

Contrato. A dragagem de berços do Porto de Santos foi realizada até 10 de dezembro do ano passado, quando o contrato da Dratec terminou e ela não desejou renová-lo. Desde então, não há uma manutenção regular nos pontos de atracação.

portomar@atribuna.com.br

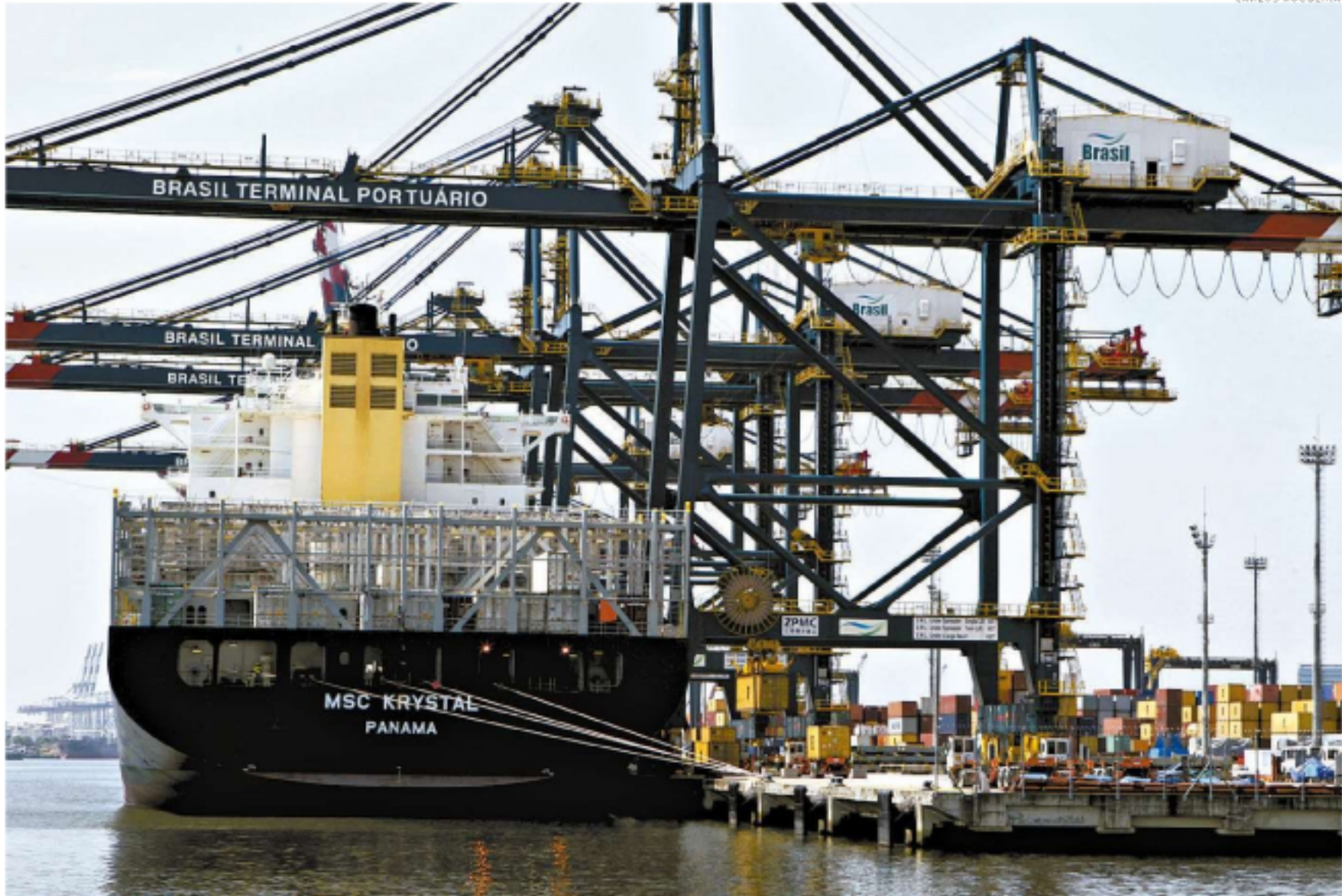
Porto & Mar

Interrupção da dragagem de berços prejudica terminais

Instalações do Porto de Santos apontam dificuldades enfrentadas devido ao assoreamento de pontos de atracação

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Pelo menos dois terminais do Porto de Santos já sentem os reflexos do assoreamento causado pela falta da dragagem de berços do Porto de Santos. O serviço foi interrompido em 10 de dezembro do ano passado e até agora não foi retomado, pois a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) não conseguiu recontratá-lo. Instalações portuárias temem que as dimensões de calado dos pontos de atracação sejam reduzidos.



Segundo a BTP, seu berço 1 (no primeiro plano) enfrenta restrições na profundidade, afetando a operação de navios contêineres no local

A Brasil Terminal Portuário (BTP), instalação especializada na operação de contêineres e localizada na Alemoa, teve seu berço 1 impactado pela falta de dragagem. Por isso, está com profundidade inferior ao homologado no canal, segundo a empresa.

Em dezembro, um navio contêineiro operou no berço 1. Após receber a carga, ele ficou com um calado de 14,3 metros e precisou deslustrar (perder água de lastro) para “subir” 10 centímetros e não correr o risco de encalhe. A partir de então, a empresa passou a não utilizar integralmente esse ponto de atracação – no total, ela

tem três. Para sua administração, essa situação reduz em até um terço sua capacidade de movimentação – que, oficialmente, é de 2,5 milhões de TEU (unidade equivalente a

um contêiner de 20 pés) por ano e, na prática, fica em 1,65 milhão de TEU/ano.

