

# Operação Tritão investiga contratos de dragagem

Aditamentos já haviam sido questionados por conselheira fiscal da Companhia Docas

FERNANDA BALBINO  
DA REDAÇÃO

Aditamentos em contratos para a execução da dragagem do canal de navegação do Porto de Santos, firmados entre a Van Oord Operações Marítimas e a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), estão entre os documentos sob análise da Polícia Federal (PF), no âmbito da Operação Nereu. Essas investigações deram origem à Operação Tritão, na qual sete pessoas foram presas, entre elas, diretores e outros executivos da Autoridade Portuária, acusados de participar de um suposto esquema de corrupção, o Codespgate.

De acordo com o inquérito, aditamentos de contratos celebrados entre a Codesp e a Van Oord passaram a ser analisados pela PF após o alerta da representante do Tesouro Nacional no Conselho Fiscal (Confis) da Autoridade Portuária, Fabiana Vieira de Lima. Em outubro de 2016, a executiva encaminhou um ofício à Controladoria Geral da União (CGU) em que apontou contratações que deveriam ser auditadas. Entre eles, a da empresa de dragagem.

São dois contratos a serem auditados. Um deles foi firmado em 10 de abril de 2015. E previa a realização da manutenção das profundidades do trecho 1 do Porto de Santos. Os trabalhos deveriam ser concentrados no canal de navegação, que vai da entrada da Barra de Santos (área de fundeio dos navios, em frente à Baía de Santos) até a região na direção do Entrepósito de Pesca.

O valor inicial deste contrato era de R\$ 19,8 milhões e ele era válido por seis meses. Por conta disso, em 6 de outubro do mesmo ano, a Autoridade Portuária e a Van Oord assinaram um termo aditivo. Neste caso, não houve reajuste de preço. Então, a empresa continuou realizando a dragagem do trecho 1 do cais santista por mais seis meses, recebendo R\$ 19,8 milhões.

Já em 8 abril de 2016, a Docas e a empresa de dragagem assinaram um segundo aditivo ao contrato. Neste caso, o valor total foi alterado para R\$ 24,3 milhões sem que fosse alterado o plano de execução do serviço e a vigência.

Dois meses depois, foi realizado um terceiro aditamento. Nele, foram alterados os locais que passariam por obras de dragagem. Além do trecho 1, todo o restante do canal de navegação do cais santista, da área em frente ao Entrepósito de Pesca até a região na direção da Alemoa, passaram a ser dragados pela empresa.

Apesar da extensão da área na qual seriam removidos os sedimentos, houve uma redução do volume a ser dragado, de 1,5 milhão de metros cúbicos para 940 mil metros cúbicos. Por conta disso, o valor do contrato passou para R\$ 24,1 milhões.



Van Oord Operações Marítimas foi contratada pela Codesp para fazer a dragagem da entrada do canal

## JUSTIFICATIVA

À época, uma redução do calado operacional do Porto de Santos forçou a ampliação do contrato de dragagem firmado com a Van Oord. A manobra chegou a ser aprovada pelo Conselho de Administração (Consad) da estatal.

A restrição, imposta pela Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP, a Autoridade Marítima, responsável pela segurança da navegação no complexo marítimo) após a confirmação do assoreamento (deposição de sedimentos) na via de navegação, havia atingido o trecho do canal que vai da Torre Gran-

de (Outeirinhos) até a Alemoa, 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.

## OUTRO LADO

Procurada, a Companhia Docas do Estado de São Paulo, por meio de sua assessoria de imprensa, não respondeu aos questionamentos da reportagem até o fechamento desta edição. O mesmo aconteceu com a Van Oord Operações Marítimas.



Trecho 1 do canal vai da Barra de Santos até a região do Ferry Boat

## Obras em áreas do canal serão auditadas

Há ainda um segundo contrato firmado entre a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e a Van Oord Operações Marítimas que deverá ser auditado. Ele foi celebrado em 12 de agosto de 2014 e tinha como objeto a dragagem de pontos assoreados (com redução de profundidade) nos trechos 2, 3 e 4 do canal de navegação, entre o Entrepósito de Pesca e a Alemoa.

Para a execução desta obra por um período de seis meses, a empresa de dragagem recebeu R\$ 15,9 milhões. No entanto, pouco mais de dois meses após a assinatura deste contrato, foi firmado um primeiro aditamento. Nele, o valor do contrato foi acréscimo em R\$ 3,8 milhões.

O montante corresponde 23,99% do total do serviço. A decisão foi tomada pela diretoria-executiva da Autoridade Portuária em sua 1674ª reunião ordinária, realizada em 17 de outubro de 2014.

O segundo aditamento foi

realizado em 13 de fevereiro de 2015. Neste caso, a Van Oord Operações Marítimas continuou recebendo R\$ 19,7 milhões para a execução da dragagem do Porto de Santos, em seus trechos 2, 3 e 4, mas o prazo foi ampliado por mais seis meses. A medida foi repetida mais uma vez. Assim, foi realizado um novo aditivo, em 11 de agosto de 2015, que ampliou o período dos trabalhos por mais seis meses pelo mesmo valor.

Isto aconteceu pouco depois da hoje extinta Secretaria de Portos (SEP) realizar a licitação para a contratação do serviço. Porém, a obra só foi iniciada quase três anos mais tarde pelo consórcio formado pelas empresas Van Oord Operações Marítimas e Boskalis do Brasil.

As empresas cobraram R\$ 373,9 milhões pela dragagem do Porto de Santos, quase R\$ 5 milhões a mais do que a primeira colocada, a EEL Infraestruturas.