

Economia.

Aeroportômetro

6 8 9

dias para a conclusão da obra

EDITORA:
JOYCE MERIGUETTI
jmeriguetti@redgazeta.com.br
Tel.: 3321.8327

PORTO DE VITÓRIA

DRAGAGEM VAI CUSTAR

R\$ 37 MILHÕES A MAIS

Valor corresponde a atualização de contrato e aditivo para a obra

LUÍSA TORRE
ltorre@redgazeta.com.br

Após um ano de paralisação e uma obra que se arrasta desde 2012, a dragagem e derrocagem do Porto de Vitória, que prometem aumentar o calado e permitir a entrada de navios maiores na baía da Capital, ganhou uma nova data de conclusão: 3 de outubro de 2016. Essa é a promessa do ministro da Secretaria Especial de Portos (SEP), Helder Barbalho. O projeto, no entanto, terá um acréscimo de 44% no valor inicial total: passará de R\$ 85,6 milhões para R\$ 123,28 milhões, ou seja, R\$ 37,68 milhões a mais.

O novo valor corresponde à atualização do contrato de R\$ 85,6 milhões para R\$ 109 milhões e aditivo de R\$ 15 milhões para o final das obras. Para a etapa final, será usada uma draga de 52,5m de comprimento e 15,25m de largura e 2 batelões, que virão da Nova Zelândia para o Estado em um navio.

O ministro vem a Vitória na segunda-feira para assinar, com o governo do Estado, o acordo para retomada das obras. Segundo ele, os entraves para a conclusão do projeto estão superados e os números mos-



Dragagem aumentará o calado do porto para 14 metros de profundidade

tram que o Porto de Vitória tem viabilidade.

“A decisão política está tomada, o ambiente administrativo está assegurado, os entraves que impediam estão destravados”, disse ele, em entrevista ao jornal A GAZETA.

O ministro, no entanto, não deu prazo para a che-

gada do equipamento e início das obras. “Nós assinamos o contrato na segunda-feira e a partir daí se inicia imediatamente o processo de mobilização da draga que vai fazer os serviços complementares para a conclusão das obras contratadas”, disse Barbalho.

Segundo ele, o contrato,

que terminaria em 3 de dezembro, está sendo prorrogado até o dia 3 de outubro de 2016. “Esta é uma obra estratégica, pois estamos falando de elevar o calado do porto, que está hoje com 11,4 metros, para 14 metros de profundidade. Os navios que hoje estão entrando são de 10,7 metros, vão passar

para navios de 12,5 metros. Isto vai permitir o aumento da capacidade de movimentação do Porto de Vitória em até 40%. Isso representa mais carga, mais negócios, e um aquecimento e competitividade do Porto de Vitória absolutamente sensacional”, afirma o ministro.

Barbalho afirmou que em virtude do destaque do Estado na movimentação portuária nacional, este é um investimento extremamente importante. De acordo com dados da SEP, entre janeiro e setembro deste ano, a movimentação de cargas nos portos brasileiros aumentou 3%. Em Vitória, a expansão foi de 8%.

“O Porto de Vitória teve um salto de 120% no referente a setembro do ano anterior, em relação à movimentação de carga. Em setembro de 2014, foram movimentadas 35,5 mil toneladas contra 78 mil toneladas no ano de 2015. Então, tenho absoluta consciência de que esse investimento vem para reforçar a competitividade do Porto de Vitória. Desejamos que Vitória seja cada vez mais protagonista, cada vez mais estratégico dentro da oferta portuária do Brasil”.

HISTÓRICO

1998

▼ Em dezembro de 1998, a Codesa e a Enterpa Engenharia assinaram contrato para a dragagem da Baía de Vitória.

2000 e 2001

▼ A obra foi considerada irregular pelo TCU. Em 2001, a Codesa assinou a repactuação do contrato.

2002 e 2004

▼ Foi liberada verba para a conclusão da dragagem e ampliação da retroárea. Em 2004, foi detectada uma rocha, que ficou exposta durante a retirada de material do fundo do mar e atingiu a draga que fazia o serviço.

2006 e 2007

▼ A dragagem foi concluída em 2006, mas, ao ser feita a batimetria (medição da profundidade), 12 pontos não haviam atingido a profundidade de 12,5m.

2009 e 2010

▼ Um projeto para uma nova dragagem foi licitado, mas as obras foram interrompidas pelo TCU por sobrepreço.

2012

▼ O projeto foi retomado dentro do PAC 2, visando ampliar para 14,5 metros a profundidade do porto.

2013 e 2014

▼ A primeira promessa foi de conclusão das obras em dezembro de 2013. Depois, foi para fim de 2015.

Superporto vai ser discutido com Estado

▄ Muito se falou este ano sobre o projeto do porto público de águas profundas, o chamado superporto, principalmente depois que, em janeiro, o diretor-presidente da Codesa, Clóvis Lascosque, afirmou

que a SEP deu carta branca para buscar empresas interessadas em investir no empreendimento, em Ponta da Fruta, Vila Velha.

O ministro Helder Barbalho, no entanto, não confirmou o andamento do proje-

to. Barbalho afirmou que novos projetos são discutidos, mas que neste momento há outras prioridades.

“O fundamental para nós é consolidarmos a operação dos atuais portos, garantir os investimentos

que estão previstos, tanto investimentos do orçamento geral da União como também investimentos privados. Vou ter uma reunião com o governador para pensar futuros projetos na segunda-feira”, disse.

OPERAÇÃO

“O fundamental para nós é consolidarmos a operação dos atuais portos, garantir os investimentos”

HELDER BARBALHO
MINISTRO