



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE PORTOS
COORDENAÇÃO GERAL DE LICITAÇÃO E CONTRATO
Comissão Permanente de Licitação de Fiscalização e Obras de Dragagem

Ref.: RDC ELETRÔNICO SEP/PR Nº 06/2014 – Questionamentos 16 a 33

Objeto da licitação: Contratação de empresa ou consórcio de empresas para Elaboração dos Projetos Básico e Executivo de Dragagem e Execução das Obras de Dragagem por Resultado para Readequação da Geometria do Canal de Acesso Aquaviário e dos Berços do Complexo Portuário de Rio Grande-RS.

Questionamento 16:

Edital pag. 63, Termo de Referência § 12.1. O volume a ser dragado foi determinado pela somatória de i) os volumes apurados no levantamento hidrográfico (LH) do Anteprojeto do mês de fevereiro de 2014 sendo 14.356.494m³ e ii) a estimativa anual de assoreamento apurados nos estudos numéricos sendo 4.380.491m³ resultando no volume total de 18.736.985m³ a ser dragado.

No momento que o LH pré-obra será efetuado, durante o faze do projeto básico, já teriam passados mais do que 1 ano depois do LH do Anteprojeto. Entendemos que a diferença entre, por um lado o volume de assoreamento estimado até a LH-pré e, por outro lado o volume de assoreamento atual entre o LH do Anteprojeto (Fev 2014) e o LH pré (estimativa de Maio 2015), será objeto de aditivo de valor e prazo. Está correto o nosso entendimento?

Resposta 16:

A totalização do volume a ser dragado já contempla a diferença entre o levantamento hidrográfico para elaboração do anteprojeto e o LH-pré da fase de projeto. O Assoreamento que ocorre durante a execução do empreendimento será paga conforme o Grupo 4- Assoreamento da Tabela 6 – Planilha Orçamentária, do Termo de Referência. Desta forma, não há motivo de aditivo de valor ou prazo.

[Assinatura manuscrita]
Presidente

Questionamento 17:

Edital pag. 46, Termo de Referência, § 4.4.3 cita: “É permitida à contratada a livre escolha do equipamento e quantidades a serem mobilizados para execução dos serviços, ...”. Por outro lado, os itens 5.1 e 5.2 da planilha orçamentaria (Anexo V do Edital) indicam um valor por evento, com a observação que “foi considerado mobilização e desmobilização como um evento cada”. Entendemos que, no caso que a proponente deseja mobilizar uma draga, duas, três ou quatro (sempre garantindo a produção mínima exigida), o valor cotado no item 5.1 “Equipamento para dragagem dos canais externo, interno, interno-Bacia 1 e Porto Novo”, será 1 valor único para a mobilização do conjunto e 1 valor único para a desmobilização do conjunto, independente da quantidade dos equipamentos mobilizados. Está correto o nosso entendimento?

Resposta 17:

Cada evento de mobilização e desmobilização será pago independentemente do número de equipamentos.

Destaca-se ainda que a proposta será avaliada e deverá ser aprovada na etapa de Projeto Básico e Executivo.

Questionamento 18:

Edital pag. 46, Termo de Referência §4.5 cita: “...profundidades de soleira compreendidas na faixa “A”, demonstrado por meio de apresentação de levantamento hidrográfico devidamente aprovado pela Autoridade Marítima.” Entendemos que a execução, apresentação dos resultados e aprovação do levantamento hidrográfico final pela Autoridade Marítima é de responsabilidade da Contratante SEP/PR. Está correto o nosso entendimento?

Resposta 18:

O levantamento Hidrográfico final realizado para fins de verificação da conclusão da obra e atualização de carta náutica é de responsabilidade da Contratante, no caso a SEP/PR.

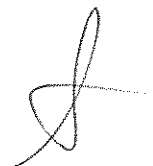
Destaca-se o disposto no Termo de Referência que o objeto da dragagem de aprofundamento será cumprido quando a totalidade das áreas alcançar profundidades de soleira compreendidas na faixa “A”, demonstrado por meio da apresentação de levantamento hidrográfico devidamente aprovado pela Autoridade Marítima.

Ressalta-se que na eventual não aprovação pela Autoridade Marítima do Levantamento Hidrográfico (LH-pós) objeto desta licitação, mediante as manifestações exaradas pela Marinha do Brasil, a SEP/PR imputará as devidas correções a quem for o responsável, às expensas do mesmo.

