

## **Codesp negocia contrato para dragagem de berços**

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) iniciou negociações com as participantes da licitação que vai selecionar a firma responsável pela dragagem de berços do Porto de Santos. Duas empresas seguem na disputa, mas ambas apresentaram propostas acima do limite estabelecido pela estatal que administra o cais santista.

Atualmente, a dragagem de berços é realizada pela Dratec Engenharia, contratada em 21 de outubro do ano passado. Desde então, foram feitos três aditamentos contratuais e a firma continuou realizando o serviço. O mais recente foi firmado no último dia 20 e permite a continuidade da obra por mais 45 dias.

Com isso, a Dratec é responsável pela dragagem dos berços até o próximo dia 4. Após esta data, ela não vai mais continuar os trabalhos por sua opção. Por isso, a Docas realizou uma nova licitação, no último dia 23.

Três empresas enviaram suas propostas, mas todas foram consideradas muito altas. Isto porque a Autoridade Portuária estimou o custo da obra em cerca de R\$ 17 milhões.

Apesar de ter desistido de dragar os berços de atracação do Porto, a Dratec se juntou à EEL Engenharia Ltda. e formou um consórcio para concorrer no certame. As firmas apresentaram a menor proposta para a obra, de R\$ 21,6 milhões.

No entanto, o consórcio foi desclassificado porque, segundo a Docas, a proposta apresentada não atendeu às exigências do termo de referência. A concorrente pretende recorrer administrativamente.

A EEL Engenharia é a empresa vencedora da licitação promovida pela Secretaria de Portos (SEP) para a dragagem de no canal de navegação, das bacias de acesso aos berços e dos locais de atracação do cais santista. A expectativa é de que o contrato seja assinado até o mês que vem.

Já a segunda menor proposta de preço para a dragagem de berços foi encaminhada pelo consórcio formado pelas empresas Great Lakes Dredge e Dock do Brasil Ltda., no valor de R\$ 30 milhões. Com a desclassificação da primeira colocada, a Docas iniciou as negociações com esta concorrente.

Houve uma redução de R\$ 500 mil e o consórcio encaminhou uma nova proposta, de R\$ 29,5 milhões. O lance está em análise pela área técnica da Codesp e, segundo a assessoria de imprensa da estatal, não há prazo para um parecer.

A terceira proposta também deverá ser negociada. Ela foi encaminhada pela Van Oord Operações Marítimas, que hoje é responsável pela dragagem do canal de navegação do Porto de Santos. A firma, que mantém dois contratos com a Docas, cobrou R\$ 70,8 milhões pela manutenção das profundidades dos berços do cais santista.

A Dratec Engenharia é a responsável pela manutenção das profundidades dos berços até o próximo dia 4

## Obra

A dragagem de berços tem como objetivo garantir o calado operacional dos pontos de atracação. Esta definição é estratégica para a competitividade do complexo santista.

O calado é a altura da parte do casco do navio que permanece submersa. Quando uma embarcação atraca em um determinado berço, sua quilha (ponto mais inferior) tem de ficar com um espaço de folga – uma margem de segurança – até o leito. Ao descontar essa folga da profundidade local, tem-se quanto do casco do navio pode ficar submerso, ou seja, seu calado operacional máximo.

Quanto maior o calado, maior o peso das cargas que o navio pode receber (na prática, maior a quantidade de mercadorias a serem carregadas), diluindo o custo de sua viagem. Dessa forma, um complexo marítimo que amplia o calado de seus acessos aquaviários, acaba sendo mais competitivo.

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

Fonte: A Tribuna