

PORTO & MAR

Resultado da licitação da dragagem é questionado

DA REDAÇÃO

A Van Oord Operações Marítimas, que disputou a licitação do novo contrato da dragagem do Porto de Santos, entrou com recurso administrativo questionando o resultado do certame. A DTA Engenharia, que apresentou a melhor proposta para a manutenção das profundidades do cais santista, deve responder hoje aos apontamentos.

A DTA cobrou R\$ 274,7 milhões para a realização da dragagem do Porto. A empresa foi habilitada e teve seus equipamentos inspecionados pela Autoridade Portuária. Para o presidente da empresa, João Acácio Gomes de Oliveira Neto, a expectativa é de que o contrato do serviço seja assinado até o próximo dia 20.

“O recurso apresentado é totalmente infundado. Tem efeito procrastinatório, infelizmente”, afirmou o executivo da DTA.

Segundo João Acácio, o recurso foi apresentado um pouco antes do prazo final. Já a resposta a esses apontamentos deve ser enviada à Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) hoje. O material será avaliado pelo pregoeiro da Autoridade Portuária.

Enquanto isso, o canal do Porto é atingido pelo natural assoreamento (deposição de sedimentos), já que a dragagem não é realizada desde abril. Como resultado, cinco berços voltados às operações de líquidos na região da Alemoa e na Ilha Barnabé chegaram a ter o calado (limite da profundidade que o navio pode atingir sem afetar sua segurança) reduzido e os prejuízos aos usuários foram estimados em R\$ 14,7 milhões.

PREOCUPAÇÃO

“Há sempre uma preocupação quanto à redução de escalas. E pelas informações obtidas sobre as crescentes movimentações no Arco Norte e portos do Sul e do Sudeste, com essas limitações, os portos concorrentes nem precisam se esforçar para aumentar o seu volume de carga”,

José Roque
diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar)

Após uma revisão das restrições impostas, três berços permanecem prejudicados. Segundo a Docas, a redução é determinada pelos pontos mais rasos ao longo do berço. Para embarcações com menor comprimento, a ideia é que ela se posicione entre os cabeços (estrutura de amarração) que apontam cotas maiores de profundidade, otimizando sua ocupação.

Para o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, essa flexibilização é insuficiente e não atende aos anseios da comunidade portuária. “Essa nova versão em nada irá resolver o problema já que esses navios não possuem menos de 150 metros. Isso se compara aos navios SD 14 na década de 1970 e 1980”, disse.

O executivo defende a rápida correção dos pontos de assoreamento através de um contrato emergencial de dragagem. No entanto, a medida já foi descartada pela Autoridade Portuária.