

PLANO DE TRABALHO

DRAGAGEM DE ADEQUAÇÃO DO CANAL INTERNO E DA BACIA DE EVOLUÇÃO DO PORTO DE CABEDELLO/PB

1. IDENTIFICAÇÃO DO OBJETO

1.1 Objeto: Execução de serviços de dragagem de adequação do canal interno de acesso e da bacia de evolução do Porto de Cabedelo/PB, incluindo escavação subaquática, eventual derrocagem localizada, transporte e disposição final ambientalmente licenciada do material dragado, bem como os levantamentos e controles batimétricos necessários.

1.2 Justificativa do Objeto: O objeto proposto visa garantir condições adequadas de segurança da navegação, eficiência operacional e expansão da capacidade do Porto de Cabedelo, alinhando-se às políticas públicas voltadas ao fortalecimento da infraestrutura portuária e logística a nível nacional.

2. JUSTIFICATIVA DA PROPOSIÇÃO

2.1 Diagnóstico da Situação Atual

O Porto de Cabedelo é o único porto público organizado do Estado da Paraíba, desempenhando função estratégica para o escoamento da produção regional, abastecimento do mercado interno e integração do Estado aos fluxos nacionais e internacionais de comércio.

O aumento da movimentação portuária, aliado à evolução do porte das embarcações que demandam o terminal, evidenciou a insuficiência das atuais dimensões geométricas do canal interno e da bacia de evolução, notadamente quanto à segurança e eficiência das manobras portuárias.

Ademais, após 12 anos, o Porto de Cabedelo voltou a receber um navio de cruzeiro, sinalizando um importante marco que reforça o potencial da Paraíba como um destino de referência para o turismo, consolidando assim o Estado como parte integrante das rotas internacionais de cruzeiros. A chegada do navio de cruzeiro Swan Hellenic Viega no dia 29 de outubro de 2025 destacou-se pela forte repercussão pública e midiática ressaltando a importância do retorno das operações de cruzeiros ao Porto de Cabedelo e seu impacto positivo na imagem da Paraíba.

Com infraestrutura preparada e localização estratégica, o porto se consolida como uma porta de entrada para visitantes interessados em explorar as riquezas naturais, históricas e gastronômicas da Paraíba, destino que tem ganhado reconhecimento global onde, segundo uma pesquisa da Booking.com, a capital paraibana ocupa o 3º lugar entre as cidades mais buscadas do mundo por viajantes.

Além do impacto direto na arrecadação do Porto, esse fluxo imediato de visitantes injeta recursos diretamente na economia do Estado, movimentando o comércio, o setor de serviços e a cadeia produtiva do turismo. O aumento da demanda leva à criação de emprego, estimula investimentos em infraestrutura portuária, transporte e hospitalidade, e impulsiona a arrecadação de impostos.

Considerando que os cruzeiros e embarcações destinadas a esse tipo de operação possuem comprimento (LOA) superior a 300 metros, é evidente e decisivo dispor de infraestrutura adequada para garantir condições seguras e eficientes de atracação e manobra.

Ante o exposto, é fato que as restrições atuais de calado, largura de canal e diâmetro da bacia de evolução impõem limitações relevantes, hoje, ao Porto, tais como:

- Redução da eficiência nas manobras de navios;
- Aumento de riscos à segurança da navegação;
- Limitação à recepção de cruzeiros e embarcações de maior porte;
- Impactos negativos à competitividade logística do porto.
- Limitação à exploração do turismo local.

2.2 Solução Proposta

A solução proposta consiste na execução de dragagem de adequação do canal interno e da bacia de evolução, conforme estudos técnicos desenvolvidos pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH, permitindo a ampliação da bacia de evolução de 330 m para 450 m com atingimento da cota operacional de -11,00 m.

3. PROJETO BÁSICO

3.1 Caracterização Técnica

O Projeto Básico foi desenvolvido contemplando levantamentos batimétricos atualizados, análises geológicas, geotécnicas e geofísicas, dados meteoceanográficos e modelagem matemática hidrodinâmica, assegurando elevado grau de confiabilidade técnica.

Os parâmetros de engenharia adotados preveem profundidade de projeto de -11 metros em relação ao datum hidrográfico, taludes de 1 para 3, ampliação da bacia de evolução para 450 metros de diâmetro e alargamento do canal interno conforme traçado definido nos estudos.

