



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS

ASPECTOS HISTÓRICOS E JUSTIFICATIVA DA NECESSIDADE DE
CONTRATAÇÃO DE DRAGAGEM PARA O PORTO DE ITAGUAÍ-RJ

Introdução

Na década de 70, com a evolução crescente das exportações e diante da necessidade de criar condições para a operação de embarcações de maior porte, que demandavam maiores profundidades nos canais de acesso e bacias de evolução, o Governo Federal instituiu empresa pública dedicada a gerir as questões portuárias, a Portobrás, que realizava obras de dragagem por meio de subsidiária, a Companhia Brasileira de Dragagem – CBD.

Para compor o parque nacional de dragagem, foram adquiridas várias dragas de grande porte que passaram a realizar todo o serviço necessário, suprindo integralmente a demanda de dragagem portuária no país. Os acessos aquaviários eram mantidos por programas de monitoramento permanente das condições de navegabilidade nos portos brasileiros, por meio da realização sistemática de sondagens batimétricas e de obras de dragagem de manutenção.

Já em 1990, com a extinção da Portobrás e da CBD, a atribuição de execução dos serviços de dragagem portuária foi transferida para as Companhias Docas, que receberam e incorporaram aos seus patrimônios as dragas de grande porte e demais equipamentos, tendo sido transferido à Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) o maior contingente do quadro de pessoal especializado em dragagem dessas empresas.

O tempo e problemas operacionais das Companhias Docas levaram à deterioração dos equipamentos, defasagem da mão-de-obra especializada e ao desmonte da cultura acerca da matéria.

Em 1997, a edição da Portaria nº 265 do Ministério dos Transportes estabeleceu que as Companhias Docas se afastassem da execução direta da dragagem e alienassem obrigatoriamente suas dragas. Determinava, também, que os serviços de dragagem fossem transferidos à iniciativa privada para serem contratados por licitação pública, com seu custeio cabendo às Administrações Portuárias, com recursos gerados pelas receitas portuárias.

Considerando a ausência de mão-de-obra qualificada e as dificuldades operacionais para a contratação das empresas de dragagem, as profundidades dos canais de acesso e bacias dos portos brasileiros encontram-se incompatíveis com o mercado global.

O comércio mundial movimenta, aproximadamente, US\$ 9,5 trilhões em transações internacionais e o Brasil participa com pouco mais de 2,4% deste valor. As causas para esse fraco desempenho, apesar de variadas, podem ser em boa parte atribuídas a problemas

relacionados com a infra-estrutura de logística, em especial ao estágio em que se encontra parte da infra-estrutura pública de transporte.

Percebe-se que o setor aquaviário global, em especial os portos marítimos, apresenta forte crescimento nas cargas movimentadas, o que exige melhor planejamento, maior e mais moderna infra-estrutura.

Nesse sentido, o Governo Federal, promulgou da Lei nº 11.518, de 05/09/2007, que cria a Secretaria Especial de Portos. A nova secretaria, vinculada diretamente à Presidência da República, tem importante papel na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e fomento do setor portuário brasileiro.

Situação Atual e Tendências de Evolução do Problema

Com a criação da Secretaria Especial de Portos e o lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, expectativas positivas para o setor de transportes, em especial para o setor portuário surgem. Dentre as atribuições da Secretaria, destacam-se: a formulação das políticas do setor, a definição das prioridades dos programas de investimentos, a aprovação dos planos de outorgas e o desenvolvimento da infra-estrutura dos portos.

O PAC se constitui em um conjunto de investimentos em infra-estrutura e um grupo de medidas de incentivo e facilitação do investimento privado (reconhecendo que a manutenção dos patamares de crescimento desejado só será possível com a participação efetiva da iniciativa privada). O programa também prevê a melhoria na qualidade do gasto público, com contenção do crescimento do gasto corrente e aperfeiçoamento da gestão pública, tanto no orçamento fiscal quanto no orçamento da previdência e seguridade social.

No âmbito do PAC o Governo Federal pretende aplicar, em quatro anos, recursos da ordem de R\$ 503,9 bilhões, nas áreas de transporte, energia, saneamento, habitação e recursos hídricos. Este valor está dividido em R\$ 67,8 bilhões do orçamento do governo central e R\$ 436, bilhões provenientes das estatais federais e do setor privado.

Em busca de resultados mais rápidos, o governo optou por recuperar a infra-estrutura existente, concluir projetos em andamento e buscar novos projetos com forte potencial para gerar retorno econômico e social - além de estimular, decididamente, a sinergia entre estes projetos.

Justificativa

Os portos brasileiros vivem momento ímpar, com claro e favorável cenário para sua efetiva modernização e eficiência, mas, ao mesmo tempo, um momento de indefinições que precisam ser resolvidas.

O potencial brasileiro para operações portuárias é indiscutível e pode significar um diferencial logístico incomparável para o País em relação à competitividade na exportação e diminuição de custos de produtos brasileiros.

Diante disso, obras de dragagem de aprofundamento e manutenção no porto de Itaguaí se justificam pelas seguintes características:

- O atendimento ao transporte marítimo se faz na direção de atender a condições de navegabilidade com calados compatíveis a embarcações que irão demandar as instalações portuárias, de modo a reduzir ao mínimo os tempos médios de espera para atracação;
- As projeções de movimentação de cargas as quais impactarão no tráfego de navios, incluem navios graneleiros de até 230.000 tpb, das classes CapeSize e VLBC, com calados na faixa entre 12m e 21m, e a CDRJ precisa urgentemente executar as obras de infra-estrutura aquaviária que garantirão seus compromissos assumidos com os usuários e a segurança a navegação;
- Existe risco jurídico associado a não implementação da obra, face os compromissos assumidos pela CDRJ com os arrendatários das instalações portuárias para o atendimento às metas de expansão.

Considerando os pontos acima descritos, a previsão de custo das obras de aprofundamento e dragagem de manutenção no porto de Itaguaí é de R\$ 130,3 milhões, sendo necessário para a cotação detalhada das obras o desenvolvimento do Projeto Básico de Dragagem, a ser desenvolvido pela Administração Portuária.

Marcos Pagnoncelli
Coordenador Geral de Planejamento Estratégico