

EDSON CHAGAS

POR DENTRO

A NOVELA

- ▼ **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 do porto. 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.
- ▼ **2005**  
A promessa era de que as obras de explosão de rochas e dragagem seriam feitas entre 90 e 120 dias.
- ▼ **2006 e 2007**  
Apesar da dragagem ter sido concluída em 2006, ao ser feita a batimetria (medição da profundidade) constatou-se 12 pontos de restrição, onde a profundidade de 12,5m não foi atingida.
- ▼ **2009 e 2010**  
Um projeto para uma nova dragagem foi licitado. Mas as obras foram interrompidas pelo TCU por sobrepreço.

- ▼ **2012**  
O projeto para dragagem foi retomado dentro do PAC 2, visando ampliar para 14,5 metros a profundidade do porto e do canal de acesso.
- ▼ **2013**  
Promessa de que as obras de dragagem seriam concluídas em dezembro.
- ▼ **2014**  
Uma nova promessa de conclusão: final de 2015.
- ▼ **2015**  
Obras ficaram paradas praticamente durante todo o ano e a promessa era de que fossem concluídas até o 1º semestre de 2016.
- ▼ **2016**  
Nova previsão é de que a dragagem seja reiniciada dentro de uma semana e concluída até final de outubro deste ano.

AS OBRAS

▼ **Dragagem**  
A dragagem está prevista para começar em uma semana. Serão retiradas as pedras do fundo do canal de acesso ao Porto. De um total de 1,8 milhão de metros cúbicos (m<sup>3</sup>) de dragagem, faltam cerca de 700 mil (m<sup>3</sup>).

▼ **Contrato**  
O contrato de dragagem e derrocagem, assinado em 2012, foi de R\$ 85,6 milhões. A obra foi paralisada em 2015. Com o aditivo, o valor da obra subiu para R\$ 120 milhões.

MUDANÇAS

**12,5**

metros de calado

Será a nova profundidade máxima do calado dos navios.

**40%**

de crescimento

É a expectativa para o aumento na movimentação de cargas do Porto de Vitória.



Draga vai realizar intervenções no Porto de Vitória. Custo da obra inicial, de R\$ 85,6 milhões, aumentou para R\$ 120 milhões

NOVELA CAPIXABA

# Após 18 anos, dragagem do Porto deve sair em outubro

**Na previsão da Codesa, obras no terminal devem ser iniciadas no prazo de uma semana**

BEATRIZ SEIXAS  
bseixas@redgazeta.com.br

Há quase duas décadas, o capixaba convive com promessas ligadas à dragagem do Porto de Vitória e, inevitavelmente, com as consequências dela: um gargalo logístico que trava o desenvolvimento e inibe a competitividade do Espírito Santo.

Depois de 18 anos da assinatura de um contrato para aumentar a profundidade do porto e muitas idas e vindas, entre elas fruto de irregularidades identificadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU), a conclusão da dragagem finalmente deve sair do papel.

A nova data estabelecida pelo governo federal é final de outubro deste ano.

Ontem, o diretor-presidente da Codesa, Luis Claudio Montenegro, anunciou que a draga e os equipamentos que irão realizar as intervenções já estão no Porto de Vitória e, dentro de uma semana, deverão começar os trabalhos.

O serviço não começa imediatamente porque alguns itens precisam ser nacionalizados e os equipamentos montados. Passada essa fase, deverão retirar do fundo do mar cerca de 200 mil metros cúbicos de sedimentos por mês. Ao final do processo, ainda será preciso realizar a batimetria (espécie de raio-X do fundo do mar), com homologação da Marinha.

Montenegro explicou que a retomada da obra acontece mais de um ano após paralisações, em função de ajustes que precisaram ser feitos. “No ano pas-

OPINIÃO DA GAZETA

Uma história de ineficiência

« A novela da dragagem do Porto de Vitória, iniciada lá em 1998, é a imagem da ineficiência brasileira e de suas consequências. Apesar de consumir o dinheiro público, o projeto não sai. Assim, temos um Estado privilegiado geograficamente, que não tem um porto competitivo! A ineficiência é grave, perpassa governos e partidos, e tem de ser atacada de frente. Ontem foi feita mais uma promessa, tomara que, desta vez, seja cumprida.

sado, foi encontrado um material duro, chamado de argila plástica, que demandou um outro tipo de equipamento. Então foi necessário adequar o contrato com o consórcio (Dratec/Etermar/ Rohde Nielsen), o que levou um certo tempo”, justificou ao citar que o contrato também prevê duas dragagens de manutenção a cada um ou dois anos, conforme necessidade.

Além de tempo, as mudanças renderam custos a mais para os cofres públicos. O contrato que em 2012 foi fechado por R\$ 85,6 milhões, agora saltou para R\$ 120 milhões, fora todo o dinheiro gasto anos antes em outras tentativas frustradas de aumentar a profundidade do Porto.

Mesmo que tardia, a melhoria da infraestrutura portuária vai trazer muitos benefícios para o Estado. Com

a conclusão da dragagem, o Porto de Vitória poderá receber navios com até 12,5 metros de calado. Hoje, as embarcações estão limitadas a 10,6 metros.

“Teremos a capacidade de receber navios de maior porte, tipo Panamax, e aumentar a nossa movimentação de cargas em até 40%. Acreditamos que as 7 milhões de toneladas/ano de carga passarão para 10 milhões. Isso tende a reduzir custos com frete e a contribuir para aumentar a nossa competitividade”, destacou Guilherme Magalhães, diretor de Infraestrutura e Operações da Codesa.

Além da profundidade, estudos avaliam a possibilidade do porto receber embarcações com até 265 metros de comprimento. Atualmente, os maiores navios que chegam ao porto têm 242 metros.

## Codesa não descarta superporto

« Apesar de muito alarde nos últimos anos e pouco ou quase nenhum avanço no projeto do superporto ou porto de águas profundas, o empreendimento continua no radar do governo federal.

Ontem, o diretor-presidente da Codesa, Luis Claudio Montenegro, ga-

rantiu que o projeto não foi descartado e afirmou que a entidade continua estudando as possibilidades para a instalação do empreendimento. Segundo ele, os locais potenciais – já divulgados em passado recente – são: Barra do Riacho, em Aracruz; Ponta da Fruta, em Vila Velha;

e Tubarão, Vitória.

“Tenho a convicção que o Espírito Santo tem que ter um porto capaz de atender grandes navios. O governo continua discutindo esse projeto, está em conversa com o setor privado, e acredito que uma definição aconteça em até dois anos”, concluiu.

EDSON CHAGAS



Montenegro diz que projeto continua em estudo