O material a ser dragado é predominantemente composto por areias e argilas, com ocorrência pontual de material mais consolidado, passível de derrocagem localizada. A tolerância vertical admissível é de mais ou menos 0,30 metro.

3.2 Metodologia Executiva

A metodologia executiva considera o emprego prioritário de draga do tipo Backhoe, associada a batelões de carga do tipo Split, solução tecnicamente adequada para áreas abrigadas e que proporciona elevado controle geométrico da escavação, segurança operacional e precisão na conformação final do fundo dragado.

4. METAS A SEREM ATINGIDAS

4.1 Meta Geral

Adequar o canal interno e a bacia de evolução do Porto de Cabedelo, garantindo condições seguras e eficientes de navegação e operação portuária.

4.2 Metas Específicas

- i. Atingir a profundidade de -11,00 m em toda a área dragada;
- ii. Ampliar o diâmetro da bacia de evolução para 450 m;
- iii. Reduzir restrições operacionais à manobra de navios;
- iv. Incrementar a capacidade operacional do porto.

5. ETAPAS E FASES DE EXECUÇÃO

Etapa 1 – Planejamento e Mobilização

- Mobilização de equipamentos;
- Instalação da infraestrutura de apoio;
- Levantamentos batimétricos iniciais.

Etapa 2 – Execução da Dragagem do Canal Interno

- Escavação até a cota de projeto;
- Transporte e disposição do material dragado;
- Controles intermediários.

Etapa 3 – Execução da Dragagem da Bacia de Evolução

- Ampliação geométrica da bacia;
- Derrocagem localizada, se necessária;
- Batimetrias de acompanhamento.

Etapa 4 – Controle, Fiscalização e Aceitação

- Batimetria final;

- Correções conforme tolerâncias;
- Consolidação dos registros técnicos.

Etapas 5 – Desmobilização e Encerramento

- Retirada dos equipamentos;
- Elaboração de relatórios finais;
- Entrega definitiva da obra.

6. CRONOGRAMA FÍSICO DE EXECUÇÃO

O cronograma físico será estruturado por etapas e meses de execução com prazos definidos no Projeto Executivo e no instrumento do convênio, contemplando:

- a) Mobilização;
- b) Dragagem do canal;
- c) Dragagem da bacia;
- d) Monitoramento e aceitação;
- e) Desmobilização.

7. ORÇAMENTO E APLICAÇÃO DOS RECURSOS

7.1 Valor Estimado

O valor global do empreendimento foi estimado com base na Composição de Preços Unitários – CPU (em anexo), contemplando volume total aproximado de 975.502,99 m³ de material dragado.

7.2 Premissas Orçamentárias

- Equipamentos principais: draga Backhoe e batelões de carga;
- Distância média de transporte: 5,18 MN;
- BDI: 30,74%, *conforme parâmetros do TCU*;
- Custos de mobilização e desmobilização incluídos.

7.3 Aplicação dos Recursos

Os recursos do convênio serão aplicados exclusivamente na execução do objeto pactuado, abrangendo custos de mobilização e desmobilização, serviços de dragagem e derrocagem, transporte e disposição do material, levantamentos batimétricos, controles técnicos, bem como custos indiretos e administrativos previstos, observando rigorosamente as normas de execução financeira e prestação de contas estabelecidas pela legislação pertinente.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Porto de Cabedelo dispõe de capacidade técnica, administrativa e gerencial compatível com a execução e fiscalização do objeto, contando com equipe técnica especializada em engenharia, gestão de contratos públicos e acompanhamento de obras de dragagem, garantindo o adequado gerenciamento do convênio e a correta aplicação dos recursos públicos.

Consoante ao exposto, o presente Plano de Trabalho demonstra que a dragagem de adequação do canal interno e da bacia de evolução do Porto de Cabedelo constitui investimento essencial, estruturante e de inequívoco interesse público, sendo fundamental para o desenvolvimento logístico, econômico e social do Estado da Paraíba e da Região Nordeste.

A intervenção apresenta elevado grau de maturidade técnica, aderência às políticas públicas federais e viabilidade econômica, estando plenamente apto à celebração de convênio com a União, visando à captação de recursos e à execução da obra proposta.

(assinado digitalmente)

RICARDO LOUREIRO FREIRE LUCENA
Assessor de Planejamento
Mat. 426