

Leilão. A Alfândega do Porto de Santos realizará um leilão de cargas apreendidas em operações no cais santista na próxima quinta-feira. A sessão é voltada a empresas e à população em geral.

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Codesp negocia contratação da dragagem de berços do cais

Docas busca reduzir preços. Menor oferta apresentada na licitação ficou acima do valor limite estipulado

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), estatal que administra o Porto de Santos, iniciou negociações para a contratação da empresa que será responsável pela dragagem dos berços do cais santista por seis meses. A Autoridade Portuária tem pressa para reiniciar o serviço, que está interrompido desde 10 de dezembro do ano passado.

A dragagem de berços tem como objetivo garantir a profundidade dos pontos de atracação, medida estratégica para a competitividade do complexo santista. Quanto mais fundos, maior o volume de cargas que o navio pode carregar.

Esta é a segunda tentativa de contratação da obra desde que a Dratec Engenharia anunciou que não pretendia continuar os trabalhos, em outubro passado. Tanto no primeiro como no último pregão eletrônico, realizado na quinta-feira passada, os preços apresentados pelas concorrentes ficaram acima do limite estabelecido para o pagamento do serviço, que é de R\$ 17 milhões.

A menor proposta apresentada dessa vez, da EEL Engenharia, foi de R\$ 22,7 milhões. Em seguida, a empresa aceitou diminuir o preço para R\$ 21,5 milhões. Ontem, ela apresentou sua tabela de composição de preços e detalhamento da proposta. O material será analisado pela área técnica da Docas.

Caso seja considerada viável, a proposta será encaminhada à diretoria-executiva da estatal. Isto porque será necessário alterar a dotação orçamentária para a contratação da obra. Caso contrário, uma nova licitação deverá ser aberta em breve.

Em segundo lugar na licitação, está a Dratec Engenharia, a mesma empresa que suspendeu o serviço. Inicialmente, a firma cobrou R\$ 24 milhões pela obra, mas reduziu seu preço para R\$ 21,6 milhões.

A DTA Engenharia segue em terceiro lugar na disputa, já que pediu R\$ 22,9 milhões pela dragagem de berços e não negociou seu preço. Em seguida, aparece a Metropolitana de Engenharia & Comercio Eireli, com uma proposta de R\$ 23,9 milhões.

Great Lakes Dredge & Dock do Brasil e Van Oord Operações Marítimas também participaram do pregão eletrônico,



Serviço de manutenção da profundidade dos berços de atracação do Porto de Santos foi interrompido no último dia 10 de dezembro

Negociações

17

milhões

de reais é o valor limite definido pela Codesp para essa dragagem

22,7

milhões

de reais foi o preço pedido inicialmente pela EEL para a obra

21,5

milhões

de reais foi o novo valor apresentado pela empresa

Suas propostas foram R\$ 35,8 milhões e R\$ 70,8 milhões, respectivamente e não houve negociação, por enquanto.

LICITAÇÃO DA SEP

A EEL Engenharia também é a primeira colocada na licitação aberta pela Secretaria de Portos (SEP) há seis meses. Neste caso, a concorrência é pelo serviço de dragagem de aprofundamento do Porto, tanto para o canal de navegação e as bacias

de acesso aos berços de atracação, que hoje têm 15 metros em média e terão de ficar com 15,4 a 15,7 metros, como para os locais de atracação, que deverão ter uma fundura variando de 7,6 a 15,7 metros.

A licitação promovida pela Codesp prevê uma cláusula rescisória que será aplicada caso a SEP conclua sua contratação. Mesmo assim, ela não será usada de imediato, pois após a assinatura do contrato da pas-

ta que comanda os portos brasileiros, as obras ainda devem demorar cerca de seis meses para começar. O tempo é necessário para a elaboração dos projetos básico e executivo.

Entre os usuários do Porto, o temor fica por conta da possibilidade de assoreamento dos berços, que podem diminuir sua profundidade. Nesta época do ano, em que as chuvas são constantes, a deposição de sedimentos é maior, sobretudo em

terminais localizados mais ao fundo do estuário, como no trecho do Paquetá até a Alemoa. O motivo é o deslocamento de resíduos vindos do Canal de Piaçaguera e do Rio Casqueiro, em Cubatão.

Quanto maior a profundidade, maior o peso das cargas que o navio pode receber (na prática, maior a quantidade de mercadorias a serem carregadas), diluindo o custo de sua viagem. Dessa forma, um complexo marítimo que aprofunda seus acessos aquaviários, acaba sendo mais competitivo.

A cada centímetro de profundidade perdida, deixa-se de carregar de sete a oito contêineres. Em embarcações graneleiras, a cada um centímetro reduzido, não são embarcadas 100 toneladas. A estimativa leva em conta navios dos tipos Cape Size ou Panamax.