclusos para julgamento, desde 27/01/2022. Nesse sentido, em 2023 a Companhia deverá elaborar um novo projeto de expansão, a fim de avançar num processo de arrendamento de área operacional, prevendo investimentos, sobretudo, na construção de um novo de berço de atracação que, de fato, é considerado a principal infraestrutura capaz de alavancar os negócios da Companhia. Em

paralelo, a Companhia deve envidar esforços para promover a disponibilidade de áreas para arrendamento simplificado (contratos de 10 anos) e para uso temporário, que também permitiriam a realização de investimentos de pequena monta, em especial na adequação de novos pátios, melhorias nas vias de acessos internos e construção de galpões de armazenagem.

Gestão Ambiental. No Índice de Desempenho Ambiental (IDA) da ANTAQ, o Porto de São Sebastião ficou classificado como o sexto melhor do Brasil com um índice de 95,96, acima de Santos (95,35), Fortaleza (88,53) e Rio de Janeiro (62,78), além dos portos mais próximos, como Angra dos Reis (73,64). A Licença de Operação do Porto foi renovada em 2020, sob n° 1580, onde apresenta 22 condicionantes que estão sendo atendidas pela CDSS. O atendimento a tais condicionantes se dá através de contratações de empresas distintas e especializadas em cada conhecimento técnico-científico, específicos para o cumprimento de cada condicionante, ou um conjunto de condicionantes, para manter os monitoramentos e eficiência ambiental do Porto de São Sebastião. A atualização do PGA (Programa de Gestão Ambiental) está em fase de aprovação pelo IBAMA e deverá conter mais ações além das existentes. Além disso, o Porto de São Sebastião foi o primeiro Porto nacional a obter a certificação ISO 14001 no ano de 2015, com a última recertificação em 2021, devendo ser novamente avaliado em 2023.

4. INFORMAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS, FINANCEIRAS E CONTÁBEIS

[INSERIR]

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Governo do Estado de São Paulo vislumbrou, na década de 20 do século passado, o imenso potencial portuário de São Sebastião, consagrado anos mais tarde quando a Petrobrás escolheu a mesma região marítima para instalar o maior terminal petroleiro da América Latina, o TEBAR Terminal Almirante Barroso, aliando-se para tal consagração dois fatores principais: as condições naturais privilegiadas de abrigo, profundidade, largura e comprimento de seu canal de acesso e a reduzida distância terrestre de ligação com os maiores centros industriais do País - Vale do Paraíba e Grande São Paulo. O Porto de São Sebastião é estratégico na logística do Estado de São Paulo e do País e a Companhia Docas de São Sebastião vem administrando o Porto, dentro de suas limitações estruturais e restrições orçamentárias, de modo a desempenhar o seu importante papel de elo da cadeia logística de sua hinterlândia, buscando sempre a eficiência por meio da adequação e ampliação de sua infraestrutura, modernização dos equipamentos, seja por parte da Companhia ou dos Operadores Portuários pré-qualificados, e uma força de trabalho com qualificação adequada. É fundamental que a

Diretoria da Companhia Docas de São Sebastião continue envidando esforços para a ampliação da capacidade operacional do Porto com a construção de mais um cais que irá viabilizar a absorção do aumento da demanda de carga resultante da conclusão do Sistema Nova Tamoios-Contornos. Dessa forma, será possível promover o crescimento do Porto e região de seu entorno, aumentando as receitas e as movimentações de carga, criando postos de trabalho diretos e indiretos, aumentando a arrecadação de impostos e, consequentemente, contribuindo no desenvolvimento do município e da região do Vale do Paraíba. Está inserido no Estado de maior representatividade econômica da federação, podendo, com a ampliação da infraestrutura de atracação, contribuir significativamente para resultados mais satisfatórios da economia e da logística do Estado de São Paulo e do País.