Segundo a BTP, essa restrição no berço 1 também afeta a própria logística do terminal. Atualmente, os navios acabam atracando mais nos berços 2 e 3, mas, muitas vezes, os pátios em frente a esses pontos estão lotados e as cargas são armazenadas no pátio em frente ao berço 1. Nesse cenário, o contêiner “anda” mais pela instalação, reduzindo a velocidade da operação.

O terminal calcula que o tempo médio do *truck cycle* (a viagem do caminhão entre a quadra do pátio e o navio) aumen-

ta quase 50%, de 6,32 minutos para 11,20 minutos.

NECESSIDADE

O Ecoporto Santos, que fica no Cais do Saboó, registrou perda de calado em um dos seus pontos de atracação, no Cais do Corte. Segundo a empresa, nenhuma embarcação deixou de atracar em função da nova condição, mas a dragagem de manutenção é vista como uma necessidade pelo terminal.

Já o Grupo Rodrimar optou por não operar exclusivamente contêineres em sua instalação no Cais do Saboó, o que diminuiu as restrições nas atracações e dificuldades com cala-

dos de berços no local. No entanto, há limites para operações de granéis em Outeirinhos, onde a empresa opera outro terminal.

“Em um passado recente, tivemos, sim, dificuldades e deixamos de participar de algumas possibilidades comerciais no segmento de contêineres, devido às limitações de calado e dragagem. E nas operações de carga a granel e de celulose, ainda encontramos alguma restrição no cais público na área de Outeirinhos, que atualmente está passando por períodos de interrupções devido às obras de reforço de cais – o que também abalou o calado daquela região, impactando substancialmente os operadores”, destacou o diretor de Logística e Supply Chain da Rodrimar, Willy Maxwell.

Já os terminais administrados pela Santos Brasil ainda não sofrem impactos com a interrupção da dragagem. As operações do Terminal de Contêineres (Tecon) e do Terminal de Exportação de Veículos (TEV), instalados na Margem Esquerda, em Guarujá, seguem normalmente, sem perda de calado.

Arrendatária de um terminal de açúcar em Outeirinhos, a Copersucar informou, por meio de nota, que “aguarda com expectativa a retomada dos serviços de dragagem de manutenção, pois a ampliação do calado permitirá a atracação de navios maiores e dará mais produtividade às operações de todo o porto”.

RISCO

De acordo com a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), o assoreamento pode ser mais intenso em terminais localizados mais ao fundo do estuário, como no trecho entre o Paquetá e a Alemoa – região onde fica o Saboó. O motivo é a deposição de resíduos vindos do Canal de Piaçaguera e do Rio Casqueiro, em Cubatão.

A cada centímetro de redução de calado de um navio contêineiro, deixa-se de carregar de sete a oito contêineres. Em embarcações graneleiras, a cada centímetro reduzido no calado, não são embarcadas 100 toneladas. A estimativa leva em conta navios dos tipos Cape Size ou Panamax.

Licitação de serviço pode enfrentar recursos

■ A Dratec Engenharia, que interrompeu os trabalhos de dragagem dos berços do Porto de Santos em dezembro do ano passado, foi habilitada para continuar o serviço, agora com um novo contrato. No entanto, três empresas que concorreram na licitação já manifestaram interesse em entrar com recursos, contestando a decisão.

Inicialmente, a Dratec apresentou a quarta melhor proposta de preço à Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), no valor de R\$ 24 milhões. A primeira colocada no certame foi a EEL Infraestruturas, que cobrou R\$ 22,7 milhões pelo serviço.

No entanto, a Companhia Docas reservou apenas R\$ 17 milhões do seu orçamento para a atividade. Com isso, foram iniciadas as negociações com as concorrentes.

Novamente, a EEL Infraestruturas chegou mais perto do valor previsto pela estatal que administra o Porto de Santos. A firma propôs R\$ 21,5 milhões pelo serviço. Contudo, foi inabilitada pela comissão de licitação.

A Dratec, então, reduziu sua proposta de preço para R\$ 20,9 milhões. Com isso, a firma foi habilitada por técnicos da Autoridade Portuária na última terça-feira. Como o preço ainda é superior ao estimado pela Docas, a contratação precisa ser autorizada pela diretoria-executiva da estatal.

RECURSOS

A dragagem de berços está sendo licitada no formato de pregão eletrônico. Nele, a etapa de recursos só é iniciada após a fase de habilitação. Logo após este procedimento, três concor-

Docas

A Codesp foi questionada sobre as restrições operacionais dos berços e as informações dos terminais, mas, até o fechamento desta edição, não fez comentários.

rentes manifestaram interesse na medida administrativa.

A Metropolitana quer atestar a documentação de habilitação, verificando se existe termo de constituição de consórcio devidamente formalizado. Isto porque a proposta comercial da Dratec prevê a formação de um consórcio e indica repartição de obrigações, que somente serão admitidas se a empresa mencionada também comprovar a sua habilitação.

A DTA Engenharia faz o mesmo questionamento. “A parceria indica a subcontratação de parte significativa do escopo do contrato, o que não é permitido”, afirma a empresa.

Já a EEL Infraestruturas pretende questionar as etapas do pregão eletrônico. De acordo com a sócia-proprietária da empresa, Cláudia Carvalho, houve uma inversão de fases no processo. “No formato pregão eletrônico, primeiro é acertado o preço e depois a documentação de habilitação e técnica. Eu teria que ser escutada para baixar meu preço, antes da análise técnica. Esta é a minha visão”, destacou a executiva.

A Dratec Engenharia tem até amanhã para apresentar seus apontamentos aos recursos. O prazo para a decisão da Companhia Docas vai até o próximo dia 9.