

Interrupção da dragagem de berços prejudica terminais

Instalações do Porto de Santos apontam dificuldades enfrentadas devido ao assoreamento de pontos de atracação

01/03/2016 - 13:25 - Atualizado em 01/03/2016 - 13:25

Pelo menos dois terminais do Porto de Santos já sentem os reflexos do assoreamento causado pela falta da dragagem de berços do Porto de Santos. O serviço foi interrompido em 10 de dezembro do ano passado e até agora não foi retomado, pois a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) não conseguiu recontratá-lo. Instalações portuárias temem que as dimensões de calado dos pontos de atracação sejam reduzidos.

A dragagem de berços visa manter as profundidades dos locais onde os navios atracam nos terminais. Dessa forma, as embarcações podem aproveitar todo o seu calado operacional, que é a profundidade máxima que podem atingir (o quanto seu casco pode ficar submerso). Quando os berços estão assoreados (com sedimentos), ficam mais rasos e os cargueiros não podem “afundar” tanto. Assim, não podem receber tanto peso (ou seja, carga) quanto estão capacitados para carregar.

O serviço era realizado pela Dratec Engenharia desde 21 de outubro de 2014. No entanto, a empresa se recusou a continuá-lo e informou à Docas. Desde então, já foram duas tentativas de contratação dos trabalhos. Uma está em andamento.

A Brasil Terminal Portuário (BTP), instalação especializada na operação de contêineres e localizada na Alemoa, teve seu berço 1 impactado pela falta de dragagem. Por isso, está com profundidade inferior ao homologado no canal, segundo a empresa.

Em dezembro, um navio contêineiro operou no berço 1. Após receber a carga, ele ficou com um calado de 14,3 metros e precisou deslastrar (perder água de lastro) para “subir” 10 centímetros e não correr o risco de encalhe. A partir de então, a empresa passou a não utilizar integralmente esse ponto de atracação – no total, ela tem três. Para sua administração, essa situação reduz em até um terço sua capacidade de movimentação – que, oficialmente, é de 2,5 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) por ano e, na prática, fica em 1,65 milhão de TEU/ano.

Segundo a BTP, essa restrição no berço 1 também afeta a própria logística do terminal. Atualmente, os navios acabam atracando mais nos berços 2 e 3, mas, muitas vezes, os pátios em frente a esses pontos estão lotados e as cargas são armazenadas no pátio em frente ao berço 1. Nesse cenário, o contêiner “anda” mais pela instalação, reduzindo a velocidade da operação.

O terminal calcula que o tempo médio do *truck cycle* (a viagem do caminhão entre a quadra do pátio e o navio) aumenta quase 50%, de 6,32 minutos para 11,20 minutos.



Segundo a BTP, seu berço 1 enfrenta restrições na profundidade, afetando a operação de navios no local

Necessidade

O Ecoporto Santos, que fica no Cais do Saboó, registrou perda de calado em um dos seus pontos de atracação, no Cais do Corte. Segundo a empresa, nenhuma embarcação deixou de atracar em função da nova condição, mas a dragagem de manutenção é vista como uma necessidade pelo terminal.

Já o Grupo Rodrimar optou por não operar exclusivamente contêineres em sua instalação no Cais do Saboó, o que diminuiu as restrições nas atracações e dificuldades com calados de berços no local. No entanto, há limites para operações de granéis em Outeirinhos, onde a empresa opera outro terminal.

“Em um passado recente, tivemos, sim, dificuldades e deixamos de participar de algumas possibilidades comerciais no

segmento de contêineres, devido às limitações de calado e dragagem. E nas operações de carga a granel e de celulose, ainda

encontramos alguma restrição no cais público na área de Outeirinhos, que atualmente está passando por períodos de interrupções devido às obras de reforço de cais – o que também abalou o calado daquela região, impactando substancialmente os operadores”, destacou o diretor de Logística e Supply Chain da Rodrimar, Willy Maxwell.

Já os terminais administrados pela Santos Brasil ainda não sofrem impactos com a interrupção da dragagem. As operações do Terminal de Contêineres (Tecon) e do Terminal de Exportação de Veículos (TEV), instalados na Margem Esquerda, em Guarujá, seguem normalmente, sem perda de calado.

Arrendatária de um terminal de açúcar em Outeirinhos, a Copersucar informou, por meio de nota, que “aguarda com expectativa a retomada dos serviços de dragagem de manutenção, pois a ampliação do calado permitirá a atração de navios maiores e dará mais produtividade às operações de todo o porto”.

Risco

De acordo com a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), o assoreamento pode ser mais intenso em terminais localizados mais ao fundo do estuário, como no trecho entre o Paquetá e a Alemoa – região onde fica o Saboó. O motivo é a deposição de resíduos vindos do Canal de Piaçaguera e do Rio Casqueiro, em Cubatão.

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

Licitação

A Dratec Engenharia, que interrompeu os trabalhos de dragagem dos berços do Porto de Santos em dezembro do ano passado, foi habilitada para continuar o serviço, agora com um novo contrato. No entanto, três empresas que concorreram na licitação já manifestaram interesse em entrar com recursos, contestando a decisão.

Inicialmente, a Dratec apresentou a quarta melhor proposta de preço à Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), no valor de R\$ 24 milhões. A primeira colocada no certame foi a EEL Infraestruturas, que cobrou R\$ 22,7 milhões pelo serviço.

No entanto, a Companhia Docas reservou apenas R\$ 17 milhões do seu orçamento para a atividade. Com isso, foram iniciadas as negociações com as concorrentes.

Novamente, a EEL Infraestruturas chegou mais perto do valor previsto pela estatal que administra o Porto de Santos. A firma propôs R\$ 21,5 milhões pelo serviço. Contudo, foi inabilitada pela comissão de licitação.

A Dratec, então, reduziu sua proposta de preço para R\$ 20,9 milhões. Com isso, a firma foi habilitada por técnicos da Autoridade Portuária na última terça-feira. Como o preço ainda é superior ao estimado pela Docas, a contratação precisa ser autorizada pela diretoria-executiva da estatal.</CW>

Recursos

A dragagem de berços está sendo licitada no formato de pregão eletrônico. Nele, a etapa de recursos só é iniciada após a fase de habilitação. Logo após este procedimento, três concorrentes manifestaram interesse na medida administrativa.

A Metropolitana quer atestar a documentação de habilitação, verificando se existe termo de constituição de consórcio devidamente formalizado. Isto porque a proposta comercial da Dratec prevê a formação de um consórcio e indica repartição de obrigações, que somente serão admitidas se a empresa mencionada também comprovar a sua habilitação.

A DTA Engenharia faz o mesmo questionamento. “A parceria indica a subcontratação de parte significativa do escopo do contrato, o que não é permitido”, afirma a empresa.

Já a EEL Infraestruturas pretende questionar as etapas do pregão eletrônico. De acordo com a sócia-proprietária da empresa, Cláudia Carvalho, houve uma inversão de fases no processo. “No formato pregão eletrônico, primeiro é acertado o preço e depois a documentação de habilitação e técnica. Eu teria que ser escutada para baixar meu preço, antes da análise técnica. Esta é a minha visão”, destacou a executiva.

A Dratec Engenharia tem até amanhã para apresentar seus apontamentos aos recursos. O prazo para a decisão da Companhia Docas vai até o próximo dia 9.