

Navegação. A agência de crédito Moody's anunciou ontem a redução da nota da companhia de navegação japonesa Mitsui OSK Lines (MOL) para BA1. E está revendo a classificação da também japonesa Nippon Yusen.

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Docas publicará nova versão do edital da dragagem até 2ª

Texto sofreu alterações após ter trechos questionados por uma das participantes do processo licitatório

DA REDAÇÃO

A nova versão do edital da licitação para a contratação da nova dragagem do canal de navegação do Porto de Santos, por um ano, será publicado até a próxima segunda-feira. A informação é do diretor de Engenharia da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Antonio de Pádua Andrade. O assunto foi debatido ontem pelo Conselho de Administração (Consad) da estatal.

Esta é a segunda tentativa para contratar a dragagem do cais santista em menos de um mês. Isto porque, no último dia 27, quando seriam abertas as propostas de preços das empresas interessadas em realizar o serviço, a Docas suspendeu a licitação. Isto aconteceu após uma concorrente entrar com recurso administrativo pedindo o cancelamento do certame.

De acordo com a Autoridade Portuária, a empresa apresentou alguns questionamentos - não revelados -, sobre o edital. Em seguida, o material foi refeito pela Superintendência Jurídica e, agora, seguirá para a publicação.

A estatal trabalhava com a possibilidade de concluir o processo licitatório até outubro, quando será encerrado o contrato vigente com a Van Oord Operações Marítimas, atual responsável pela dragagem dos quatro trechos do canal de navegação. Mas, diante desta suspensão, corre-se o risco do processo licitatório não ser concluído em tempo.



Na Baía de Santos, draga da Van Oord Operações Marítimas: empresa é a atual responsável pela dragagem do canal do complexo portuário

A expectativa da Docas é investir cerca de R\$ 116 milhões no serviço, essencial para garantir a profundidade e a competitividade do cais santista.

Para assegurar a habilitação, as empresas concorrentes deveriam apresentar capacidade compatível para a realização do serviço através da utilização de uma draga tipo Hopper, de

Investimento

116**milhões**

é quanto a Codesp pretende investir na nova dragagem

sucção e autotransportadora, com produtividade de retirada de 20 mil metros cúbicos de sedimentos ao dia. O contrato prevê a extração de até 4,3 milhões de metros cúbicos de lama do fundo do canal.

A contratação será feita através de um pregão eletrônico, que inverte a ordem de análise dos documentos das concor-

rentes. Primeiro se conhece o valor ofertado. Em seguida, a comissão de licitação verifica se a empresa que ficou em primeiro lugar tem condições econômica, financeira e jurídica, além de regularidade fiscal. Para a Docas, essa inversão garante maior rapidez e eficiência ao processo.

A intenção da Codesp é con-

tratar o serviço por um ano. Mas o contrato com a empresa vencedora da licitação terá uma cláusula rescisória, a ser acionada caso o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil assine a ordem de serviço para o início dos trabalhos da EEL Engenharia.

A firma venceu a licitação promovida pela extinta Secretaria de Portos (SEP), no ano passado, por R\$ 369 milhões. Entretanto, não foi assinada a ordem de serviço e os projetos básico e executivo, que devem ser feitos em cinco meses, ainda não foram iniciados.

SERVIÇO

Hoje, a dragagem de todo o canal de navegação do Porto é realizada pela Van Oord, após um aditivo contratual feito há dois meses. No entanto, a empresa só poderá continuar realizando o serviço até outubro, quando vence o contrato.

A firma passou a ser responsável pela dragagem do canal, da Barra de Santos até a Alemoa. Mas para isso, ao invés de serem retirados 1,5 milhão de metros cúbicos de sedimentos apenas no Trecho 1 do canal (originalmente, a empresa foi contratada para dragar apenas essa área, que vai da barra até a Ponta da Praia), serão dragados 940 mil metros cúbicos de sedimentos nos quatro trechos da via.

Isto aconteceu após a interrupção da obra por quatro meses, na região entre a Torre Grande e a Alemoa. Por conta dessa paralisação, a Capitania restringiu as condições de navegação, reduzindo o calado operacional (profundidade que pode ser atingida pelo navio durante a navegação ou quando atracado). A limitação atingiu o canal de navegação, as bacias de evolução (na Alemoa, em frente à Brasil Terminal Portuário) e três berços de atracação (no Macuco e na Ponta da Praia), causando prejuízos às instalações localizadas nessas regiões.