Sobre o assunto, consta no Termo de Referência em questão, o que se segue:

“A Contratada é obrigada a corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, no total ou em parte, o objeto do contrato em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução ou de materiais empregados.”

“Eventuais correções solicitadas pelo Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rêgo - CAMR/MB para aprovação do documento deverão ser realizadas pela Contratada sem custo adicional para a SEP/PR.”



Questionamento 19:

Edital pag. 54, Termo de Referência, §6 cita: "O pagamento do Marco Final será objeto de medição após a aprovação, pela Autoridade Marítima, do levantamento hidrográfico final (LH-Pós) para fins de atualização de Carta Náutica". No caso que o levantamento hidrográfico final não for aprovado pela Autoridade Marítima por razões fora da responsabilidade da Contratada (como por exemplo, erros na obtenção dos dados batimétricos ou falta de cumprir as exigências da Norman-25), entendemos que o pagamento final não será condicionado as tais razões fora da responsabilidade da Contratada. Está correto o nosso entendimento?

Resposta 19:

O pagamento final está condicionado à aprovação do levantamento hidrográfico final.

Questionamento 20:

Edital pag. 46, Termo de Referência, §4.5 e Edital pag. 53, Termo de Referência §6. O pagamento pelo assoreamento (grupo 4) será feito no recebimento definitivo da obra, quando que for comprovado, pela SEP/PR, que todas as áreas estão na profundidade de dragagem estabelecida no anteprojeto. Entendemos que tal aprovação pela SEP/PR não será condicionada à avaliação da Autoridade Marítima do levantamento hidrográfico final. Está correto o nosso entendimento?

Resposta 20:

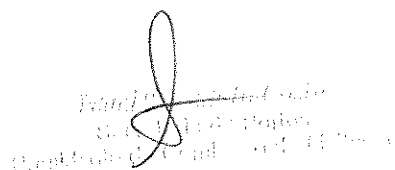
O pagamento final será efetivado apenas após a emissão do termo de recebimento definitivo da obra que, por sua vez, será lavrado após a aprovação do levantamento hidrográfico por parte da Autoridade Marítima.

Questionamento 21:

Edital pag. 46, Termo de Referência, §4.5 cita: "Para execução dos taludes, será exigido percentual mínimo de execução de 95% em todos os trechos/áreas." Entendemos que o percentual mínimo de execução de 95% refere-se ou ao volume dragado (metros cúbicos) ou à extensão (metros quadrados). Está correto o nosso entendimento?

Resposta 21:

A Execução dos taludes deverá ser realizada com a inclinação estabelecida no anteprojeto de dragagem, em no mínimo 95% da extensão de todas as áreas/trechos a serem dragados. Caso a Contratada verifique que os taludes previstos no Anteprojeto de Dragagem ou os indicados no Projeto Executivo não são estáveis, deverá apresentar proposta alternativa para aprovação da Fiscalização. Excepcionalmente, caso seja concedido o ACEITE, a Contratada deverá executar os trabalhos com a inclinação proposta, ficando, no entanto, responsável pela sua estabilidade.



Handwritten signature and stamp of the Autoridade Marítima. The stamp includes the text: "Autoridade Marítima", "Superintendência de Engenharia", "Rio de Janeiro", "Rua do Arsenal, 100 - Ilha do Fundão - Rio de Janeiro - RJ", "CEP: 22201-900", "Fone: (21) 2502-1100", "Fax: (21) 2502-1101", "E-mail: am@mar.mil.br", "Site: www.mar.mil.br".

Questionamento 22:

Edital pag. 48, Termo de Referência §4.5 – “Tabela 5 – Profundidades a serem alcançadas” indica o talude na área de berços de Porto Novo sendo 1:5. Entendemos que este talude se estende às áreas atualmente atingíveis para dragas e que não está exigida dragagem além da linha de atracação de navios, embaixo dos píeres ou outras estruturas existentes ou entre estacas de píeres. Está correto o nosso entendimento? Por favor informar também a distância de segurança a ser adotada das estruturas existentes.

Resposta 22:

Segundo a Superintendência do Porto de Rio Grande, os berços em questão a serem dragados, tratam de toda extensão do cais público do Porto do Rio Grande (Porto Novo), com comprimento linear de 1875m, distribuídos entre os cabeços 00 e 66, onde neste foram modernizados 450m de cais e, atualmente, está sendo modernizando mais 1125m, alterando a característica para um cais misto com estacas. Todo este trecho poderá ser dragado na cota de projeto (10,5m) sem prejuízo à estrutura existente (estrutura centenária), considerando as operações hoje realizadas e atual estado de conservação (considerado bom).

