

**EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA-EMAP  
ESCLARECIMENTO SOBRE EDITAL DE LICITAÇÃO  
LRE ELETRÔNICA Nº 009/2021 – EMAP**

A Comissão Setorial de Licitação - CSL da Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP, nos termos do subitem 2.1 do Edital, torna público aos interessados, com base nas informações prestadas pela Gerência de Projetos da EMAP – GEPRO/EMAP, resposta ao pedido de esclarecimento feito pela **empresa SLI COASTAL SOLUTIONS**, quanto ao Edital da Licitação Eletrônica LRE nº 009/2021 – EMAP, cujo objeto é a Contratação de empresa especializada para Execução de Aprofundamento do Leito Marinho (Lote 1) e o Gerenciamento da obra de Aprofundamento (Lote 2) nas áreas ao Norte, ao Leste ao Sul da Ilha de Guarapirá, no Porto do Itaqui, em São Luís/MA. Sobre os questionamentos, prestam-se os seguintes esclarecimentos:

**Pergunta 1)**

O projeto contemplou o emprego de dragas do tipo sucção e recalque. No entanto, estudos técnicos indicam que dragas desse tipo são inadequadas para operação em condições de correntes superiores a 2 nós (veja capítulo 5.1 do estudo anexo que também pode ser acessado no link <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3135/tde-26012017-092026/publico/ThomazMartinoTesslerCorr16.pdf>). Isso ocorre pois as forças de correntes são demasiadamente fortes para que os guinchos que movimentam a draga para efetuar o corte possam operar adequadamente. Além disso, há risco de dano ao sistema de fixação da draga junto ao fundo (charuto, conhecido em inglês como *spud*) devido às altas tensões exercidas pelas correntes. Outras estruturas apoiadas no leito marinho, como a draga proposta para uso, já sofreram graves acidentes na região adjacente ao Porto do Itaqui, como no caso da plataforma que naufragou durante a obra de construção do Pier IV do Terminal Marítimo da Ponta da Madeira em 2012 (<http://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2013/03/comeca-retirada-de-plataforma-que-afundou-na-ponta-da-madeira-em-2012.html>).

O projeto de dragagem desenvolvido indica, em seu memorial descritivo, os seguintes regimes de correntes:

- a. BACIA DE EVOLUÇÃO:
  - i. Enchente de sizígia 4,3 nós;
  - ii. Vazante de sizígia 3,7 nós
  - iii. Enchente de quadratura 5,1 nós
  - iv. Vazante de quadratura 4,2 nós
  
- b. CANAL DE ACESSO:
  - i. Sizígia 5,65 nós
  - ii. Quadratura 2,50 nós

Dessa forma, há grande probabilidade de que a operação de dragagem seja inexecutável com o método proposto no projeto, ou ainda, sofra com altas taxas de inoperância devido a velocidades excessivas de correntes, implicando em expressivos atrasos de cronograma. O risco de emprego de **dragas de sucção e recalque** para execução da obra de dragagem de aprofundamento do Porto do Itaqui é iminente e significativamente elevado, fazendo com que uma análise de risco deva ser melhor elaborada. Em sucinta análise pode-se antever alguns dos possíveis impactos decorrentes de um eventual naufrágio de uma draga de sucção e recalque:

- **Ambiental:**

Derramamento de óleo no mar: uma draga de sucção e recalque de 500 mm de diâmetro possui capacidade para 22.000 L de óleo combustível mais 2.500 L de óleo hidráulico.

Materialização de naufrágio: até que seja realizada a remoção da draga naufragada, a estrutura ficará no leito marinho, podendo causar danos fauna bentônica da região.

Remoção da embarcação naufragada: os impactos oriundos das atividades de remoção da draga naufragada não devem ser negligenciados, este tipo de atividade gera ressuspensão de sedimentos, e conseqüentemente alterando os parâmetros da água, como a turbidez por exemplo, nesta atividade, pode ocorrer ainda novos vazamento de combustíveis/óleos lubrificantes que tenham ficado aprisionados.
- **Navegação:**

A presença do casco soçobrado da draga em área de tráfego de embarcações imporia risco à navegação até que a mesma fosse removida, necessitando sinalização especial para evitar novos acidentes.
- **Trabalhista e Segurança Ocupacional:**

A draga possui operários que executam as atividades a bordo. Em caso de naufrágio há risco de acidentes com lesão aos colaboradores ou até mesmo fatalidades, o que sujeitaria a contratante (neste caso a EMAP), à responsabilidade compartilhada pelos danos aos colaboradores afetados.
- **Financeiro:**

Elevado custo à administração pública, que terá de ser suportado para o resgate do equipamento, realização de novo certame, indenizações a terceiros prejudicados e ao meio ambiente.

Outro aspecto a se considerar é ao assumir os riscos de aceitar a apresentação de propostas com método manifestamente inadequado e inseguro, a EMAP está indo de encontro aos três pilares basilares da Autoridade Marítima Brasileira (AMB), representada em SC pela Capitania dos Portos (CPSC):, que se sustenta como responsável pelos assuntos relativos à: Segurança da Navegação, Prevenção da Poluição Hídrica e Salvaguarda da Vida Humana no Mar. Ressalta-se o amparo das decisões da AMB na Lei nº9.537, de 11 de dezembro de 1997 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional - LESTA).

Dessa forma, fica claro que a decisão por parte da EMAP de aceitação única e exclusiva do uso de dragas de sucção e recalque para execução da obra de aprofundamento é técnica e operacionalmente temerária, expondo a administração pública, o meio ambiente e toda a população a riscos inaceitáveis, tornando os gestores corresponsáveis por quaisquer danos e impactos que possam decorrer dessa decisão, seja por negligência ao desconsiderar os riscos existentes, imprudência por indicar o uso de equipamento inadequado para o tipo de ambiente onde será executada a obra ou imperícia, mormente quando devidamente alertados do risco.

Portanto, para reduzir a exposição ao risco da EMAP quanto à inexecutabilidade da obra por inconsistência técnica da metodologias executiva contemplada no projeto básico, solicitamos que seja permitida a execução da obra com métodos alternativos, como dragagem hidráulica e mecânica. Tais métodos são amplamente validados, já foram empregados inclusive em obras anteriores no Porto do Itaqui (como nas obras de dragagem do porto em 2010) e permitem atender, sem risco à navegação ou ao meio ambiente, a execução da obra pretendida.

**Resposta:**

Segundo a Gerência de Projetos, a última dragagem de aprofundamento, realizada em 2015 no Porto do Itaqui, foi executada por uma draga de sucção e recalque sem nenhuma intercorrência.

São Luís/MA, 16 de julho de 2021.

**Caroline Santos Maranhão**  
Presidente da CSL/EMAP

(Original assinado)