

Antaq. Por 20 votos a favor, um contra e nenhuma abstenção, a Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado aprovou, após sabatina realizada ontem, a indicação de Mário Povia para novo mandato na diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

EEL aguarda definição da Secretaria de Portos

Empresa espera escolha de secretário para acertar início dos trabalhos no cais santista

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A EEL Infraestruturas aguarda a nomeação de um responsável pela Secretaria de Portos (SEP) do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, para a assinatura da ordem de serviço da dragagem do Porto de Santos. Para a empresa, o impasse que envolve a obra no cais santista poderia ser evitado já que o prazo para a execução dos trabalhos está sendo contado desde o dia 14 de abril, quando o contrato foi firmado com a extinta pasta.

Há 11 meses, a SEP abriu as propostas das empresas interessadas em dragar o Porto de Santos. Após judicializações, o processo só foi concluído em abril, o que atrasou os planos da União de garantir a execução dos trabalhos por três anos.

A nova dragagem prevê o aumento da profundidade do canal de navegação e das bacias de acesso aos berços de atracação do Porto, dos atuais 15 metros, em média, para 15,4 e 15,7 metros. Já os locais de atracação terão uma fundura variando de 7,6 a 15,7 metros.

“Ainda não tivemos a ordem de serviço e eu acredito que isso aconteceu por conta das mudanças no Governo. Acho que, quando tiver essa questão definida, vão nos chamar para assinar”, afirmou a sócia-proprietária da EEL, Cláudia de Carvalho Alves.

Segundo a executiva, se já houvesse a ordem de serviço, parte do atual imbróglio da dragagem do Porto de Santos – que foi parcialmente interrompida em fevereiro, levando à redução da profundidade do canal em alguns pontos – pode-



Dragagem nos trechos 2, 3 e 4 do canal do Porto - da Alemoa à Ponta da Praia - está interrompida

ria ter sido evitado. Isto porque, como o contrato também prevê a manutenção das profundidades, a EEL já poderia iniciar esta etapa do serviço, enquanto os estudos da obra fossem executados.

“No meu entendimento, o contrato já me permitiria entrar imediatamente no Porto. Eu poderia fazer a manutenção com uma draga pequena, enquanto fazia os projetos básicos e executivo”, destacou a sócia-proprietária da EEL.

Além disso, Cláudia garante que o preço cobrado seria menor. Para retomar a dragagem nos trechos 2, 3 e 4 do canal (da Ponta da Praia até a Alemoa), a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) assinou um aditivo ao contrato com a Van Oord Operações Maríti-

mas (que realiza a manutenção da profundidade no trecho 1, da Ponta da Praia até a barra). Com a mudança, a empresa passou a cobrar R\$ 24,1 milhões para dragar 940 mil metros cúbicos de sedimentos – R\$ 25,71 por metro cúbico retirado do canal do estuário.

Mas, segundo a sócia-proprietária da EEL, o contrato firmado com a SEP prevê a cobrança de R\$ 15,61 por metro cúbico dragado. Com isso, a economia aos cofres públicos seria de cerca de R\$ 10 milhões.

“Em 20 dias, teríamos uma draga já operando no canal e não teria sido necessário todo esse processo. A manutenção também está no meu contrato. Eu poderia fazer”, destacou a executiva. Com esta possibilidade, a manutenção das profundi-

dades dos trechos 2, 3 e 4 já poderia ter sido retomada.

A Codesp prevê retomar a dragagem, agora a cargo da Van Oord, nas próximas semanas. O prazo é necessário para o deslocamento de uma draga até o Porto.

PROJETOS

Como previsto no edital de licitação do serviço, a partir da ordem de serviço, a EEL terá cinco meses para realizar os projetos básico (detalhes técnicos do serviço) e executivo (mais detalhado que o básico, apresentando como o serviço será realizado) da dragagem. Mas, mesmo antes do aval para o início dos trabalhos, a empresa já iniciou levantamentos que serão utilizados nos projetos.