Quanto à distância deverá ser considerada a mesma nas dragagens realizadas até então, e observado o talude estabelecido em projeto.”

Questionamento 23:

Edital pag. 56, Termo de Referência § 9. Referente à garantia de fiel cumprimento na modalidade de seguro-garantia, informamos que os itens (b) e (g) não confirmam com a legislação vigente. As condições gerais de seguro-garantias são estipuladas pela SUSEP através de circular 477/13, e assim, o prazo para pagamento de indenização ou início da realização do objeto do contrato principal do seguro deverá ocorrer dentro do prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da data de recebimento do último documento solicitado durante o processo de regulação do sinistro. Entendemos que a redação dos itens mencionados será ajustada conforme Circular 477/13. Está correto o nosso entendimento?

Resposta 23:

Será observada toda a legislação referente à matéria. Registramos que a Circular SUSEP mencionada estipula o prazo máximo para pagamento de indenização e não o prazo mínimo.

Questionamento 24:

Edital pag. 58, Termo de Referência §11. Entendemos que a quantidade, tipo e extensão de estudos adicionais (geológicos, geotécnicos) no projeto básico são de inteira responsabilidade da proponente. Portanto, a proponente também pode optar para fazer nenhum estudo adicional. Está correto o nosso entendimento?



Questionamento 27:

Edital pag. 74, Termo de Referencia § 13.1.1 cita: “Todas as licenças e autorizações necessárias a serem obtidas junto à Capitania dos Portos, referentes à operação das embarcações envolvidas na execução dos serviços objeto desta licitação, são de única e exclusiva responsabilidade da Contratada”. Entendemos que as licenças para operação das dragas mesmas são da responsabilidade da proponente. Entendemos que as licenças e autorizações para a execução da obra junto à Capitania dos Portos, especificamente o “Pedido Preliminar de Dragagem” e a “Autorização de início de dragagem” são da responsabilidade da SEP/PR. Está correto o nosso entendimento?

Resposta 27:

Todas as licenças e autorizações necessárias a serem obtidas junto à Capitania dos Portos, referentes à operação das embarcações envolvidas na execução dos serviços objeto desta licitação, são de única e exclusiva responsabilidade da Contratada.

A autorização para dragar, regulada pela NORMAM 11/DCP – Obras, Dragagem, pesquisa e Lavra de Minerais sob, sobre e as margens das águas sob jurisdição Brasileira é de responsabilidade da Contratante, que deverá juntar Projeto Básico e demais informações a serem elaboradas pela Contratada.

Questionamento 28:

Edital pag. 78, Termo de Referencia § 15.1 cita nos responsabilidades da contratada: “Ocorrência de objetos estranhos à calha do canal de navegação que possam ser removidos sem a utilização de equipamentos especiais”. Entendemos que equipamentos especiais são aquelas diferentes de aquelas mobilizados pela contratada para execução do serviço de dragagem. Está correto o nosso entendimento?

Resposta 28:

São considerados especiais os equipamentos distintos daqueles mobilizados pela contratada para execução do serviço de dragagem.

Ressalta-se que a possibilidade de utilização, ou não, dos equipamentos mobilizados para a remoção de objetos deverá ser objeto de discussão e avaliação durante a fase de Projeto Básico, Executivo, e suas revisões.

Questionamento 29:

Na página 1 do Anteprojeto, último parágrafo, é referido que “Para a mudança da cota da área 1 para a cota da área 2, foi criada uma região de transição com 336m de comprimento, onde a profundidade diminuirá de forma gradativa de -18m para -16m.” É nosso entendimento que esta área deverá ser tratada como talude para efeito de critério de aceitação dos trabalhos. Podem confirmar este entendimento?

Resposta 29:

Não. Esta área deverá ser tratada como soleira.



Questionamento 30:

Durante a visita técnica a 11-2-2015, tivemos conhecimento da existência de um cabo de energia enterrado a uma profundidade de 16,0m cruzando a área a ser dragada, na altura da Ponta do Açú no TECON (para melhor entendimentos ver figura abaixo). Poderão esclarecer como a Contratada deverá tratar este item, na sua proposta, uma vez que não encontramos no Edital ou Anteprojeto qualquer menção ao mesmo? "

Resposta 30:

A Superintendência do Porto do Rio Grande – SUPRG esclarece que:

- o referido cabo trata da Travessia Subterrânea/Subaquática de Transmissão de Energia Elétrica entre os Municípios de Rio Grande e São José do Norte. Conforme consta no Memorial Descritivo do Projeto da Travessia, para proteção final do cabo no fundo do mar foi previsto o enterramento do mesmo que considerou a profundidade de aproximadamente 2,0m do perfil batimétrico projetado que prevê profundidade futura de 18m no canal navegável e de aproximadamente 1,0m no restante do trecho submarino.
- o cabo está localizado no Canal Interno do Porto de Rio Grande, cuja cota de projeto de dragagem prevista é de -16m.
- a empresa que realizará a obra de dragagem em questão deverá considerar a realização de sondagem para verificação e observar o *As Built da Obra da Travessia*.

Sendo assim, cabe reforçar que o cabo de energia está situado a 20m de profundidade.

Questionamento 31:

Tendo em vista que o Edital RDC Eletrônico SEP/PR Nº 06/2014 de Rio Grande prevê o computo mensal por estimativa do assoreamento ocorrido durante o período de projeto, para efeito de pagamento acumulado após a conclusão da obra, de acordo com o total dos meses de decurso do contrato em que ocorreu o assoreamento, inclusive no período de projeto básico e executivo e das respectivas aprovações pela SEP, indagamos:

A SEP poderia informar se a empresa que atualmente realiza o Contrato de dragagem para o Deprec, estará dragando para esta companhia no Porto de Rio Grande e nas áreas de trabalho do futuro contrato com a SEP, durante o período de projeto e de aprovações?

Resposta 31:

Primeiramente, importa esclarecer que, com a Lei Estadual nº 10.723, de 18 de janeiro de 1996, o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais – DEPRC, foi reestruturado e o porto de Rio Grande foi desvinculado de sua estrutura. Através da Lei Estadual nº 11.089, de 22 de janeiro de 1998, foi alterada a denominação do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais - DEPRC para Superintendência de Portos e Hidrovias - SPH.

Segundo informa a Superintendência do Porto do Rio Grande – SUPRG, não existente dragagem em andamento sob a responsabilidade da mesma, bem como são inexistentes contratações para este fim.

Questionamento 32:

A SEP considerou a possibilidade de uma licitante que esteja atualmente executando a dragagem do Porto receber duas vezes pelo mesmo assoreamento ocorrido no período de



projeto do Contrato da SEP - sendo uma vez pelo pagamento da dragagem de assoreamento para a contratante atual com o Porto e a outra no acumulado final do assoreamento do contrato da SEP?

Resposta 32:

Em 04 de janeiro de 2014, a SEP publicou a Portaria nº 04, que aprova diretrizes para a realização de obras e serviços de dragagem fora do âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II (PND II), a serem realizados pelas autoridades portuárias, na qual suspende ou rescinde os contratos existentes na assinatura de um contrato do PND II, conforme transcrito abaixo:

Art. 3º Os contratos para realização de obras e serviços de dragagem deverão prever a possibilidade de:

- I - suspensão temporária por solicitação da SEP/PR, sempre que identificado o risco de interferência na execução das obras ou serviços de dragagem realizadas no âmbito do PND II;*
- II - resolução, quando existir contrato celebrado no âmbito do PND II que, concomitantemente, englobe a mesma área e escopo, haja sobreposição temporal e não exista complementaridade.*

Questionamento 33:

A SEP considerou a possibilidade da licitante estar atuando em Rio Grande na dragagem das referidas áreas com dragas mobilizadas - o que já lhe daria expressiva vantagem na disputa do Pregão Eletrônico com preços e descontos abertos - também contar com a vantagem adicional de receber 2 vezes pela dragagem do mesmo assoreamento ocorrido em um determinado período

Resposta 33:

Destacamos excerto da resposta ao questionamento 31 "... não existente dragagem em andamento (...), bem como são inexistentes contratações para este fim."

Ademais, informamos que na elaboração da Planilha Orçamentária foram realizados estudos de disponibilidade e distância de navegação dos principais equipamentos a serem utilizados na dragagem do Porto de Rio Grande. Desta forma, optou-se pela utilização da média e/ou mediana, considerando ser estas as mais representativas, de modo a propiciar maior isonomia ao processo licitatório.

Brasília (DF), 25 de fevereiro de 2015.



Ivaci Pozenato Costa
Presidente da CPL de Dragagem